Stadt Köln

Besser durch Köln.
Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat - 12. Sitzung

13.07.2026



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

nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stadt Köln

Begrüßung

Thorsten Siggelkow

Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

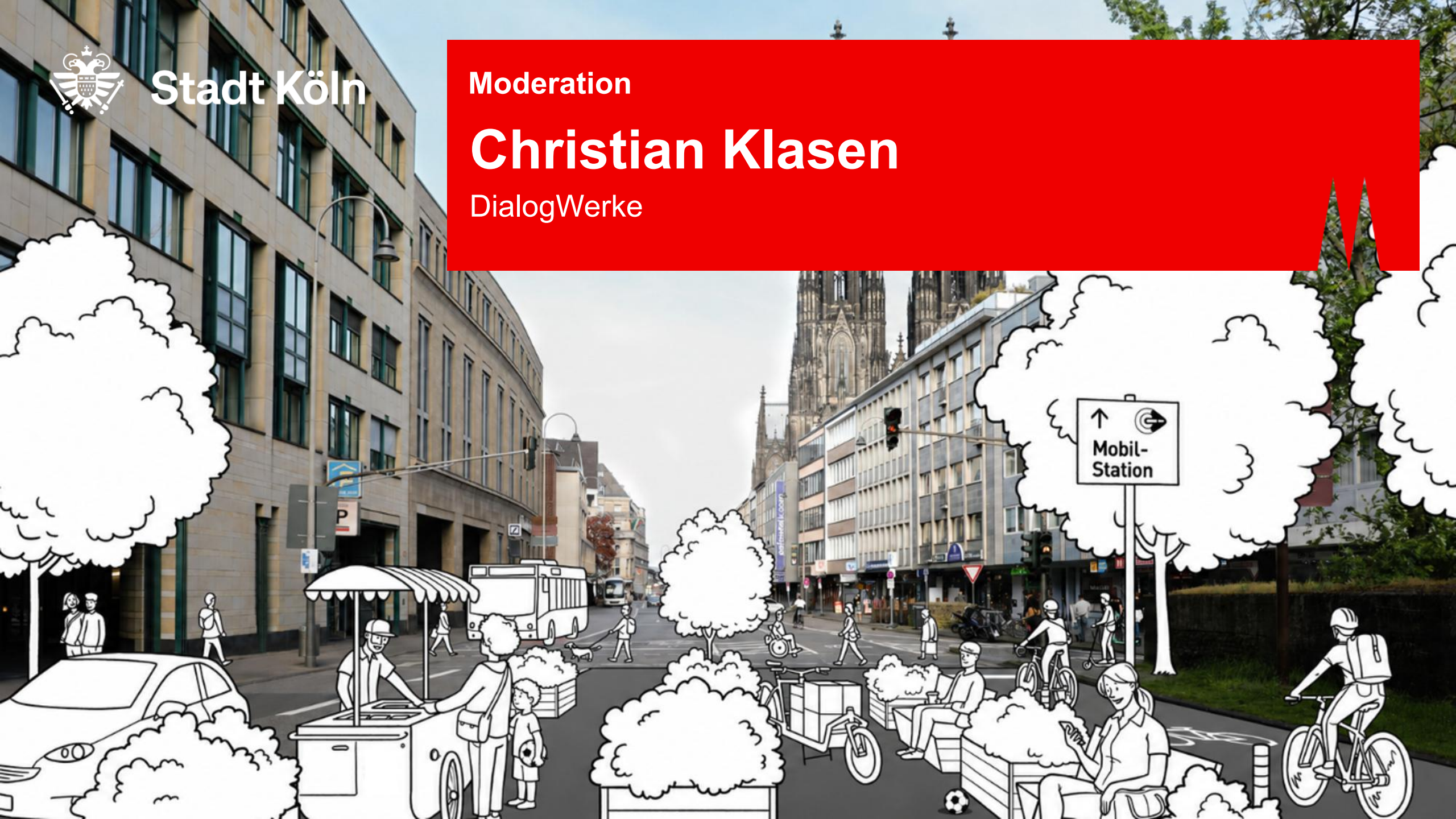


Stadt Köln

Moderation

Christian Klasen

DialogWerke



Mobilitätsbeirat

Ihre Rückmeldungen zur Zusammenarbeit nach der letzten Sitzung

- **Gut aufbereitete Vorbereitungsmaterialien.**

- **Gut strukturierter und präsentierter Input.**
- **Schlechte akustische und visuelle Wahrnehmung.**

- **Gutes Verhältnis von Input & Diskussionen.**
- **Komplexe Diskussionen im Plenum und Kleingruppen möglich.**
- **Diskussionsgruppen gerne diverser gestalten.**

Mir fehlt für die Diskussion die Massnahmenliste als Grundlage der Diskussion

So weiter arbeiten.

Weiter so interaktiv

Gerne so weiter

mehr Tempo machen

Mobilitätsbeirat

Rolle. Zusammenarbeit. Kommunikation.

Zentrales Beratungsgremium zum nachhaltigen Mobilitätsplan.

- Einbringen von Kenntnissen und Interessen.
- Kritisches Hinterfragen von Zwischenergebnissen.

→ *Beschlüsse bleiben den politischen Gremien der Stadt Köln vorbehalten.*

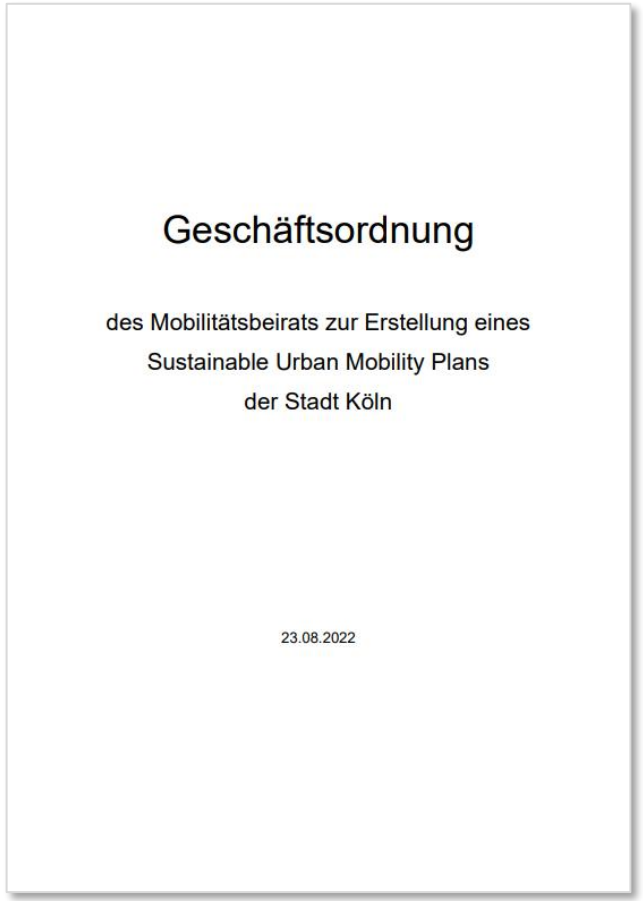
Multiplikatoren-Funktion

- SUMP erklären und sichtbar machen.
- Erarbeitungsprozess und Mitwirkungsmöglichkeiten aufzeigen.

Kultur & Kommunikation

- Diskussion mit gegenseitigem Respekt.
- Diskussion im geschützten Raum („Chatham House Rule“).

→ *Die Kommunikation von Zwischenergebnissen erfolgt durch die Stadt Köln.*


Geschäftsordnung

des Mobilitätsbeirats zur Erstellung eines
Sustainable Urban Mobility Plans
der Stadt Köln

23.08.2022

Der Erarbeitungsprozess im Überblick

Stufe 1



- Leitbild mit 5 Zielbildern ✓
- Chancen- & Mängel-Analyse ✓
- Strategie-Entwicklung ✓

Stufe 2

2025 Q4 | 2026 Q1 Q2 Q3 Q4 | 2027 Q1 Q2

SUMP Köln

Neue Maßnahmen

Weitere Maßnahmen

Geplante Maßnahmen (früher „Sowieso-Maßnahmen“)

