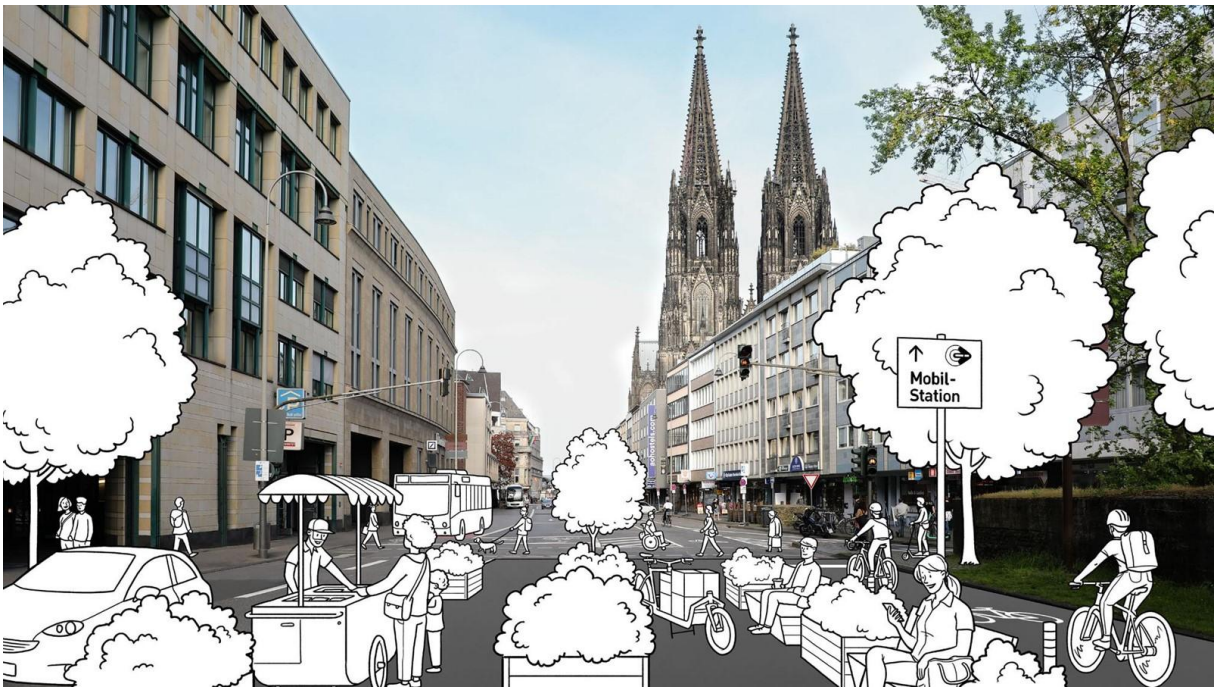
Stadt Köln



Besser durch Köln.
Der nachhaltige Mobilitätsplan
Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 12. Sitzung vom 13. Juli 2026

Stadtwerke Köln (Parkgürtel 24, 50823 Köln), 15.00 bis 18.00 Uhr

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

nachhaltig
mobil
planen

Inhalt

Begrüßung & Einführung in die Veranstaltung 3
TOP I Input Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung 4
TOP II Arbeitsphase an den Steckbriefen in Tandems 7
TOP III Vorläufige Modellierungsergebnisse 10
Dank und Ausblick 10
Anhang 11

Begrüßung & Einführung in die Veranstaltung

Begrüßung durch die Verwaltung (Thorsten Siggelkow)

- **Thorsten Siggelkow** (Leitung des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung) begrüßt die Teilnehmenden zur 12. Sitzung des Mobilitätsbeirats und dankt den Stadtwerken für die Bereitstellung der Räumlichkeiten. Heute erwartet die Teilnehmenden ein intensives Arbeitsprogramm. Die geplanten Maßnahmen wurden anhand der Zielindikatoren bewertet.

Einführung durch die Moderation (Christian Klasen)

- Die Arbeit an den *geplanten Maßnahmen* ist nahezu abgeschlossen, die Arbeit an *weiteren* und *neuen Maßnahmen* steht noch aus. Zu allen Arbeitspaketen wird der **Mobilitätsbeirat** eng eingebunden. Drei weitere Sitzungen sind geplant; eine davon Ende dieses Jahres (13. Sitzung am 26. November 2026, 15.00 - 18.00 Uhr) und zwei weitere Sitzungen in 2027.



Christian Klasen bei der Einführung

- Seit der vergangenen Sitzung fanden einige Abstimmungen statt:
  - Der Arbeitsstand des Mobilitätsplans wurde kürzlich in den **Bezirksvertretungen (BVen)** durch das Projektteam vorgestellt. 8 von 9 Bezirken nahmen das Angebot hierzu an. Im Fokus des Austauschs standen konkrete lokale Herausforderungen und deren Berücksichtigung im Mobilitätsplan. Im Rahmen des SUMP werden auch offene Beschlüsse der BVen aufbereitet.
  - Zudem fanden einige **verwaltungsinterne Projektgruppen** statt, sowohl amts- und dezernatsintern als auch dezernatsübergreifend mit anderen sektoralen Bereichen. In diesem Kontext wurde konstruktives Feedback zu den Steckbriefen gesammelt. Der Mobilitätsbeirat ist das erste Gremium außerhalb der Stadtverwaltung, das die Steckbriefe zur Maßnahmenbewertung sichtet.
  - Kürzlich fand auch ein **Regionalforum** mit den umliegenden Kommunen statt. Im Fokus der Sitzung stand der Austausch über den Umsetzungsstand und den jeweiligen Planungshorizont von (geplanten) Maßnahmen und Konzepten, die auf Köln Einfluss haben.
    - Aus der Teilnehmerschaft kommt die Frage, ob DB und Go.Rheinland dort anwesend waren.
    - Christian Klasen antwortet, dass DB nicht anwesend war, aber Go.Rheinland.

- Der Teilnehmer von Go.Rheinland bestätigt seine persönliche Anwesenheit und die Bereitstellung von Informationen zur Umsetzung von Maßnahmen. Bis zur Deadline werden weitere Informationen durch sein Kollegium ergänzt.

- Schließlich fand ein **Lenkungskreis** auf Dezernent*innen-Ebene statt.

› Ziel der heutigen Sitzung ist eine Information zum Bearbeitungsstand und anschließend eine kritische Prüfung der Bewertungen der geplanten Maßnahmen (Steckbriefe).



Friederike Christian bei ihrem Bericht über die Bezirksvertretungen

TOP I Input Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung

Helene Loy zum Stand der Bearbeitung

› Helene Loy erinnert an den „Maßnahmenkorb“ mit den drei Maßnahmentypen (geplante, weitere und neue Maßnahmen) zur Erreichung der definierten Zielwerte (vgl. Sitzungsfolien vergangene Sitzung zur Definition der Maßnahmentypen).

› Die Maßnahmentypen werden nach Wirksamkeit und Durchführbarkeit (Finanzierungsbedarf, zeitliche Ressourcen, Verwaltungsaufwand) bewertet. Von der Durchführbarkeitsbewertung ausgenommen wurde die Bewertung der geplanten Maßnahmen, insbesondere weil die Einzelmaßnahmen sich stark in Art, Umfang und Konkretisierungsgrad unterscheiden. Finanzierungsbedarfe variieren auch innerhalb eines Clusters stark, was die Belastbarkeit der Vergleiche stark einschränkt.

› Zur Wirksamkeitsbewertung wurden die 62 Cluster qualitativ anhand einer 5-stufigen Skala (-2 bis +2) jeweils in Hinblick auf alle 24 Zielindikatoren bewertet. In der Bewertung wurde zwischen dem Wirksamkeits-Potenzial und einer „kölnspezifischen“ Bewertung differenziert, welche den Grad der stadtweiten Relevanz berücksichtigt. Das Ergebnis dieses Bewertungsprozesses wurde in 62 Steckbriefen visualisiert.

<u>Rückmeldungen und Rückfragen aus dem Plenum:</u>

› Eine Rückmeldung äußert sich überrascht zu den vorab gesichteten Ergebnissen. Das Thema Barrierefreiheit sei mit zu wenigen Indikatoren berücksichtigt, man solle es breiter denken.



Helene Loy bei der Präsentation zur Maßnahmenbewertung

- Es folgt eine Rückfrage, wieso sich die in der Verwaltung zunächst gesammelten 800 Einzelmaßnahmen so stark reduziert haben. Es wird um eine Erläuterung zur Köln-spezifischen Gewichtung und zur Berechnungsmethodik des “Durchschnittwerts” innerhalb eines Zielbilds gebeten.
    - Helene Loy erläutert, dass sogenannte „Basis-Maßnahmen“ von der Bewertung ausgenommen wurden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die nicht vordergründig auf die Ziele des SUMP einzahlen, beispielsweise weil sie Instandhaltungsmaßnahmen sind, die der Erhaltung des Status Quo dienen. Die Köln-spezifische Gewichtung zeige auf, wie weit die Stadt Köln von der Potenzialausschöpfung entfernt ist. Zur Berechnung innerhalb eines Zielbilds werde nicht der tatsächliche Durchschnitt ermittelt, sondern der Durchschnitt der betroffenen Indikatoren, da die einzelnen Indikatoren sehr handlungsfeldspezifisch seien (siehe Zielbild 1).
    - Christian Klasen verweist für die Darstellung der Methodik noch einmal auf die Vorbereitungsmaterialien dieser und der letzten Sitzung.
- Es wird hinterfragt, ob die gleichwertige Bewertung aller Indikatoren der richtige Weg sei. Es müsse Indikatoren geben, die bedeutsamer sind (z.B. Schulwegsicherheit/ Anteil der Kinder, die zu Fuß bzw. mit Fahrrad zur Schule kommen und Vision Zero).
    - Helene Loy erläutert, dass zunächst alle Indikatoren gleichrangig behandelt werden. Im Laufe des Prozesses werde nochmals diskutiert, ob es bedeutsamere Indikatoren gibt. Konkret wird untersucht, wie stark die Zielbilder durch die Maßnahmen angesprochen werden, und wie stark die einzelnen Indikatoren adressiert werden. In der Entwicklung der weiteren und neuen Maßnahmen könnte man also entsprechend nachsteuern und für potenziell bedeutsamere Indikatoren fokussiert Maßnahmen entwickeln.
- Es gibt eine kritische Wortmeldung darüber, ob wirklich alle der geplanten Maßnahmen bis 2035 realisiert werden könnten.
- Es wird um Erläuterung des Indikators „Stau MIV“ gebeten. Es wirke so, als ob eine Zunahme an Stau positiv bewertet würde.
    - Helene Loy erklärt, dass eine positive Bewertung vorgenommen wird, wenn durch die Maßnahme eine leistungsfähigere Infrastruktur für alle Verkehrsmittel (d.h. auch für ÖPNV, Rad und Fußverkehr – bspw. bei Straßenraum-Neuaufteilungen) auf der gleichen Verkehrsfläche geschaffen werde und dadurch der Stau durch die Verlagerung auf den Umweltverbund reduziert werde. Dies ist üblicherweise mit einer Übergangsphase verbunden, in der es kurzfristig zu mehr Stau im MIV kommen könne, der aber langfristig zurückgehe.
    - Daraufhin wird erwidert, dass es auf diese Weise so scheine, als sei Stau etwas Gutes. Das müsse für die weitere Kommunikation beachtet werden.
- Es gibt eine Anmerkung, dass die Anzahl an Sharing-Mitgliedschaften stark mit der Anzahl an Mobilstationen zusammenhänge. Es handele sich hierbei um gleichwertige Indikatoren. Zudem wird

hinterfragt, warum die Gewichtung des Stadtbahnausbaus mit 1,0 bewertet wird und damit im Vergleich zum Cluster Ladepunkte mit 1,25 schwächer bewertet wurde.

  - Helene Loy dankt für den Hinweis und erklärt, dass dies durch die Überarbeitung der für das Zieljahr 2035 relevante Anzahl an Maßnahmen im Stadtbahnausbau zustande gekommen sei. Zuvor stand hier ebenfalls eine Gewichtung von 1,25.

- Es gibt einen Vorschlag aus dem Teilnehmendenkreis, dass Sicherheit und Barrierefreiheit als wichtige Zielsetzungen bei den Indikatoren weiter nach oben gehoben werden sollen.

  - Helene Loy bestätigt, dass intern bereits andiskutiert wurde, das Thema Barrierefreiheit als Querschnittsthema „vor die Klammer“ zu ziehen. Für die Umsetzungsplanung sei auch die Entwicklung von Prinzipien bzw. Leitlinien für den Umgang mit Barrierefreiheit denkbar.

- Es gibt eine Nachfrage dazu, welcher Indikator derjenige sei, auf welchen keine Maßnahme Einfluss habe. Der Teilnehmer vermutet, dass dies auf eine womöglich unpassende Methodik hinweisen könne.

  - Helene Loy erklärt, dass es sich hierbei um den Indikator “Kostenbelastung ÖV-Ticket” handele, der tatsächlich von keiner geplanten Maßnahmen adressiert wird. Dies zeige einen Bedarf an weiteren und neuen Maßnahmen auf.

- Ein Teilnehmer lobt die systematische Arbeit. Er erkundigt sich nach der Anzahl an Personen, welche die Steckbriefe bewertet haben, und bittet um die Erläuterung zur Grundannahme, die den Steckbriefen zugrunde liegt.

  - Friederike Christian erklärt, dass 26 Ämter dezernatsübergreifend und 5 Ämter innerhalb des eigenen Dezernats an der Maßnahmenbewertung beteiligt waren. Sie schätzt, dass mehr als 30 Personen ihre Rückmeldungen eingebracht haben.