Maßnahmenentwicklung

Finanzierungsstrategie

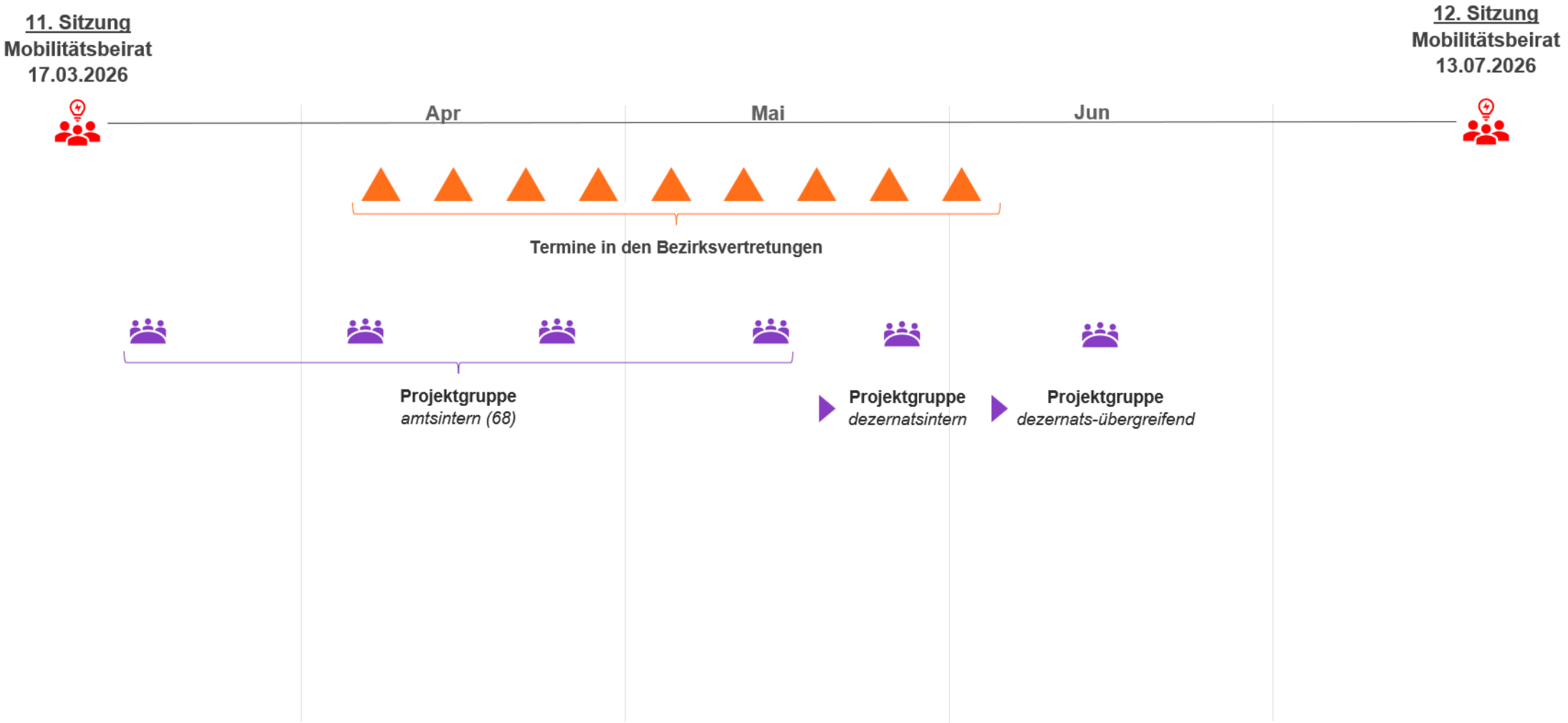
Integrierte Netzbetrachtung

Umsetzungsplanung

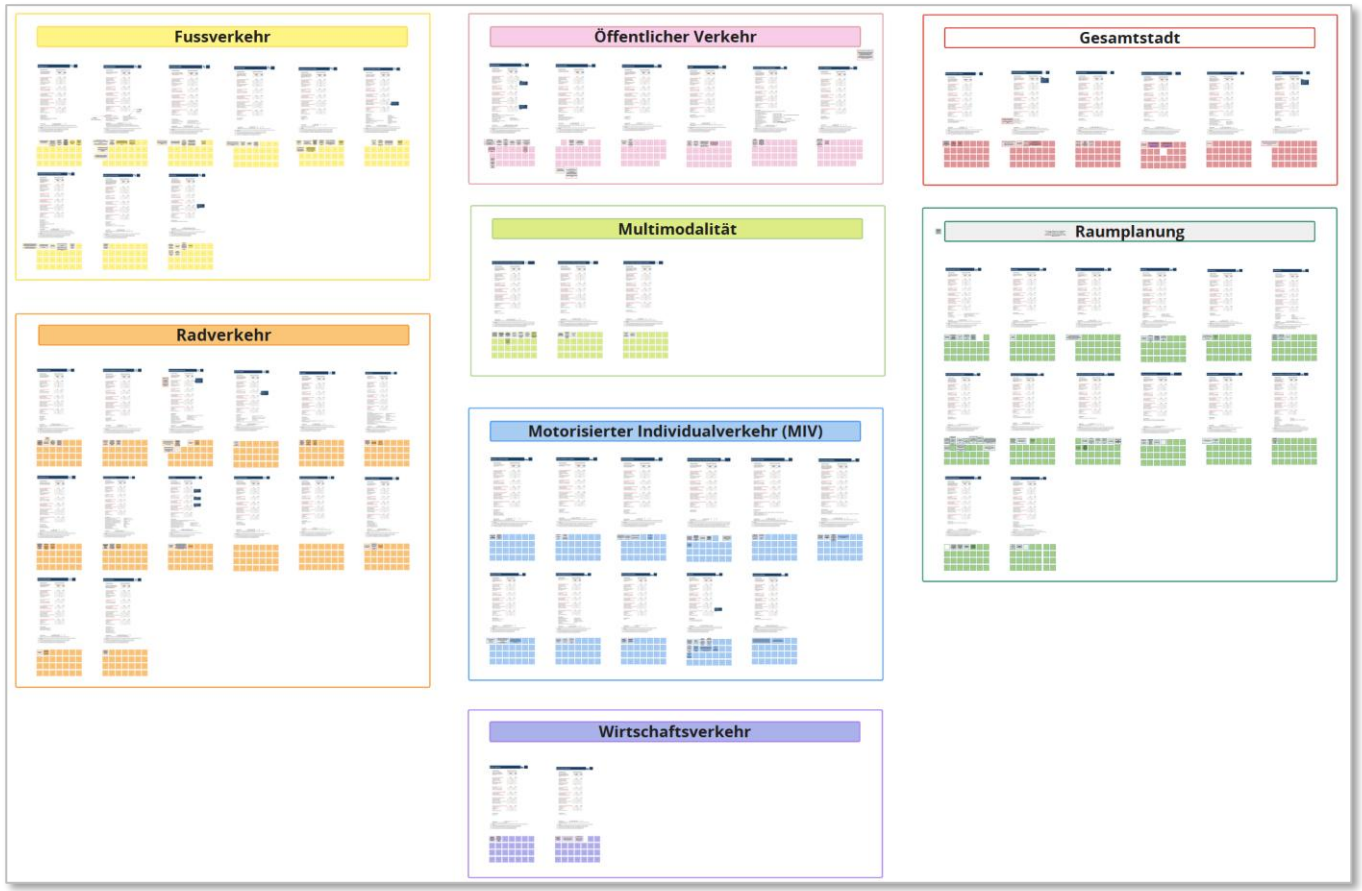
Evaluationskonzept

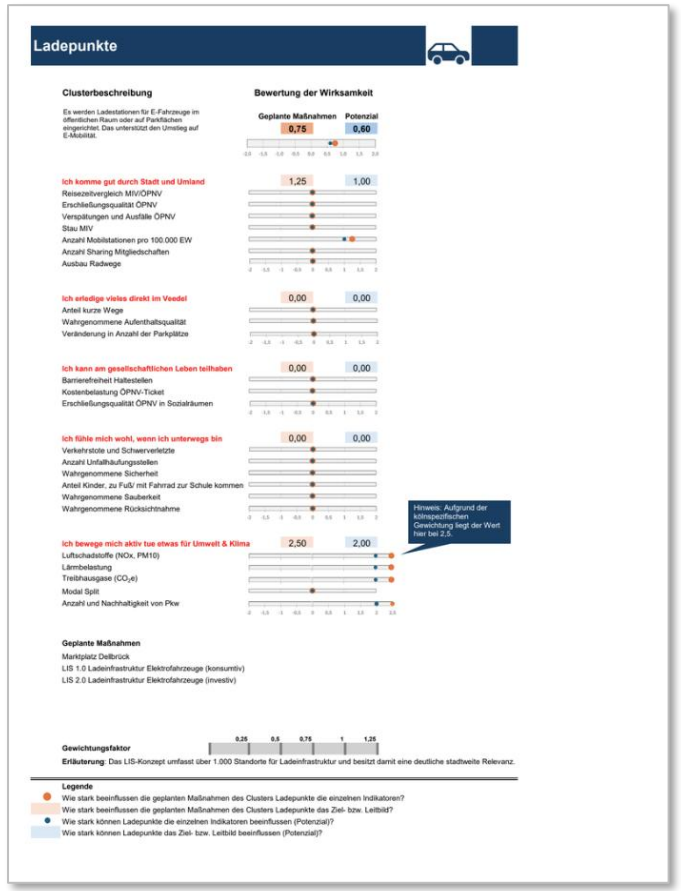
Mobilitätsbeirat 18.11.2025 | 17.03.2026 | 13.07.2026 | 26.11.2026

Unsere Abstimmungen seit dem letzten Mobilitätsbeirat

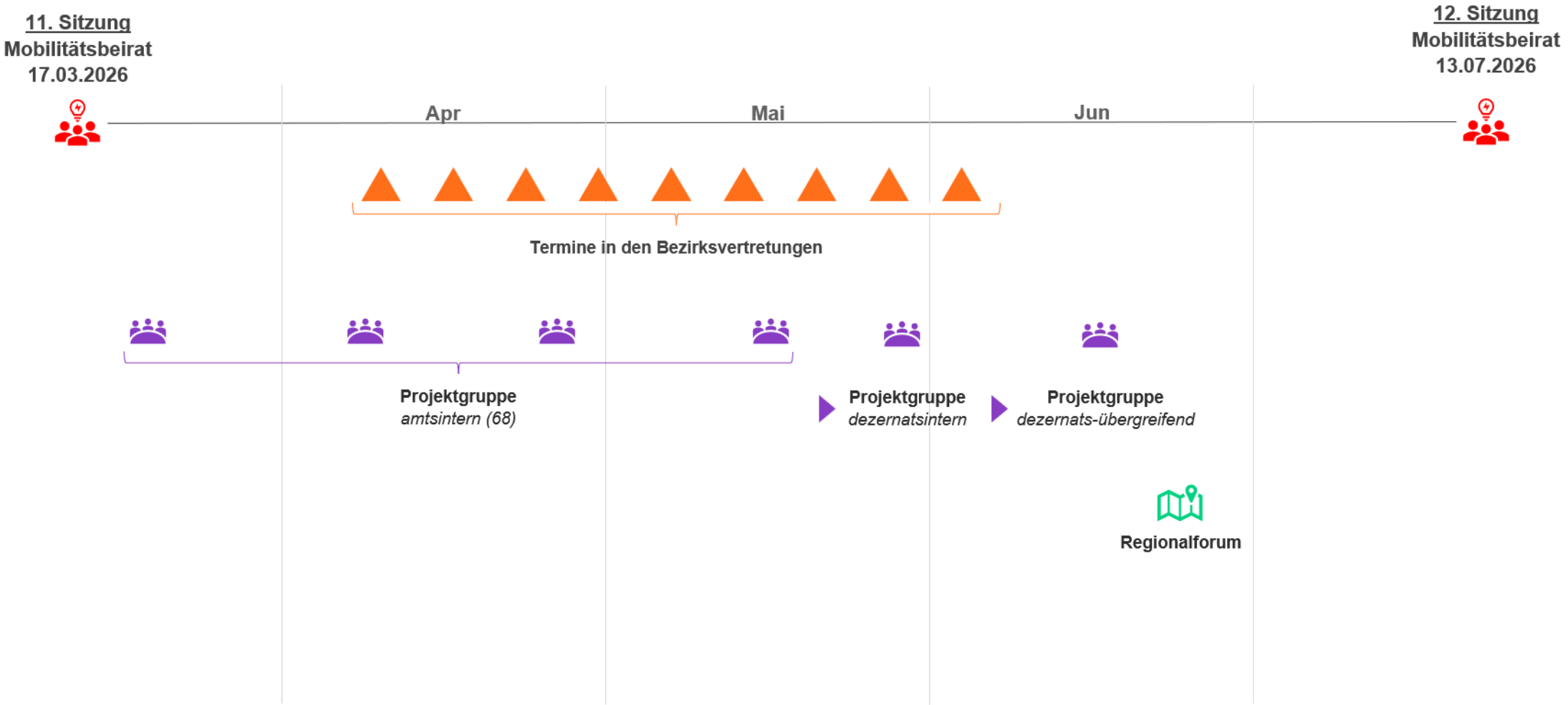


Projektgruppe zum SUMP
Schulterblick auf die Mobilitätsplanung



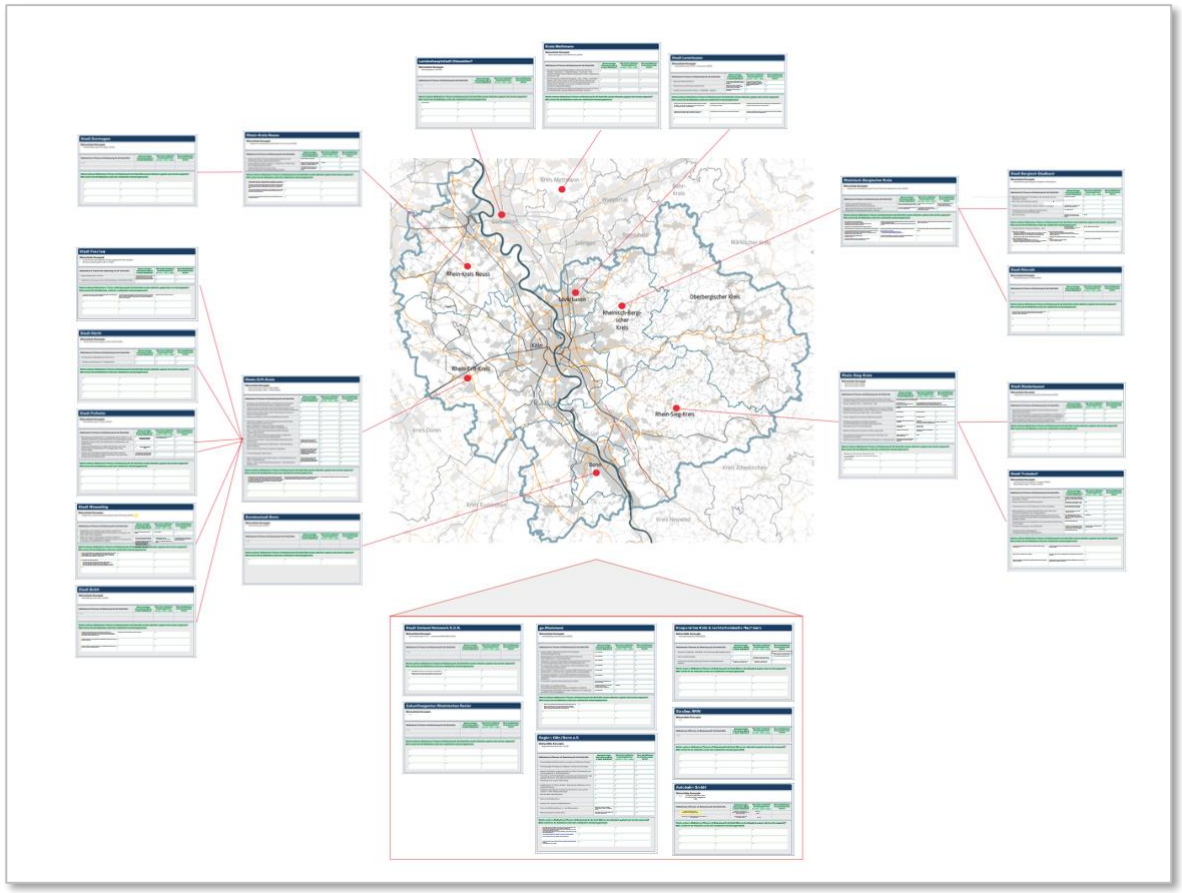


Unsere Abstimmungen seit dem letzten Mobilitätsbeirat



Regionalforum zum SUMP

„Was kommt wirklich auf die Straße?“



Stadt Bergisch Gladbach

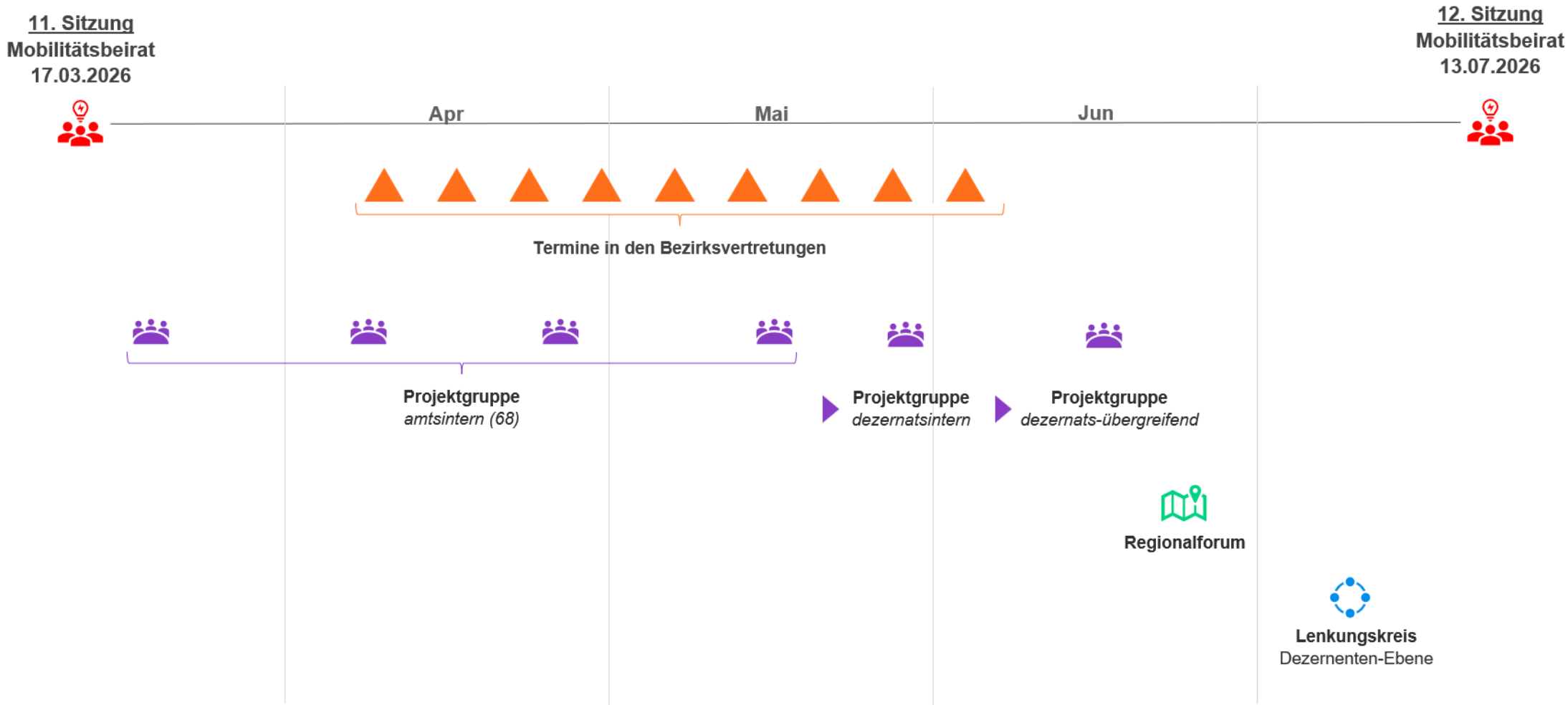
Betrachtete Konzepte

- Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030 (2019)