  - Helene Loy erläutert zur Grundannahme, dass die von der Verwaltung benannten Einzelmaßnahmen in ihrer Verortung betrachtet wurden (flächenhaft oder punktuell). Zudem wurde die Menge an Maßnahmen betrachtet. Darauf basierend wurde der Gewichtungsfaktor ermittelt, mit welchem das Potenzial gewichtet wurde.

- Ein Wortbeitrag betrachtet das Vorgehen eher als “rückwärtsgerichtet”, da im Fokus insbesondere solche Maßnahmen stünden, zu denen bereits eine Entscheidung gefallen sei.

  - Thorsten Siggelkow ordnet ein, dass es in dem dargestellten Schritt darum ging, zu untersuchen, wo die Stadt Köln mit ihren bisherig geplanten Maßnahmen in der Zielerreichung stehe. Die Entwicklung von weiteren und neuen Maßnahmen sei nun der nächste Schritt.

- Es folgt eine Frage, wie mit solchen Beschlüssen umgegangen wurde, die den Zielen des SUMP entgegen gehen.

  - Helene Loy weist darauf hin, dass offene Beschlüsse erst im Rahmen der w*eiteren Maßnahmen* betrachtet werden. Das Thema werde in dem Zusammenhang wieder aufgenommen.

- Ein Teilnehmer bittet um eine Durchsicht der gestrichenen Maßnahmen.

  - Barbara Pauli klärt auf, dass keine Maßnahmen gestrichen wurden. Es gebe lediglich Maßnahmen, die nicht in die Bewertung einflossen, da sie zur Erhaltung des Status Quo dienen. Diese sogenannten „Basis-Maßnahmen“ (z.B. Unterhaltungsmaßnahmen Infrastruktur) werden nicht im Rahmen des SUMP bewertet, wurden aber nicht als Maßnahmen gestrichen.

Übersicht über die Bewertungsergebnisse (Helene Loy):

- Die geplanten Maßnahmen sind vor allem in der Innenstadt und inneren Stadt verortet.
- In den Handlungsfeldern Radverkehr und Raumplanung befinden sich die wirksamsten Cluster, in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Wirtschaftsverkehr und Gesamtstadt sind die größten Defizite erkennbar.
- Bei einigen Maßnahmen schöpft die Stadt Köln ihr Potenzial schon beinahe aus (hohe Gewichtung), bei anderen noch nicht (niedrige Gewichtung).
- Auf Zielbildebene lässt sich erkennen, dass Zielbild 1 und Zielbild 3 von den geplanten Maßnahmen bisher am wenigsten angesprochen werden. Dort bestehen die größten Bedarfe für weitere und neue Maßnahmen.

Erläuterung von Rückfragen:

- Es wird darauf hingewiesen, dass manche Einzelmaßnahmen ihre Wirkung vor allem im Zusammenspiel mit andern Einzelmaßnahmen entfalten. Darauf folgt die Frage, wann eine Betrachtung darüber stattfindet, welche Wirksamkeit Maßnahmen haben, wenn sie gemeinsam Synergien entfalten.
    - Helene Loy weist darauf hin, dass diese Verknüpfungen bei der Umsetzungsplanung kommen werden.
- Eine weitere Wortmeldung weist darauf hin, dass das Zusammenspiel von Mobilität und Raumplanung essenziell sei. Dies sollte in Zukunft stärker zusammen gedacht werden – bspw., dass keine Siedlung entsteht, ehe eine Stadtbahn dort gebaut ist.

TOP II Arbeitsphase an den Steckbriefen in Tandems

Nachfolgend ist die Zusammenführung der Inhalte im Plenum festgehalten. Die Detailergebnisse der Arbeitsphase befinden sich im **Anhang B**.



Helene Loy mit den Beiratsmitgliedern in der Arbeitsphase

Zusammenführung der Ergebnisse ÖPNV

- Christian Klasen erkundigt sich, was die Hinweis-Notiz “ESK!” zum Cluster “Stadtbahnausbau” meint.
    - Daraufhin wird aus dem Teilnehmendenkreis erläutert, dass das Ergebnissicherungskonzept in den gelisteten Maßnahmen für die Stadtbahn noch nicht ausreichend berücksichtigt sei.
    - Barbara Pauli (Stadt Köln) ordnet ein, dass die Änderungen gemäß der ihr vorliegenden Informationen berücksichtigt wurden.
    - Um mögliche Diskrepanzen auszuräumen, wird ein direkter Austausch zwischen KVB und Stadt Köln zu dieser Frage festgehalten.

Zusammenführung Ergebnisse Raumplanung und Raumnutzung

- Friederike Christian schildert ihren Gesamteindruck: Es wurde recht viel Zustimmung geäußert, an manchen Stellen könne die Bewertung laut den Rückmeldungen etwas “mutiger” ausfallen. Dies werde im Nachgang geprüft.