Maßnahmen & Themen mit Bedeutung für die Stadt Köln	Welche wichtigen Informationen gibt es zu dieser Maßnahme?	Was ist der realistische Umsetzungshorizont bis 2035 I 2040 I später	Wenn die Maßnahme de-priorisiert wurde, warum?
• Verstärkte Anbindung P+R Anlagen in die Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr			
• RRX- Halt in Köln-Mühlheim fördern			
• Leitbild zur Einrichtung bzw. Ausbau weiterer P+R Anlagen			
• Schaffung eines leistungsfähigen Netzelementes in Ost-West-Richtung in Richtung Köln			
• Bike+Ride fördern			

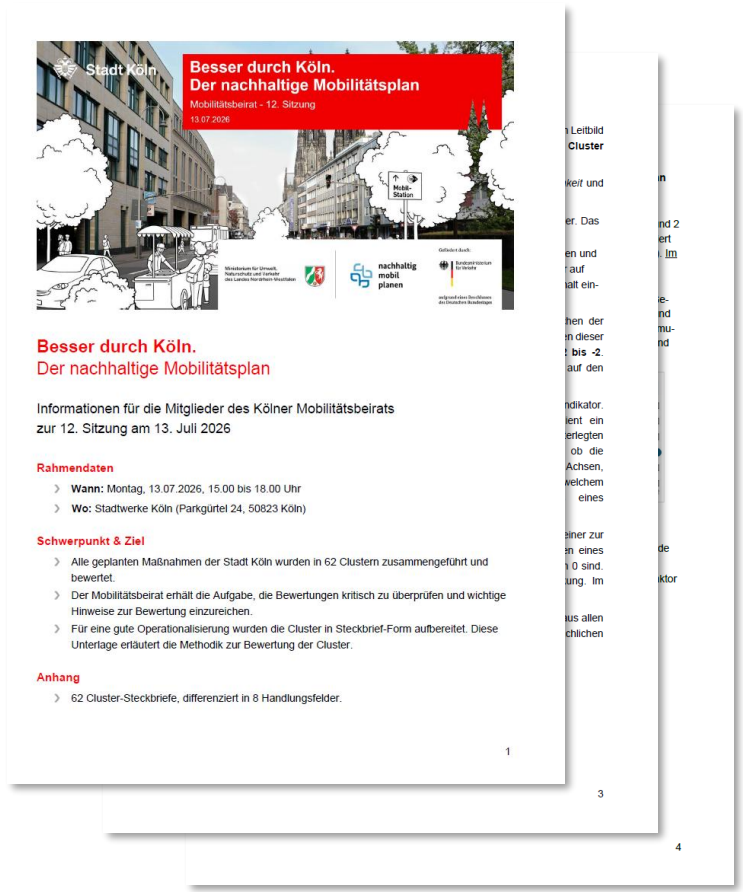
Welche weiteren Maßnahmen/Themen mit Bedeutung für die Stadt Köln werden diskutiert, geplant oder bereits umgesetzt? Bitte nennen Sie die Maßnahme sowie den realistischen Umsetzungshorizont.

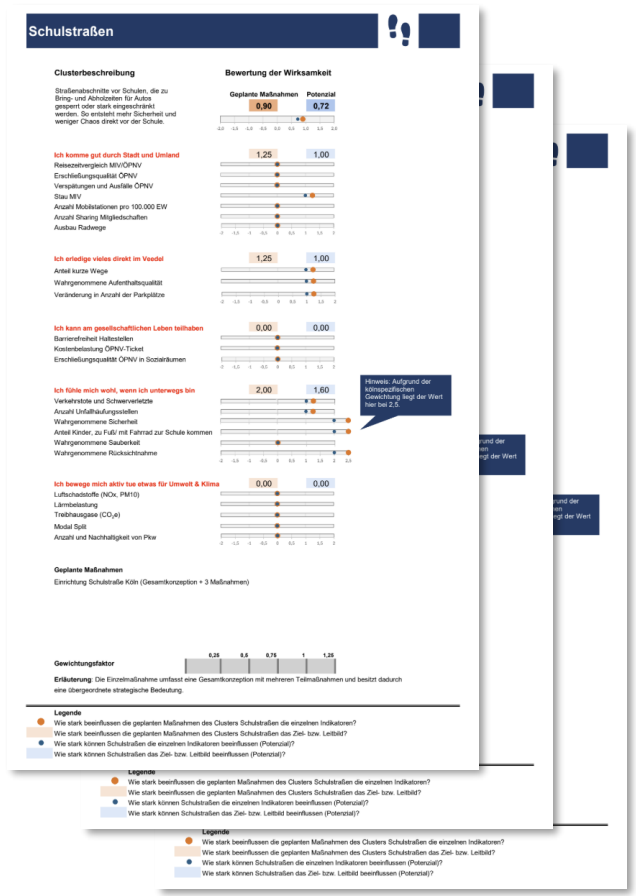
Unsere Abstimmungen seit dem letzten Mobilitätsbeirat



Zweck der heutigen Sitzung

- **Update zur Arbeit der Mobilitätsplanung.**
- **Kritische Prüfung der bewerteten geplanten Maßnahmen.**





AGENDA

1

Input der Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Q&A

2

Arbeitsphase zur Diskussion der Maßnahmenbewertung

- Alle Teilnehmenden

Flexible Pause

3

Vorstellung der Modellierungsergebnisse zu CO_2 + Modal Split

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

4

Gemeinsame Betrachtung der Eingaben aus der Arbeitsphase und Abschluss-Diskussion

- Alle Teilnehmenden

AGENDA

1

Input der Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Q&A

2

Arbeitsphase zur Diskussion der Maßnahmenbewertung

- Alle Teilnehmenden

Flexible Pause

3

Vorstellung der Modellierungsergebnisse zu CO_2 + Modal Split

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

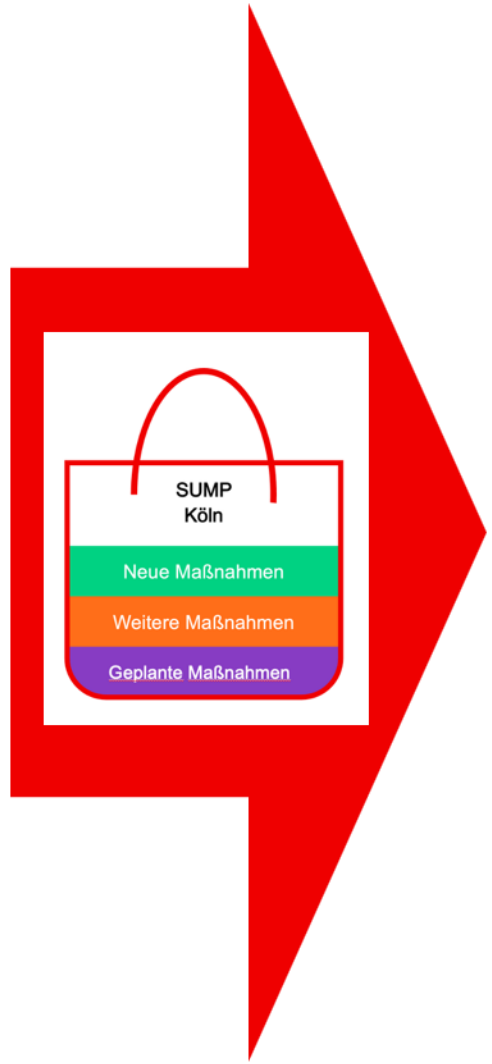
4

Gemeinsame Betrachtung der Eingaben aus der Arbeitsphase und Abschluss-Diskussion

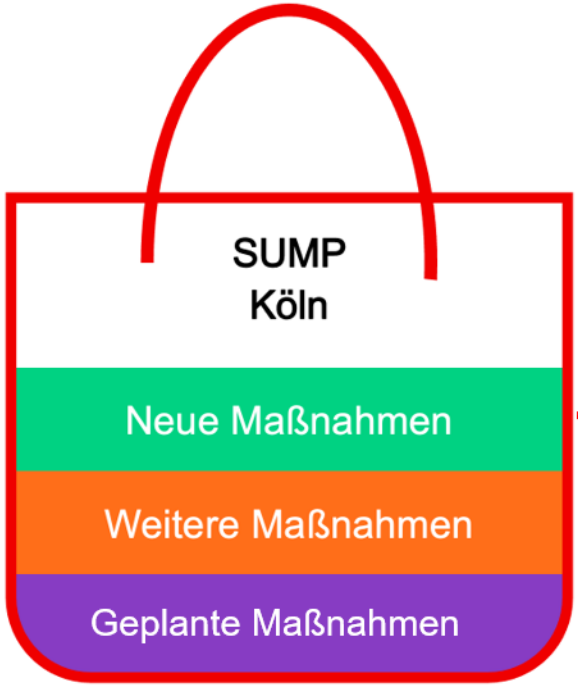
- Alle Teilnehmenden

Zur Erinnerung: Maßnahmenpakete dienen zur Schließung der Lücke zwischen Ist- und Zielwerten

Indikator	Beschreibung	IST-Werte	Zielwert
Verkehrstote & Schwerverletzte	Anzahl Schwerverletzte und Toten im Straßenverkehr	668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote	Keine Verkehrstoten & Schwerverletzten (Vision Zero)
Unfallhäufungs-stellen	Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die mehr als einmal in den letzten 5 Jahren gemeldet wurden	29	0
Wahrgenommene Sicherheit	Durchschnittliche Bewertung der Sicherheit	3,31 im Fahrzeug 3,12 an den Haltestellen *Sicherheit im öffentlichen Raum wird zukünftig erhoben*	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)
Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Fahrrad zur Schule kommen	Anteil an Personen zwischen 7 und 10 Jahre alt, die Fahrrad oder Fuß nutzen für Wegezweck Ausbildung	69 %	80 %
Wahrgenommene Sauberkeit	Durchschnittliche Bewertung der Sauberkeit	3,23 im Fahrzeug	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)
Wahrgenommene Rücksichtnahme	Durchschnittliche Bewertung der Rücksichtnahme	*Wird zukünftig erhoben*	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)



Die Maßnahmentypen werden entlang von Wirksamkeit und Durchführbarkeit bewertet



Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach **Wirksamkeit …**

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Einsparung CO_2	Modal Shift	Wirksamkeit
Maßnahmenpaket 1							X t CO_2	- x %	
	Maßnahme 1	0	1	3	0	2			1,2
	Maßnahme 2	1	3	3	0	2			1.8
	Maßnahme 3	2	2	2	1	1			1,6

Kategorisierung
0 = Kein Beitrag
1 = geringer Beitrag
2 = mittlerer Beitrag
3 = hoher Beitrag

Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach Wirksamkeit und nach **Durchführbarkeit.**

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Finanzierungs -bedarf Stadt	Finanzierungs -bedarf Stadt	Verwaltungs-aufwand	Verwaltungs-aufwand	Zeitlicher Horizont	Zeitlicher Horizont	Durchführbar-keit
Maßnahmenpaket 1								
	Maßnahme 1	xx,xx €	2	x Personen	2	x Jahre	2	2
	Maßnahme 2							
	Maßnahme 3							

Kategorisierung
0 = xxx € /Personen/Jahre - xxxx € /Personen/Jahre
1 = xx € /Personen/Jahre - xxx € /Personen/Jahre
2 = x – xx €/Personen/Jahre
3 = 0 – x €/Personen/Jahre

Wirksamkeitsbewertung:

- Identifikation besonders wirksamer Maßnahmen
- Identifikation von Maßnahmen, deren Kombination Synergien erzeugt und die Gesamtwirksamkeit erhöht

Durchführbarkeitsbewertung:
(nur bei weiteren & neuen Maßnahmen):
Bewertung nach **Finanzierungsbedarf, zeitlichen Ressourcen** und dem **Verwaltungsaufwand.**

Maßnahmenbewertung aus Sicht der Durchführbarkeit

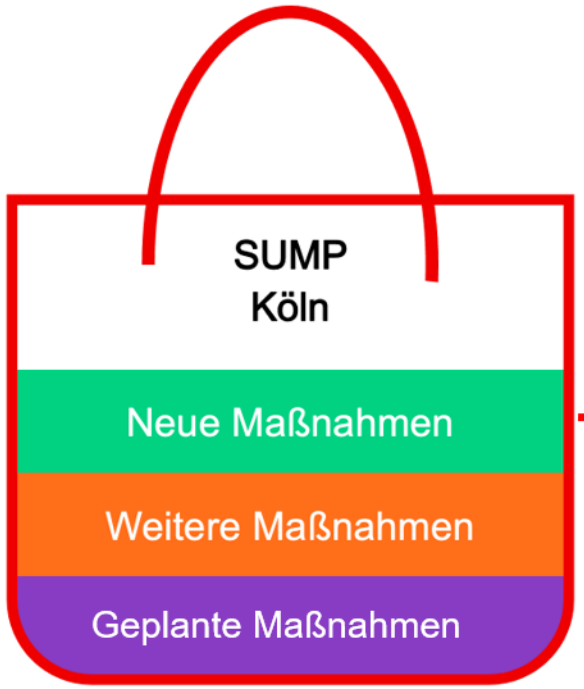
Bewertung der *geplanten Maßnahmen*

- Rückblick: Für die Bewertung der Wirksamkeit wurden die Einzelmaßnahmen, die die Stadt heute schon plant, in Cluster zugeordnet.
- Ursprüngliches Ziel: Die Cluster sollten zusätzlich nach ihrem finanziellen Aufwand eingeordnet werden.
- Die Einzelmaßnahmen unterscheiden sich stark in Art, Umfang und Konkretisierung
- Finanzierungsbedarfe variieren teilweise auch innerhalb eines Clusters deutlich
- Eine einheitliche Bewertung würde daher nur begrenzt belastbare Vergleiche ermöglichen
- Eine finanzielle Priorisierung ist nur eingeschränkt sinnvoll, wenn die Maßnahmen grundsätzlich umgesetzt werden sollen.

Bewertung von *weiteren Maßnahmen* und *neuen Maßnahmen*

- Für alle weiteren und neu entwickelten Maßnahmen wird eine Einordnung weiterhin für sinnvoll erachtet. Hierbei soll die finanzielle Bewertung eine von mehreren Komponenten der Durchführbarkeitsbewertung sein.

Die Maßnahmentypen werden entlang von Wirksamkeit und Durchführbarkeit bewertet



Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach **Wirksamkeit …**

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Einsparung CO_2	Modal Shift	Wirksamkeit
Maßnahmenpaket 1							X t CO_2	- x %	
	Maßnahme 1	0	1	3	0	2			1,2
	Maßnahme 2	1	3	3	0	2			1.8
	Maßnahme 3	2	2	2	1	1			1,6

Kategorisierung
0 = Kein Beitrag
1 = geringer Beitrag
2 = mittlerer Beitrag
3 = hoher Beitrag

- Identifikation besonders wirksamer Maßnahmen
- Identifikation von Maßnahmen, deren Kombination Synergien erzeugt und die Gesamtwirksamkeit erhöht

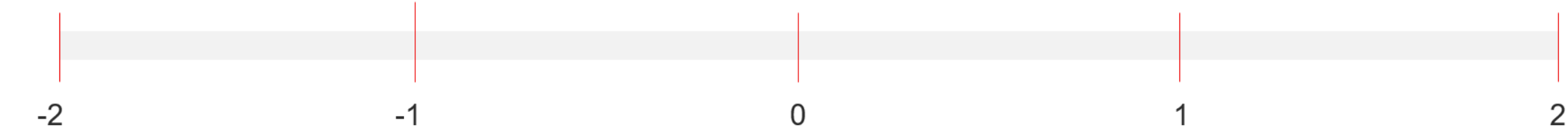
Zur Erinnerung: Clusterbewertung (zur Wirksamkeitsbewertung)

Fußgängerüberwege

Fußgängerüberwege sind gesicherte Querungsstellen, die Fußgänger*innen das sichere und komfortable Überqueren der Fahrbahn ermöglichen. Sie stärken den Vorrang und die Sichtbarkeit des Fußverkehrs, verbessern wichtige Wegebeziehungen und tragen dazu bei, Konflikte mit dem Kfz- und Radverkehr zu reduzieren.

Einfluss Zielbild 4 ”Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin”

Maßnahme	Verkehrstote & Schwerverletzte	Unfallhäufungs-stellen	Wahrgenom-mene Sicherheit	Kinder zur Schule	Wahrgenom-mene Sauberkeit	Wahrgenommene Rücksichtnahme
Fußgängerüberwege	1	0	2	1	0	1



Stark negativer Einfluss: Maßnahme wirkt dem Zielindikator grundlegend entgegen oder konterkariert dessen Erreichung. Erzeugt strukturelle Zielkonflikte oder Verschlechterungen.

Negativer Einfluss: Maßnahme erschwert den Zielindikator in Teilaspekten oder erzeugt relevante Nebenwirkungen. Zielkonflikte sind vorhanden, aber grundsätzlich kompensierbar.

Kaum/Kein Einfluss: Maßnahme hat kaum (keinen) logischen oder inhaltlichen Bezug zum Zielindikator. Keine direkte oder indirekte Wirkung erkennbar.

Geringer/indirekter Einfluss: Maßnahme berührt den Zielindikator am Rand oder unterstützt es mittelbar (z. B. durch Rahmenbedingungen, Nebeneffekte, einzelne Zielgruppen, Konzepte). Wirkung ist nicht zentraler Bestandteil der Maßnahme.

Deutlicher / direkter Einfluss: Maßnahme trägt klar und sichtbar zum Zielindikator bei. Wirkung ist Teil der Zielsetzung oder Funktionsweise der Maßnahme.

Als Ergebnis haben wir 62 Cluster bewertet …
und die Ergebnisse noch gewichtet (Kölnspezifisch)

Allgemeine Bewertung:

Bewertung der Potenziale der Cluster auf die einzelnen Zielbilder

Kölnspezifische Bewertung:

Gewichtung der allgemeinen Bewertung anhand der Anzahl der Einzelmaßnahmen im jeweiligen Cluster, in ihrer gesamtstädtischen Bedeutung und Verteilung und ggf. der Nennung von Sammelposten

geringe stadtweite Relevanz = **0,50**

punktuell stadtweite Relevanz = **0,75**

mittlere bis hohe stadtweite Relevanz = **1,00**

sehr hohe stadtweite oder Umland- Relevanz = **1,25**

Die 62 Cluster haben wir in Steckbriefen aufbereitet

Fußverkehr
- Fußgängerzonen
- Fußgängerüberwege
- Neue Wege schaffen
- LSA
- Fußgängersicherheit herstellen
- Hochwertige Fußwege schaffen
- Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen
- Ausbau sichere Schulwege
- Schulstraßen

Radverkehr
- Einfache Abstellanlagen
- Gesicherte & Überdachte Abstellanlagen
- LSA Optimierung
- Radschutzstreifen
- Radrampen
- Radfahrstreifen
- Protected Bike Lane
- Beschilderung / Markierung
- Fahrradstraße
- Zwei-Richtungs-Radweg
- Eigenständige Radverkehrsführung
- Rad- und Fußgängerbrücken
- Öffnung Einbahnstraße
- RadPendlerRouten

Öffentlicher Verkehr
- Stadtbahnausbau
- Haltestellenausbau
- Busnetzoptimierung
- Konzepte
- Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen
- Ausbau Ladestationen
- Fuhrpark auf E-Antrieb umstellen

Multimodalität
- Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen
- Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen
- Park+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen

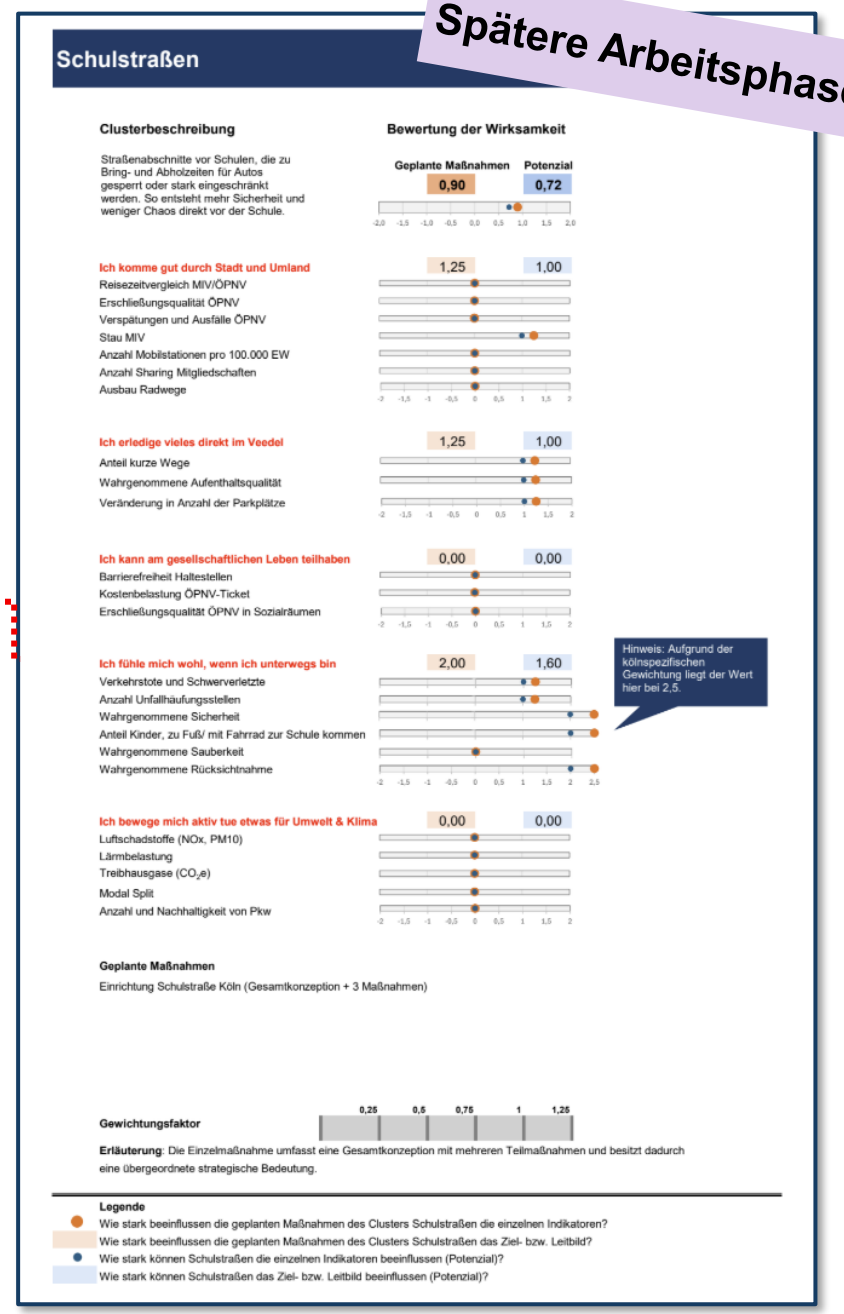
Motorisierter Individualverkehr
- Reduktion ruhender Verkehr
- Tempo-30-Bereiche ausbauen
- Verkehrsberuhigung
- Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens
- MIV-Durchfahrtverbot
- Parkraumbewirtschaftung
- Konzept zum Parken
- LSA-Steuerung
- Einrichtung Mischverkehr
- Ladepunkte
- Konzept für E-Mobilität

Wirtschaftsverkehr
- Ausbau Ladezonen
- Ausbau Wirtschaftszonen

Raumplanung
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Beleuchtung
- Reinigung
- Begrünung
- Luftreinhaltung
- Platzgestaltung
- Neuaufstellung Flächennutzungsplan
- Bewegungs- und Sportflächen
- Weiterarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten
- Leitlinien für Quartiersentwicklung
- Versickerungsanlagen
- Parkraummanagement zur Straßenumgestaltung
- Nachverdichtungskonzept
- Flächenprogramme

Gesamtstadt
- Unfallhäufungsstellen umbauen
- Verkehrsdatenerhebungen
- Verkehrsleitsystem
- Städtischen Fuhrpark auf E-Antrieb umstellen
- Erweiterung Datentools
- Datenerhebungen

Spätere Arbeitsphase



Erläuterung einzelner Indikatoren (1)

Stau MIV

Erläuterung Indikator Stau MIV:
Negativ bewertet wurden Maßnahmen, wenn sie voraussichtlich zu einer nicht vertretbaren Verschlechterung der Verkehrsqualität führen, insbesondere wenn sich die Kfz-Qualität in relevanten Netzabschnitten verschlechtert oder zusätzlicher Stau entsteht. Positiv bewertet wurden Maßnahmen, wenn sie durch eine bessere Gesamt-Leistungsfähigkeit (aller Verkehrsmittel) oder durch eine Reduktion der Kfz-Nachfrage dazu beitragen, Stau zu vermeiden oder zu reduzieren. Vorübergehende oder räumlich begrenzte Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr können in Kauf genommen werden, sofern mittelfristig eine Verringerung der Kfz-Verkehrsnachfrage durch Maßnahmen für den Umweltverbund zu erwarten ist.