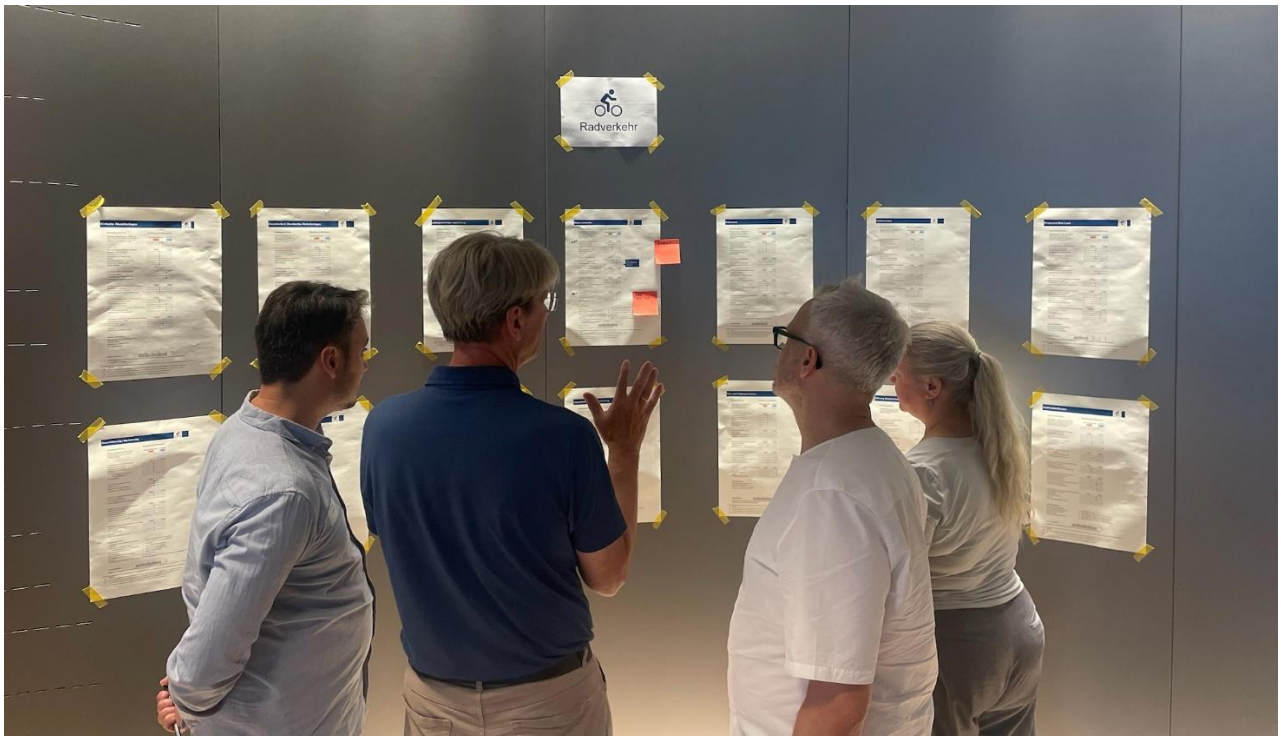
Zusammenführung Ergebnisse Gesamtstadt

- Barbara Pauli fasst zusammen, dass die konkrete Bewertung an einigen Stellen nochmal geprüft werden müsse.

- Zum Kommentar “Abstimmung BASt” (= Bundesanstalt Straßen- und Verkehrswesen) beim Cluster Verkehrsleitsysteme wird aus dem Teilnehmendenkreis empfohlen, sich insbesondere, um Synergien bzgl. Verkehrsdaten herzustellen, zu vernetzen.

Zusammenführung Ergebnisse Multimodalität

- Christian Klasen greift die Rückmeldung auf, dass Bike-and-Ride-Anlagen in den Steckbriefen fehle. Er erklärt, dass B&R als Maßnahme in der Betrachtung weiterer und neuer Maßnahmen berücksichtigt wird.
- Aus dem Plenum wird bekräftigt, dass es bereits geplante Maßnahmen hierzu gebe. Das SUMP-Team vermutet, dass sich diese Maßnahmen bereits unter gesicherte Fahrradabstellanlagen wiederfinden (nachträglicher Prüfauftrag).



Thorsten Siggelkow und Torsten Perner in der Diskussion zum Radverkehr mit zwei Beiratsmitgliedern

Zusammenführung Ergebnisse Radverkehr

- Torsten Perner fasst die Ergebnisse zusammen. Eine Rückfrage zu Protected Bike Lanes beinhaltet die Frage, ob hier eine Abstimmung mit Buslinien erfolgt. Daraufhin wird erklärt, dass die parallel laufende integrierte Netzentwicklung Hinweise darauf gebe. Ein besonderes Augenmerk liege dabei bei sich kreuzenden Strecken und an Haltestellen.
- Zahlreiche Hinweise gab es zur Sicherheitsbewertungen von nicht geschützter Radverkehrsinfrastruktur (Radfahrstreifen, Radschutzstreifen), da diese für viele (potenzielle) Nutzenden keine sichere Führungsform sei. Die Bewertung hiervon wird im Nachgang geprüft.
- Christian Klasen erkundigt sich, wie Protected Bike Lanes im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr angeschaut werden. Torsten Perner erläutert, dass bei der Umsetzungsplanung Hinweise sowie Limitierungen erarbeitet werden, um Wirtschaftsbelangen berücksichtigen zu können.

Zusammenführung Ergebnisse MIV

- Helene Loy hebt hervor, dass die Anzahl an Unfallhäufungsstellen und die wahrgenommene Sicherheit des Clusters Mischverkehr aus Sicht des Plenums negativer bewertet werden sollten.
- Eine Nachfrage erkundigt sich nach einer Begründung für den Einfluss des Clusters „Konzept zum Parken“ auf den Indikator „Anteil Kinder, die zu Fuß/mit Fahrrad zur Schule kommen“.

- Aus dem Teilnehmendenkreis wird erläutert, dass parkende Fahrzeuge einen Einfluss auf die Sichtdreiecke von Kindern haben. Zudem könne ein Parkkonzept Hol- und Bringzonen für Elterntaxis beinhalten, was die Verkehrsmittelwahl beeinflussen könnte.
- Helene Loy ergänzt, dass Parken ein erhebliches Sicherheitsrisiko für kleine Menschen berge. Sie weist darauf hin, dass es sich bei dem Cluster nur um ein Konzept zum Parken und keine tatsächliche Umsetzung einer konkreten Maßnahme handele.
- Aus dem Teilnehmendenkreis wird kritisiert, dass ein solch wichtiges Konzept nur eine geringe Wirksamkeits-Bewertung erhält. Parkende Autos seien für viele Fußgänger*innen problematisch.
- Helene Loy erklärt, dass der Gewichtungsfaktor aufzeige, wie weit die Stadt in ihrer Potenzialausschöpfung ist, nicht wie wichtig bzw. unwichtig eine Maßnahme ist. Vielmehr wird so aufgezeigt, wo nun der Handlungsbedarf bestehe. *[Nachträglicher Hinweis: Mit einem Gewichtungsfaktor von 1 schöpft das Konzept zum Parken sein Wirksamkeitspotenzial im Cluster Konzept zum Parken bereits aus].*

› Eine weitere Wortmeldung ergänzt, dass sich der Reisezeitvergleich ändern müsse, wenn das Auto (aufgrund eines Parkkonzepts) nicht mehr „vor der Haustür“ stehen kann.

- Aus dem Teilnehmendenkreis wird bestätigt, dass Zu- und Abwegungen (d.h. die Wege zum und vom Kfz-Stellplatz) in der Verkehrsmittelwahl sehr relevant seien.



Christian Klasen und Helene Loy bei der Zusammenführung der Ergebnisse

<u>Weitere Rückmeldungen:</u>

› Es folgt eine Rückmeldung, dass die Bezeichnung der Legende für den orangenen Punkt missverständlich sei, da sie als “geplante Maßnahme” betitelt ist, während sich der gesamte Steckbrief ja auf die geplante Maßnahme bezieht. Es wäre intuitiver mit der Bezeichnung “stadtweite Relevanz” bzw. dem “Köln-Gewicht” zu arbeiten.

› Eine weitere Rückfrage besteht darin, ab welchem Jahr politische Beschlüsse als Grundlage für die Steckbriefe herangezogen wurden.

- Helene Loy korrigiert, dass es sich bei der Grundlage der Steckbriefe nicht um offene Beschlüsse handele, sondern um die geplanten Maßnahmen, welche von der Verwaltung zugespielt wurden (und i.d.R. bereits beschlossen und in Bearbeitung sind).