Veränderung in Anzahl der Parkplätze

Erläuterung Indikator Veränderung in Anzahl der Parkplätze:
Der Indikator wurde positiv bewertet, wenn im öffentlichen Straßenraum Parkplätze zugunsten anderer Nutzungen umgestaltet werden. Dadurch können Flächen beispielsweise für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Begrünung oder Liefer- und Ladezonen besser genutzt werden.

Erläuterung einzelner Indikatoren (2)

Wahrgenommene Sicherheit

Erläuterung Indikator Wahrgenommene Sicherheit:
Der Indikator umfasst sowohl die objektive und subjektive Sicherheit im Straßenraum als auch die Sicherheit von Objekten.

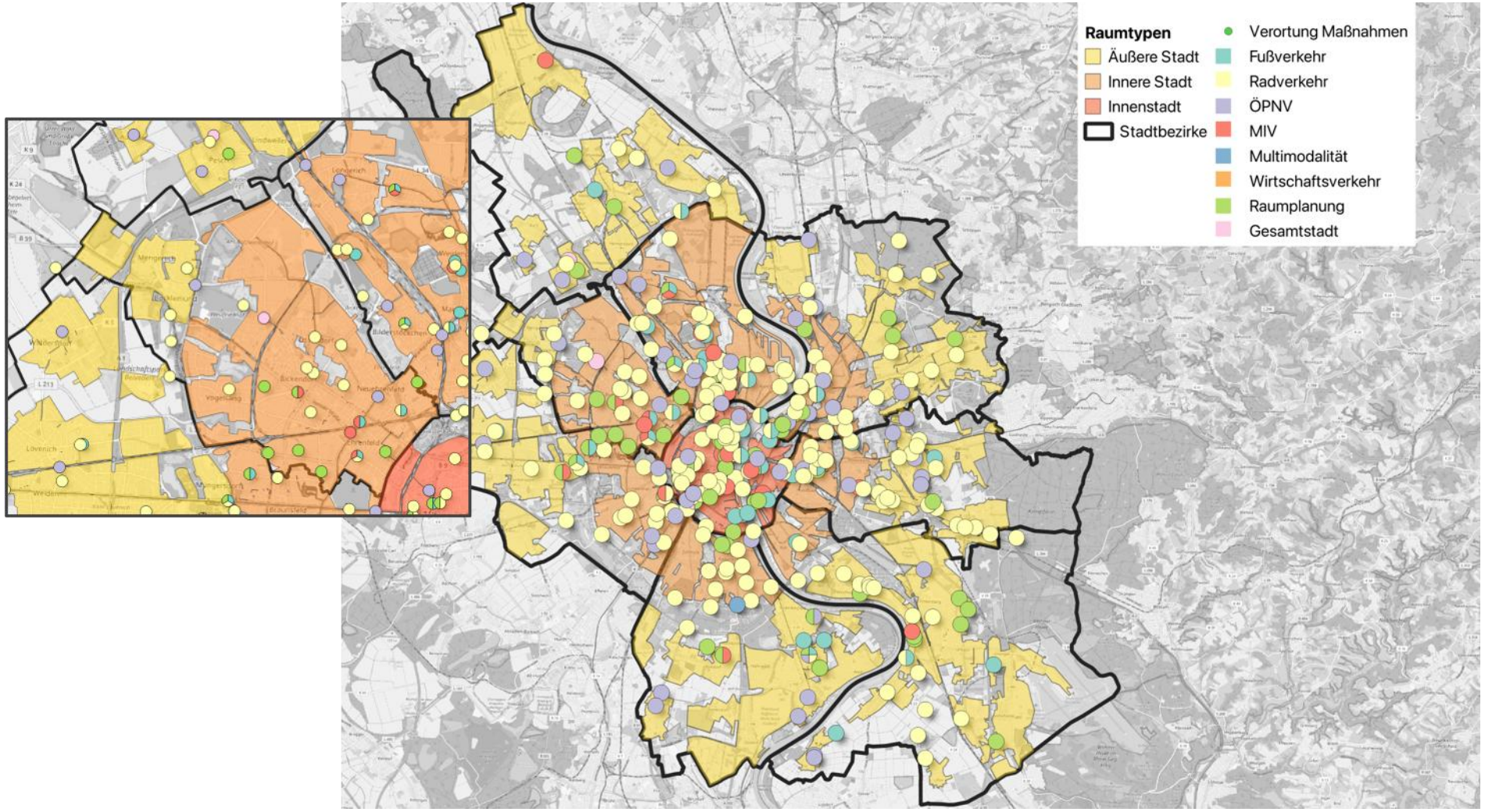
Anteil kurze Wege

Erläuterung Indikator Anteil kurze Wege:
Der Indikator wurde positiv bewertet, sobald eine Maßnahme dazu beiträgt, kurze Wege attraktiver zu machen, etwa durch bessere Fuß- und Radinfrastruktur. Ebenfalls positiv berücksichtigt wurde, wenn sich durch städtebauliche Veränderungen wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs schneller oder einfacher erreichen lassen.

Wahrgenommene Sauberkeit

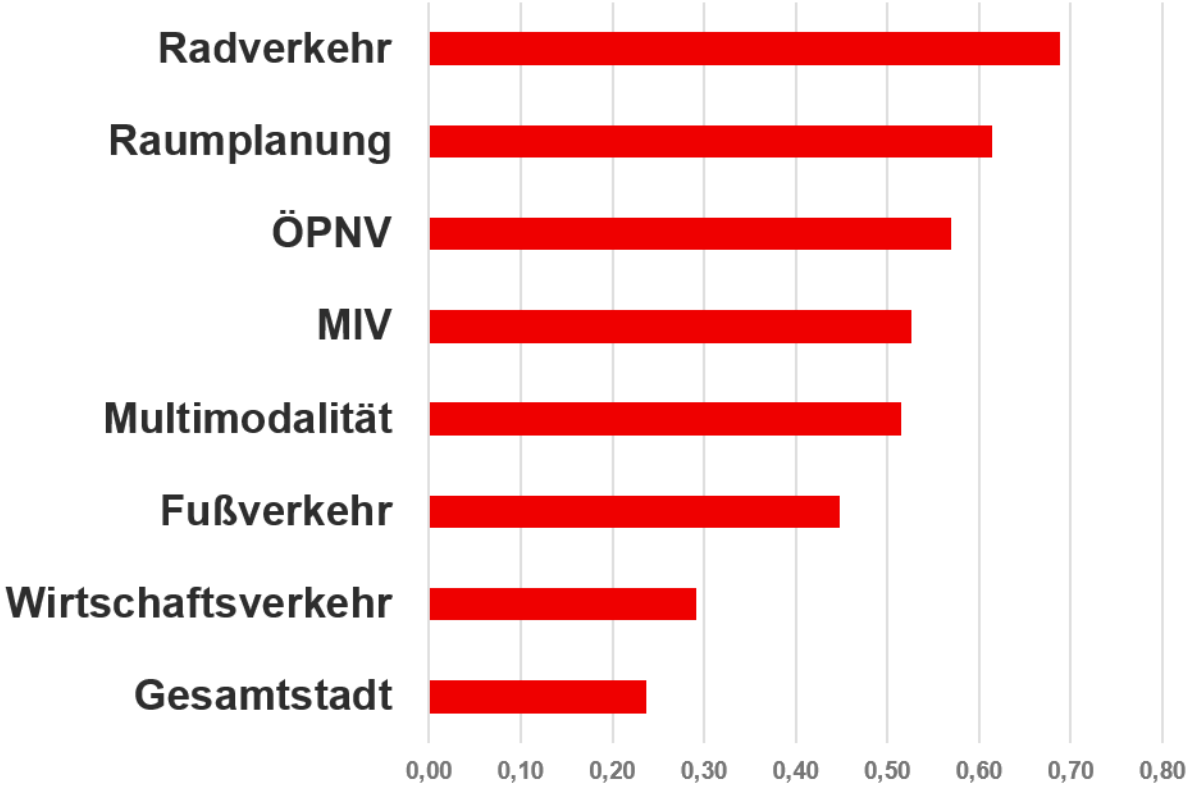
Erläuterung Indikator Wahrgenommene Sauberkeit:
Der Indikator wurde positiv bewertet, wenn eine Maßnahme dazu beiträgt, die wahrgenommene Sauberkeit im öffentlichen Raum zu verbessern. Neben der tatsächlichen Reduzierung von Müll wurde dabei auch berücksichtigt, ob Maßnahmen zu mehr Ordnung, Übersichtlichkeit und Struktur im Straßenraum führen und so auch die Reingung erleichtern.

Die geplanten Maßnahmen sind vor allem in der Innenstadt und inneren Stadt verortet



Besonders wirksame Cluster befinden sich im Radverkehr, dem ÖPNV und der Raumplanung

Durchschnittliche Wirksamkeit je Handlungsfeld

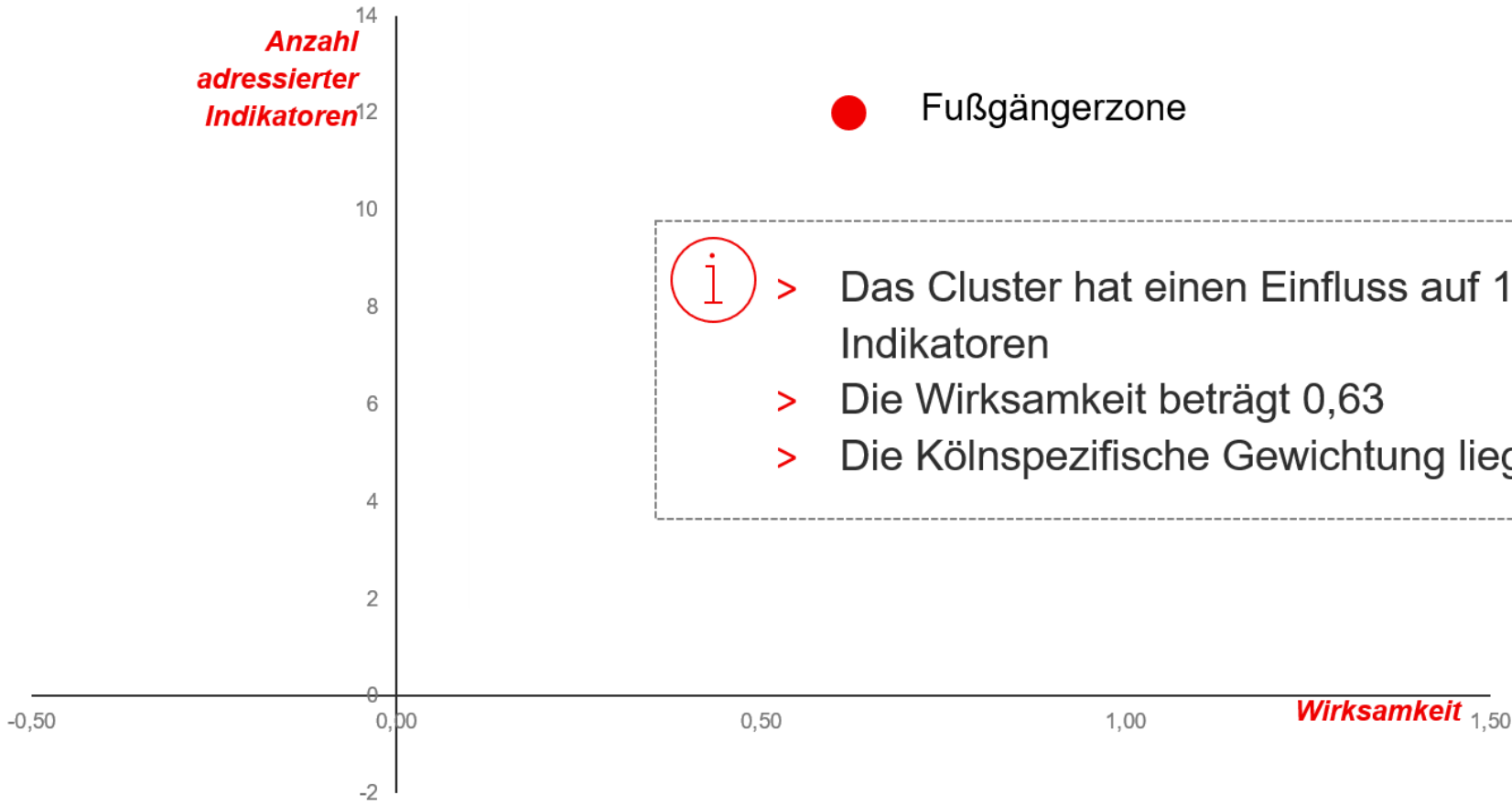


Wirksamste Cluster

Rad- und Fußgängerbrücken	1.3
Stadtbahnausbau	1.2
Nachverdichtungskonzept	1.2
RadPendlerRouten	1.15
Leitlinien für Quartiersentwicklung	1.1
Fahrradstraße	1.1

- Radverkehr und Raumplanung besonders wirksam durch hohen Gewichtungsfaktor
- Handlungsbedarf im Bereich Wirtschaftsverkehr und Fußverkehr deutlich

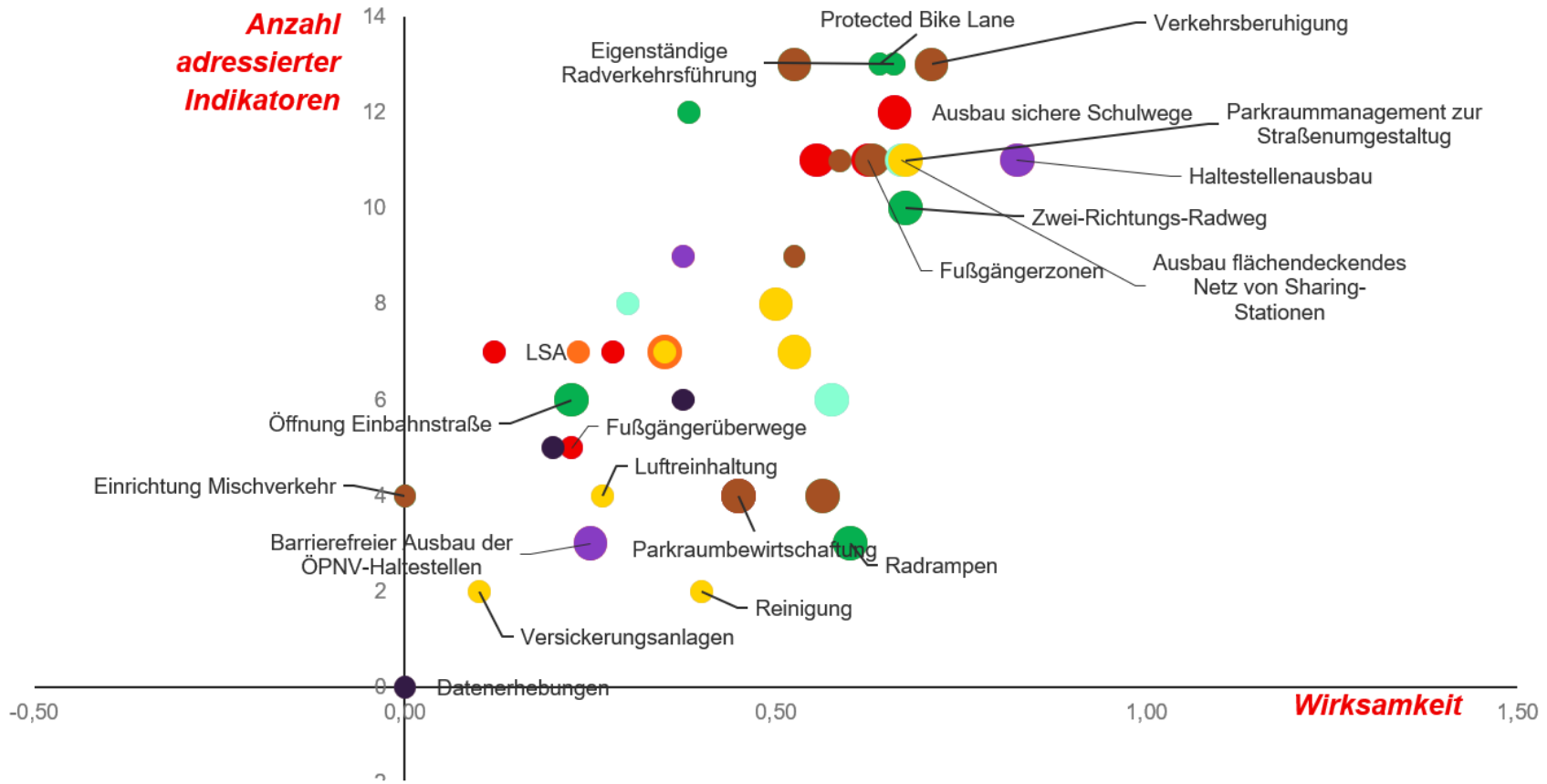
Cluster werden nach Wirksamkeit, adressierten Indikatoren und Gewichtung eingeordnet



> Das Cluster hat einen Einfluss auf 11 von 24 Indikatoren
> Die Wirksamkeit beträgt 0,63
> Die Kölnspezifische Gewichtung liegt bei 0.75

Niedrige Gewichtung ● ● Hohe Gewichtung

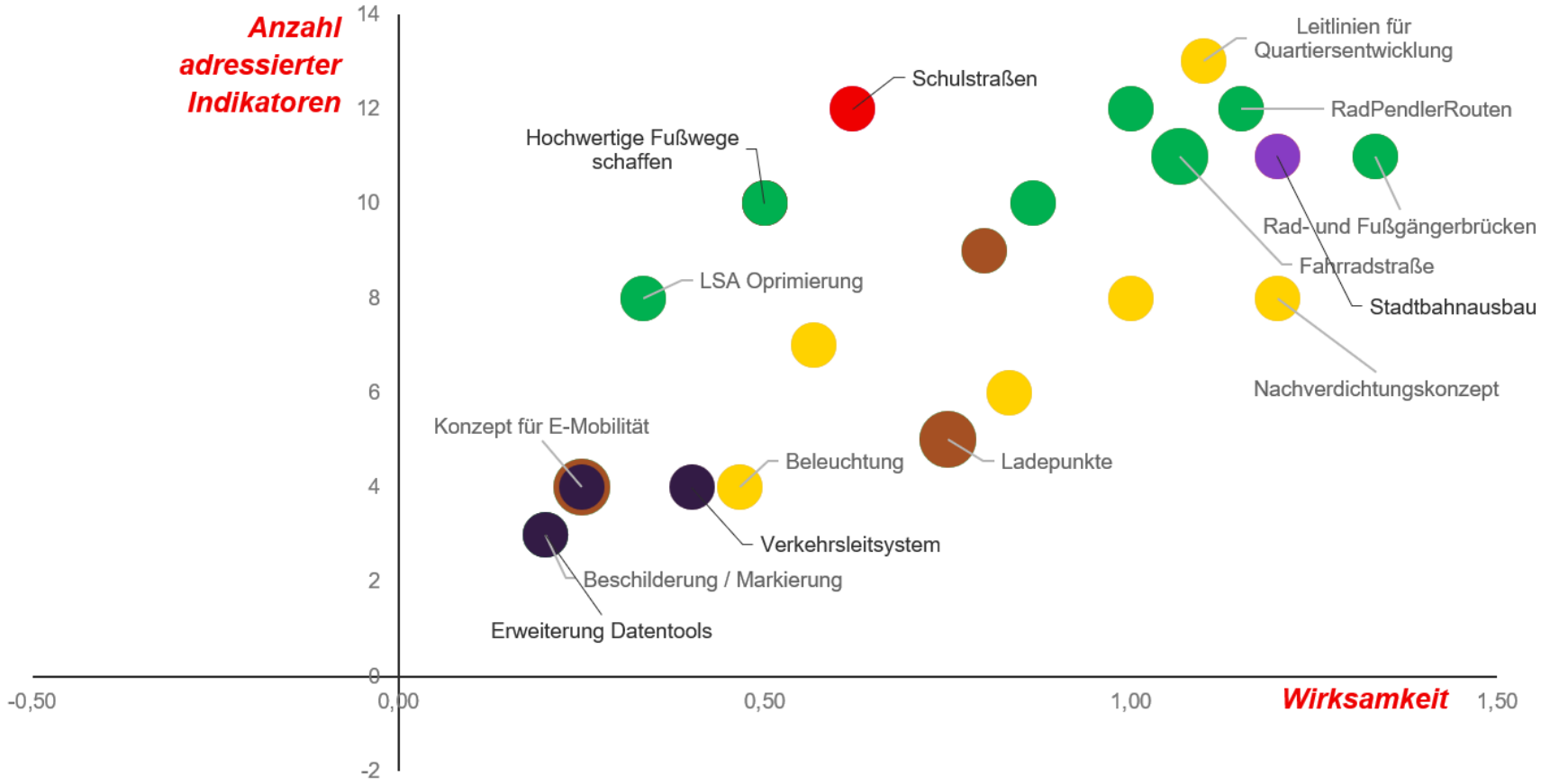
Diese Cluster haben eine geringere stadtweite Relevanz und/ oder beinhalten weniger Einzelmaßnahmen (Gewichtung <1)



Fußverkehr
Radverkehr
ÖPNV
MIV
Wirtschaftsverkehr
Multimodalität
Raumplanung
Gesamtstadt

Niedrige Gewichtung
Hohe Gewichtung

Diese Cluster haben eine höhere stadtweite Relevanz und/ oder beinhalten mehr Einzelmaßnahmen (Gewichtung ≥ 1)

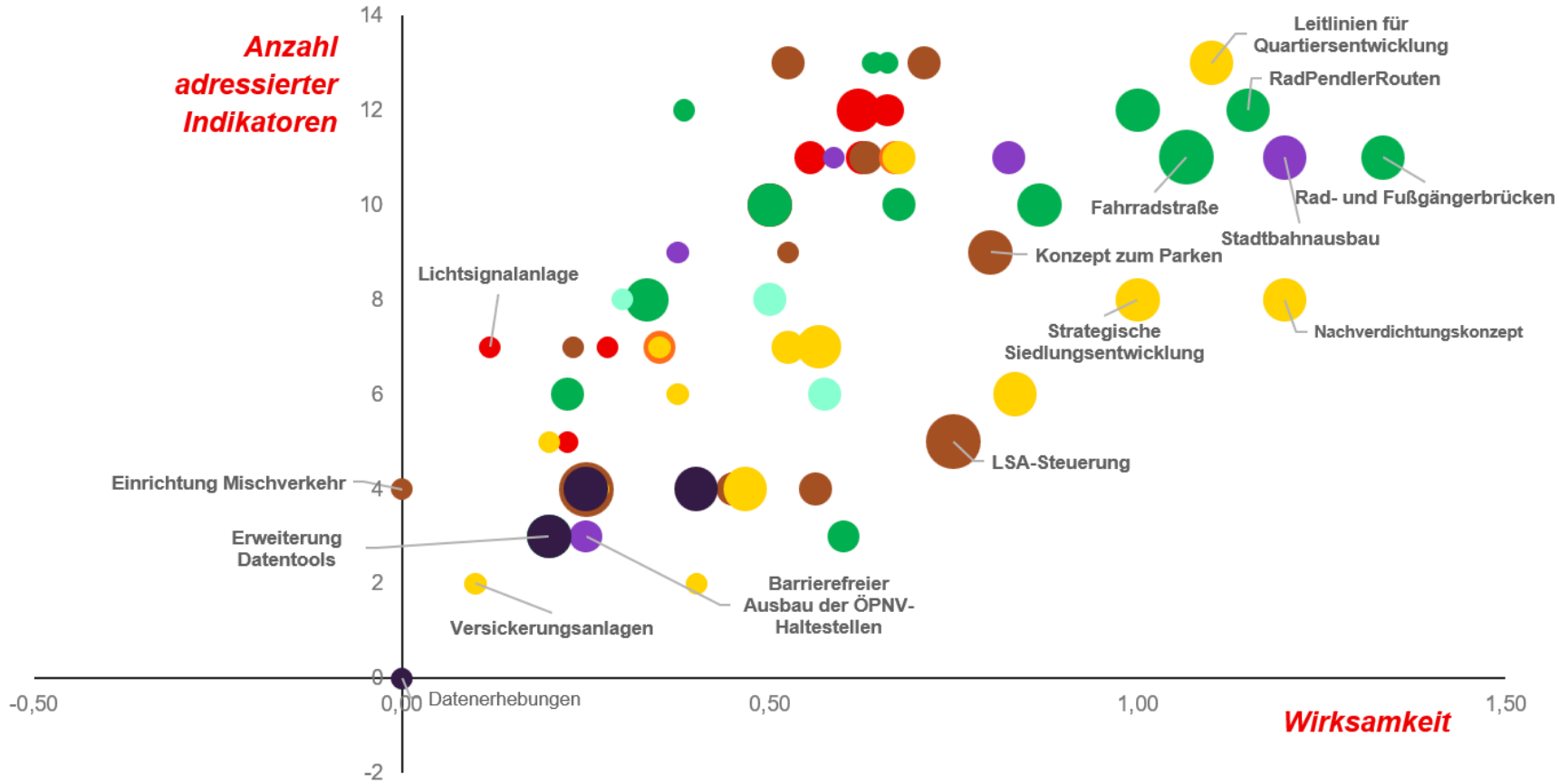


Fußverkehr · Radverkehr · ÖPNV · MIV

Wirtschaftsverkehr · Multimodalität · Raumplanung · Gesamtstadt

Niedrige Gewichtung · Hohe Gewichtung

Die Wirksamkeit hängt nicht nur von der Anzahl adressierter Indikatoren ab (Gesamtdarstellung)



Fußverkehr
Radverkehr
ÖPNV
MIV
Wirtschaftsverkehr
Multimodalität
Raumplanung
Gesamtstadt

Niedrige Gewichtung
Hohe Gewichtung

Die Indikatoren werden dabei unterschiedlich stark adressiert



Zielbild 1: Ich komme gut durch Stadt und Umland.



Zielbild 2: Ich erledige vieles direkt im Veedel.



Zielbild 3: Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben.



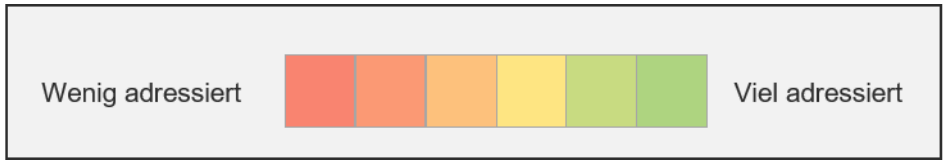
Zielbild 4: Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin.