TOP III Vorläufige Modellierungsergebnisse

- Helene Loy stellt den Arbeitsstand zu den Modellierungsergebnissen von INOVAPLAN vor:
  - Die quantitative Maßnahmenbewertung anhand des Verkehrsmodells beinhaltet Fahrtenverlagerungen und Umweltwirkungen.
  - Als Fahrtenverlagerung werden zum jetzigen Arbeitsstand ca. 64.000 verlagerte Kfz-Fahrten (pro Tag) erwartet. Dies entspräche 2,5% des Modal Splits. Bei langen Wegen werde eine verstärkte Verlagerung vom Kfz auf den ÖPNV, bei kürzeren Wegen vermehrt auf Rad- und Fußverkehr erwartet.
  - Im Kölner Stadtgebiet entspräche dies einer Reduktion um ca. 430.000 Fahrzeugkilometer täglich. Die erwartete CO2-Emissionensreduktion werde auf 82.000 t täglich geschätzt. Insbesondere auf den Hauptachsen werde ein Rückgang der Verkehrsmengen erwartet.

Erläuterung von Rückfragen:

- Es wird hinterfragt, warum das Modell so genaue Aussagen treffen könne vor dem Hintergrund der unsicheren Datenlage, die dem Fußverkehr zugrunde liege.
  - Helene Loy erklärt, dass das Modell das Kölner Verkehrssystem möglichst gut abbilde. Der Fußverkehr sei gleichberechtigt berücksichtigt zu den weiteren Verkehrsmitteln. Im Modell sind Daten hinterlegt, wie wahrscheinlich ein Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Entfernung und der Widerstände des jeweiligen Verkehrsmittels (Kosten, Zu- und Abgangszeiten etc.) gewählt wird.
- Ein weiterer Teilnehmer erkundigt sich, ob die Ergebnisse des Ergebnissicherungskonzepts bereits im Modell berücksichtigt sind.
  - Helene Loy bestätigt, dass auch die möglichen Diskrepanzen in den Maßnahmen zum Stadtbahnausbau, die heute angesprochen wurden, im Modell Berücksichtigung finden.
- Es wird nachgefragt, ob es sich bei der Reduktion des MIV-Anteils im Modal-Split tatsächlich um eine Reduktion von 2,0 Prozent oder nicht eher um 2,0 Prozentpunkte handelt.
  - Helene Loy bestätigt, dass es sich um Prozentpunkte handelt.
- Eine weitere Nachfrage beschäftigt sich damit, wie viele Wege in Köln selbst und wie viele im Kölner Umland sind.
  - Nachträgliche Ergänzung: Die Aufteilung zwischen den Wegen in Köln und dem Kölner Umland wurde auf Folie 40 gezeigt

Dank und Ausblick

- Christian Klasen dankt für eine lebendige Sitzung und den Input in der Arbeitsphase.
- Herr Siggelkow bedankt sich bei der Moderation, seinem Team und bei den Teilnehmenden für die Beiträge, die gebracht wurden. Vermutlich werde man sich in Zukunft auf weniger und zentrale Indikatoren fokussieren. Dies werde im Nachgang intern diskutiert.

Anhang

Ergebnisse der Arbeitsphase: Rückmeldungen zu den Steckbriefen

Fußverkehr

Cluster	Zusammenfassung der Rückmeldung	Übernommen	Nicht übernommen
Fußgängerzonen	„Müsste Fußverkehr aufgrund der hohen Nutzerzahl nicht höhere Wirkungen erzielen?“		x (es geht hier nicht um eine allgemeine Wirkung des Fußverkehrs, sondern konkret um die Wirkung einzelner Cluster, in dem Fall Fußgängerzonen)
	„Fußwege sind Grundlage für alle Mobilitätsformen. Stichwort: Wegeketten“	Hinweis	
	„Datenerhebung für Fußverkehr dringend notwendig.“	x (wird für weitere Maßnahmen aufgenommen)	
Fußgängerüberwege	„Reisezeit-Vergleiche müssen auch für Fußverkehr gelten“		x (Indikatoren wurden auf Basis von Datenverfügbarkeit ausgewählt)
	„Fußverkehr (mehr Fußverkehr) → Einfluss auf Umwelt + Klima“		x (wurde bereits in der Bewertung berücksichtigt)
	„Fußgängerfreundliche Räume = lebenswerte Stadt“	Hinweis	
	„Flächenkonkurrenz: Flächen für Fuß vs. für ruhenden Verkehr“		x (Ist bei dem Indikator Veränderung in Anzahl der Parkplätze bereits berücksichtigt)
Neue Wege schaffen	*Keine Rückmeldungen*		
Lichtsignalanlagen	*Keine Rückmeldungen*		
Fußgängersicherheit herstellen	*Keine Rückmeldungen*		
Hochwertige Fußwege schaffen	*Keine Rückmeldungen*		
Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen	„Barrierefreiheit = gesetzlich gefordert → muss ohne Bewertung ‚gesetzt‘ sein“	Hinweis	
	„Barrierefreiheit verkürzt Wege“		x (Ist bei Anteil kurzer Wege bereits bewertet worden)
Ausbau sichere Schulwege	„Zielbilder brauchen unterschiedliche Gewichtung“	Hinweis	
	„Lang- und mittelfristig → Einfluss auf späteres Verkehrsverhalten“	Hinweis	
Schulstraßen	„Sichere Schulwege = Kinderschutz!“	Hinweis	
	Bewertung Stau MIV von 0 auf 1 erhöhen		x (Umwege sind meist nur marginal und finden im Nebennetz statt. Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur steigt nicht.)