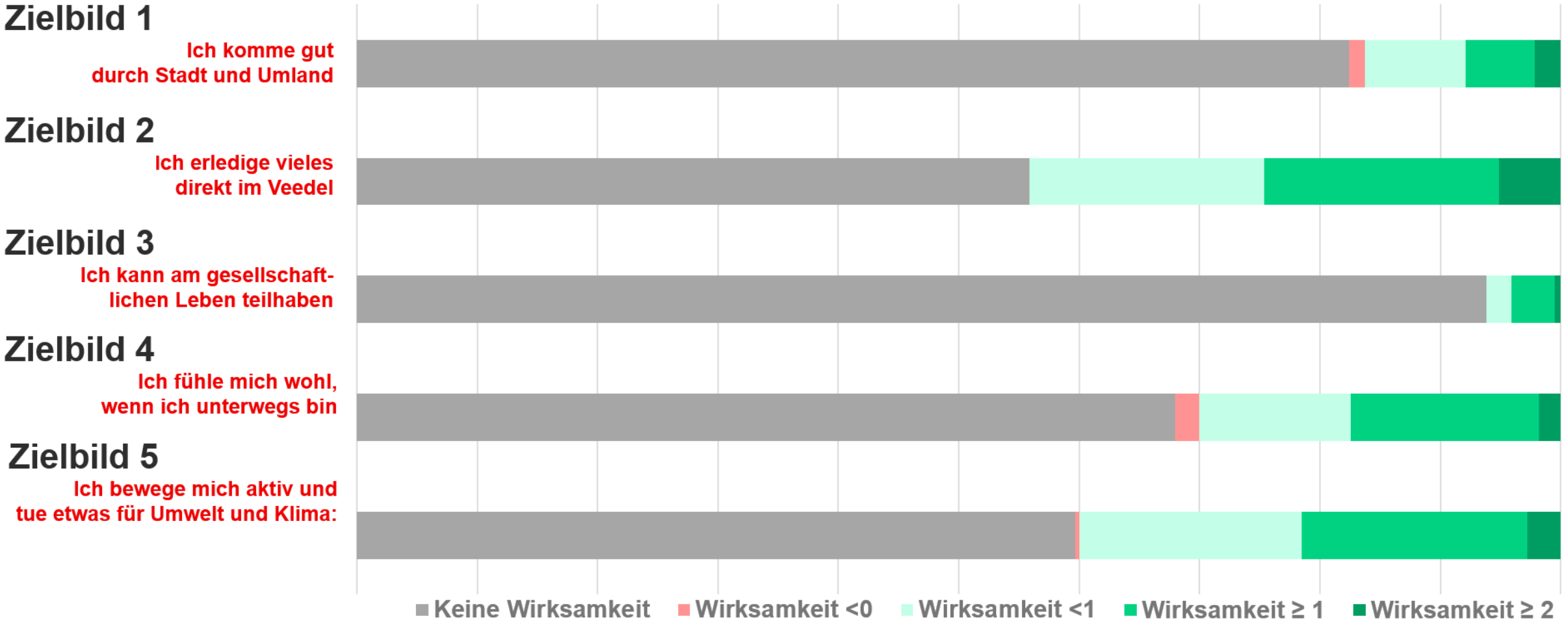
Zielbild 5: Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima.

Indikatoren-Set

Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege an allen Wegen	Barrierefreiheit ÖV	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Erschließungsqualität ÖPNV	Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Kostenbelastung ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2)
Pünktlichkeit & Ausfälle ÖPNV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Dichte Mobilstationen			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl & Nachhaltigkeit von Pkw
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgenommene Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				



Unterschiede zwischen den Zielbildern zeigen, wo Maßnahmen besonders wirksam sind



AGENDA

1

Input der Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Q&A

2

Arbeitsphase zur Diskussion der Maßnahmenbewertung

- Alle Teilnehmenden

Flexible Pause

3

Vorstellung der Modellierungsergebnisse zu CO_2 + Modal Split

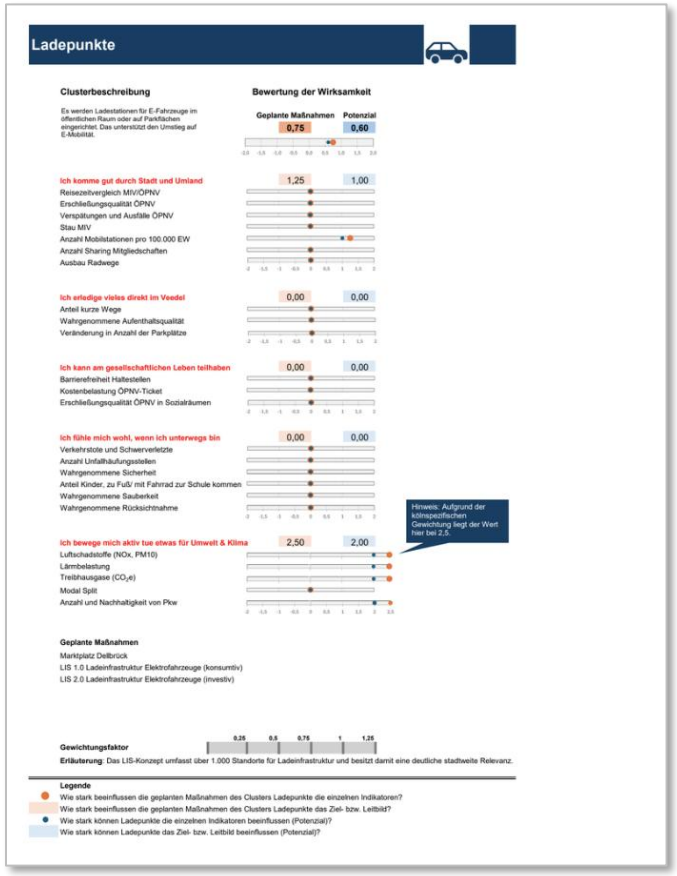
- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

4

Gemeinsame Betrachtung der Eingaben aus der Arbeitsphase und Abschluss-Diskussion

- Alle Teilnehmenden

Arbeitsphase



<u>Aufgabe</u>: Prüfen Sie die Bewertungen kritisch und teilen ihre Einschätzungen mit uns!

Hier habe ich eine **<u>Frage zur Bewertung</u>**
(zur anschl. Diskussion im Plenum)

Hier habe ich eine **<u>andere Meinung</u>**
(zur anschl. Diskussion im Plenum)

Sonstige Hinweise

Bitte schreiben Sie gut lesbar! ;-)

AGENDA

1

Input der Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Q&A

2

Arbeitsphase zur Diskussion der Maßnahmenbewertung

- Alle Teilnehmenden

Flexible Pause

3

Vorstellung der Modellierungsergebnisse zu CO_2 + Modal Split

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

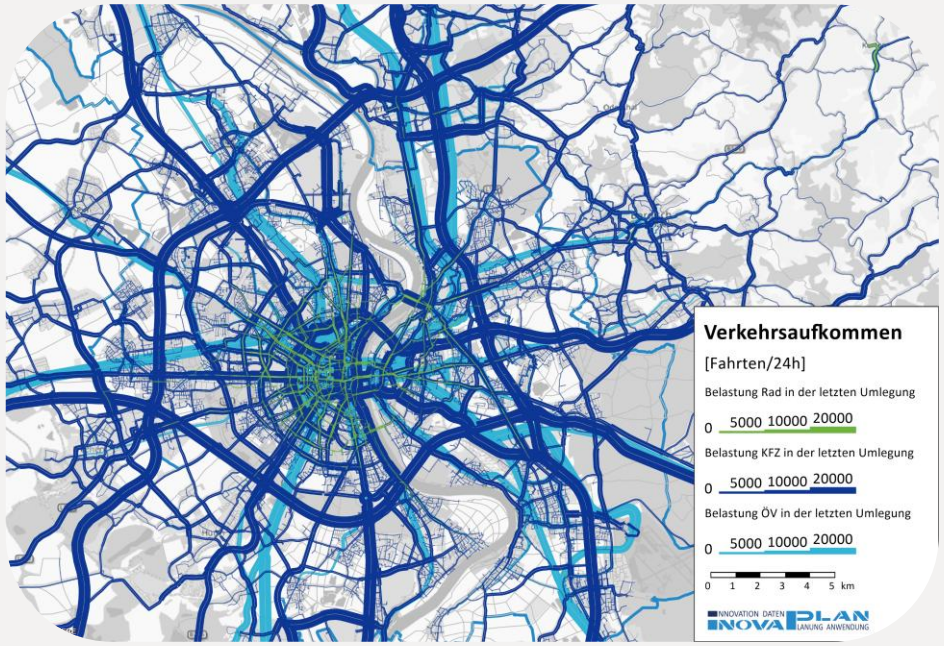
4

Gemeinsame Betrachtung der Eingaben aus der Arbeitsphase und Abschluss-Diskussion

- Alle Teilnehmenden

Grundlagen Maßnahmenbewertung

Verkehrsmodell Köln



- Gesamthafte Betrachtung (Kölner Bevölkerung, Bevölkerung Umland, Fernverkehre…)
- Räumliche differenzierte Informationen zu
  - Strukturgrößen (Bsp. Bevölkerung, Arbeitsplätze)
  - Reisezeiten/Widerständen
  - Höhe der Verkehrsnachfrage

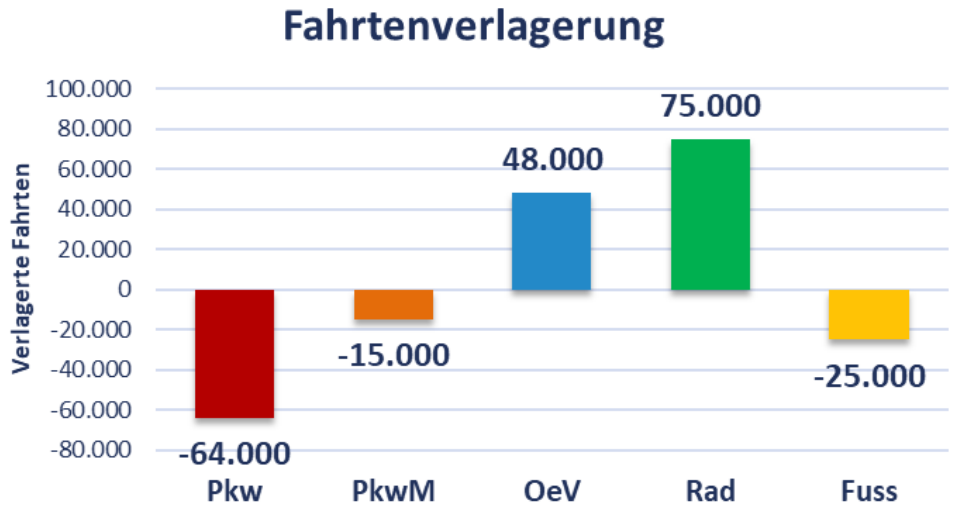
  → Differenziert nach Verkehrsmittel
- Analyse 2018/Prognose2035

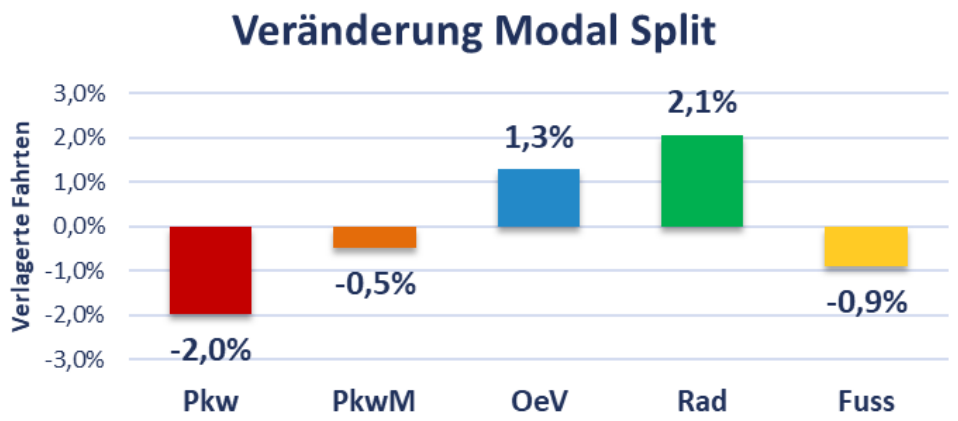
Ergebnisse Maßnahmenbewertung

Arbeitsstand

Ergebnisse „geplante Maßnahmen“

- Modal Shift → Fahrtenverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund
  - Vor allem mehr Fahrten mit Radverkehr und ÖV
  - Leichte Kannibalisierungseffekte: Wege zu Fuß → Rad
  - Rückgang MIV-Anteil am Modal Split um 2,5%-Punkte