Radverkehr

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Übergeordnet	Radrampen / Radschutzstreifen / Radfahrstreifen / Fahrradstraße / Zwei-Richtungs-Radweg / Eigenständige Radverkehrsführung / Rad- und Fußgängerbrücken / RadPendlerRouten Bei jedem dieser Cluster gibt es einen positiven Einfluss auf den Indikator „Anzahl und Nachhaltigkeit von PKW“, da der jeweilige Infrastrukturausbau einen starken Anreiz schaffen kann, auf den eigenen PKW zu verzichten.	x (sobald Einfluss auf Modal Shift mit 2 bewertet wurde, wurde auch der Indikator Anzahl Pkw bewertet)	
Einfache Abstellanlagen	*Keine Rückmeldungen*		
Gesicherte & überdachte Abstellanlagen	*Keine Rückmeldungen*		
Lichtsignalanlagen Optimierung	„Großes Potential, Bsp. Riga“	Hinweis	
	Bewertung Zielbild 5 auf +1 erhöhen, Hinweis: „wegen Reisezeitverkürzung und mehr Radfahrenden“		x (Bewertung muss immer in Vergleich zu anderen Clustern betrachtet werden)
Radschutzstreifen	Zielbild 1 auf 0,5 runtersetzen		x (im Vergleich zu fehlender Infrastruktur trägt der Schutzstreifen zum Ausbau der Radinfrastruktur bei)
	Zielbild 4: “0,5”, ohne weiteren Hinweis		x (Bewertung erfolgt auf ganzen Zahlen)
	Zielbild 5: “nur geringer Effekt, wenn nicht sicher”		x (im Vergleich zu fehlender Infrastruktur trägt der Schutzstreifen zum Ausbau der Radinfrastruktur bei)
Radrampen	Bewertung von Anteil Kindern, die mit Rad zur Schule kommen auf +1 erhöhen	x	
Radfahrstreifen	*Keine Rückmeldungen*		
Protected Bike Lane	„Abstimmung mit Bus-Routen?“	x (wird bei integrierter Netzentwicklung betrachtet)	
	„Thema Sicherheit! Mehr Fokus darauf“	Hinweis	
	Bewertung von „wahrgenommene Sauberkeit” → -0,5		x (Abstufung geschieht in 1er Schritten)
	„Möglicher Konflikt – Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr“	Hinweis	
	Ergänzung “Scheibenstr.” Zu prüfen	Hinweis (*Anmerkung Stadt Köln: Der/ die Autor*in des Kommentars sollte sich beim SUMP-Team melden, um genauere Hintergründe des Hinweises zu erläutern)*	
	Bei diesem Cluster gibt es potenziell negative Einflüsse für den Indikator „Erschließungsqualität des ÖPNV“ und „Verspätung und Ausfälle ÖPNV“, falls eine PBL direkt an einer Busspur oder überirdischen Stadtbahnstrecke liegt und in unmittelbare Flächenkonkurrenz tritt. Ferner kann eine PBL auch die Anfahrt von Ladezonen und Wirtschaftsparkplätzen erschweren bzw. unmöglich machen, daher empfehle ich, das Cluster auch im Logistik-beirat noch einmal tiefergehend zu diskutieren.		x (wird bei der Umsetzungplanung beachtet und als Hinweis und Planungsgrundlage aufgenommen. Zudem Thematisierung im Rahmen der Netzentwicklung)
Beschilderung / Markierung	„Erheblich mehr Potential“		x (Markierungen tragen nur bedingt zu einer Verbesserung der Radinfrastruktur bei)
Fahrradstraße	„Stau MIV?“		x (Indikator wurde positiv bewertet, wenn die grundsätzliche Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsmittel steigt. In diesem Fall steigt die Leistungsfähigkeit im Radverkehr.)

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Zwei-Richtungs-Radweg	*Keine Rückmeldungen*		
Eigenständige Radverkehrsführung	*Keine Rückmeldungen*		
Rad- und Fußgängerbrücken	„Potential weitere Brücken außerhalb Bezirk 1“	Hinweis	
	„Wichtigste Maßnahme zur Rad- + Fuß-Förderung“	Hinweis	
Öffnung Einbahnstraße	Bewertung Zielbild 5 auf +0,5 setzen, Hinweis: “wegen mehr kurzer Wege hier Auswirkung“	x	
RadPendlerRouten	„Förderung Radpendler! Sehr gut“	Hinweis	

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Reduktion ruhender Verkehr	„Parken nicht ‚vor Haustür' → ÖV wird schneller, attraktiver; Sharing auch"	x (Reisezeitvergleich und Anzahl Sharingmitgliedschaften auf 1 angehoben)	
	„Wenn der Parkdruck steigt, dann steigt der Parksuchverkehr → mehr Stau."		x (Wahrscheinlichkeit, dass andere Verkehrsmittel genutzt werden, steigt)
	Bewertung Anzahl Unfallhäufungsstellen und Wahrgenommene Sicherheit auf 2 erhöhen	x	X (Ruhender Verkehr nicht Hauptursache für Unfallhäufungsstellen)
	Bewertung Wahrgenommene Rücksichtnahme auf ← +1,5 erhöhen		x (0,5 Abstufungen wurden nur bei Modal Split vorgenommen, da Abstufungen sonst zu detailliert sind)
Tempo-30-Bereiche ausbauen	„ÖPNV verbessern, indem MIV verlangsamt wird?"	Hinweis	
	Bewertung von Anzahl Unfallhäufungsstellen. Wahrgenommene Sicherheit und Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Rad zur Schule kommen auf 2 erhöhen	x	
Verkehrsberuhigung	Bewertung von Anzahl Unfallhäufungsstellen, Wahrgenommene Sicherheit und Wahrgenommene Rücksichtnahme auf 2 erhöhen.	x	
Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens	„Pflicht → nicht diskutabel"	Hinweis	
	„Bewertung von +2 für Barrierefreiheit Fußverkehr"		x (es gibt keinen Indikator dafür)
MIV-Durchfahrtsverbot	Die Indikatoren „Luftschadstoffe", „Lärmbelastung" und „Treibhausgase" werden an dieser Stelle zu positiv bewertet. Am Beispiel Trankgasse hat das Durchfahrtsverbot nach erster Erhebung 2024 zu Umwegfahrten und Mehrverkehr auf der Nord-Süd-Fahrt, Trankgassen- und Gullivertunnel geführt, erheblich mehr, als in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung prognostiziert wurde (Vgl. Vorlage 1320/2022, Anlage 2 mit Vorlage 1251/2024).		x (Hier geht es um die allgemeine Bewertung (nicht um eine einzige Einzelmaßnahme) und um die langfristigen zu erwartenden Veränderungen)
Parkraumbewirtschaftung	„Höhere Gebühren fördern ÖV, Sharing, Rad, kurze Wege, Umwelt + Klima"	x	
	Bewertung von Reisezeitvergleich MIV / ÖPNV von 0 auf 1 erhöhen	x	
	Bewertung von Stau MIV auf 1,5 erhöhen		x (0,5 Abstufungen wurden nur bei Modal Split und dazugehörige Indikatoren (Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase) vorgenommen)
	Bewertung von Anzahl Mobilstationen pro 100.000 EW, Anzahl Sharing Mitgliedschaften, Ausbau Radwege von 0 auf 1-1,5 erhöhen	x (Anzahl Sharing-Mitgliedschaften wurden auf 1 erhöht)	x (Ausbau Radwege wurde nur dann bewertet, wenn auch tatsächlich Infrastruktur gebaut wird, Anzahl Mobilstationen wird nicht direkt von Parkraumbewirtschaftung beeinflusst)
	Bewertung Anteil kurze Wege von 0 auf 1-1,5 erhöhen	x (auf 1 erhöht)	
	Bewertung von Zielbild 5 alle Indikatoren auf 1–1,5 erhöhen	x (Anzahl und Nachhaltigkeit Pkw liegt bei 1)	x (Modal Split und die dazugehörigen Indikatoren wurden mit 0,5 bewertet. Wirksamkeit muss im Verhältnis mit anderen Indikatoren gesehen werden).

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
	Anmerkung: Im laufenden Haushalt sind aus der Parkraumbewirtschaftung > 20 Mio. € Einnahmen p.a. kalkuliert. Da die Bewirtschaftung im Rahmen des SUMP ausgeweitet wird sollte mittelfristig im Beirat auch besprochen werden, wie die Einnahmen in Zukunft effizienter im kommunalen Verkehrshaushalt reinvestiert werden können	x (wird in Zuge der Finanzierungsstrategie betrachtet)	
Konzept zum Parken	"siehe Hinweise zu Reduktion Parken + Parkraumbewirtschaftung"	x	
	Bewertung Reisezeitvergleich MIV/ÖPNV von 0 auf 2 erhöhen.	x (Erhöhung auf 1)	
	Unverständnis für Auswirkung von Cluster auf Indikator Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Rad zur Schule kommen (gekennzeichnet mit "?")	x (Falsche Zeile, wurde angepasst)	
Lichtsignalanlagen-Steuerung	„Tägl. Geschäft → außen vor lassen"		x (hier geht es vor allem um intelligente Ampelschaltungen)
	Bewertung von Luftschadstoffe und Treibhausgase von 1 auf 0,5 reduzieren ("0,5 reicht dafür, zumal mehr E-Mobilität zukünftig")	x	
	Bei der Entwicklung weiterer Maßnahmen könnte dieses Cluster stärker mit dem Anfang 2025 beschlossenen MIV-Grundnetz weiterentwickelt werden.	x (wird bei der Umsetzungsplanung der integrierten Netzentwicklung betrachtet)	
Einrichtung Mischverkehr	Bewertung von Zielbild 4 auf -1 verringern, mit Ausahme von wahrgenommene Sauberkeit.		x (Cluster wurde gelöscht, da nur eine Einzelmaßnahme in den Bereich genannt wurde)
Ladepunkte	„Jede Mobilstation mit Ladesäule?"	Hinweis	
	„Betreiberkonzept"	Hinweis	
Konzept für E-Mobilität	*Keine Rückmeldungen*		

Wirtschaftsverkehr

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Ausbau Ladezonen	„Im Logistikplan vertiefen?"	Hinweis	
	„Kontrolle und Bußgelder → digital"	Hinweis	
Ausbau Wirtschaftszonen	„Wie verhalten sich die Maßnahmen zum Logistikplan?"	x (werden im Logistikplan aufgenommen)	
	„Problem Parkraumüberwachung muss gelöst werden."	Hinweis	
	„flächendeckender Ausbau nötig"	Hinweis	
	„digitale Pilotprojekte anwenden"	Hinweis	
	„Verkürzt potenziell den Suchverkehr (nach Parkplätzen)"	x (Wirksamkeit bei Stau MIV bewertet)	
	„Schnelles Finden von Parkplätzen reduziert Schadstoffe"	x	

Multimodalität

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen	„Bike + Ride fehlt“		x (ist in einem anderen Cluster enthalten (Einfache bzw. Gesicherte und überdachte Abstellanlagen))
	„Auch Reisezeit besser“		x (es geht bei der Reisezeit um den Vergleich zwischen MIV und ÖPNV)
	Bewertung Anteil kurze Wege von 0 auf 2 setzen, Begründung: man kommt schneller von A nach B (letzte Meile).	x (auf 1 hochgesetzt)	
	Bewertung Veränderung in Anzahl der Parkplätze auf 1,5 setzen.		x (0,5 Abstufungen wurden nur bei Modal Split vorgenommen)
	Bewertung Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen von 0 auf 2 setzen, Hinweis: „insbesondere in Bereichen mit schlechtem ÖPNV“		x (Die Wirksamkeit wird ausschließlich für Fälle bewertet, in denen sich die Entfernung zwischen Wohnort und ÖPNV-Haltestellen verringert.
	Bewertung von Treibhausgase und Modal Split auf 1,5 erhöhen, Hinweis: Es gibt Studien zum Verlagerungseffekt“		x (Bewertung immer in Vergleich mit anderen Maßnahmen wie beispielsweise Stadtbahnausbau)
Park-/Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen	„Bike + Ride fehlt“		x (wird im Cluster “gesicherte und überdachte Anlagen” bewertet, falls Einzelmaßnahmen genannt werden.)
	„B+R in P+R Weidenl → großes Potenzial“	x (wird für weitere Maßnahmen aufgenommen)	
Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen	„Bike + Ride fehlt“		x (wird im Cluster “gesicherte und überdachte Anlagen” bewertet, falls Einzelmaßnahmen genannt werden.)
	„Wegeketten beachten (Fahrt zum ÖV verbessert)“		x (hier geht es nicht um ein neues Angebot, sondern lediglich um Abstellflächen)
	Bewertung von Reisezeitvergleich, Erschließungsqualität ÖV, Verspätungen und Ausfälle ÖV von 0 auf 2 erhöhen		x (hier geht es nicht um ein neues Angebot, sondern lediglich um Abstellflächen)
	Bewertung von Stau MIV von 0 auf 1 erhöhen		x (hier geht es nicht um ein neues Angebot, sondern lediglich um Abstellflächen)
	„Erschließung ÖV auch verbessert“ als Hinweis zu Zielbildern Teilhabe und Aufenthaltsqualität		x (hier geht es nicht um ein neues Angebot, sondern lediglich um Abstellflächen)
	Bewertung Modal Split von 0 auf 0,5 erhöhen		x (hier geht es nicht um ein neues Angebot, sondern lediglich um Abstellflächen)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Stadtbahnausbau	„ESK!“ (= Ergebnissicherungskonzept)	x	
	„Höher gewichten!“		x (Gewichtung wurde wegen ESK herabgestuft)
	„Wirkung trotz ESK unterschätzt! Rückgrat der nachhaltigen Mobilität“		x (eine der wirksamsten Maßnahmen im gesamten Maßnahmenset)
	Rückmeldungen zu den gelisteten Maßnahmen	x	

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
	Bei diesem Cluster müssen die Indikatoren „Verkehrstote und Schwerverletzte“, „Anzahl Unfallhäufungsstellen“ und „Wahrgenommene Sicherheit“ deutlich positiver bewertet werden. Allein die Umsetzung der Maßnahme Ost-West-Stadtbahn als Tunnellösung hat nach der dazu durchgeführten Standardisierten Bewertung durch die Reduktion von Unfallfolgekosten einen jährlichen monetarisierten Nutzen für die Allgemeinheit in Höhe von 2,248 Mio. € (Vgl. AN/1743/2024, Anlage 19, Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse mit unterirdischer Stadtbahnführung in der Innenstadt“, S. 60). Auch bei anderen Stadtbahnprojekten sind vergleichbare Effekte zu erwarten, zumindest sofern Schienen- und Straßenverkehr konsequent getrennt werden.	x	
Haltestellenausbau	Bewertung von Erschließungsqualität ÖPNV von 1 auf 2 erhöhen, Hinweis: Wichtige Erschließung ca. 20.000 Personen	x	
	Bewertung von Stau MIV von 0 auf 1 erhöhen; wenigstens da Alternative < 300m	*Anmerkung Stadt Köln: Der/ die Autor*in des Kommentars sollte sich beim SUMP-Team melden, um genauere Hintergründe des Hinweises zu erläutern)*	
	Die positiven wie auch negativen Folgen dieses Clusters können nicht eingeordnet werden, da die geplanten Maßnahmen nicht näher erläutert werden.		x (Bei der Bewertung geht es um die allgemeine Wirksamkeit)
Busnetzoptimierung	„Netzdichte schafft große Wirkung“		x (Daher wird der Indikator Erschließungsqualität ÖPNV auch mit 2 bewertet)
	„Busspuren einrichten, steigert Wirkung zusätzlich“	Hinweis	
Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen	gesetzliche Verpflichtung → außerhalb der Bewertung bereits “gesetzt”		x (Betrifft aber Indikator Barrierefreiheit)
	Erschließung ÖV nicht verbessert (siehe Defizit entspricht in etwa Radius & Takt ??)		x (Die Erschließung wird für Menschen mit körperlichen Einschränkungen verbessert)
	„Bewertung von Barrierefreiheit Haltestellen eher +2“	x (Indikator wurde bereits mit 2 bewertet)	
	Bewertung von wahrgenommene Rücksichtnahme von 0 auf 2 setzen	x (auf 1 gesetzt)	

Raumplanung- und nutzung

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Aufenthaltsqualität erhöhen	„Der Impact von Aufenthaltsqualität wird stark unterschätzt“	Hinweis	
Beleuchtung	*Keine Rückmeldungen*		
Begrünung	„Größeres Potenzial“		x (wurde bereits mit hohem Potenzial bewertet)
	„Perspektivisch großes Potenzial, attraktive Räume fördern Fußverkehr deutlich“		x (wurde bereits mit hohem Potenzial bewertet)
Reinigung	*Keine Rückmeldungen*		
Luftreinhaltung	"Was ist Einzelmaßnahme Nördl. Stolberger Str.? Impact Assessment gemacht?"	x (Cluster wurde bereits entfernt. Cluster ist keine konkrete Maßnahme, sondern Indikator)	
Platzgestaltung	*Keine Rückmeldungen*		
Strategische Siedlungsentwicklung	„ÖV-Erschließung vor Siedlungsbau“	Hinweis	
	„Bei Betrachtung der Maßnahmen könnte die Gewichtung noch höher sein“	x	
	„Unterschätzter Einfluss von Sicherheit“	Hinweis (*Anmerkung Stadt Köln: Der/ die Autor*in des Kommentars sollte sich beim SUMP-Team melden, um genauere Hintergründe des Hinweises zu erläutern)*	
	Zur Bewertung Modal Split: „Wohnungsbau ungleich THG/THE; Neuer FNP je nachdem?“		x (Verlagerungseffekte können bei strategischer Umsetzung auftreten)
Bewegungs- und Sportflächen	„Werte etwas zu hoch“	x	
Leitlinien für Quartiersentwicklung	„Potenzial sehr hoch, aber Umsetzung ist zu sichern“	Hinweis	
	„Da sehe ich mehr Potenzial → Mobilhubs ‚Qualität‘“	x (Wirksamkeit Mobilstationen erhöht)	
Versickerungsanlagen	*Keine Rückmeldungen*		
Parkraummanagement zur Straßenumgestaltung	„Größeres Potenzial“	x (Wirksamkeit bei Wahrgenommene Aufenthaltsqualität und Veränderung in Anzahl der Parkplätze erhöht)	
	„Dopplung MIV-Maßnahme?“		x (Hier geht es darum, dass Parkplätze zur Umverteilung des Straßenraums genutzt werden)
Weiterarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten	„Integration Logistikkonzept“	Hinweis	
	„Auch Sicherheit +0,5“		x (hat keinen Einfluss auf den Modal Split)
	Bewertung von Luftschadstoffe, Lärmbelastung, Treibhausgase, Modal Split auf +1,5 anheben		x (Im Vergleich zu anderen Maßnahmen zu hoch)
	Zielbild 5: „ungleich Weniger Pkw, wenn Handel dezentral“		x (Das Konzept bedeutet nicht, dass neue Einzelhandelsflächen geschaffen werden. Wahrscheinlichkeit, dass Pkw abgeschafft wird, zu marginal)
Nachverdichtungskonzept	Bewertung Zielbild 5 auf +2 anheben, Begründung: "weniger Pendler"		x (es können keine Aussagen darüber getroffen werden, ob und wie viel Pendler*innen ein solches Cluster beeinflusst)

Gesamtstadt

Cluster / Maßnahme	Zusammenfassung der Rückmeldung		
Unfallhäufungsstellen umbauen	„Vor die Klammer ziehen“	x (Derzeitige Diskussion über Kernindikatoren und Priorisierung läuft)	
	„Max. Sicherheit im Gesamtgebiet“	Hinweis	
	Bewertung von Anteil Kinder, die zu Fuß/mit Rad zur Schule kommen von 1 auf 2 erhöhen	x	
	Bewertung wahrgenommene Rücksichtnahme von 0 auf 2 erhöhen.	x (wurde auf 1 erhöht)	
	„Vision Zero: in StVO ‚oberstes Ziel‘ → wesentlich höhere Gewichtung erforderlich“	x (Derzeitige Diskussion über Kernindikatoren und Priorisierung läuft)	
Verkehrsdatenerhebungen	„Maßnahmen = ‚tägliches Geschäft‘ → die Erhaltungsmaßnahmen außen vor lassen“		x
	„Auch Datenzukauf berücksichtigen“	Hinweis	
Verkehrsleitsystem	„Abstimmung mit BASt suchen“	Hinweis	
	Neben dem an die Parkhäuser gekoppelten Parkleitsystem über die Variotafeln in der Innenstadt und in Deutz könnte unter diesem Cluster auch das zeitweise in Nippes installierte Parkleitsystem ParkPilot zur besseren Lenkung des Parksuchverkehrs im Öffentlichen Raum wieder in die kommunale Planung aufgenommen werden.	Hinweis	
Städtischen Fuhrpark auf E-Antrieb umstellen	„Verpasstes Potential von Wasserstoff“	Hinweis	
Erweiterung Datentools	„Unterschätztes Potential“	Hinweis	
	Siehe „Digital Tool Mobilstation“	Hinweis	
	Bewertung von Anzahl Mobilstationen pro 100.000 EW von 0 auf 1 erhöhen	x	
	Bewertung von Anzahl Sharing Mitgliedschaften von 0 auf 1 erhöhen	x	
	Bewertung von Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen von 0 auf 1 erhöhen	x	
	„Wenig Einfluss auf THG, nur 0,5“ --> Bewertung Indikator Treibhausgase reduzieren	x	
Datenerhebungen	„Außen vor lassen“		x (genannte Maßnahmen helfen zu einer zielgerichteten Stadtentwicklung)
	Bewertung wahrgenommene Sicherheit und wahrgenommene Rücksichtnahme statt 0 auf 2 (Grund: Erwartete Effekte auf Angsträume wenn gegenderte Planung vorliegt)	x (wahrgenommene Sicherheit wurde angepasst auf 1, da bei der Umsetzungen Effekte wahrscheinlich sind)	x (wahrgenommene Rücksichtnahme ist Einfluss zu marginal)