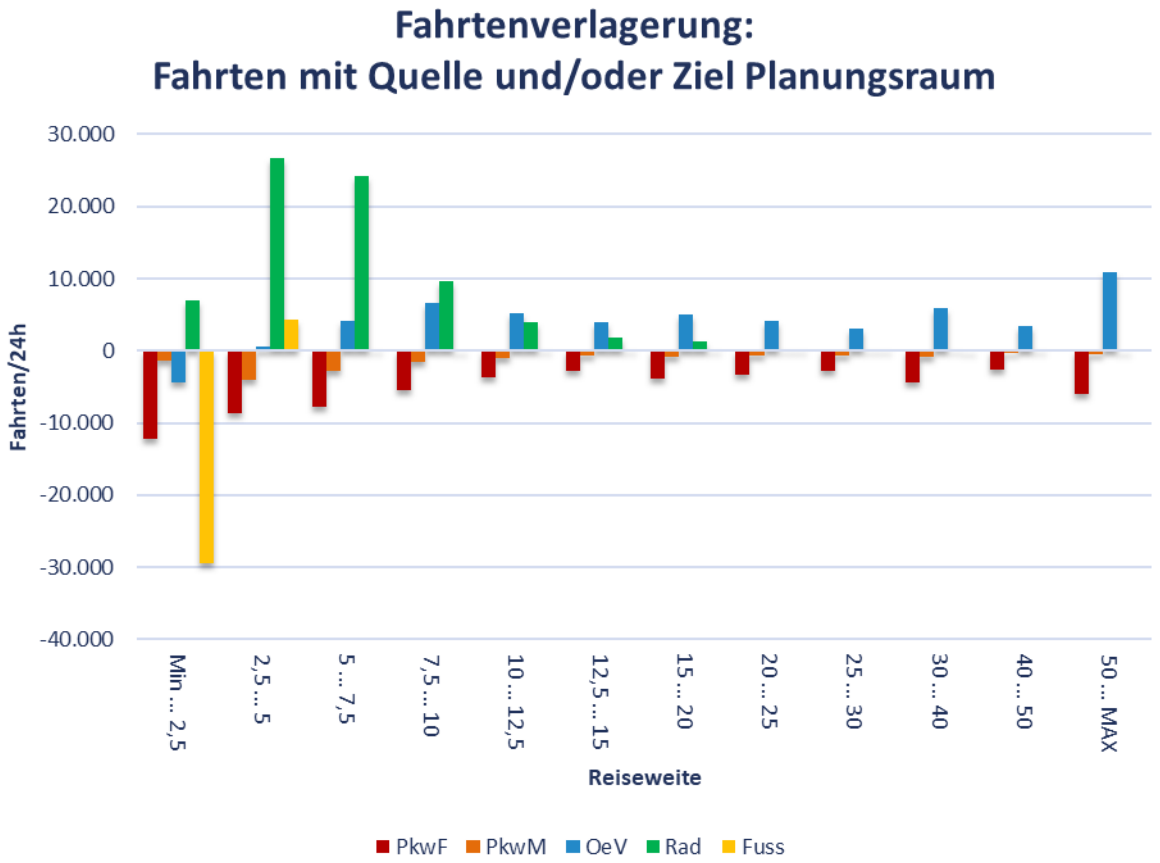
Ergebnisse Maßnahmenbewertung

Arbeitsstand

Ergebnisse „geplante Maßnahmen“

- Fahrtenverlagerungen finden vor allem auf kurzen Wegen statt
  - Zugewinn an Radfahrten auf kurzen/mittleren Distanzen
  - Zugewinn an ÖV-Wegen auf mittleren/längeren Distanzen

- Zum Teil auch veränderte Zielwahl in Folge veränderter Erreichbarkeit

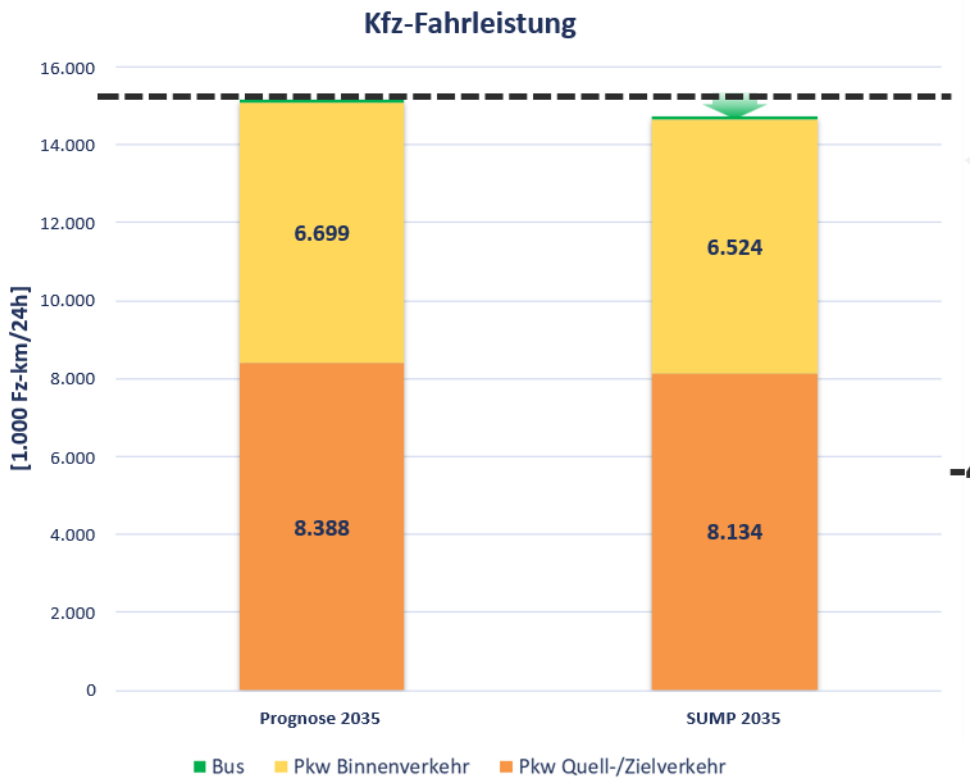


Arbeitsstand

Ergebnisse Maßnahmenbewertung

Arbeitsstand

Ergebnisse „geplante Maßnahmen“





-430.000 Pkw-km/Tag

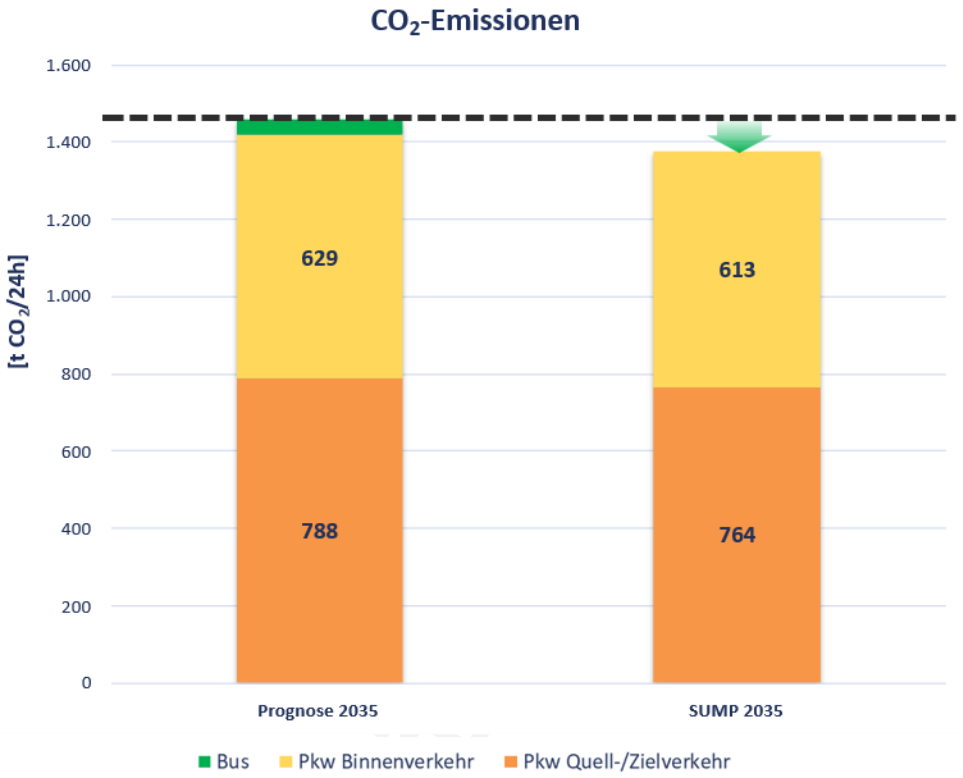
-3%

- Einfluss städtischer Maßnahmen besteht vor allem auf Entwicklung Binnen-/Quell-/Zielverkehre der privaten Pkw

Ergebnisse Maßnahmenbewertung

Arbeitsstand

Ergebnisse „geplante Maßnahmen“





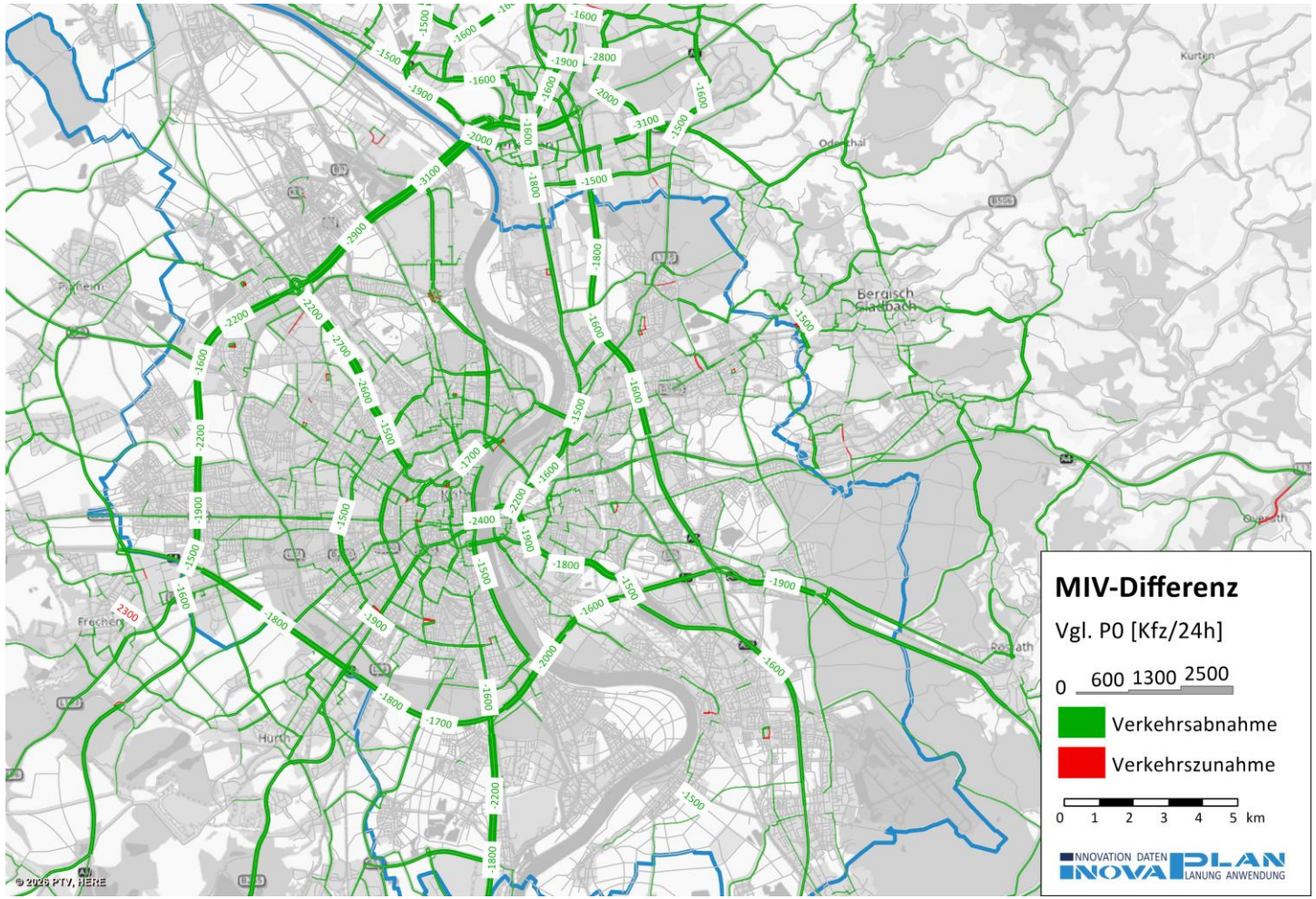
-82 t CO_2/Tag
-6%

- Etwa die Hälfte der Einsparungen durch Elektrifizierung Busverkehr

Ergebnisse Maßnahmenbewertung

Arbeitsstand

Ergebnisse „geplante Maßnahmen“



Vgl. Prognose 2035

- Flächiger Rückgang der Fahrleistung ggü. Ausgangsszenario
- Für einzelne Achsen jeweils eher geringfügiger Rückgang

Arbeitsstand

Weiteres Vorgehen

- Abschließende Finalisierung der Methodik (Bsp. räumliche Differenzierung, Berücksichtigung Randbedingungen…)
- Finale Plausibilisierung der Maßnahmenwirkungen im Rahmen der Modellberechnungen
- Abgrenzungen der Wirkungen der SUMP-Maßnahmen ggü. „Standard“ Prognose 2035
- Berechnung mit finalem Maßnahmenset

AGENDA

1

Input der Mobilitätsplanung zur Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Q&A

2

Arbeitsphase zur Diskussion der Maßnahmenbewertung

- Alle Teilnehmenden

Flexible Pause

3

Vorstellung der Modellierungsergebnisse zu CO_2 + Modal Split

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

4

Gemeinsame Betrachtung der Eingaben aus der Arbeitsphase und Abschluss-Diskussion

- Alle Teilnehmenden

Betrachtung der Eingaben aus der Arbeitsphase und Abschluss-Diskussion



Fragen zur Bewertung

Andere Meinung

Sonstige Hinweise

Stadt Köln

Besser durch Köln.
Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat - 12. Sitzung

13.07.2026



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

nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages