



Stadt Köln



Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 2. Sitzung vom 28. März 2023

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Mobilitätsbeirat

2. Sitzung, im Bürgerhaus Stollwerck, 15.00 bis 18.00 Uhr

1 Teilnehmende

Siehe Anlage 3

2 Tagesordnung

Unser Programm für heute

01

100 Tage SUMP: wo stehen wir?

Fachliche Erarbeitung: Jörn Richert, Mobility Institute Berlin
Beteiligung: Christian Klasen, DialogWerke
Sichtbarkeit: Michael Adler, tippingpoints
Zusammenarbeit im Mobilitätsbeirat

02

Ein Leitbild für die Mobilität in Köln

Gemeinsame Zielbildvertiefung
Gemeinsame Stärken- und Schwächenbetrachtung

03

Get-together ab 18.00 Uhr

3 Dokumentation

Begrüßung	4
TOP 1: 100 Tage SUMP: wo stehen wir?.....	5
TOP 2: Ein Leitbild für die Mobilität in Köln	11
TOP 3: Abschlussrunde	33
Anlagen.....	34

Begrüßung



Abbildung 1: Herr Siggelkow begrüßt das Plenum

Herr Siggelkow, Amtsleiter im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln, begrüßte die Anwesenden. 100 Tage Arbeit am Prozess sind seit Projektstart vergangen. Das Projekt erfreute sich einer besonders hohen Teilnahme an der Online-Beteiligung im Februar. Im März wurden außerdem weitere Beteiligungsformate, wie die *Kinder- und Jugendbeteiligung*, das *Forum MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität* und der erste *Runde Tisch Mobilität & Gesellschaft* erfolgreich durchgeführt. Der Schwerpunkt der 2. Sitzung des Mobilitätsbeirats liegt auf dem ersten großen Meilenstein des SUMP-Prozesses: dem Leitbild für Mobilität in Köln. Die Stadtverwaltung strebt ein ambitioniertes, ehrgeiziges, aber auch erreichbares Leitbild mit breiter politischer Unterstützung an, das alle Kölner*innen mitnimmt.

Herr Klasen, DialogWerke, begrüßte die Teilnehmenden seitens der den Prozess begleitenden Büros. Neben dem Entwurf des Leitbilds wird ein erster Eindruck von den Beteiligungsformaten vermittelt; bei der dritten Beiratssitzung kann es dann zu einer tiefergehenden Betrachtung kommen.

TOP 1: 100 Tage SUMP: wo stehen wir?

Im Folgenden sind Schlaglichter der Vorträge zur Erarbeitung des Leitbilds, der Beteiligungsformate sowie der Öffentlichkeitsarbeit dargestellt. Als Anlage sind die Vortragsfolien beigelegt.

Vortrag zur fachlichen Erarbeitung, Jörn Richert, Mobility Institute Berlin

Das Leitbild soll eine Orientierung für künftige Beschlussvorlagen geben. Zusätzlich soll es helfen, bisherige Planwerke zueinander in Beziehung zu setzen. Daher sind die wesentlichen Kölner Planungskonzepte mit Bezug zur Mobilität in den heutigen Entwurf des Leitbilds eingeflossen.

Die Struktur und zentralen Arbeitsschritte der Mobilitätsplanung untergliedern sich in insgesamt vier Arbeitspakete. Heute liegt der Schwerpunkt auf der gemeinsamen Diskussion des Leitbildentwurfs.

Wir erarbeiten drei Kerninhalte über die vier Arbeitspakete hinweg

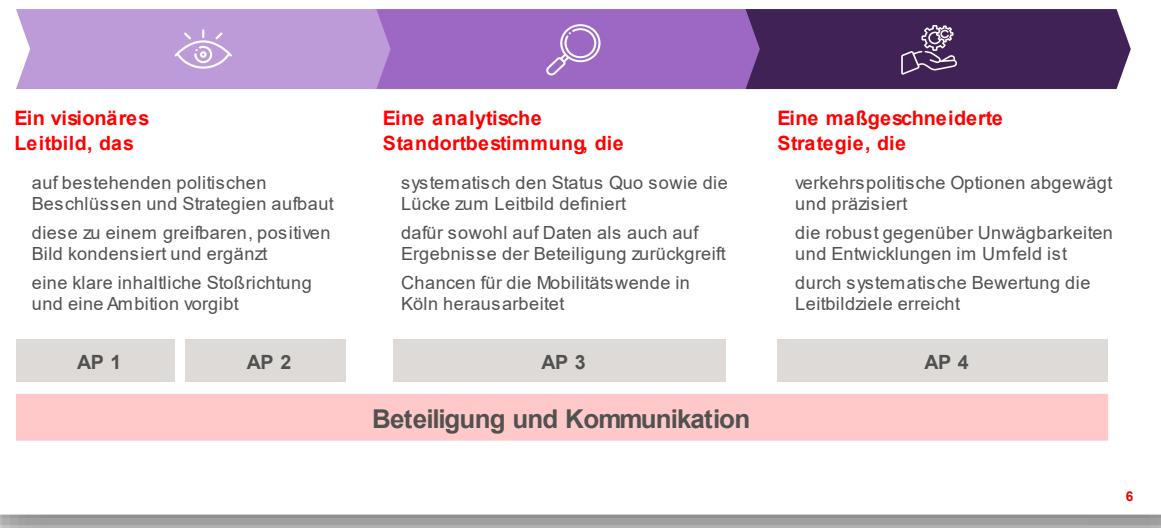


Abbildung 2: Erarbeitung des Leitbilds

Zur gemeinsamen Erarbeitung des Leitbilds ist es immens wichtig, ein gemeinsames Verständnis der verwendeten Terminologie zu entwickeln. Deshalb wurde gleich zu Beginn des Erarbeitungsprozesses eine einheitliche Definition zentraler Begrifflichkeiten

vorgenommen. Des Weiteren wird das Leitbild die Basis für Indikatoren und Maßnahmenformulierungen bilden.

Wir erarbeiten ein Leitbild und Ziele und verknüpfen sie mit Handlungsfeldern



Abbildung 3: Struktur des Leitbilds

Fragen und Kommentare der Teilnehmenden in chronologischer Reihenfolge:

Frage: Wie läuft die Abstimmung des Leitbilds? Wird der Rat der Stadt Köln einbezogen? Wird die Öffentlichkeit einbezogen?

Antwort: Das Leitbild soll in die Verkehrsausschuss-Sitzung im August 2023 eingebracht und dort beschlossen werden. Bis dahin werden noch weitere Konsultationen innerhalb der Stadtverwaltung stattfinden.

Kommentar: Eine kritische Einschätzung der beratenden Akteure, v.a. Rupprecht Consult, wo Köln im Vergleich zu anderen Städten in Sachen nachhaltiger Mobilität steht, sei erwünscht.

Antwort: Eine solche Einschätzung wurde bereits im Zusammenhang mit der Analyse bestehender Konzepte auf der Ebene von Einzelthemen (z.B. ÖPNV-Qualität, Fahrradfreundlichkeit, etc.) vorgenommen. Die Ergebnisse werden in den weiteren Prozess einfließen.

Antwort: Eine Einschätzung dieser Art wird für die dritte Sitzung des Mobilitätsbeirats geprüft.

Kommentar: Der Begriff „Ziel“ im Leitbild sei irreführend; was aktuell als Ziel bezeichnet wird seien lediglich Themen.

Antwort: Die heute vorgestellten Inhalte beziehen sich auf das Zielbild und die Zielbildvertiefungen. Um ein vollwertiges Ziel daraus zu machen, werden diese im weiteren Verlauf des Prozesses durch konkrete Zielindikatoren und Zielwerte ergänzt.

Kommentar: Neben dem SUMP sollte die Stadt Köln auch ihren Aufgaben zur Reparatur von Straßen, Fußwegen und Radwegen besser nachkommen.

Frage: Es bestehen offensichtlich Zielkonflikte – wie wird damit umgegangen; wer entscheidet? Wie wird adäquates Entscheidungsmanagement sichergestellt?

Antwort: Über die Indikatoren werden die Zielbilder konkretisiert. Bestehende Zielkonflikte müssen im Laufe des weiteren Prozesses diskutiert werden.

Frage: Kann der Titel des Mobilitätsplans noch diskutiert werden?

Antwort: Es war wichtig, vor der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung einen griffigeren Titel als „SUMP“ zu haben. Anregungen hinsichtlich des Titels waren daher nur bis zum 11. April 2023 möglich. Es ist in jedem Fall auch noch nicht beschlossen, ob und wie der aktuelle Titel bestehen bleiben wird.

Vortrag zur Beteiligung, Christian Klasen, DialogWerke

Zwischenergebnisse liegen bisher für die Online-Beteiligung, die Kinder- und Jugendbeteiligung, die Beteiligung zum MIV-Grundnetz sowie aus dem Runden Tisch Mobilität & Gesellschaft vor.

Die weitere Zeitleiste der Beteiligungsformate gliedert sich wie folgt:

Die weiteren geplanten Beteiligungsformate 2023

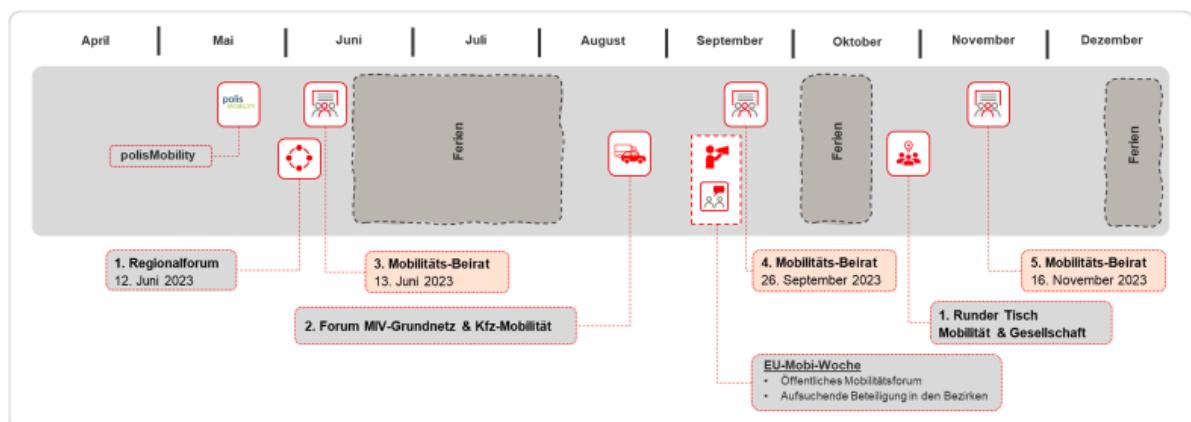


Abbildung 4: Übersicht der Beteiligungsformate 2023

Fragen und Kommentare der Teilnehmenden in chronologischer Reihenfolge:

Frage: Wie wird Repräsentativität durch die Beteiligungsformate sichergestellt? Einige Mitglieder äußern den Anspruch, möglichst alle Bürger*innen sowie verschiedene Interessen und Bedarfe einzubeziehen.

Antwort: Die Beteiligungsformate verfolgen nicht den Anspruch, repräsentativ zu sein. Sie sollen vielmehr in qualitativer Form die fachlichen (Zwischen-)Ergebnisse durch die Einbeziehung vielfältiger Stakeholder verbessern und sie auf Köln und die Menschen zuschneiden, die hier leben, arbeiten und/oder die Stadt besuchen. Die Stadt bietet eine große Anzahl an Formaten und Methoden, ist zusammen mit DialogWerke aber zugleich für alle guten Vorschläge offen. Als ein repräsentatives Format hat es ergänzend zu den Beteiligungsformaten zum SUMP vor kurzem eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten gegeben, für welche mittlerweile erste Ergebnisse vorliegen.

Frage: Kann eine Liste der Schulen, die an der Kinder- und Jugendbeteiligung teilgenommen haben, im Anschluss an die Sitzung zur Verfügung gestellt werden?

Antwort: Es haben 25 Schulen, Kinder- und Jugendeinrichtungen aus allen Bezirken Kölns teilgenommen. Insgesamt konnten durch die Befragung über 600 Kinder und Jugendliche in die Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans einbezogen werden. Im folgenden Bild sind die Einrichtungen aufgelistet.

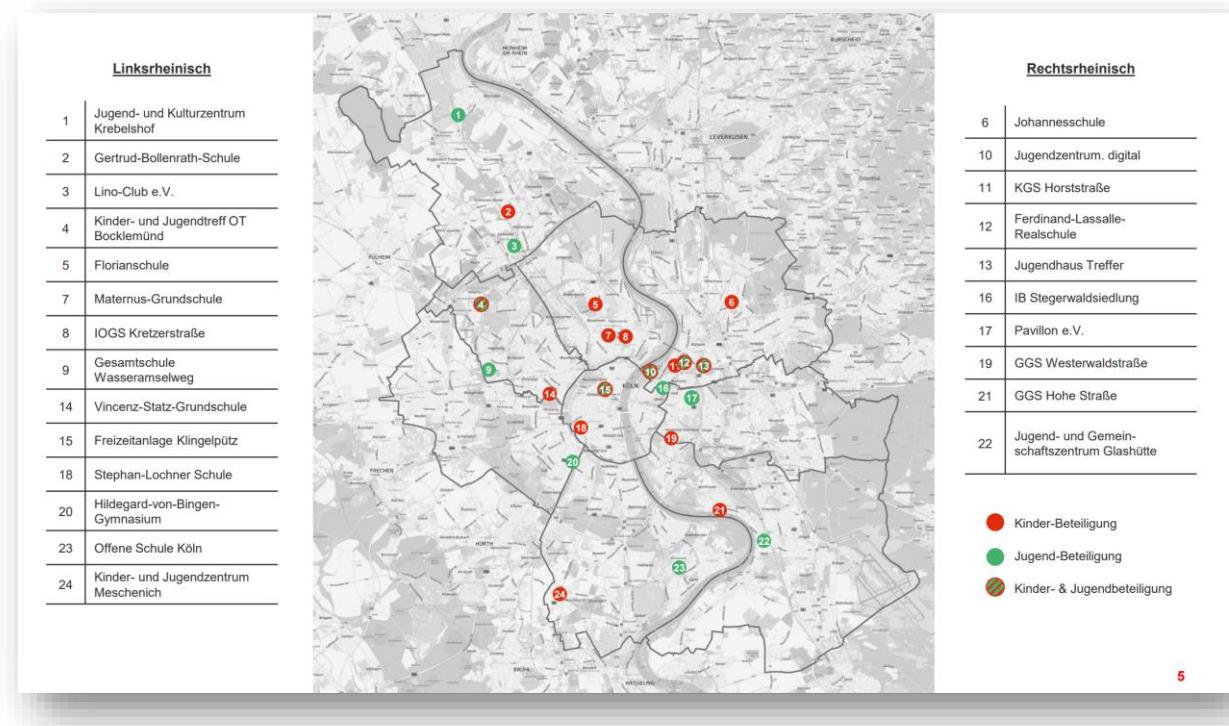


Abbildung 5: Übersicht der Kinder- und Jugendeinrichtungen

Vortrag zur Öffentlichkeitsarbeit, Michael Adler, tippingpoints

tippingpoints ist für die Kommunikation zum SUMP zuständig. Zum Zweck der SUMP-Kommunikation werden regelmäßig Pressemitteilungen in enger Zusammenarbeit mit dem Presseamt der Stadt Köln erstellt.

Die Namensgebung „Besser durch Köln“ ist das Resultat eines ausgiebigen Abstimmungsprozesses mit allen relevanten Ämtern der Stadt Köln. Neben dem Namen wurde auch ein Titelbild, Materialien für die Kinder- und Jugendbeteiligung sowie für die Onlinebeteiligung entworfen.

Material für Kinder und Jugendbeteiligung



Mein Mobilitätstagebuch

Nimm uns mit durch dein Köln: Wie bewegst du dich durch die Stadt? Bist du mit der Bahn, dem Bus, deinem Rad, deinem Roller, deinen Inline-skates oder zu Fuß unterwegs?

Warum möchten wir das wissen?
In einer kinderfreundlichen Stadt können Kinder ihre Wege möglichst selbstständig, das heißt ohne oder mit wenig Hilfe von Erwachsenen, zurücklegen. Wir möchten daher wissen, wie du dich in Köln bewegst und was dir dabei auffällt.

1. Meine Wege durch Köln

Wie sehen deine Wege an einem typischen Schultag und in deiner Freizeit aus? Kreuze alles an, wenn mehrere Sachen auf dich zutreffen.

Ein typischer Schultag

Wie bist du unterwegs? Fuss Fahrrad Bus Auto Motorrad U-Bahn
Wie weit ist dein Weg? Kurzweg Normalweg Weitweg
Wie lange bist du dafür unterwegs? _____ Minuten

In der Freizeit

Wie bist du unterwegs? Fuss Fahrrad Bus Auto Motorrad U-Bahn
Wie weit ist dein Weg? Kurzweg Normalweg Weitweg
Wie lange bist du dafür unterwegs? _____ Minuten

Modell 1:

Welche Ideen hast du noch für eine bessere Mobilität in Köln?
Male und/oder beschreibe sie in den folgenden Feldern.

Modell 2:

Male und/oder beschreibe sie in den folgenden Feldern.

33

Abbildung 6: Materialien für die Kinder- und Jugendbeteiligung, Illustration und Copyright Grafiken: Känguru Colonia Verlag/ Frau Sonnenberg

Die nächsten Schritte in der Kommunikation konzentrieren sich auf die Erstellung einer Website für den nachhaltigen Mobilitätsplan sowie von Flyern und Plakaten. Es ist auch eine Visualisierung des Leitbilds geplant.

TOP 2: Ein Leitbild für die Mobilität in Köln

Die Arbeitsphase zur Konkretisierung des Leitbildes war in zwei Aufgabenteile untergliedert. Im ersten Teil lag der Fokus auf der Erarbeitung von Anpassungsempfehlungen für die fünf Zielbildvertiefungen. Im zweiten Teil ging es um die Betrachtung heutiger Stärken und Schwächen Kölns in Bezug auf die jeweiligen Vertiefungen.

Die Arbeitsphase war als World-Café gestaltet. Dabei diskutierten fünf Kleingruppen in Rotation jeweils für etwa 15-20 Minuten jede Zielbildvertiefung. Die fünf Leitbild-Säulen, denen die Zielbildvertiefungen zugehörig sind, lauten „Klima- und Umweltfreundlichkeit“, „Leben und Bewegen im Veedel“, „Erreichbarkeit in Stadt und Umland“, „Nutzer*innen-Erlebnis“ und „Teilhabegerechtigkeit“. Für jede Zielbildvertiefung stand ein separater Diskussionstisch zur Verfügung. Die Diskussionen an allen Tischen wurden von Anwesenden des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln und den beauftragten Beratungsunternehmen moderiert.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Arbeitsphase je Zielbildvertiefung dargestellt.

Zielbildvertiefung „Klima- und Umweltfreundlichkeit“

Ich bewege mich nachhaltig: Mobilität wird klimaneutral und trägt zu einem gesünderen Leben in der Stadt bei

Prominente Diskussionspunkte zur inhaltlichen Ausgestaltung der Zielbildvertiefung:

- a. Der Begriff „Klimaneutralität“ wurde von mehreren Gruppen kontrovers diskutiert: Der einen Seite war es wichtig, dass der Begriff auf jeden Fall auftaucht. Die andere Seite wies darauf hin, dass Mobilität selbst nicht klimaneutral durchgeführt werden könne und die Begriffsnutzung deshalb irreführend sei. Als Alternative wurde die Verwendung des Begriffs „klimaverträglich“ vorgeschlagen. Wichtig wäre herauszustellen, was der Begriff „klimaneutral“ im Sinne der Erreichung einer politisch festgelegten Zielsetzung bedeutet.
- b. Der Status-quo-Absatz im Textentwurf wurde von mehreren Gruppen als unnötig angesehen.
- c. Die Erreichung definierter Klimaziele wurde als MUSS-Bedingung angesehen, über deren Notwendigkeit nicht mehr diskutiert werden sollte.
- d. Mehr aktive Mobilität (also Rad- und Fußverkehr) bedeutet auch automatisch eine bessere Gesundheitsförderung. Dieser Aspekt sollte in den Leitbildtext aufgenommen werden.
- e. Die Bedeutung der „Stadt der kurzen Wege“ zur Emissionsreduzierung wurde in den Gruppen mehrfach hervorgehoben.
- f. Es wurde die Frage gestellt, ob die Einsparung von Arbeitswegen durch Homeoffice wirklich zu einer bedeutenden Einsparung von Emissionen beitragen kann. Dies könnte ggf. mit einer entsprechenden Quelle belegt werden.
- g. Im Leitbildtext sollte die große Bedeutung der Stadt-Umland-Pendelbeziehungen und der damit verbundenen Emissionen sowie deren Reduktionspotenzial aufgenommen werden.
- h. Carsharing sollte ebenfalls als Teil des Umweltverbunds und als Alternative zum eigenen Pkw gesehen und hier mit aufgenommen werden.

Weitere allgemeinere Anmerkungen zum Text:

- i. Resilienz gegenüber Auswirkungen des Klimawandels sollte als Aspekt in den Leitbildtext aufgenommen werden.
- j. Die Themen Reduzierung des Flächenverbrauchs und Versiegelung sollten ebenfalls aufgegriffen werden.
- k. Die Koppelung des Energie- und des Verkehrssektors kann ebenfalls einen Beitrag zur Ressourcenschonung leisten.
- l. „weniger Kfz-Verkehr (Verbrenner) bedeutet auch weniger Abwärme“

m. Kontrovers wurde die in einem Gruppengespräch erhobene Forderung nach der (vereinfachten) Bereitstellung von zusätzlichen Flächen für die Verkehrsarten des Umweltverbunds (Rad-/ Fußverkehr sowie ÖPNV) z.B. in Grünanlagen oder Landschaftsschutzgebieten diskutiert. Das Gegenargument war, dass diese Flächen lediglich durch die Neuaufteilung bestehender Verkehrsflächen bereitzustellen seien.

Übersicht besprochener Stärken und Schwächen:

Stärken: Wo(mit) trägt Köln heute schon zum Zielbild bei?

- Verbesserung des ÖPNV (z.B. E-Busse).
- Es gebe schon viele Sharing-Angebote.
- Gestarteter Ausbau der Radwegeinfrastruktur.

Schwächen: Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild zu erreichen?

- Mobilstationen, inkl. logistische Informationssysteme und Sharing.
- Straßenreinigung.
- Bei der sehr schlechten Situation für zu Fuß Gehende.
- Einrichtung von Fahrradstraßen als Herausforderung für den Linienbusverkehr: Bei der radverkehrsfreundlichen Umgestaltung von Straßen sollten die Belange des ÖPNV mitberücksichtigt werden.
- Busse werden durch Falschparker*innen blockiert.
- Ein stärkerer Ausbau von Ladeinfrastruktur sei notwendig.
- Ganztägige Angebote (auch nachts!) des Umweltverbunds, notwendige Erhöhung der Taktfrequenzen im ÖPNV.

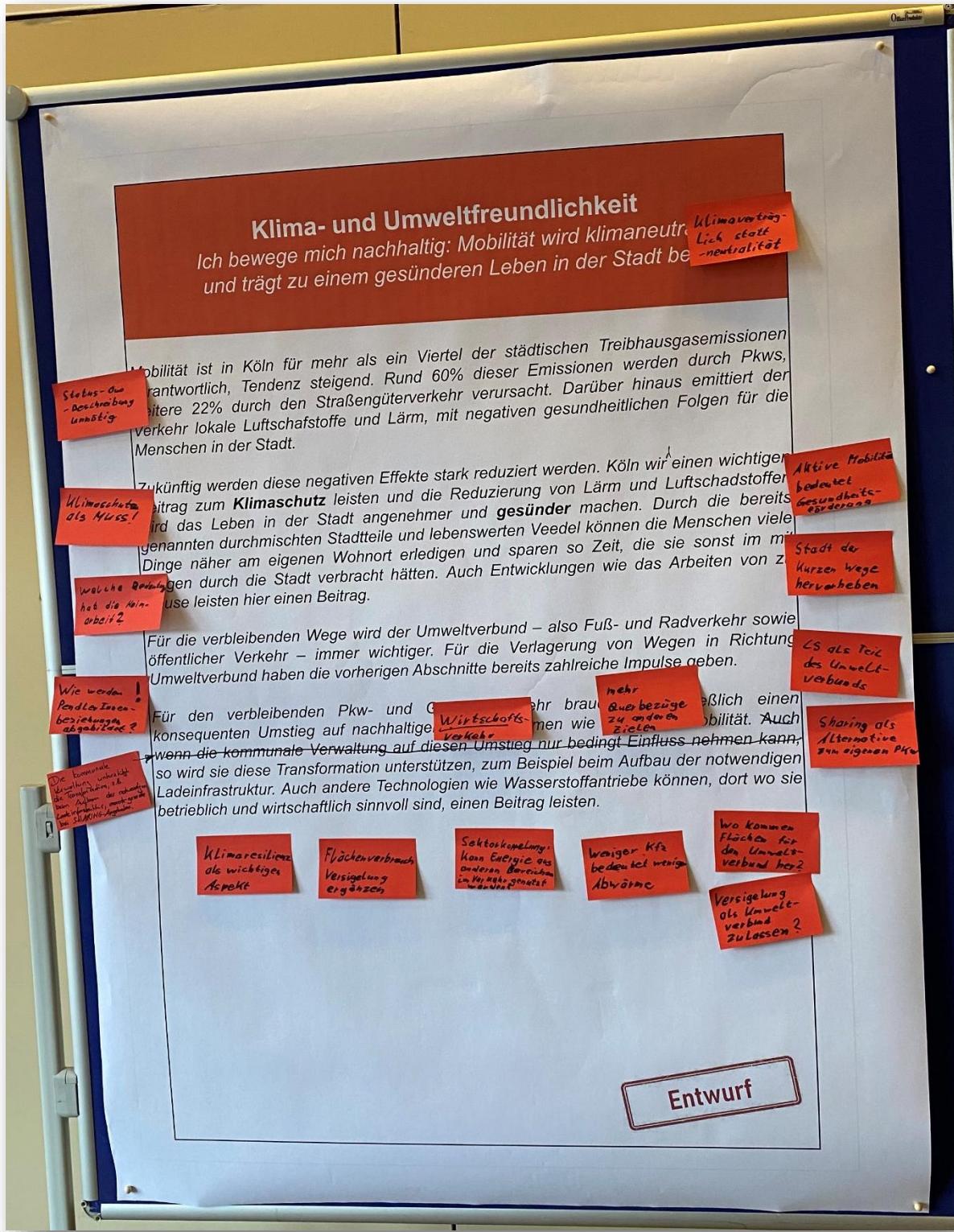


Abbildung 7: Stellwand „Klima- und Umweltfreundlichkeit“

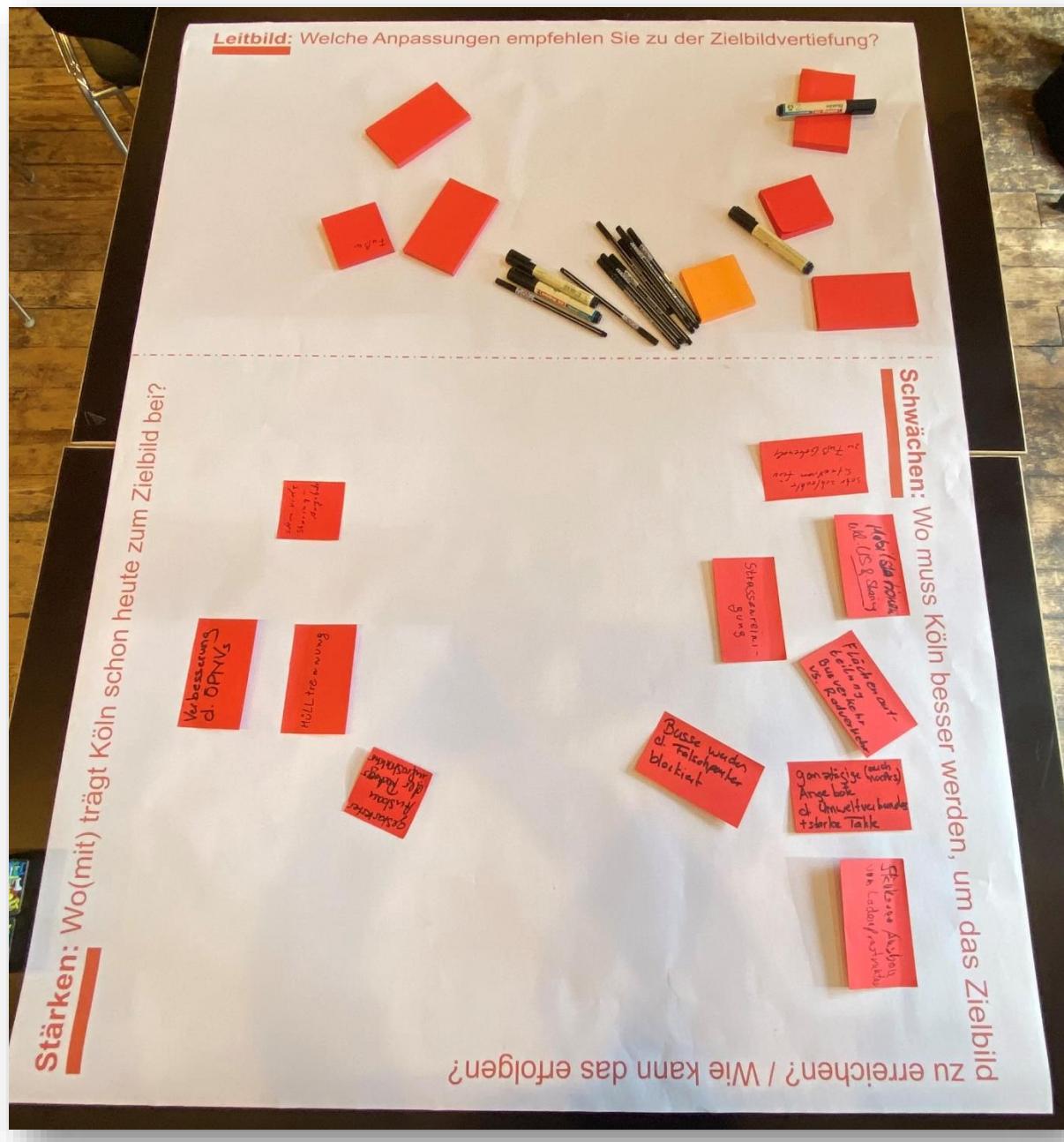


Abbildung 8: Tisch "Klima- und Umweltfreundlichkeit"

Zielbildvertiefung „Leben und Bewegen im Veedel“

||| Ich bewege mich aktiv im Veedel: Mobilität ermöglicht eine hohe Aufenthaltsqualität, kurze Wege und bedarfsgerechte Erreichbarkeit. |||

Prominente Diskussionspunkte zur inhaltlichen Ausgestaltung der Zielbildvertiefung:

- a. Die Verwendung des Begriffs Veedel wurde begrüßt, weil er Köln-spezifisch ist. Allerdings wurde darauf verwiesen, dass der Begriff nicht eindeutig definiert sei und daher auch der Begriff Stadtteil oder Bezirk hinzugenommen werden sollte. Auch seien nicht alle Veedel gleich: Innenstadt-Veedel bieten Bedarfsdeckung im Umkreis, Randlagen-Veedel nicht unbedingt. Zudem fehle im Leitbild das „veedelsübergreifende“ Denken, denn manche Veedel seien klein, und man bewege sich auch in Nachbar-Veedeln, vor allem wenn man in „Randlage“ wohne. Wie erfolgt die Abgrenzung der Veedel? Teilnehmende haben festgestellt, dass dieses Leitbildthema einen engen Bezug zum 15-Minuten Stadt-Konzept aufweist. Sollte dies daher nicht explizit benannt werden?
- b. Es wurde die Frage gestellt, welche Verkehre tatsächlich vermeidbar sind, denn die meisten Pkw-Verkehre sind evtl. gar keine Durchgangsverkehre, sondern Verkehre der Bewohner*innen. Wird der Durchgangsverkehr überschätzt?
- c. Ist der Rückblick auf die heutige Situation wirklich nötig? Dieser könnte im Sinne eines kürzeren Textes gestrichen werden.
- d. Die Notwendigkeit von mehr Verweilorten sollte explizit erwähnt werden. Auch Sicherheit sollte als Aspekt explizit benannt werden.
- e. Es wurde für die Trennung von Fuß- und Radverkehr plädiert, weil die Verkehrsträger auch in Konflikt stehen.
- f. Die Notwendigkeit der bedürfnisgerechten Planung von Fußwegen wurde erwähnt.
- g. Das Thema Anpassung an den Klimawandel sollte eher beim voranstehenden Abschnitt zur Aufenthaltsqualität behandelt werden.
- h. Themen wie Versickerung und Versiegelung gehören evtl. eher in die Klima-Leitbild-Säule.
- i. Es sollte eher der Begriff Erhitzung verwendet werden, da „Wärmeinsel“ eher ein Fachbegriff ist.
- j. Beim Thema Durchgangsverkehr sei ausdrücklich „MIV“ hinzuzufügen, denn (Durchgangs-)Verkehre bestehen nicht automatisch nur aus Autos.
- k. Formulierungen im Absatz zur Umverteilung des Straßenraums sollten weniger verbotsorientiert sein. Zudem sollte darauf verwiesen werden, wo die Alternativen liegen.
- l. Im Absatz zur bedarfsgerechten Erreichbarkeit sollten auch Parkflächen für Fahrräder und E-Roller genannt werden.

- m. Gegen den Satzbaustein um die Bereitstellung „alternativer Parkmöglichkeiten“ gab es starke Vorbehalte, da damit falsche Erwartungen geweckt würden. Es werde nicht immer eine Alternative geben, denn die Anzahl der Autos in der Stadt müsse verringert werden. Das Ziel der Reduktion des Parkraums sollte deutlich formuliert werden. Zudem sei das Thema Parkplatzsuchverkehr zu erwähnen.

Weitere allgemeinere Anmerkungen zum Text:

Allgemein zu allen Säulen des Leitbilds

- n. Generell wurde empfohlen, kürzere Sätze zu formulieren.
- o. Es ist zu entscheiden, welches Thema in welcher Leitbild-Säule erwähnt wird, und welches nicht bzw. welche Themen bewusst doppelt erwähnt werden, z.B. ist die Klimamathematik Teil dieser Leitbild-Säule, aber auch der Klima-Leitbild-Säule.
- p. In den Texten sollte alles gestrichen werden, was keine unmittelbare Begründung hat, z.B. ist es in dieser Leitbild-Säule notwendig, „Stadtgrün“ zu erwähnen?

Zu dieser Leitbild-Säule

- q. Zum Thema Güterverkehre im Veedel wurde die Frage gestellt, ob Mikrodepots nicht explizit erwähnt werden sollten.
- r. Das Thema genderbasierte Planung und Nutzung sollte erwähnt werden, weil für das Leben im Veedel von hoher Relevanz ist, z.B. hinsichtlich von Sicherheitsaspekten für Frauen, wenn der Parkraum sich in Quartiersgaragen verlagern würde.
- s. Es wurde diskutiert, ob „Verzicht“ im Text explizit genannt werden sollte. Alternativ kann auch von Bereicherung geschrieben werden, z.B. kein Auto mehr besitzen zu müssen.
- t. Sollte das 15-Minuten-Stadt-Konzept explizit in dieser Leibild-Säule benannt werden?
- u. Es wird nicht klar, ob das Leitbild für die Bürger*innen der Stadt formuliert wurde, oder ob dies auch aus der Perspektive der Wirtschaft und des Handels formuliert wurde.
- v. Das Thema „Barrierefreiheit“ sollte im Text erwähnt werden.

Weiteres

- w. Im weiteren Verlauf des SUMP-Prozesses sollten ebenfalls Beteiligungsformate vor Ort geplant werden, z.B. mit dem lokalen Handel, v.a. wenn es in Richtung Maßnahmenplanung geht.
- x. Fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen zur Verbesserung des Fußverkehrs.
- y. Sitzmöglichkeiten und Toiletten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.
- z. Es sollten mehr nicht-kommerzielle öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden, d.h. nicht nur Umwandlung von Parkraum in Sitzflächen für Restaurants und Cafés.

aa. Eine gute Nahversorgung (Läden, Ärzte, usw.) muss gegeben sein, damit das Leitbild erreicht werden kann. Alternativ müssen die ÖPNV-Anbindung und Sharing-Angebote verbessert werden, um Nahversorger schnell erreichen zu können.

Übersicht besprochener Stärken und Schwächen:

Stärken: Wo(mit) trägt Köln heute schon zum Zielbild bei?

- Masterplan Grün
- Die Veedel sind erlebbar.
- Es gibt relativ viele Grünflächen.
- Manche Veedelzentren haben eine gute Qualität

Schwächen: Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild zu erreichen?

- Manche Veedelszentren haben eine schlechte Qualität.
- Aktuell ist eine gute Erreichbarkeit für das Handwerk nicht gegeben.
- Aktuell gibt es kein Fußverkehrsnetz. Es sollte eine Quelle-Ziel-Analyse durchgeführt werden, um diese gut planen zu können.
- Zu wenig Straßen sind mit Bäumen bestückt.
- Zur Zeit findet zu viel „Ummarkierung“ und zu wenig Umgestaltung statt.
- Im Veedel sollte es mehr Blumen geben.

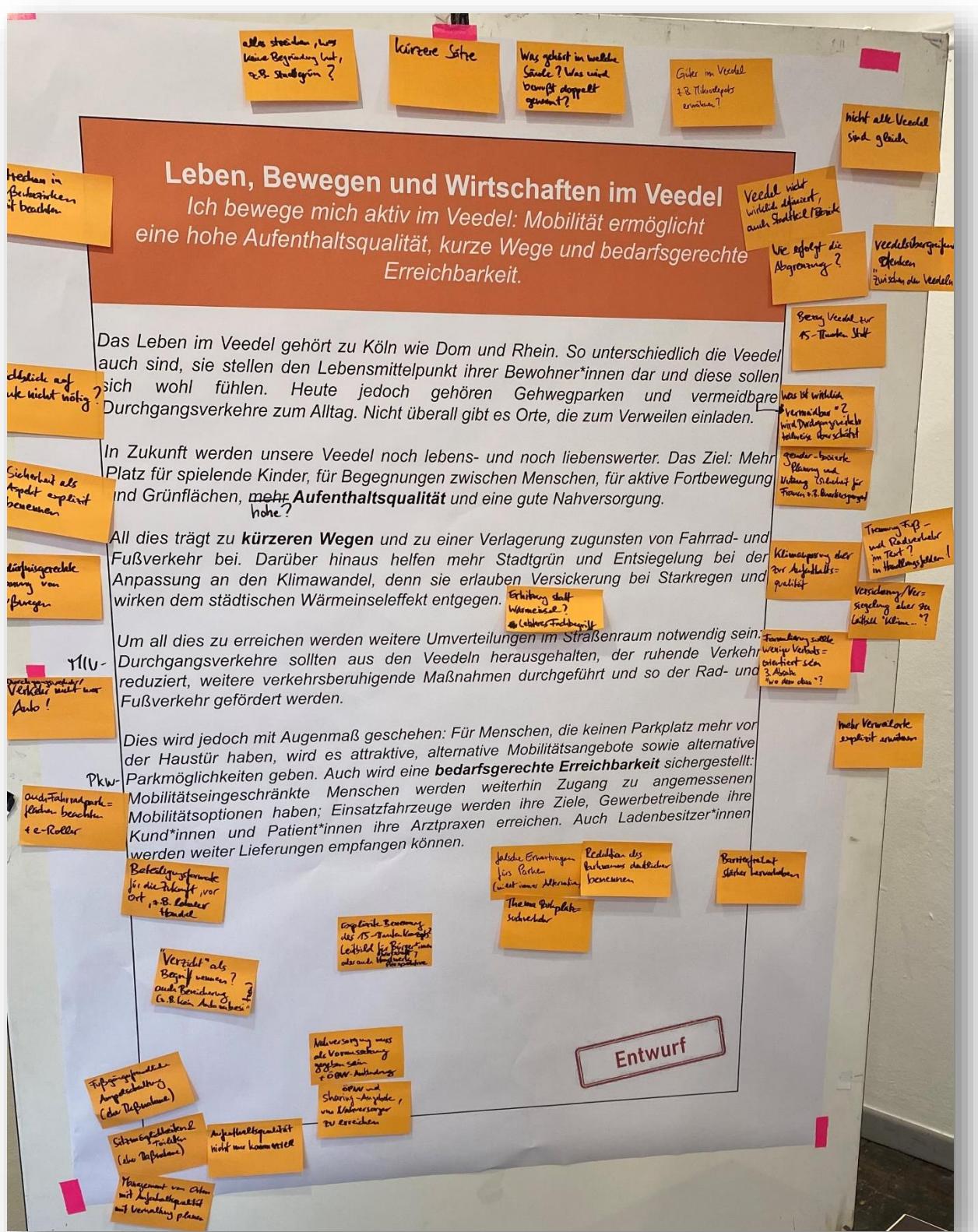


Abbildung 9: Stellwand "Leben, Bewegen und Wirtschaften im Veedel"

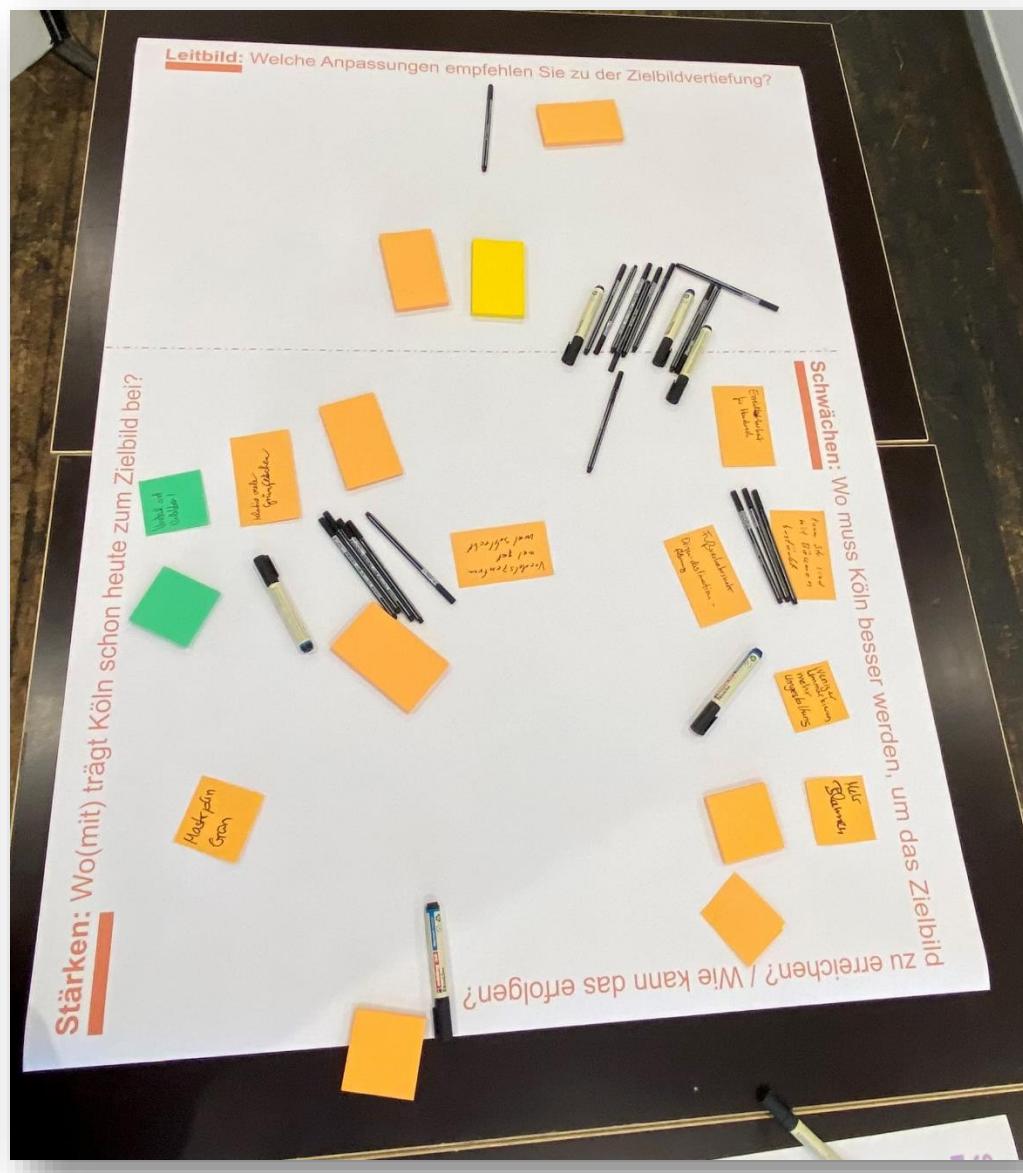


Abbildung 10: Tisch „Leben, Bewegen und Wirtschaften im Veedel“

Zielbildvertiefung „Erreichbarkeit in Stadt und Umland“

Ich komme gut durch Stadt und Umland: Mobilität ist schnell, flexibel und gut vernetzt.

Prominente Diskussionspunkte zur inhaltlichen Ausgestaltung der Zielbildvertiefung:

- a. Insgesamt wurde der Text als zu abgehoben und harmonisch beschrieben. Wörtlich: „Allen wohl und niemand wehe!“
- b. Die Überschrift wurde diskutiert, mit folgenden Überlegungen: Ist Geschwindigkeit/ Reisezeit das richtige Optimum/ der richtige Indikator. „Wenn ich ÖPNV fahre, ist es nutzbare Zeit, wenn ich Rad fahre, ist es Sport.“ Ist zuverlässig/ verfügbar nicht die eigentliche Crux bei der Erreichbarkeit?
- c. Die Menschen in Köln und Umgebung fühlen sich nicht als Bestandteil der Metropolregion Rhein-Ruhr. Es sei eher die Region Rheinland oder die Region Köln-Bonn. Mit dem Ruhrgebiet habe Köln wenig Verbindungen.
- d. Es wurde grundsätzlich diskutiert, ob die Status-Quo Analyse überhaupt in ein Zielbild passe. Es gab in einer Gruppe Übereinstimmung, den ersten Absatz zu streichen.
- e. Es wurde angeregt, zunächst die allgemeineren Grundsätze wie Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, ÖPNV-Ausbau mit „Wumms“ zu thematisieren und dann erst die schnelleren Radverbindungen, die intelligente Verkehrssteuerung und die Infrastrukturen und Digitalisierung. Das könnte konkret durch den Tausch der Reihenfolge der Absätze zwei und drei gelingen.
- f. Der Rhein soll besser überquert werden können, gerade auch für Fußgänger- und Radfahrer*innen.
- g. Unterschiedliche Geschwindigkeiten im Radverkehr brauchten den nötigen Platz oder separierte Infrastruktur.
- h. Das Stichwort „Stadt der kurzen Wege“ soll genannt werden, Nutzungsmischung als Ziel formuliert werden.
- i. Im Kontext des ÖPNV das „noch“ streichen. Das würde suggerieren, dass er schon gut sei. Es wurde ein ÖPNV-Ausbau mit „Wumms“ gefordert.
- j. In Bezug auf eine enge Taktung des ÖPNV auch zu „Tagesrandzeiten“, wurde „rund um die Uhr“ gefordert. Ringverbindungen seien ebenfalls notwendig, weil nicht alle zum Dom wollten, vor allem nicht in der Region.
- k. Handwerker*innenmobilität, Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt müsse gewährleistet werden.
- l. Sharing sollte verbindlich angeboten werden, auch in der Region.
- m. Bei allen Vernetzungsangeboten soll die subjektive Sicherheit bedacht werden. Beispielsweise die Videoüberwachung in autonomen Fahrzeugen oder die Beleuchtung von Mobilstationen.

Übersicht besprochener Stärken und Schwächen:

Stärken: Wo(mit) trägt Köln heute schon zum Zielbild bei?

- On-Demand-System (ISI)
- Nextbike/ KVB
- Manche Stadtbahnverbindungen werden gut bewertet (bspw. Linie 13 bzw. in die Region Richtung Bonn Linie 16 und 18)

Schwächen: Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild zu erreichen?

- Randgebiete seien schwach angebunden (z.B.: Esch/ Pesch/ Chorweiler oder der Sprung über die Stadtgrenze sei oft nicht gegeben).
- Das Kölner Zentrum jenseits des Doms sollte besser angebunden werden.
- Intermodalität müsse auch in der Region funktionieren.
- Bike-Sharing müsse auch außerhalb der Stadtgrenzen funktionieren.
- Eine enge Taktung sei wichtiger als schnelle Fahrtzeiten.
- Schnellbuslinien fehlen.
- Radschnellwege fehlen.
- Wasserbusse fehlen.

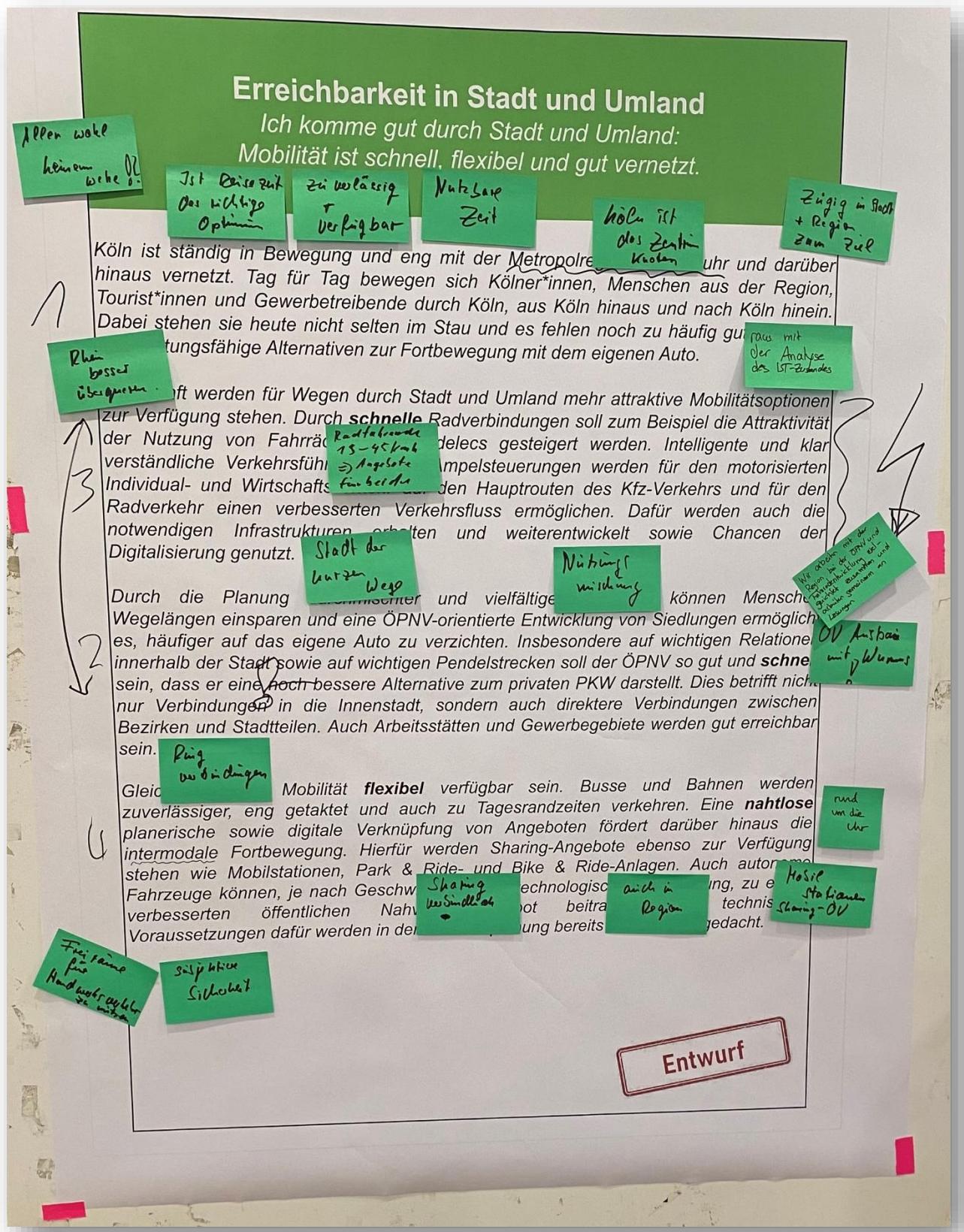


Abbildung 11: Stellwand "Erreichbarkeit in Stadt und Umland"

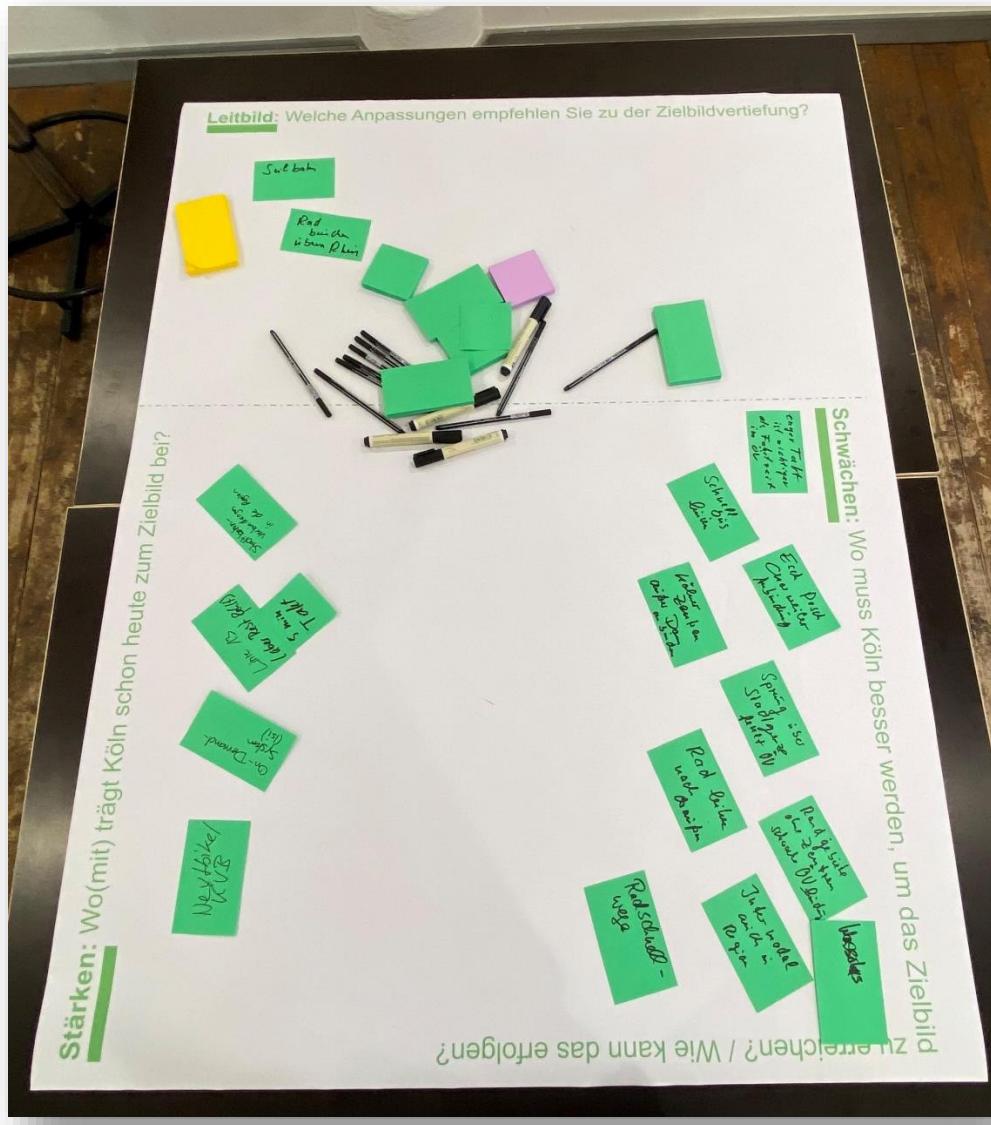


Abbildung 12: Tisch "Erreichbarkeit in Stadt und Umland"

Zielbildvertiefung „Nutzer*innen-Erlebnis“

Ich bin gerne unterwegs: Mobilität ist sicher, sauber und rücksichtsvoll.

Prominente Diskussionspunkte zur inhaltlichen Ausgestaltung der Zielbildvertiefung:

- a. Hinweis zum übergeordneten Satz: Als sehr wichtig für eine positive Erfahrung wurde zusätzlich zu „sicher, sauber und rücksichtsvoll“ das Attribut „einfach“ benannt. Als weitere Konkretisierung wurde zudem das Attribut „nahtlos“ (im Sinne von Wegeketten/abgestimmte Taktungen (auch in die Region) sowie einheitlichen Standards (Infrastruktur, Sauberkeit, Sicherheit) beim ÖV) vorgeschlagen.
- b. Zur Formulierung, der Straßenraum sei voll und unübersichtlich, wurde darauf hingewiesen, dass Köln eine Großstadt sei und diese Attribute gar nicht zwingend schlecht seien müssen. Die Frage sei vielmehr, wie der Platz genutzt werde (als kritisch werden vor allem parkende Pkw und abgestellte E-Scooter benannt) und welche Geschwindigkeiten (als kritisch wird vor allem der MIV benannt) dafür sorgen, dass wir von einer nicht gewünschten Unübersichtlichkeit ausgehen.
- c. Ebenfalls zur Formulierung, dass der Straßenraum voll und unübersichtlich sei, wurde darauf hingewiesen, dass für die Wirtschaftsverkehre derzeit immense Kosten durch überfüllte Straßen entstehen. Ein weiterer Hinweis sieht ein gut platziertes Sharing-Konzept als wichtigen Teil des Leitbildes.
- d. Die Formulierung, dass Mobilität in Zukunft mehr Spaß machen solle, wurde hinterfragt. Für einige müsse Mobilität keinen Spaß machen und sei eher funktional. Aus ihrer Sicht sollte die Mobilität stattdessen stressfrei bzw. nicht belastend sein. Aus Sicht anderer Personen dürfe Mobilität aber zusätzlich auch Spaß machen; so wurde neben dem Sport insbesondere das „Flanieren“ als Teil des Alltags & Wohlbefindens genannt. Auch die Tatsache, dass viele Leute E-Scooter nutzen, zeigt aus Sicht einiger, dass Mobilität für viele Menschen offensichtlich auch Spaß machen soll. Gedanke dazu ist, dass diese Wege auch zu Fuß bewältigt werden könnten.
- e. Anschließend an die Diskussion wurde der Begriff in der Überschrift „Nutzer*innen-Erlebnis“ hinterfragt. Er erinnere stark an „User-Experience“ und es sei fraglich, ob ein Marketing-Begriff hier geeignet sei. In dem Zusammenhang kam auch die Frage auf, ob Mobilität überhaupt ein Erlebnis sein müsse. Mobilität muss demnach kein Erlebnis sein, kann es aber sein und ist auch ein wichtiger Teil des Alltags.
- f. Die Formulierung nach mehr Sicherheit unabhängig von Alter, Geschlecht und Fortbewegungsart sowie für Kinder wird besonders breit unterstützt.
- g. Bei der Formulierung, dass Angsträume konsequent und systematisch reduziert werden sollen, wird Vereinfachung empfohlen; „konsequent und systematisch“ würden sich doppeln. Neben dem anschließenden Beispiel zum ÖPNV wird auch der Stadtraum benannt.
- h. Auch beim Thema Sauberkeit wird der Stadtraum als Problemfall benannt, während die Stationen und Fahrzeuge immerhin regelmäßig gesäubert werden.

- i. Neben der Rücksichtnahme sind für die Teilnehmenden auch Kontrollen sehr wichtig. In der Leitbildvertiefung könnte daher das Wort konsequent gestrichen werden oder zumindest um die Steigerung (konsequent statt konsequenter) reduziert werden.
- j. Bei der Sensibilisierung für mehr Rücksichtnahme wird großer Bedarf gesehen, zugleich sei aber die Rolle der Stadt schwer zu definieren. Tatsächlich handle es sich eher um eine gesamtgesellschaftliche Diskussion. Als Vorschlag wurde noch Mobilitäts-Training für Jugendliche (kurz vor dem Erwachsenen-Alter) vorgeschlagen.

Weiteres

- k. Als Bedingung für ein positives Nutzer*innen-Erlebnis müsse die Mobilität zunächst verfügbar sein.
- l. Logistik- und Wirtschaftsverkehre seien (wissend um das parallel entstehende Logistikkonzept) bislang wenig berücksichtigt.
- m. Das Zukunftsbild sollte generell in der Präsens-Form formuliert werden.

Übersicht besprochener Stärken und Schwächen:

Stärken: Wo(mit) trägt Köln heute schon zum Zielbild bei?

- Die Mobilitätsstationen in der Stadt entwickeln sich.
- Auch die Fahrrad-Infrastruktur bietet zunehmend ein gutes und sicheres Mobilitäts-Erlebnis.
- Der Rhein-Boulevard ist ein gutes Beispiel für ein angenehmes Mobilitäts-Erlebnis.
- Das Angebot und die Organisation des Micro-Mobility Sharing verbessern sich.
- Einige Haltstellen (z.B. Breslauer Platz) zeigen, dass es auch sauber und komfortabel geht.

Schwächen: Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild zu erreichen?

- Köln sei derzeit eine autozentrierte Stadt, wodurch das Nutzer*innen-Erlebnis außerhalb des Pkw grundsätzlich schwach sei.
- Es bestünden sehr viele Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden; und dies unabhängig von der eigenen Fortbewegungsart.
- Die Stadtbahn sei historisch gewachsen. Es fehle jedoch ein ganzheitlicher Masterplan für die Zukunft.
- Es gebe kein durchgängiges Netz für den Fußverkehr. Nach einigen guten Passagen folgen häufig wieder sehr unkomfortable Passagen.
- Der öffentliche Raum sei leider nicht sauber genug.
- Zudem bestünden noch viele Angsträume in Köln.
- Die Mobilität sei insgesamt wenig inklusiv; es bestehen noch sehr viele Barrieren.
- Grundsätzlich gut nutzbare Mobilitätsketten seien schlecht miteinander getaktet, was deren Nutzung wenig attraktiv mache.

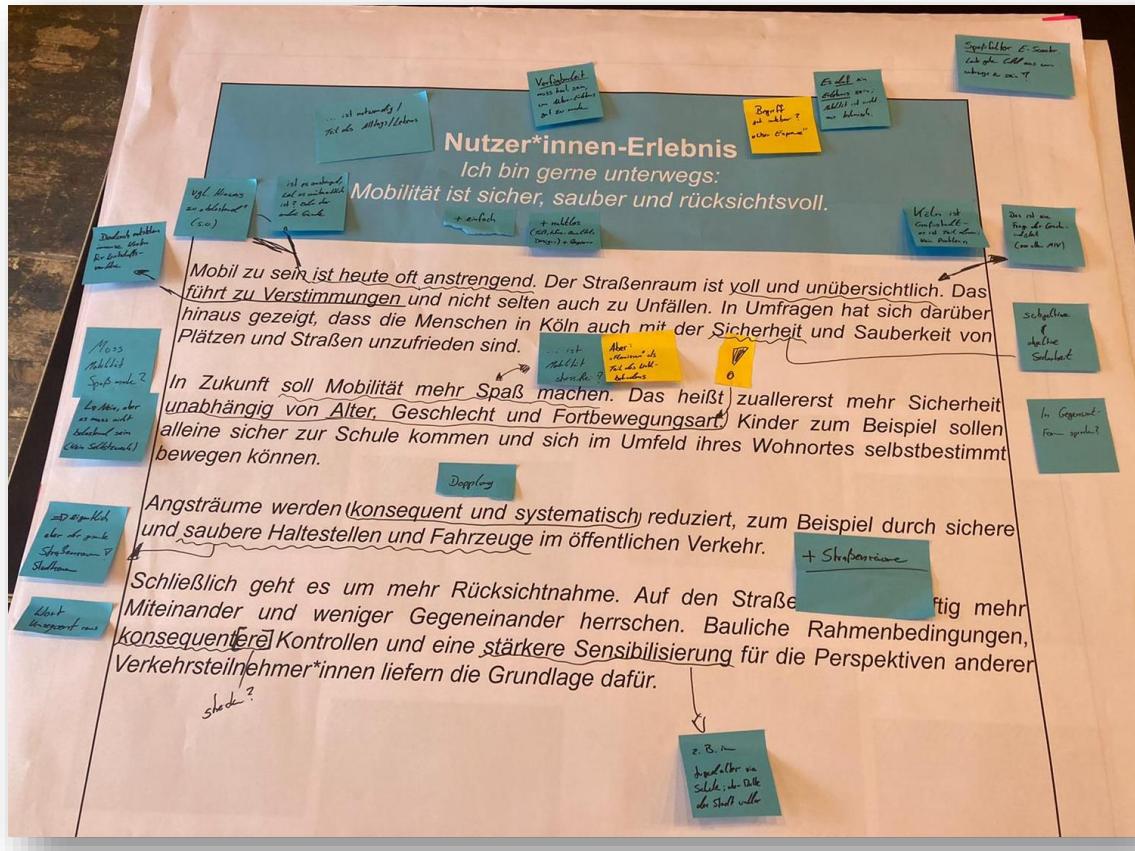


Abbildung 13: Stellwand "Nutzer*innen-Erlebnis"

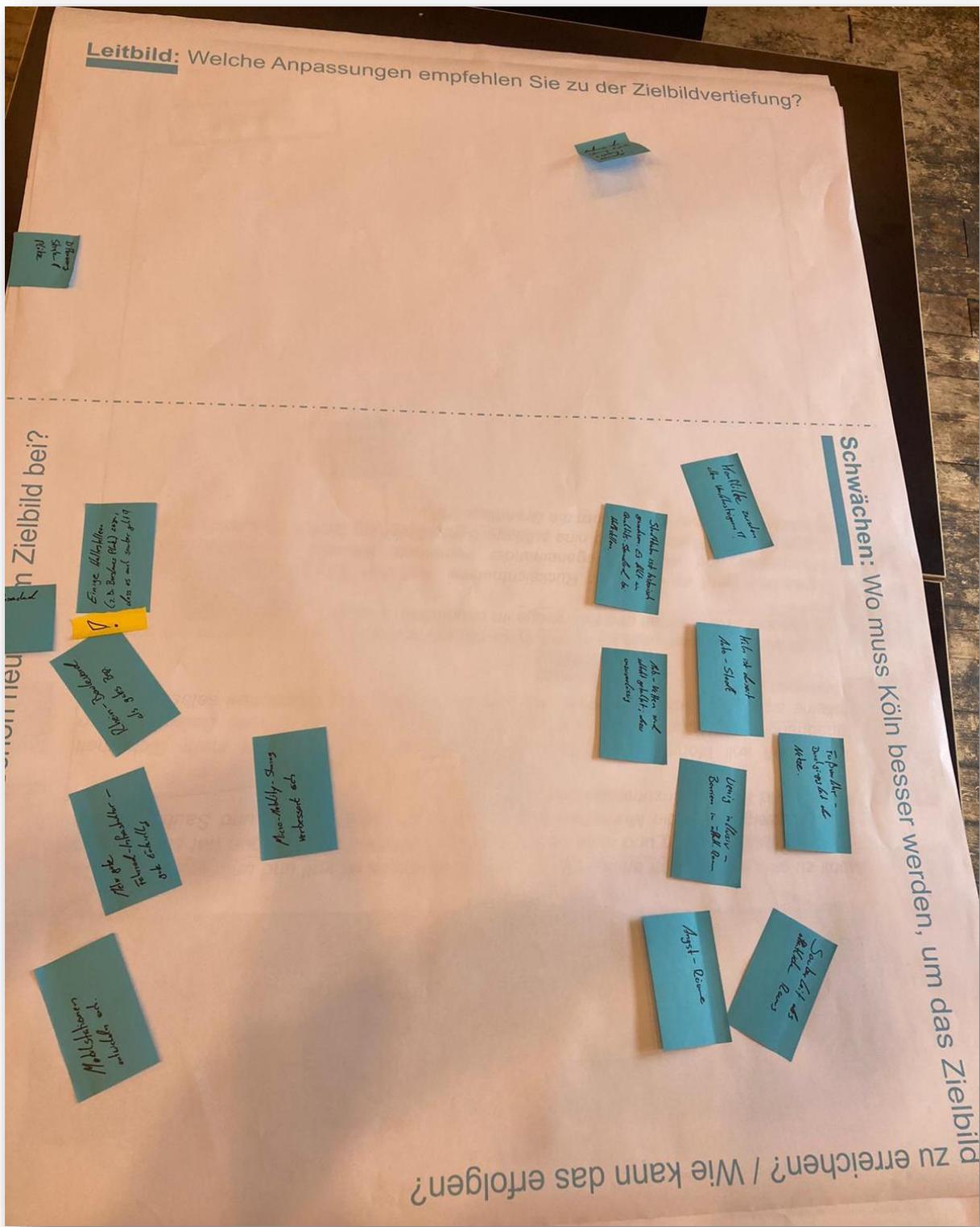


Abbildung 14: Tisch "Nutzer*innen-Erlebnis"

Zielbildvertiefung „Teilhabegerechtigkeit“

Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben: Mobilität ist barrierefrei, einfach und bezahlbar.

Prominente Diskussionspunkte zur inhaltlichen Ausgestaltung der Zielbildvertiefung:

- a. Mobilität bedeute gesellschaftliche Teilhabe. Zukünftig soll sie diese noch stärker fördern.
- b. Mobilität bedeute Autonomie.
- c. Es wurde viel diskutiert, was genau erreichbar sein sollte: Wenn Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten erreichbar sind, sei viel gewonnen. Erreichbarkeit sei v.a. auch in der Nacht für Schichtarbeiter*innen nötig. Auch die Erreichbarkeit von Kultur-, Sport- und Freizeitangeboten müsse hervorgehoben werden.
- d. Diskussion zu Schulen: Eine Herausforderung sei, nicht zu sehr Probleme in anderen Bereichen (fehlende Schulplätze) durch Mobilität lösen zu wollen. Der Hebel liege hier ggf. woanders.
- e. Diskutiert wurde auch die Priorisierung bei den Dimensionen der Barrierefreiheit: - ÖPNV sei nur ein Beispiel für Barrierefreiheit. Die Barrierefreiheit digitaler Angebote ist ggf. nicht so wichtig und beim physischen Angebot wichtiger. Digitale Produkte selbst seien ggf. z.B. für ältere Menschen schwieriger wahrzunehmen. Dieser Umstand könne sich bis 2035 anders entwickeln.
- f. Der Begriff „abgegrenzt“ im Kontext von Gehwegen wurde kontrovers diskutiert.
- g. Eine Diskussion zur Frage, ob physische Infrastruktur mehrsprachig oder einfach/informativ sein muss, bei zunehmender Bedeutung digitaler Medien, wurde geführt.
- h. Die Formulierung der Bezahlbarkeit in Bezug auf ÖPNV-Tickets klinge zu sehr danach, dass alle Menschen gleich viel bezahlen sollen. Bezahlbarkeit sei für jede*n etwas anders. Daher sollte spezifiziert werden: „Jede*r Kölner*in kann sich ein ÖPNV-Ticket leisten.“ Offene Frage: Sollen auch intermodale Angebote bezahlbar in diesem Sinne sein?
- i. Der Satz zur lenkenden Wirkung der Bepreisung von Mobilitätsformen sei zu verwirrend und solle daher gestrichen werden.
- j. Statt „autofrei“ sollte die Formulierung „ohne eigenes Auto“ gewählt werden, um die Verständlichkeit des Textes zu erhöhen.

Weiteres

- k. Barrierefreiheit bedeute auch, dass erkenntlich ist, wie weit Fußwege sind und, dass es auf dem Weg Ausruhmöglichkeiten und Toiletten gibt.
- l. Offene Frage: Besteht ein Zielkonflikt zwischen Attraktivität und Barrierefreiheit (z.B.: bei der Farbgebung)?

Übersicht besprochener Stärken und Schwächen:

Stärken: Wo(mit) trägt Köln heute schon zum Zielbild bei?

- Relativ barrierefreie Mobility-as-a-Service (MaaS)-App.

Schwächen: Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild zu erreichen?

- Erreichbarkeit auf der „letzten Meile“. Stichwort S-Bahn.
- Ampeln seien meist nur über den Fußweg erreichbar. Es fehlen Übergangssampeln für Radfahrende.
- Vollgestellte Gehwege werden nicht konsequent freigeräumt.
- Die Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur „spricht“ nicht. Sie müsse sich besser erklären, sich besser kommunizieren und insgesamt intuitiver sein. Es fehle häufig an Klarheit.
- Es gebe wenige Rolltreppen im ÖPNV.
- Absenkung von Radwegen, Vermeidung von Stolperfallen.
- „Shared space“ bringe Verkehrsteilnehmer*innen durcheinander. Eine Trennung der Verkehrsmodi könnte Barrierefreiheit besser gewährleisten.

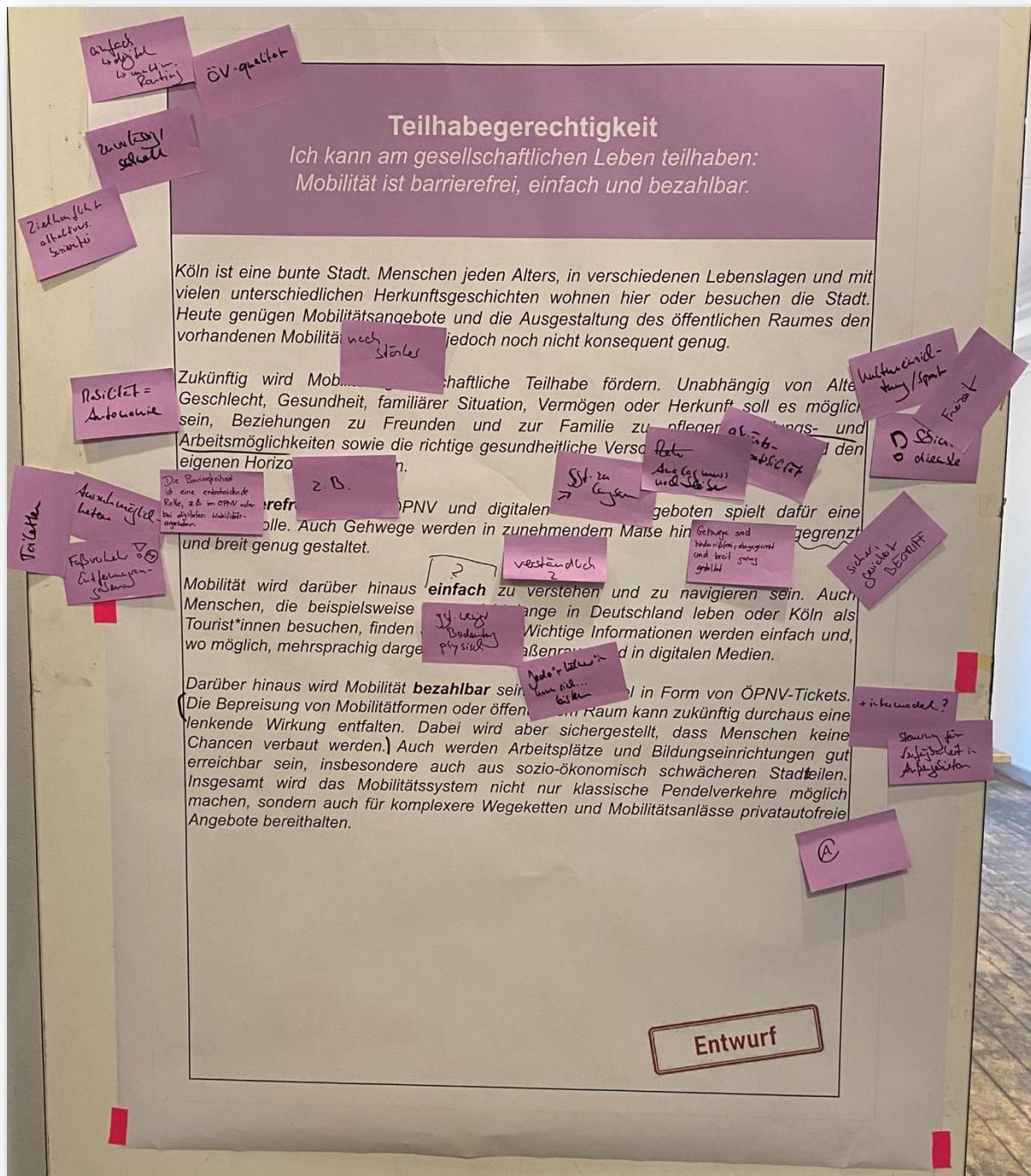


Abbildung 15: Stellwand "Teilhabegerechtigkeit"

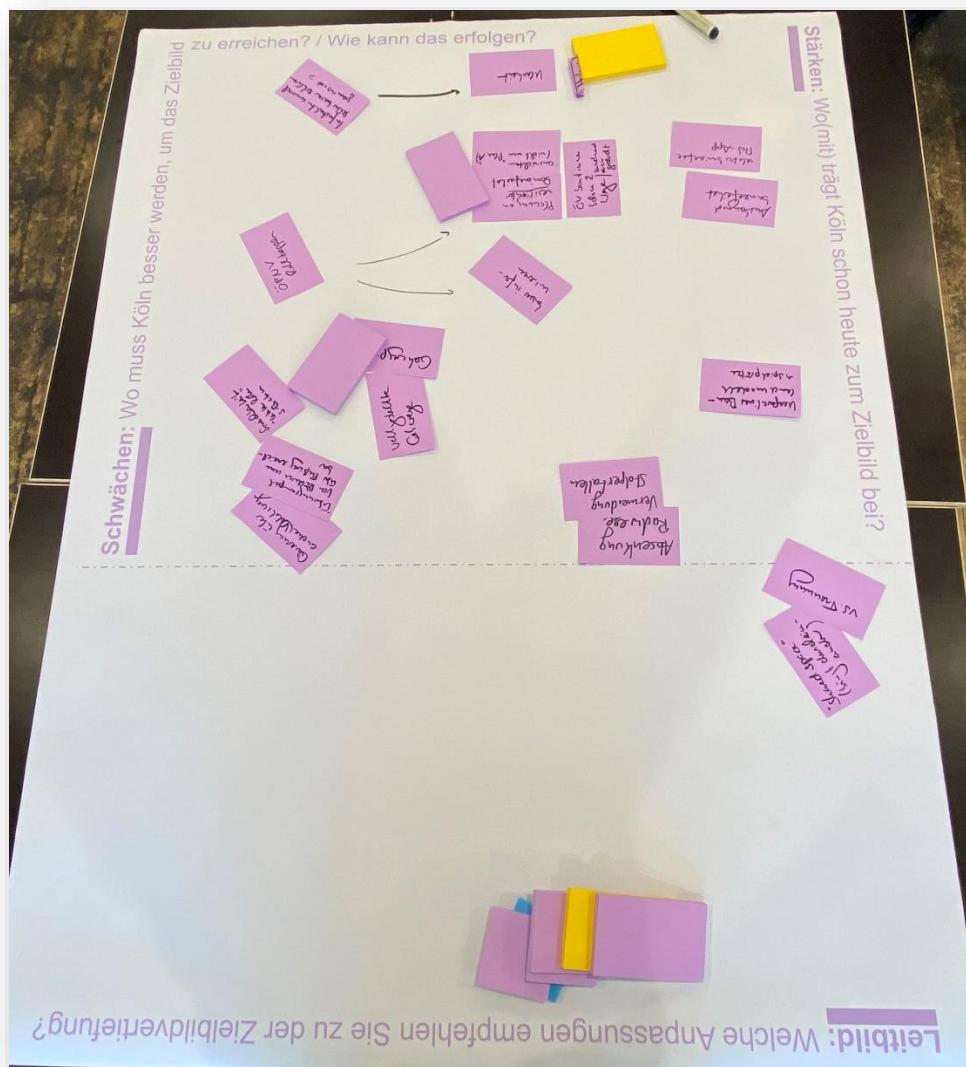


Abbildung 16: Tisch "Teilhabegerechtigkeit"

TOP 3: Abschlussrunde

Herr Egerer bedankte sich bei allen für die Zusammenarbeit und stellte heraus, dass die geführten Diskussionen sehr wichtig für den Prozess waren. Die heutige Veranstaltung stellte die erste Iteration wichtiger Beteiligungsformate dar, um das Leitbild auf eine solide Basis zu setzen. Ziel sei, dass perspektivisch alle dem Leitbild zustimmen können, auch wenn sich die Konsensfindung schwierig gestalten sollte. Konkrete Maßnahmen, die auf der Grundlage des fertigen Leitbilds in den Mobilitätsplan aufgenommen werden, werden im weiteren Prozess definiert.

Herr Siggelkow dankte allen für die Teilnahme, die Leidenschaft und die vielen Anregungen.

Organisatorisches:

Weitere Rückmeldungen aller Mitglieder des Mobilitätsbeirats, zur Ausgestaltung der Zielbildvertiefungen, wurden bis zum 11. April 2023 berücksichtigt.

Die dritte Mobilitätsbeiratssitzung wird in den Räumen der *Sesselkampagne*, Im Zollhafen 12, 50678 Köln stattfinden.

Mobilitätsratssitzungen können auch in Ihren Räumlichkeiten stattfinden. Sprechen Sie uns gerne an.

Protokoll: Rupprecht Consult, 11.05.2023

unterstützt durch DialogWerke, Mobility Institute Berlin und tippingpoints

Anlagen

Anlage 1 – Rahmenpräsentation der 2. Sitzung des Mobilitätsbeirats

Anlage 2 – Entwurf des Leitbilds (Stand 28.03.2023 – mittlerweile überarbeitet)

Anlage 3 – Bilder der Arbeitsatmosphäre

Anlage 4 – Liste der Teilnehmenden

Anlage 1 – Rahmenpräsentation der 2. Sitzung des Mobilitätsbeirats

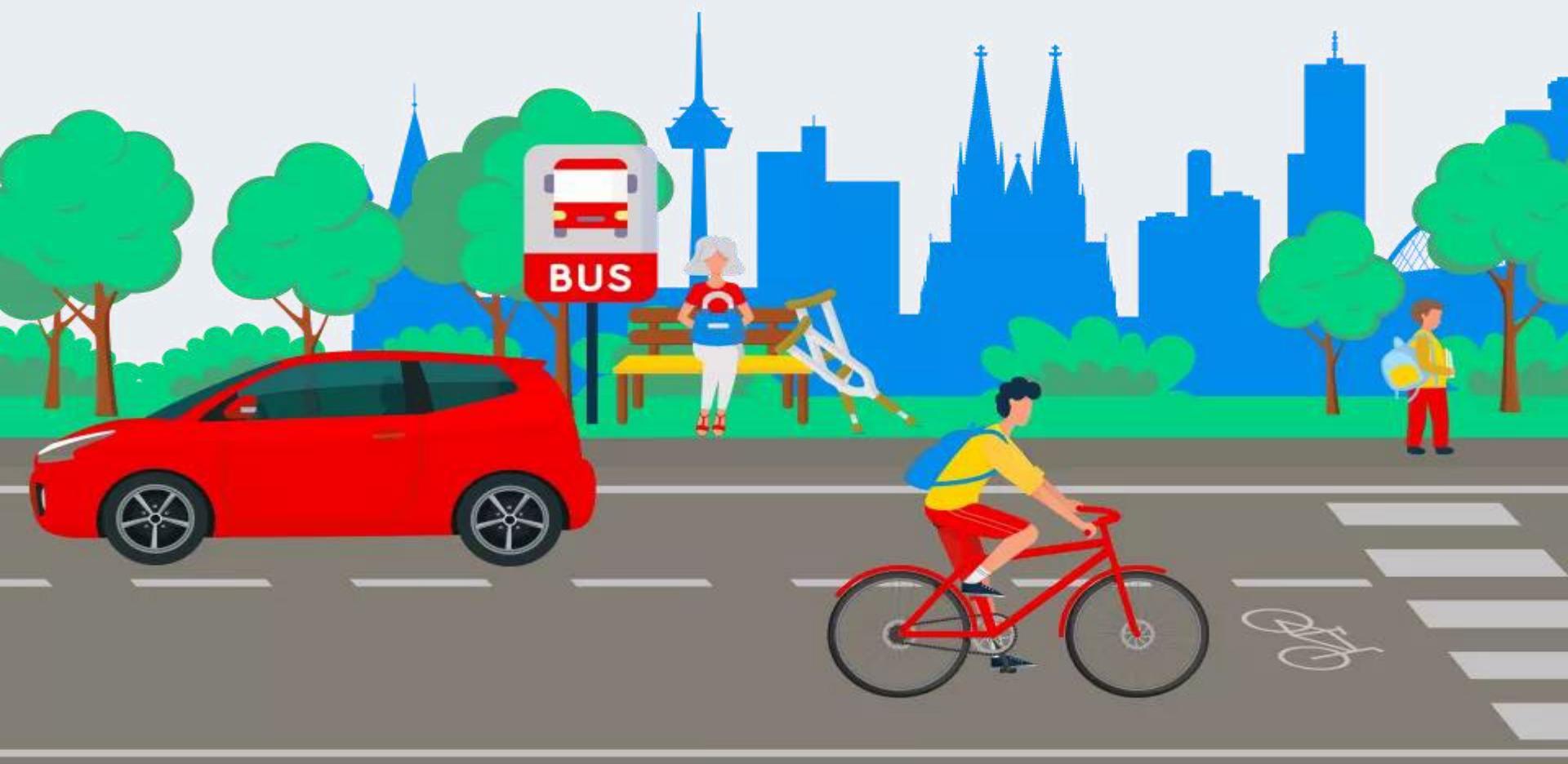


Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

2. Sitzung am 28.03.2023



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Köln

Begrüßung

Thorsten Siggelkow

Leiter Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung





Stadt Köln

Moderation

Christian Klasen

DialogWerke



Unser Programm für heute

01

100 Tage SUMP: wo stehen wir?

- Fachliche Erarbeitung: Jörn Richert, Mobility Institute Berlin
- Beteiligung: Christian Klasen, DialogWerke
- Sichtbarkeit: Michael Adler, tippingpoints
- Zusammenarbeit im Mobilitätsbeirat

02

Ein Leitbild für die Mobilität in Köln

- Gemeinsame Zielbildvertiefung
- Gemeinsame Stärken- und Schwächenbetrachtung

03

Get-together ab 18.00 Uhr



Stadt Köln

100 Tage SUMP: Fachliche Erarbeitung

Jörn Richert

Mobility Institute Berlin



Ein Leitbild für die Mobilität in Köln

Intensive Beteiligung zur Erarbeitung des Leitbildes

Verwaltung

Politik

Fachakteure

Bürger*innen

Breite Unterstützung des Leitbildes

Orientierungsrahmen für künftige Beschlussvorlagen

Wir erarbeiten drei Kerninhalte über die vier Arbeitspakete hinweg



Ein visionäres Leitbild, das

- auf bestehenden politischen Beschlüssen und Strategien aufbaut
- diese zu einem greifbaren, positiven Bild kondensiert und ergänzt
- eine klare inhaltliche Stoßrichtung und eine Ambition vorgibt

Eine analytische Standortbestimmung, die

- systematisch den Status Quo sowie die Lücke zum Leitbild definiert
- dafür sowohl auf Daten als auch auf Ergebnisse der Beteiligung zurückgreift
- Chancen für die Mobilitätswende in Köln herausarbeitet

Eine maßgeschneiderte Strategie, die

- verkehrspolitische Optionen abgewägt und präzisiert
- die robust gegenüber Unwägbarkeiten und Entwicklungen im Umfeld ist
- durch systematische Bewertung die Leitbildziele erreicht

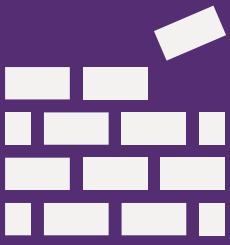
AP 1

AP 2

AP 3

AP 4

Beteiligung und Kommunikation

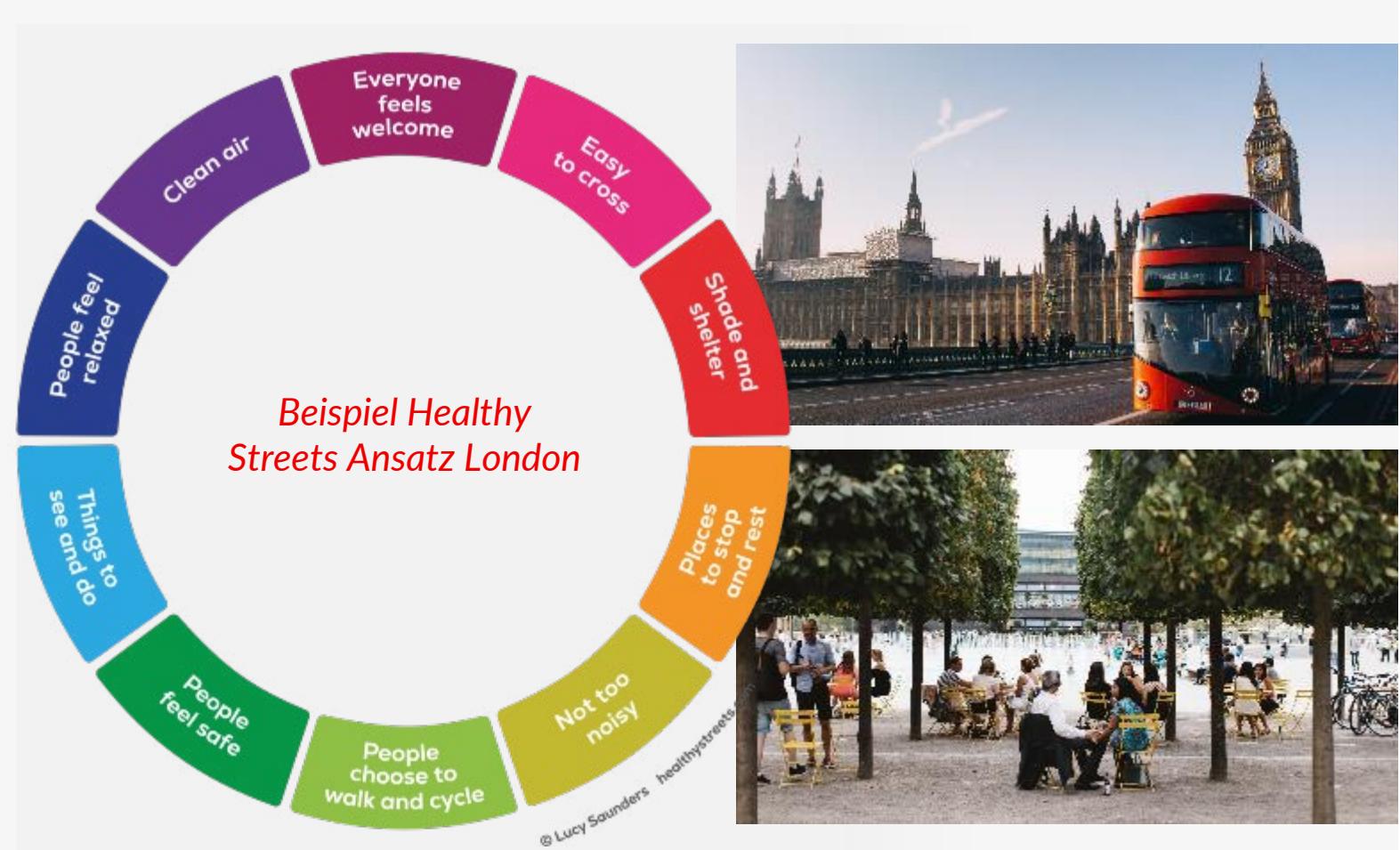


Was bei der Erstellung des Leitbildes wichtig ist

- Das Leitbild soll so formuliert werden, dass es **für Menschen erfahrbar** wird
- Das Leitbild braucht eine **klare Struktur** für den weiteren Prozess
- Das Leitbild soll einen **integrierten Rahmen für Konzepte** und deren Weiterentwicklung bilden

Leitbild: Stelle Menschen in den Mittelpunkt, denn für sie machen wir die Mobilitätswende

Die Mobilität braucht die Unterstützung der Menschen. Nur wenn auch die Kölner*innen sehen, warum die Mobilitätswende etwas Positives ist, kann diese gelingen. Daher ist es **entscheidend** ein Leitbild so zu formulieren, dass es sich direkt auf das alltägliche Leben der Menschen in Köln bezieht.

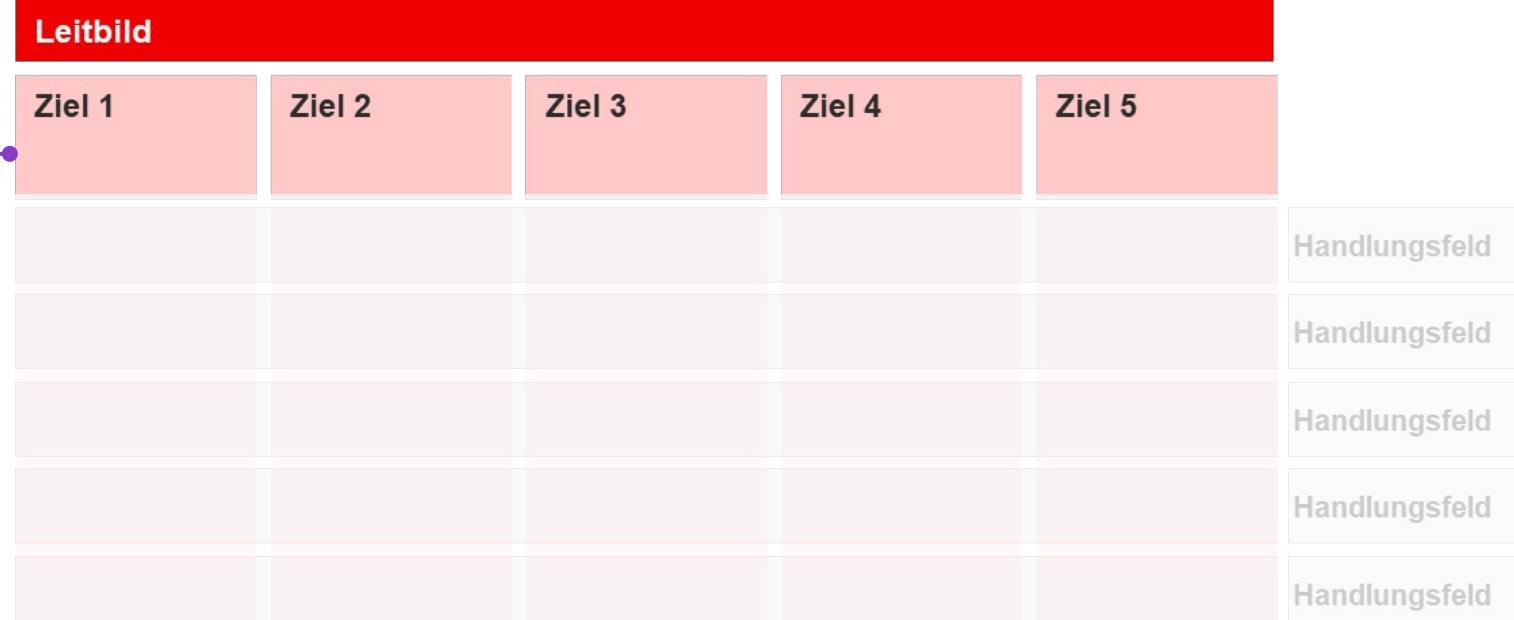


Wir erarbeiten ein Leitbild und Ziele und verknüpfen sie mit Handlungsfeldern

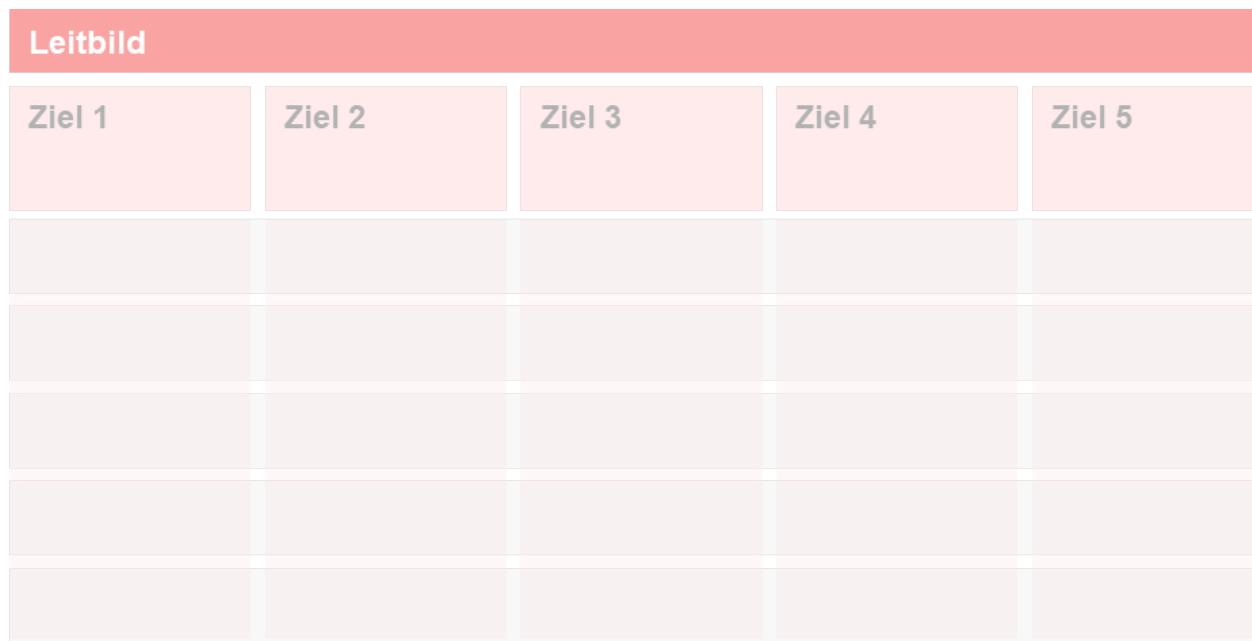


Vor allem fünf Konzepte sind relevant für die übergeordnete Struktur

Köln Klimaneutral 2035, Green City Masterplan und Agglomerationskonzept für einzelne Ziele



Die weiteren Konzepte beziehen sich auf die Handlungsfelder





Ein Leitbild aus Köln für Köln

- Hat einen klaren **Köln-Bezug**
- Ist für möglichst **viele Perspektiven** relevant
- Wird in **4 Schritten** erarbeitet: Beschreibungen sammeln, Schwerpunkte verdichten, Leitbild abstimmen, Leitbild finalisieren

Wie wir das Leitbild entwickeln (I/II)

1. Beschreibungen sammeln

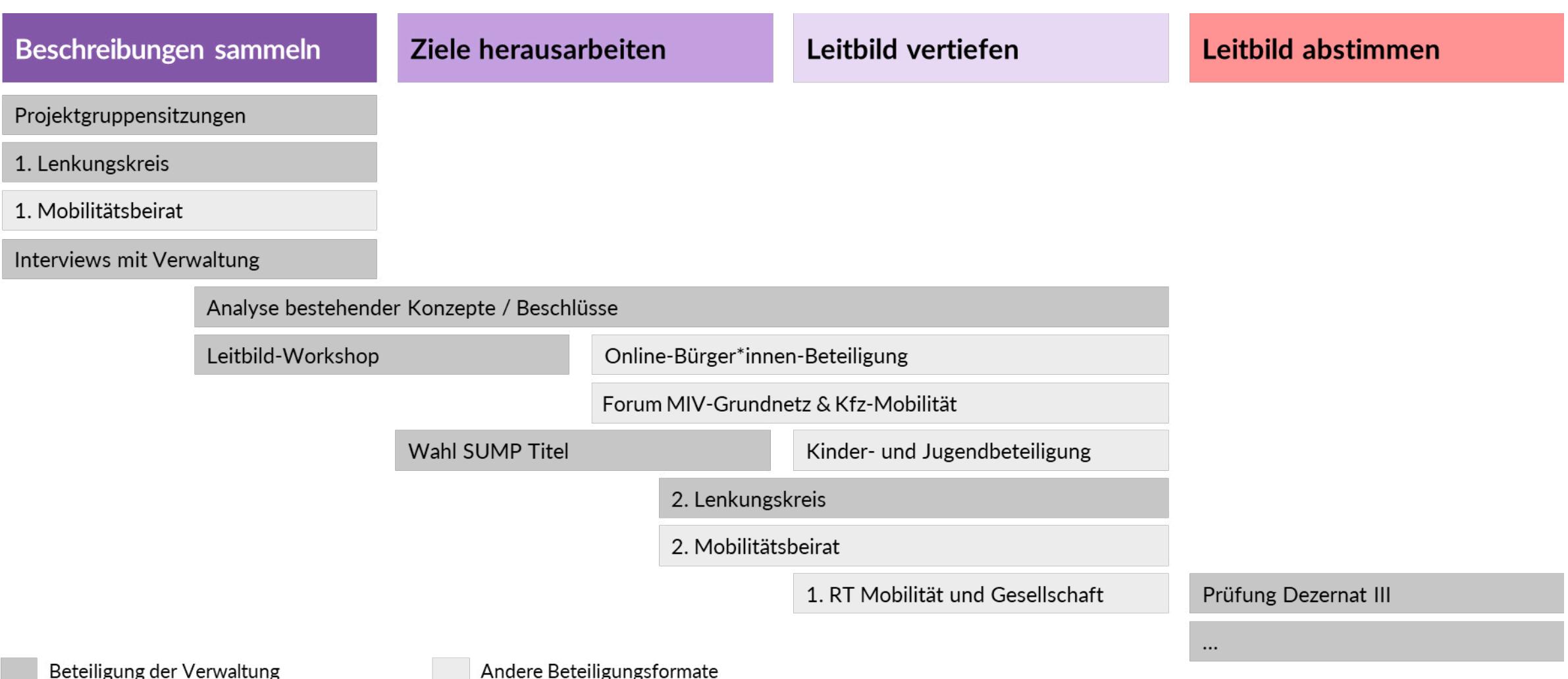
2. Ziele herausarbeiten

3. Leitbild vertiefen

4. Leitbild abstimmen



Wie wir das Leitbild entwickeln (II/II)



Unser Vorschlag für das Leitbild

Leitbild	Leitbild für den nachhaltigen Mobilitätsplan: „Besser durch Köln“					Work in Progress
Ziele	Nutzer*innen-Erlebnis	Teilhabe-gerechtigkeit	Erreichbarkeit in Stadt und Umland	Leben und Bewegen im Veedel	Klima- und Umwelt-freundlichkeit	
Zielbilder	Ich bin gerne unterwegs: Mobilität ist sicher , sauber und rücksichtsvoll .	Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben: Mobilität ist barrierefrei , einfach und bezahlbar .	Ich komme gut durch Stadt und Umland: Mobilität ist schnell , flexibel und gut vernetzt .	Ich bewege mich aktiv im Veedel: Mobilität ermöglicht eine hohe Aufenthaltsqualität , kurze Wege und bedarfsgerechte Erreichbarkeit .	Ich bewege mich nachhaltig: Mobilität wird klimaneutral und trägt zu einem gesünderen Leben in der Stadt bei.	
Handlungs-felder	Fahrrad					
	Fuß					
	ÖPNV					
	Inter- & multi-modalität					
	MIV					
	Wirtschafts- & Lieferverkehr					
	Raumplanung					

Vorabbefragung des Mobilitätsbeirates

**Personengruppen
mitdenken:**
Gewerbe,
Tourist*innen

**Themen
mitdenken:**
Lärm,
Klimaanpassung,
Städtebau

**Verknüpfungen
mitdenken:**
MIV-Grundnetz,
nachhaltigem
Logistikkonzept

**Weiter
vertiefen:**
Zeitfenster Maßnahmen;
Verknüpfung Maßnahmen,
Handlungsfelder,
Ziele

Neben dem Leitbild diskutieren wir heute ebenfalls fünf Leitbildvertiefungen

Leitbild für den nachhaltigen Mobilitätsplan: „Besser durch Köln“					
	Ziele	Zielbilder	Handlungsfelder		Work in Progress
Leitbild	Klima- und Umwelt-freundlichkeit Leben und Bewegen im Veedel Erreichbarkeit in Stadt und Umland Nutzer*innen-Erlebnis Teilhabe-gerechtigkeit	Dadurch, wie ich unterwegs bin, trage ich aktiv zu Klimaneutralität und sauberer Luft. Ich bewege mich aktiv durchs Veedel und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel. Mobilität ist da, wie und wann ich sie brauche. Ich kann mich nahtlos, schnell und flexibel durch Stadt und Umland bewegen. Ich bin gerne unterwegs. Mobilität ist sicher, sauber, und die Menschen nehmen Rücksicht aufeinander. Ich kann unabhängig von meiner persönlichen Situation mobil sein. Mobilität ist barrierefrei, einfach und bezahlbar.	Fahrrad Fuß ÖPNV Inter- & multi-modalität MIV Wirtschafts- & Lieferverkehr Raumplanung		



Klima- und Umweltfreundlichkeit
Durch meine Mobilität trage ich aktiv zu Klimaneutralität und sauberer Luft bei

Leben und Bewegen im Veedel
Ich bewege mich aktiv durchs Veedel und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt zu fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel.

Das Leben im Veedel gehört zu Köln wie Dom und Rhein. So unterschiedlich die Veedel auch sind, sie stellen den Lebensmittelpunkt ihrer Bewohner*innen dar und die sollen sich wohl fühlen, wenn sie vor der Haustür treten. Gegenwärtig wird es vor der Haustür jedoch häufig eng. Gehwegparken und vermeidbare Durchgangsverkehre gehören zum Alltag. Nicht immer gibt es Orte, die wirklich zum Verweilen einladen.

Unser Umgang mit Mobilität spielt eine wichtige Rolle dabei, Veedel in Zukunft noch lebendiger und lebenswerter zu gestalten. Das Ziel: Mehr grün, mehr Raum für spielende Kinder und Begegnungen zwischen Menschen, mehr Möglichkeiten für aktive Fortbewegung und eine gute Nahversorgung. Wenn es uns gelingt, die Aufenthaltsqualität in unseren Veedeln zu steigern, so trägt dies zur Vermeidung unnötiger Fahrten durch die Stadt und zu einer Verlagerung von Mobilität hin zu Fahrrad- und Fußverkehr bei. Darüber hinaus steigert eine grünere Gestaltung unserer Veedel nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern trägt zur Anpassung an den schon voranschreitenden Klimawandel bei. Entstiegelle Flächen helfen der Stadt zum Beispiel, mit Starkregenereignissen umzugehen. Zusätzliches Stadtgrün spendet darüber hinaus Schatten und wirkt durch Verdunstung lokal auch dem städtischen Wärmeinseffekt entgegen.

Wichtig aber ist: Dies kann nur gelingen, wenn gleichzeitig gute Alternativangebote geschaffen werden. Für Menschen, die keinen Parkplatz mehr vor der Haustür haben, könnte sich dies zum Beispiel auf alternative Parkmöglichkeiten beziehen, aber auch auf alternative Mobilitätsangebote, die so gut sind, dass sie immer mehr Menschen davon überzeugen, das eigene Auto abzuschaffen (vgl. auch die folgenden Abschnitte). Gleichzeitig müssen wir die Bedürfnisse aller Menschen und auch jene von Gewerbetreibenden und Akteuren wie der Feuerwehr und Pflegediensten im Blick behalten: Auch weiterhin muss gewährleistet sein, dass zum Beispiel mobilitätsengeschränkte Menschen Zugang zu angemessenen Mobilitätsoptionen haben. Generell muss die bedarfsgerechte Erreichbarkeit sichergestellt werden: Dazu gehören Warenlieferungen für den Einzelhandel, Parkmöglichkeiten für Handwerker und Dienstleister sowie das Halten in Wohngebieten, vor Arztpraxen oder anderen wichtigen Einrichtungen. Und auch Besucher*innen sollen sich weiterhin in den Veedeln wohlfühlen (vgl. v.a. den folgenden Abschnitt).

Entwurf

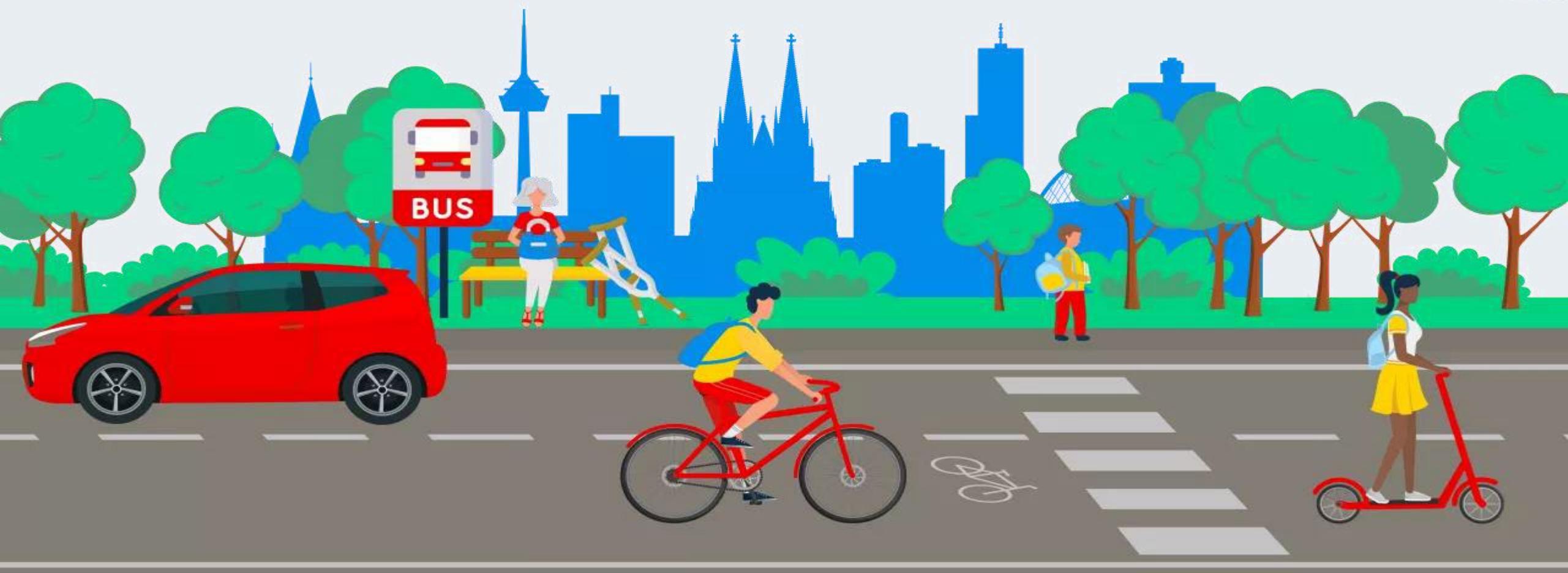


Stadt Köln

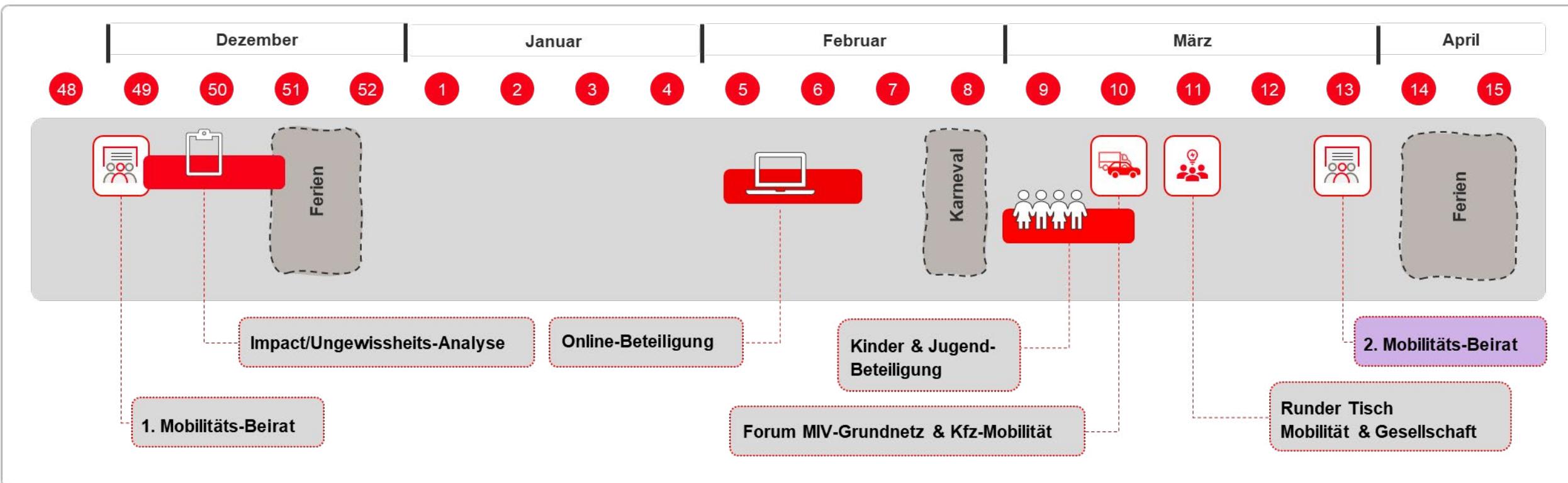
100 Tage SUMP: Beteiligung

Christian Klasen

DialogWerke



Die Beteiligungsformate seit der 1. Sitzung des Mobilitätsbeirats





Online- Beteiligung

- 1.-14. Februar 2023
- Modul A) Leitbild (9.238 Teilnehmende)
- Modul B) MIV-Grundnetz (2.257 Teilnehmende)

ACHTUNG
nicht repräsentativ

Relevante Schwerpunkte für das Kölner Leitbild

Arbeitsstand des Leitbildes (Ende Februar 2023)

Schwerpunkt	Klima- und Umwelt-freundlichkeit	Leben und Bewegen im Veedel	Erreichbarkeit in Stadt und Umland	Nutzer*innen-Erlebnis	Teilhabe-gerechtigkeit
Kurzbeschreibung des Schwerpunkts	Durch meine Mobilität trage ich aktiv zu Klimaneutralität und sauberer Luft bei.	Ich bewege mich aktiv durchs Veedel und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt zu fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel.	Mobilität ist da, wie und wann ich sie brauche. Ich kann mich nahtlos, schnell und flexibel durch Stadt und Umland bewegen.	Ich bin gerne unterwegs. Mobilität ist sicher, sauber und gemeinschaftlich .	Ich kann mobil sein, unabhängig von meiner persönlichen Situation. Mobilität ist barrierefrei, einfach und bezahlbar .



Wichtig

Resilienz

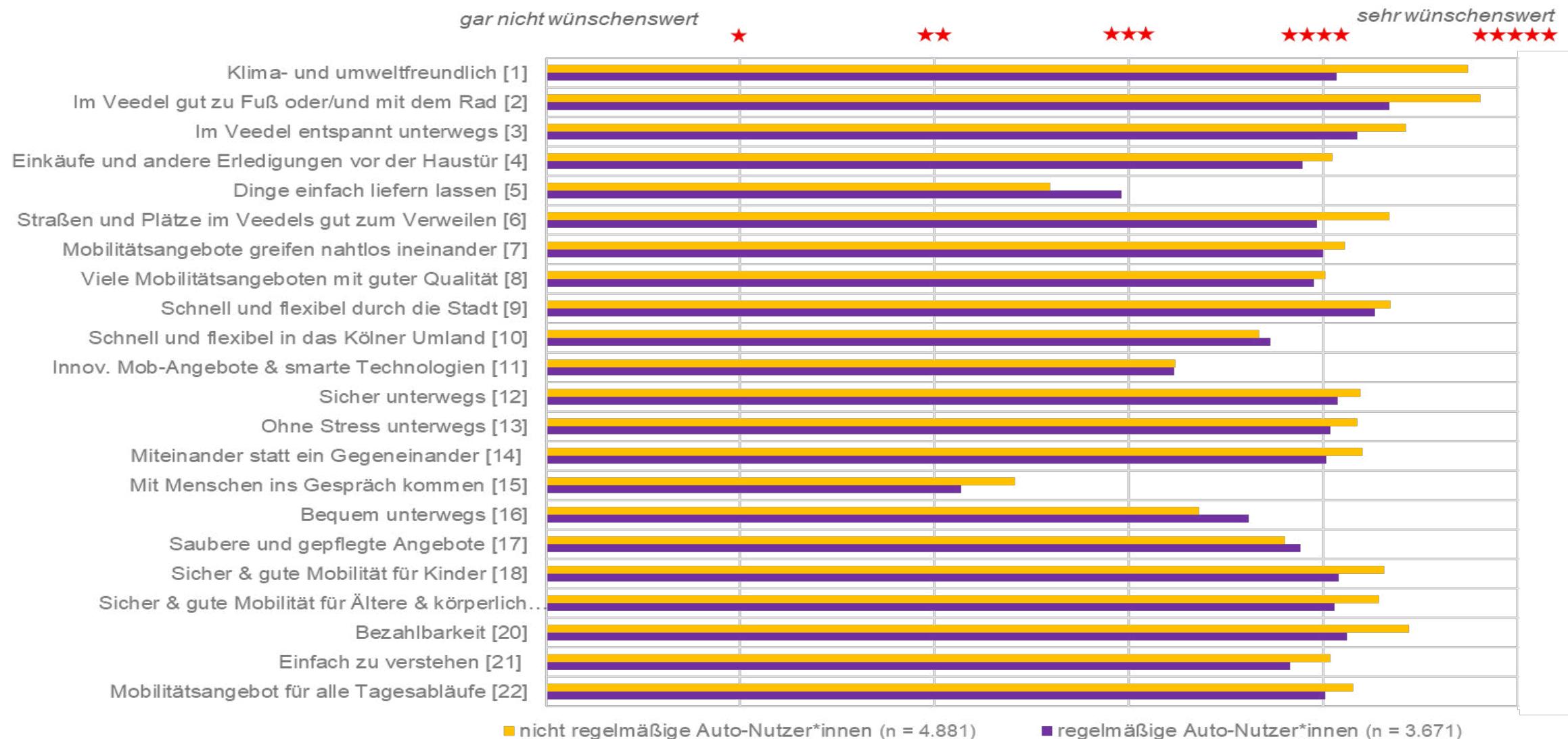
Mobilitätsverhalten

Digitalisierung & Vernetzung

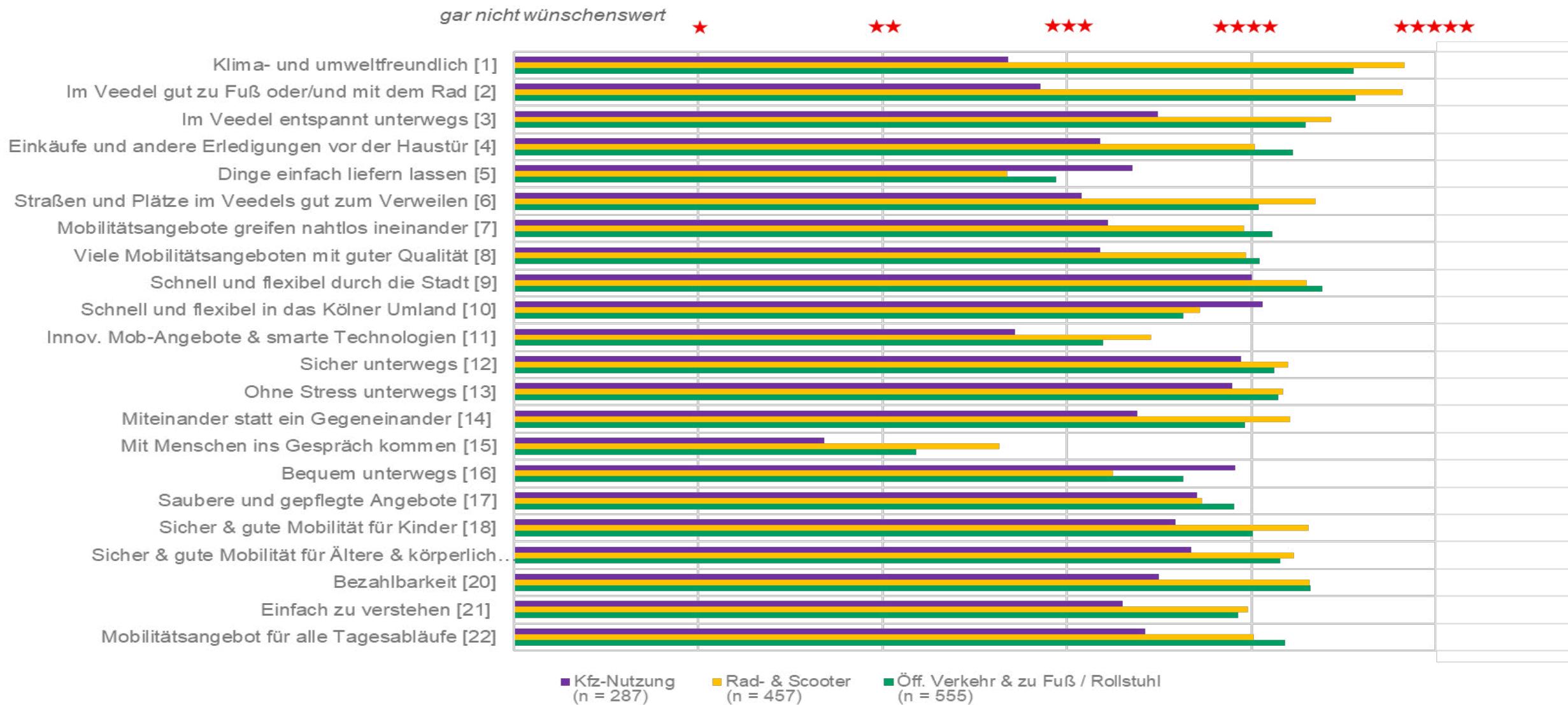
Für meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 wünsche ich mir...

	Alle
2. Ich kann mich in meinem Veedel gut zu Fuß oder/und mit dem Rad bewegen.	4,61
1. Meine Mobilität ist klima- und umweltfreundlich.	4,46
3. Ich kann mich entspannt in meinem Veedel bewegen.	4,32
9. Ich kann mich schnell und flexibel durch die Stadt bewegen.	4,32
20. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln bezahlbar.	4,31
18. Kinder können sich sicher und gut in den Straßen bewegen.	4,22
19. Ältere & körperlich eingeschränkte Menschen können sich sicher & gut in der Stadt bewegen.	4,19
6. Die Straßen und Plätze meines Veedels laden zum Verweilen ein.	4,18
12. Ich fühle mich sicher, wenn ich mobil bin.	4,14
13. Ich kann ohne Stress unterwegs sein.	4,12
14. Auf den Kölner Straßen herrscht ein Miteinander statt ein Gegeneinander.	4,12
22. In Köln habe ich für jegliche Tagesabläufe ein gutes Mobilitätsangebot.	4,09
7. In Köln greifen die verschiedenen Mobilitätsangebote nahtlos ineinander.	4,07
8. In Köln habe ich eine hohe Auswahl an Mobilitätsangeboten mit guter Qualität.	3,99
4. Ich kann Einkäufe und andere Erledigungen direkt vor der Haustür durchführen.	3,98
21. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln einfach zu verstehen.	3,95
17. Mobilitätsangebote sind sauber und gepflegt.	3,84
10. Ich kann mich schnell und flexibel in das Kölner Umland bewegen.	3,7
16. Mobilität ist bequem.	3,47
11. Mobilitätsangebote in Köln sind innovativ und beruhen auf smarten Technologien.	3,24
5. Ich kann mir Dinge einfach liefern lassen.	2,75
15. Ich komme mit Menschen ins Gespräch, wenn ich mobil bin.	2,30

Für meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 wünsche ich mir...



Für meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 wünsche ich mir...





Kinder- & Jugend- Beteiligung

- 23. Februar – 17. März 2023
- 30 Schulen & Jugendeinrichtungen aus allen 9 Bezirken
- 474 Jugendliche & 337 Kinder

ACHTUNG
nicht repräsentativ

Zwei Konzepte mit je drei Modulen



Modul 1) Die Mobilität heute

- Wie sind wir in Köln unterwegs und warum ist das so?
- Was gefällt mir daran und was nicht?
- Wie empfinde ich die Mobilitätoptionen?

Modul 2) Die zukünftige Mobilität

- Kinder: Wie sehen Straßen und Plätze heute aus und wie sollten sie zukünftig aussehen?
- Jugendliche: Wo ist Köln nicht barrierefrei? Wo bestehen Gefahrensituation? Und wo ist die Mobilität ungerecht?

Modul 3) Bausteine der Mobilitätswende

- Welche Maßnahmen sind besonders wichtig?
Welche Maßnahmen fehlen uns noch?
- Wie werden die Kosten und die Umsetzungsgeschwindigkeit eingeschätzt?





Straßen und Plätze der Zukunft

Fröhlich

Hängematte mit
Kissen und Decke

Sandkasten

Kinder- und Jugendbeteiligung

Modul 1

Mein Mobilitätstagebuch

Nimm uns mit durch die Stadt! Wie bewegst du dich durch die Stadt? Bist du mit der Bahn, dem Bus, deinem Rad, deinem Roller, deinen Inlineskates oder zu Fuß unterwegs?

Warum möchtest wir das wissen?
In einer kinderfreundlichen Stadt können Kinder ihren Weg möglichst selbstständig, das heißt ohne oder mit wenig Hilfe von Erwachsenen, zurücklegen. Wir möchten daher wissen, wie du dich in Köln bewegst und was dir dabei auffällt.

1. Meine Wege durch Köln

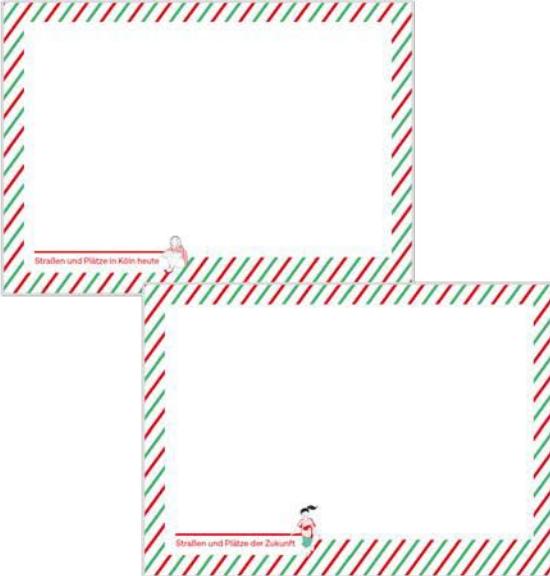
Wie sehen deine Wege an einem typischen Schultag und in deiner Freizeit aus? Kreuze alle ab, wenn mehrere Sachen auf dich zutreffen.

Ein typischer Schultag

Wie bist du unterwegs? zu Fuß Fahrrad Bus Bahn Roller Inlineskate
Wie weit ist dein Weg? nah mittlerer Weg weiter
Wie lange bist du dafür unterwegs? _____ Minuten

In der Freizeit

Wie bist du unterwegs? zu Fuß Fahrrad Bus Bahn Roller Inlineskate
Wie weit ist dein Weg? nah mittlerer Weg weiter
Wie lange bist du dafür unterwegs? _____ Minuten



Modul 1

Unterwegs in Köln

Nimm uns mit auf deine Reise durch Köln. Wir möchten erfahren, wie ihr Jugendliche in Köln unterwegs seid, warum dies so ist und wie ihr die unterschiedlichen Angebote und Möglichkeiten bewertet.

A) Wie bist du normalerweise in der Stadt unterwegs?

Bitte schreibe eine 1 zu der Form, die du am häufigsten nutzt, gefolgt von einer 2 und so weiter.

zu Fuß Fahrrad Bus Bahn Roller
 Auto (am Mittwoch) Sonstiges

B) Warum bist du so unterwegs?

Bitte kreuze alle Aussagen an, die auf dich zutreffen.

Es ist bequem Es ist schnell Es ist sicher Ich bin selbstständig
 Es ist die einzige Möglichkeit Sonstiges

C) Wärst du gerne anders unterwegs?

Bitte kreuze an, wie du gerne mehr unterwegs wärst.

zu Fuß Fahrrad Bus Bahn Roller
 Auto (am Mittwoch) Sonstiges

Bitte erkläre uns kurz, was dich bislang davon abhält:

Modul 3

Bausteine für ein mobiles Köln

A) Wir haben in verschiedenen Befragungsverfahren der Stadt Köln bereits Ideen und Wünsche von Kindern und Jugendlichen gesammelt. Diese Ideen haben wir nun in einem Katalog von 20 wichtigen Mobilitätsmaßnahmen zusammengefasst.

Für die Planung der zukünftigen Mobilität möchten wir erfahren, welche Maßnahmen von dir als besonders wichtig betrachtet werden. Bitte kreuze an, die 20 Maßnahmen durch und kreuze die für dich wichtigsten 5 Maßnahmen an.

Günstige Parkanlagen für Bus und Bahn	Autobahnen für Fuß und Rad	Meine Bahnlinien besser machen	Meine Straßenbahnen, Autos und Elektrofahrzeuge	Qualitätsverbesserungen für Rad und Fuß
Sicherer Rad- und Fußverkehr	Längere Fußwege	Schöne Fahrradrouten und -infrastruktur	Mein Fahrradweg	Meine Velostadt wird für Radfahrer optimiert
Verstärkte Fußverkehrsanlagen für Radfahrer	Statische Fahrräder	Meine Bahnlinien besser machen	Mein Fahrradweg	Meine Fahrradstraßen werden modernisiert
Längere Fußwege für Fußgänger	Nahe Bushaltestellen	Meine Bahnlinien besser machen	Mein Fahrradweg	Meine Fahrradstraßen werden modernisiert
Nahe Bushaltestellen	Nahe Parkplätze	Meine Bahnlinien besser machen	Mein Fahrradweg	Meine Fahrradstraßen werden modernisiert
Nahe Bushaltestellen	Nahe Parkplätze	Meine Bahnlinien besser machen	Mein Fahrradweg	Meine Fahrradstraßen werden modernisiert

Modul 3

E) Besitzt du ein Fahrrad?

Ja, und ich nutze es (fast) täglich. Ja, aber ich nutze es nur in der Freizeit.
 Ja, aber ich nutze es nur für den Weg zur Schule. Ja, aber ich nutze es kaum. Nein.
Wenn Du kein Fahrrad hast/besitzt, verrate uns den Grund: _____

F) Die nächste Bus- oder Bahn-Haltestelle ist zu Fuß _____ Minuten von meinem Zuhause entfernt.



Wichtig
Starker Wunsch nach Autonomie

Sicherheit und Wohlbefinden

Denken von schwach nach stark



Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft

- 13. März 2023
- 20 gesellschaftliche Institutionen & 20 Bürger*innen
- Thema: Sozialverträgliche Mobilitätswende

ACHTUNG
nicht repräsentativ

Runder Tisch Mobilität & Gesellschaft

Arbeitsstand des Leitbildes (Mitte März 2023)

Besser durch Köln				
Klima und Umwelt	Leben und Bewegen im Veedel	Erreichbarkeit in Stadt und Umland	Nutzer*innen-Erlebnis	Teilhabe-Gerechtigkeit
Dadurch, wie ich unterwegs bin, trage ich aktiv zu Klimaneutralität und sauberer Luft bei.	Ich bewege mich aktiv durchs Veedel und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt zu fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel.	Mobilität ist da, wie und wann ich sie brauche. Ich kann mich nahtlos, schnell und flexibel durch Stadt und Umland bewegen.	Ich bin gerne unterwegs. Mobilität ist sicher, sauber und gemeinschaftlich.	Ich kann mobil sein, unabhängig von meiner persönlichen Situation. Mobilität ist barrierefrei, einfach und bezahlbar.

Leben und Bewegen im Veedel
*Ich bewege mich aktiv durchs Veedel und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt zu fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel.*

	Teilhabe & Barrierefreiheit	Gesundheit & Lebensqualität	Attraktivität & Bezahlbarkeit	Weitere Bereiche
Was macht Köln heute schon gut und könnte erweitert werden?				
Wo muss Köln besser werden?				
Was gibt es für weitere Ideen oder gute Beispiele außerhalb Kölns?				
In einem Satz: Was braucht es für eine Mobilität für alle Kölner*innen?				
Welche Anmerkungen bestehen zur Formulierung des Ziels?				

Runder Tisch Mobilität & Gesellschaft



Generationen-
Gerechtigkeit

Bedeutung von
Wegeketten

Rücksichtnahme statt
Gemeinschaftlichkeit



Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität

Online-Beteiligung

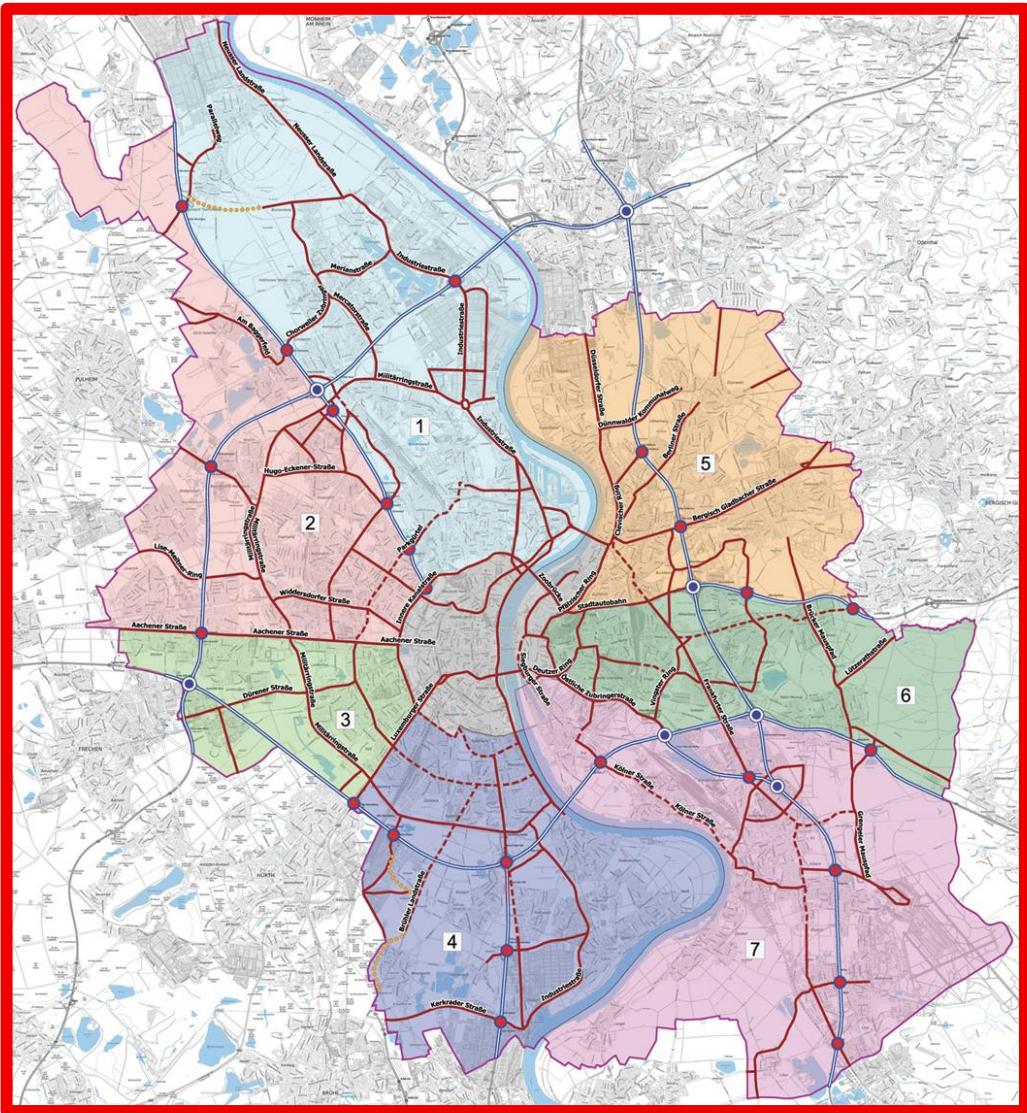
- 1. - 14. Februar 2023
- Online-Beteiligung
- Fokus: Verständnis des Konzepts

Forumssitzung

- 9. März 2023
- 20 Institutionen & Politik
- Fokus: Methodik zum MIV-Grundnetz

ACHTUNG
nicht repräsentativ

MIV-Grundnetz



Ausgangslage

Ratsbeschluss zur Umgestaltung des stark vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenraums zu Gunsten des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) sowie der Aufenthaltsqualität in den Quartieren.

Kurzbeschreibung

- Im Grundnetz wird der Kfz-Verkehr priorisiert geführt, während der Straßenraum abseits dieses Netzes gezielt anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden soll.
- Das Grundnetz gewährleistet die Versorgung und Erreichbarkeit der Stadt, während gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in den Veedeln durch die Umverteilung der Fläche zugunsten des öffentlichen Raums steigt.
- Wo möglich, soll auch auf den Straßenzügen des Grundnetzes sukzessive mehr Raum umgestaltet werden.

MIV-Grundnetz



Online-Beteiligung

1. Welche **positiven Effekte** erwarten Sie von dem Kfz-Grundnetz?
2. Welche **Schwierigkeiten** verbinden Sie mit dem Kfz-Grundnetz?
3. Welche **Aspekte** sind Ihnen bei der Definition des Kfz-Grundnetzes wichtig?
4. Welche **ortsspezifischen Anmerkungen** haben Sie zum Kfz-Grundnetz?
5. Wie sollte die weitere **Kommunikation und Beteiligung** zum Kfz-Grundnetz erfolgen?



Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität

1. **Erwartungen** an das MIV-Grundnetz
2. Diskussion der **Kriterien** zur Definition des MIV-Grundnetzes
3. Diskussion der **methodischen Vorgehensweise** zur Betrachtung der Straßen(züge)

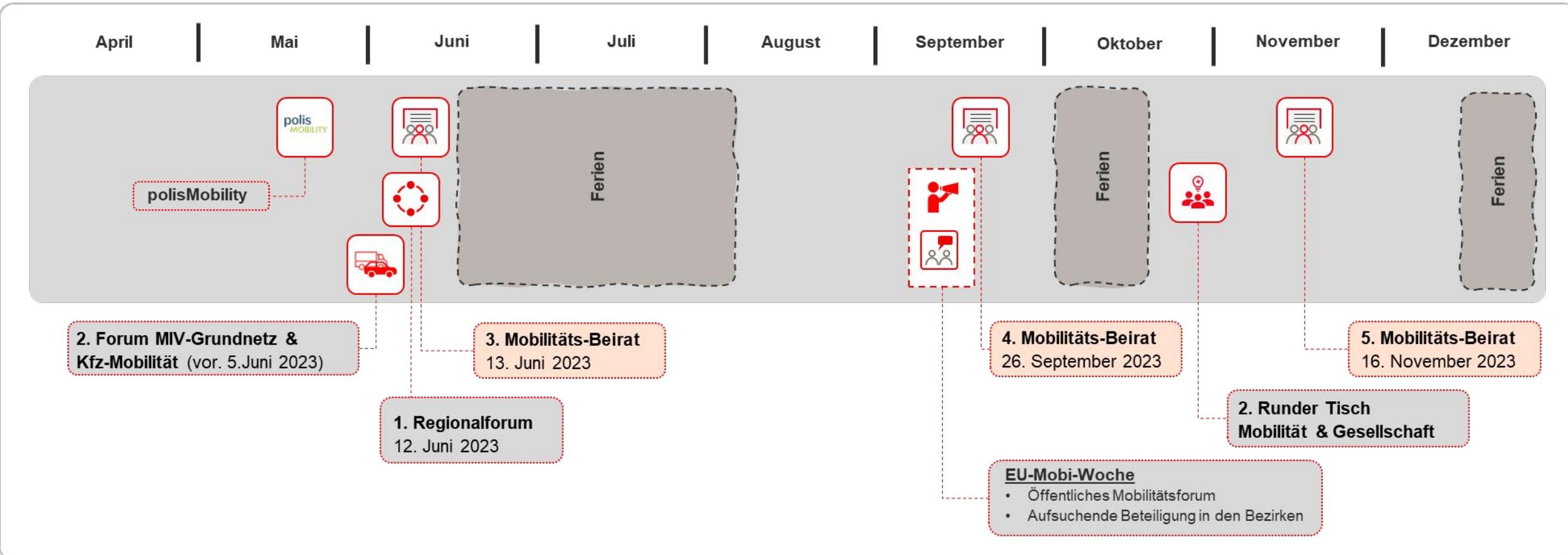


Erreichbarkeit/
Leistungsfähigkeit

Nachvollziehbarkeit/
Akzeptanz

Planung/
Geschwindigkeit

Die weiteren geplanten Beteiligungsformate 2023





Stadt Köln

100 Tage SUMP: Sichtbarkeit

Michael Adler

tippingpoints

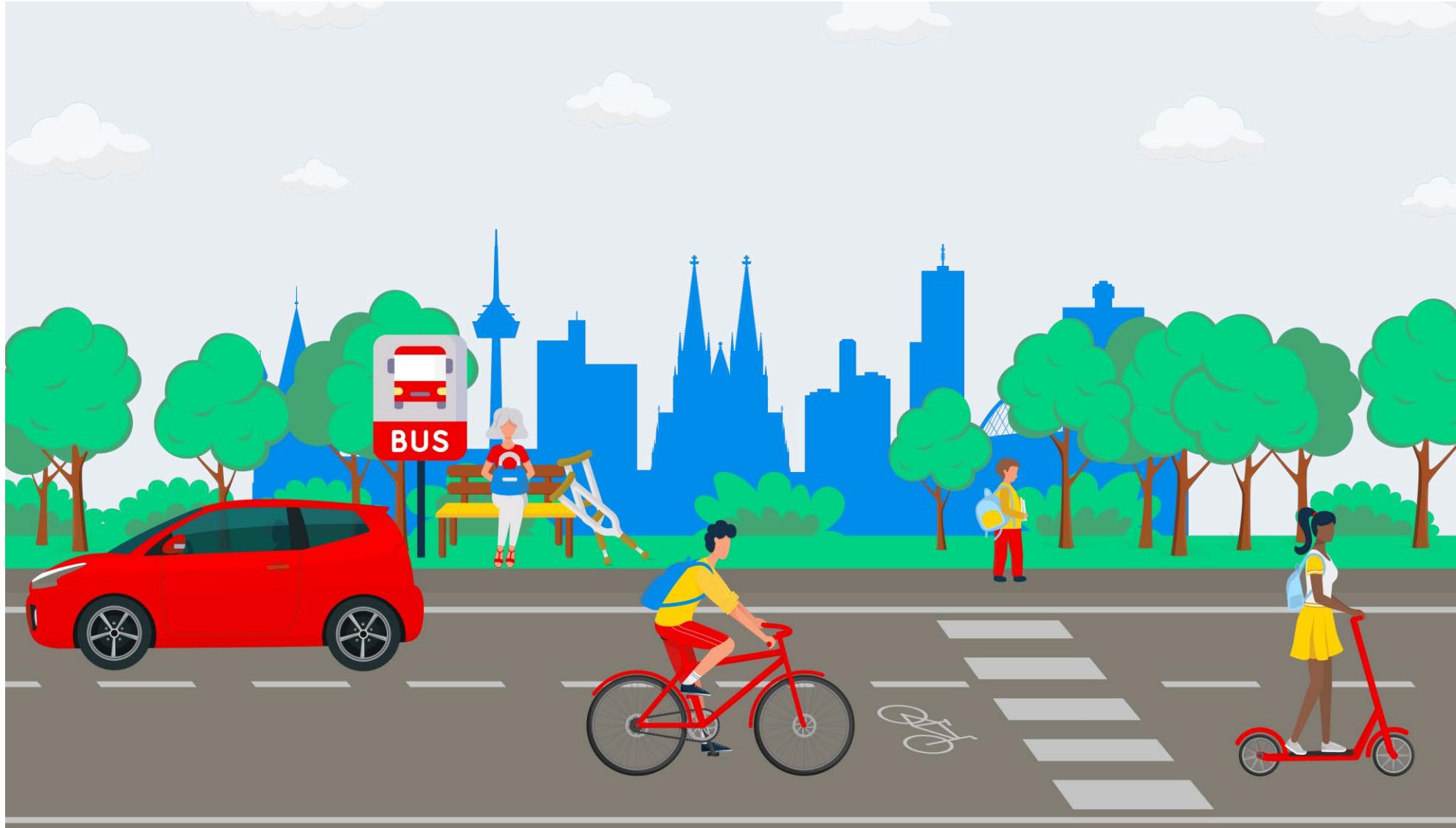


Namensfindung

Besser durch Köln.
Der nachhaltige Mobilitätsplan



Titelbild



Material für Kinder und Jugendbeteiligung

Modell 1

Mein Mobilitätstagebuch



Nimm uns mit durch dein Köln: Wie bewegst du dich durch die Stadt? Bist du mit der Bahn, dem Bus, deinem Rad, deinem Roller, deinen Inline-skates oder zu Fuß unterwegs?

Warum möchten wir das wissen?

In einer kinderfreundlichen Stadt können Kinder ihre Wege möglichst selbstständig, das heißt ohne oder mit wenig Hilfe von Erwachsenen, zurücklegen. Wir möchten daher wissen, wie du dich in Köln bewegst und was dir dabei auffällt.



1. Meine Wege durch Köln

Wie sehen deine Wege an einem typischen Schultag und in deiner Freizeit aus? Kreuze alles an, wenn mehrere Sachen auf dich zutreffen.

Ein typischer Schultag

Wie bist du unterwegs? Fuß Fahrrad Bus Auto Bahn _____

Wie weit ist dein Weg? Kurzweg Sommerweg Weitweg

Wie lange bist du dafür unterwegs? _____ Minuten

In der Freizeit

Wie bist du unterwegs? Fuß Fahrrad Bus Auto Bahn _____

Wie weit ist dein Weg? Kurzweg Sommerweg Weitweg

Wie lange bist du dafür unterwegs? _____ Minuten

Modul 3

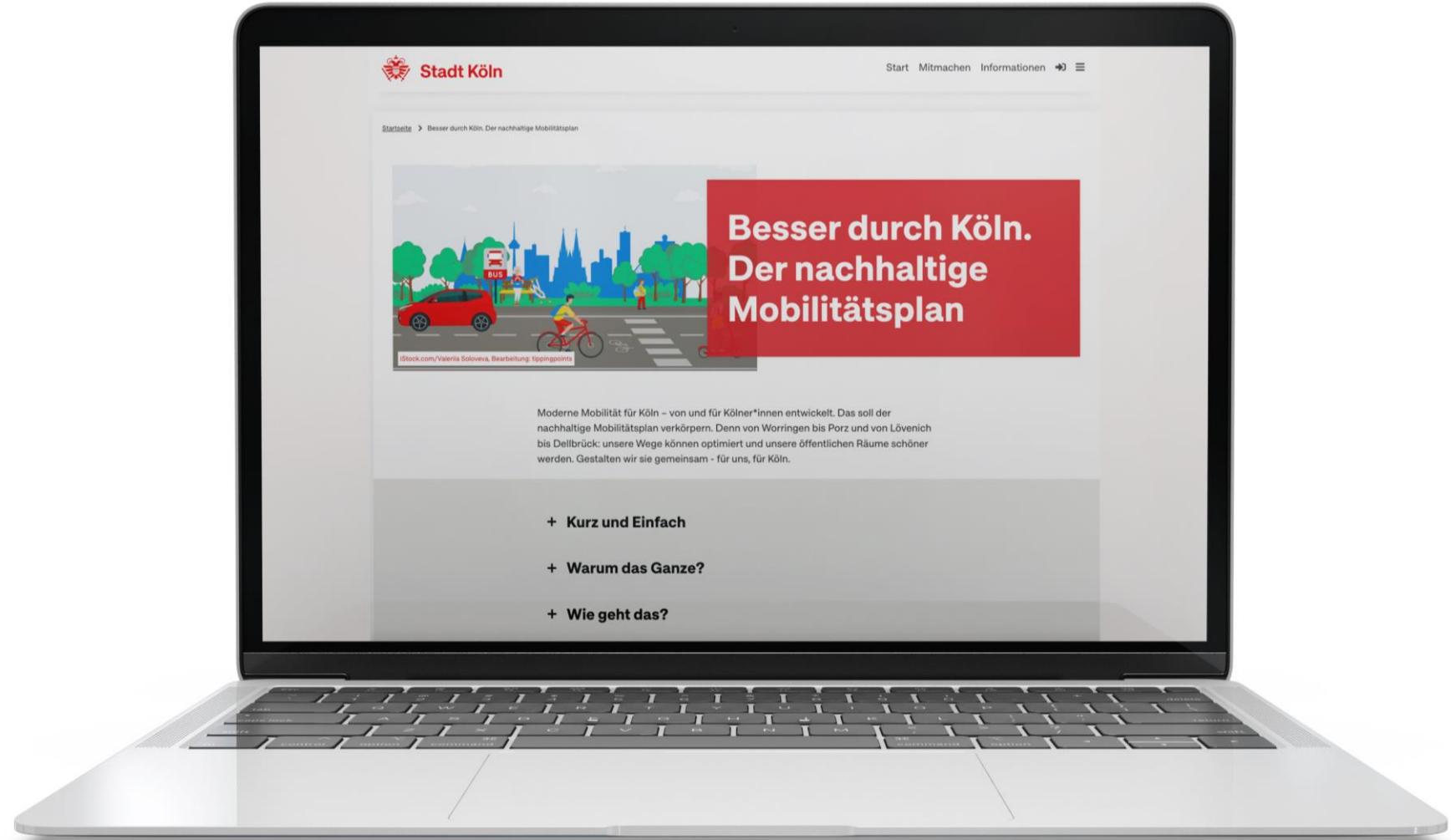
Welche Ideen hast du noch für eine bessere Mobilität in Köln?

Male und/oder beschreibe sie in den folgenden Feldern.





Onlinebeteiligung



Gefällt 1.054 Mal
stadt.koeln Wie wollen wir in Köln zukünftig unterwegs sein? Wie kann der Verkehr umweltfreundlicher, sicherer, sauberer und leiser werden? Jetzt könnt ihr mitentscheiden! Ihm Rahmen des Mobilitätsplans "Besser durch Köln" könnt ihr euch noch bis zum 14. Februar an unserer Online-Umfrage beteiligen.

Den Link zur Umfrage findet ihr in unserer Story!

#verkehr #fahrrad #Auto #mobilität #verkehrswende #koeln #köln #meinungfürköln



Nächste Schritte in der Kommunikation

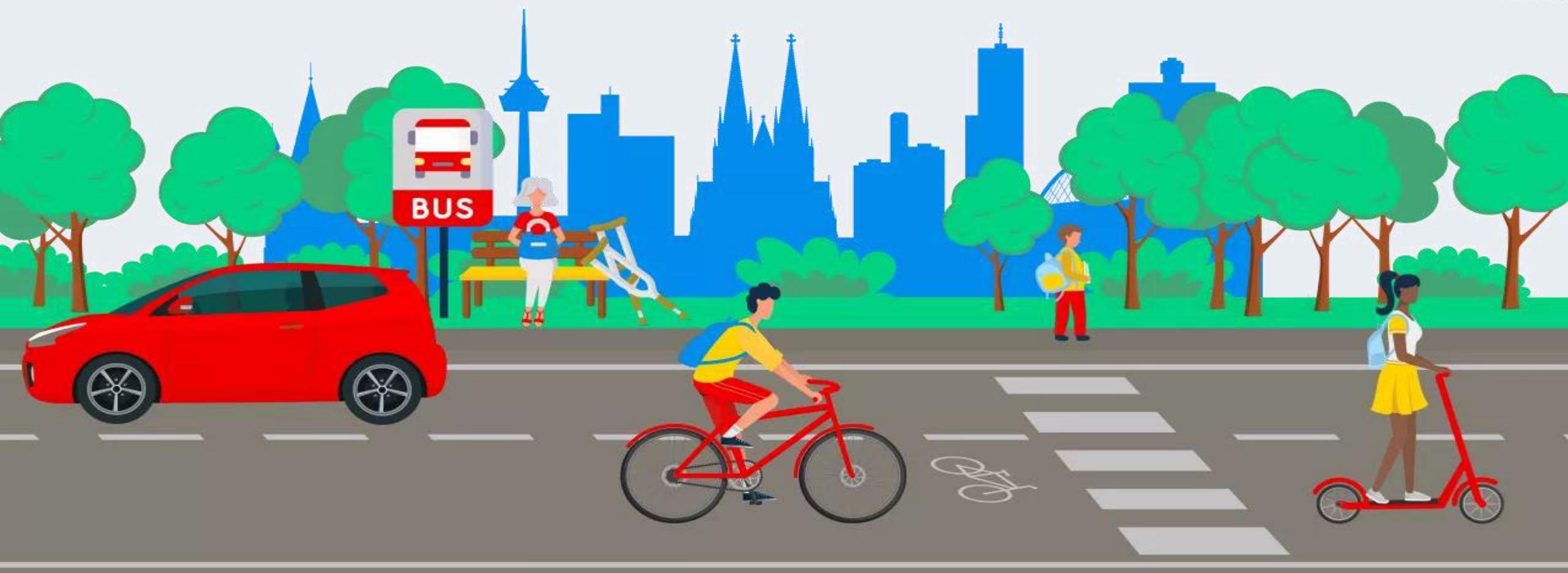
- Informationsmaterialen wie Flyer und Plakate werden gestaltet.
- Ergebnisse bisheriger Beteiligungen werden aufbereitet.
- Das Leitbild wird visualisiert.
- Eine Unterseite auf der [stadt-koeln.de](#) Seite wird umgesetzt.
- Newsletter, Pressemitteilungen und Socialmedia werden genutzt um unser Vorhaben permanent bekannter zu machen und über Ereignisse und Updates zu informieren.



Stadt Köln

100 Tage SUMP

Zusammenarbeit im Mobilitätsbeirat



Wie wir zusammenarbeiten

- Schauen Sie auf unsere (Zwischen-)Ergebnisse! → [SharePoint](#)
- Sprechen Sie über uns! → [Multiplikator-Rolle](#)
- Kommunizieren Sie untereinander! → [Verteiler](#)
- Laden Sie uns ein! → [Sitzungen des Mobilitäts-Beirats](#)



Stadt Köln

Ein Leitbild für die Mobilität in Köln

Einführung in die Arbeitsphase



Arbeitsphase: Einführung

Leben und Bewegen im Veedel

Ich bewege mich aktiv durchs Veedel und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt zu fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel.

Das Leben im Veedel gehört zu Köln wie Dom und Rhein. So unterschiedlich die Veedel auch sind, sie stellen den Lebensmittelpunkt ihrer Bewohner*innen dar und die sollen sich wohl fühlen, wenn sie vor die Haustür treten. Gegenwärtig wird es vor der Haustür jedoch häufig eng. Gehwegparken und vermeidbare Durchgangsverkehre gehören zum Alltag. Nicht immer gibt es Orte, die wirklich zum Verweilen einladen.

Unser Umgang mit Mobilität spielt eine wichtige Rolle dabei, Veedel in Zukunft noch lebendiger und lebenswerter zu gestalten. Das Ziel: Mehr grün, mehr Raum für spielende Kinder und Begegnungen zwischen Menschen, mehr Möglichkeiten für aktive Fortbewegung und eine gute Nahversorgung. Wenn es uns gelingt, die Aufenthaltsqualität in unseren Veedeln zu steigern, so trägt dies zur Vermeidung unnötiger Fahrten durch die Stadt und zu einer Verlagerung von Mobilität hin zu Fahrrad- und Fußverkehr bei. Darüber hinaus steigert eine grünere Gestaltung unserer Veedel nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern trägt zur Anpassung an den schon voranschreitenden Klimawandel bei. Entsiegelte Flächen helfen der Stadt zum Beispiel, mit Starkregenereignissen umzugehen. Zusätzliches Stadtgrün spendet darüber hinaus Schatten und wirkt durch Verdunstung lokal auch dem städtischen Wärmeinseleffekt entgegen.

Kölns jahrtausendlange Geschichte hat zu einer städtebaulichen Struktur geführt, die häufig nur begrenzt Raum zur Ermöglichung dieser Ziele bietet. Daher werden weitere Umverteilungen im Straßenraum notwendig sein. Wichtig ist, dass diese mit Augenmaß geschehen: Für mehr Aufenthaltsqualität sollten Durchgangsverkehre mit dem PKW aus den Veedeln herausgehalten und weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden. Durch die Umwandlung von Straßen in Fußgängerzonen oder Fahrradstraßen kann aktive Mobilität gefördert werden. Auch der ruhende Verkehr sollte weiter reduziert werden.

Wichtig aber ist: Dies kann nur gelingen, wenn gleichzeitig gute Alternativangebote geschaffen werden. Für Menschen, die keinen Parkplatz mehr vor der Haustür haben, könnte sich dies zum Beispiel auf alternative Parkmöglichkeiten beziehen, aber auch auf alternative Mobilitätsangebote, die so gut sind, dass sie immer mehr Menschen davon überzeugen, das eigene Auto abzuschaffen (vgl. auch die folgenden Abschnitte). Gleichzeitig müssen wir die Bedürfnisse aller Menschen und auch jene von Gewerbetreibenden und Akteuren wie der Feuerwehr und Pflegediensten im Blick behalten: Auch weiterhin muss gewährleistet sein, dass zum Beispiel mobilitätseingeschränkte Menschen Zugang zu angemessenen Mobilitätsoptionen haben. Generell muss die bedarfsgerechte Erreichbarkeit sichergestellt werden: Dazu gehören Warenlieferungen für den Einzelhandel, Parkmöglichkeiten für Handwerker und Dienstleister sowie das Halten in Wohngebieten, vor Arztpraxen oder anderen wichtigen Einrichtungen. Und auch Besucher*innen sollen sich weiterhin in den Veedeln wohlfühlen (vgl. v.a. den folgenden Abschnitt).

Entwurf

Teil 1 – Leitbild

- Welche Anpassungen würden Sie zu den Zielbildvertiefungen empfehlen?

Teil 2: Stärken & Schwächen

- Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?
- Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild zu erreichen? / Wie kann das erfolgen?

Arbeitsphase: Einführung

Leitbild: Welche Anpassungen empfehlen Sie zu der Zielbildvertiefung?

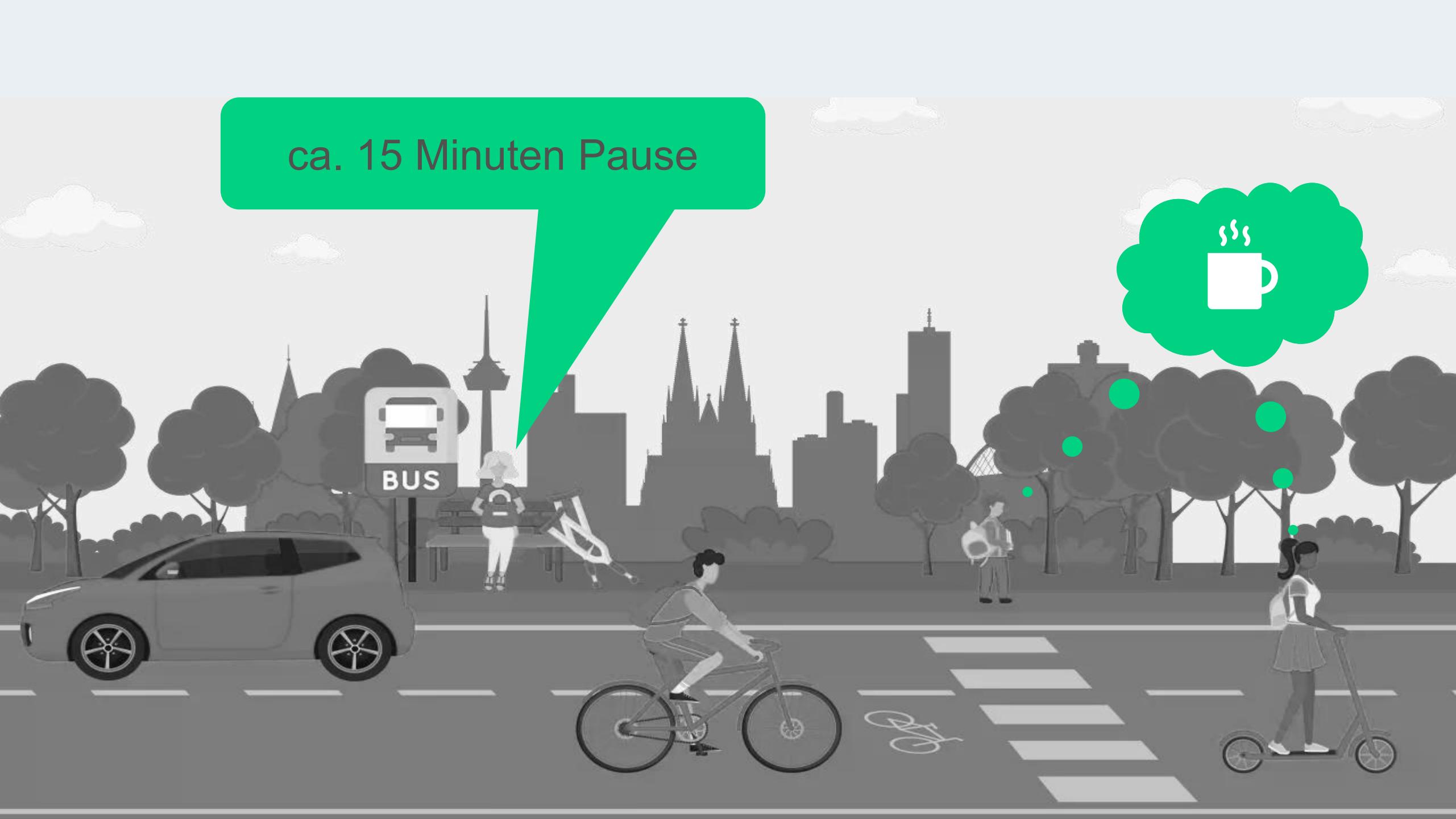
5er World Café

- 5 Kleingruppen – 5 Ziele – 5 Runden
- Bei Signal Wechsel der Gruppen im Uhrzeigersinn
- Betreuung der Kleingruppen durch das SUMP-Team
- Aufnahme der Hinweise nach „added value Prinzip“

Stärke: Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

zu erreichen? / Wie kann das erfolgen?

Schwächen: Wo muss Köln besser werden, um das Zielbild



ca. 15 Minuten Pause



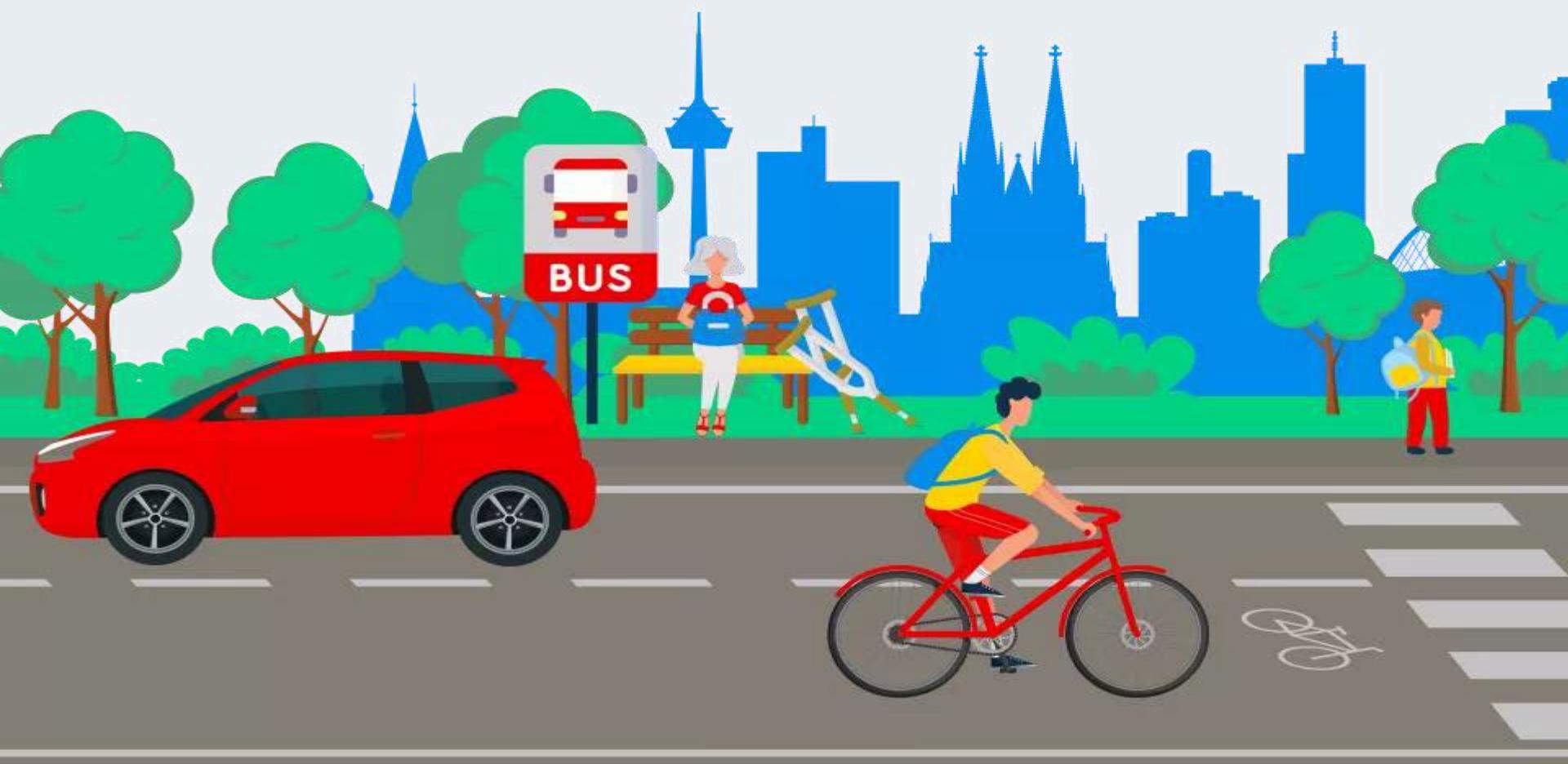


Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

2. Sitzung am 28.03.2023



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Anlage 2 – Entwurf des Leitbilds

(Stand 28.03.2023 – mittlerweile überarbeitet)

Nutzer*innen-Erlebnis

*Ich bin gerne unterwegs:
Mobilität ist sicher, sauber und rücksichtsvoll.*

Mobil zu sein ist heute oft anstrengend. Der Straßenraum ist voll und unübersichtlich. Das führt zu Verstimmungen und nicht selten auch zu Unfällen. In Umfragen hat sich darüber hinaus gezeigt, dass die Menschen in Köln auch mit der Sicherheit und Sauberkeit von Plätzen und Straßen unzufrieden sind.

In Zukunft soll Mobilität mehr Spaß machen. Das heißt zuallererst mehr Sicherheit unabhängig von Alter, Geschlecht und Fortbewegungsart. Kinder zum Beispiel sollen alleine sicher zur Schule kommen und sich im Umfeld ihres Wohnortes selbstbestimmt bewegen können.

Angsträume werden konsequent und systematisch reduziert, zum Beispiel durch sichere und saubere Haltestellen und Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr.

*Schließlich geht es um mehr Rücksichtnahme. Auf den Straßen soll zukünftig mehr Miteinander und weniger Gegeneinander herrschen. Bauliche Rahmenbedingungen, konsequenter Kontrollen und eine stärkere Sensibilisierung für die Perspektiven anderer Verkehrsteilnehmer*innen liefern die Grundlage dafür.*

Entwurf

Teilhabegerechtigkeit

*Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben:
Mobilität ist barrierefrei, einfach und bezahlbar.*

Köln ist eine bunte Stadt. Menschen jeden Alters, in verschiedenen Lebenslagen und mit vielen unterschiedlichen Herkunftsgeschichten wohnen hier oder besuchen die Stadt. Heute genügen Mobilitätsangebote und die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes den vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse jedoch noch nicht konsequent genug.

Zukünftig wird Mobilität gesellschaftliche Teilhabe fördern. Unabhängig von Alter, Geschlecht, Gesundheit, familiärer Situation, Vermögen oder Herkunft soll es möglich sein, Beziehungen zu Freunden und zur Familie zu pflegen, Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten sowie die richtige gesundheitliche Versorgung zu erreichen und den eigenen Horizont zu erweitern.

*Die **Barrierefreiheit** von ÖPNV und digitalen Mobilitätsangeboten spielt dafür eine wichtige Rolle. Auch Gehwege werden in zunehmendem Maße hindernisfrei, abgegrenzt und breit genug gestaltet.*

*Mobilität wird darüber hinaus **einfach** zu verstehen und zu navigieren sein. Auch Menschen, die beispielsweise noch nicht lange in Deutschland leben oder Köln als Tourist*innen besuchen, finden sich zurecht. Wichtige Informationen werden einfach und, wo möglich, mehrsprachig dargestellt – im Straßenraum und in digitalen Medien.*

*Darüber hinaus wird Mobilität **bezahlbar** sein, zum Beispiel in Form von ÖPNV-Tickets. Die Bepreisung von Mobilitätformen oder öffentlichem Raum kann zukünftig durchaus eine lenkende Wirkung entfalten. Dabei wird aber sichergestellt, dass Menschen keine Chancen verbaut werden. Auch werden Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen gut erreichbar sein, insbesondere auch aus sozio-ökonomisch schwächeren Stadtteilen. Insgesamt wird das Mobilitätssystem nicht nur klassische Pendelverkehre möglich machen, sondern auch für komplexere Wegeketten und Mobilitätsanlässe privatautofreie Angebote bereithalten.*

Entwurf

Erreichbarkeit in Stadt und Umland

*Ich komme gut durch Stadt und Umland:
Mobilität ist schnell, flexibel und gut vernetzt.*

*Köln ist ständig in Bewegung und eng mit der Metropolregion Rhein/Ruhr und darüber hinaus vernetzt. Tag für Tag bewegen sich Kölner*innen, Menschen aus der Region, Tourist*innen und Gewerbetreibende durch Köln, aus Köln hinaus und nach Köln hinein. Dabei stehen sie heute nicht selten im Stau und es fehlen noch zu häufig gut integrierte und leistungsfähige Alternativen zur Fortbewegung mit dem eigenen Auto.*

*In Zukunft werden für Wegen durch Stadt und Umland mehr attraktive Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen. Durch **schnelle** Radverbindungen soll zum Beispiel die Attraktivität der Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs gesteigert werden. Intelligente und klar verständliche Verkehrsführungen und Ampelsteuerungen werden für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr auf den Hauptrouten des Kfz-Verkehrs und für den Radverkehr einen verbesserten Verkehrsfluss ermöglichen. Dafür werden auch die notwendigen Infrastrukturen erhalten und weiterentwickelt sowie Chancen der Digitalisierung genutzt.*

*Durch die Planung durchmischter und vielfältiger Stadtteile können Menschen Wegelängen einsparen und eine ÖPNV-orientierte Entwicklung von Siedlungen ermöglicht es, häufiger auf das eigene Auto zu verzichten. Insbesondere auf wichtigen Relationen innerhalb der Stadt sowie auf wichtigen Pendelstrecken soll der ÖPNV so gut und **schnell** sein, dass er eine noch bessere Alternative zum privaten PKW darstellt. Dies betrifft nicht nur Verbindungen in die Innenstadt, sondern auch direktere Verbindungen zwischen Bezirken und Stadtteilen. Auch Arbeitsstätten und Gewerbegebiete werden gut erreichbar sein.*

*Gleichzeitig wird Mobilität **flexibel** verfügbar sein. Busse und Bahnen werden zuverlässiger, eng getaktet und auch zu Tagesrandzeiten verkehren. Eine **nahtlose** planerische sowie digitale Verknüpfung von Angeboten fördert darüber hinaus die intermodale Fortbewegung. Hierfür werden Sharing-Angebote ebenso zur Verfügung stehen wie Mobilstationen, Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen. Auch autonome Fahrzeuge können, je nach Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, zu einem verbesserten öffentlichen Nahverkehrsangebot beitragen. Die technischen Voraussetzungen dafür werden in der Verkehrsplanung bereits frühzeitig mitgedacht.*

Entwurf

Leben, Bewegen und Wirtschaften im Veedel

Ich bewege mich aktiv im Veedel: Mobilität ermöglicht eine hohe Aufenthaltsqualität, kurze Wege und bedarfsgerechte Erreichbarkeit.

*Das Leben im Veedel gehört zu Köln wie Dom und Rhein. So unterschiedlich die Veedel auch sind, sie stellen den Lebensmittelpunkt ihrer Bewohner*innen dar und diese sollen sich wohl fühlen. Heute jedoch gehören Gehwegparken und vermeidbare Durchgangsverkehre zum Alltag. Nicht überall gibt es Orte, die zum Verweilen einladen.*

*In Zukunft werden unsere Veedel noch lebens- und noch liebenswerter. Das Ziel: Mehr Platz für spielende Kinder, für Begegnungen zwischen Menschen, für aktive Fortbewegung und Grünflächen, mehr **Aufenthaltsqualität** und eine gute Nahversorgung.*

*All dies trägt zu **kürzeren Wegen** und zu einer Verlagerung zugunsten von Fahrrad- und Fußverkehr bei. Darüber hinaus helfen mehr Stadtgrün und Entsiegelung bei der Anpassung an den Klimawandel, denn sie erlauben Versickerung bei Starkregen und wirken dem städtischen Wärmeinseleffekt entgegen.*

Um all dies zu erreichen werden weitere Umverteilungen im Straßenraum notwendig sein: Durchgangsverkehre sollten aus den Veedeln herausgehalten, der ruhende Verkehr reduziert, weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt und so der Rad- und Fußverkehr gefördert werden.

*Dies wird jedoch mit Augenmaß geschehen: Für Menschen, die keinen Parkplatz mehr vor der Haustür haben, wird es attraktive, alternative Mobilitätsangebote sowie alternative Parkmöglichkeiten geben. Auch wird eine **bedarfsgerechte Erreichbarkeit** sichergestellt: Mobilitätseingeschränkte Menschen werden weiterhin Zugang zu angemessenen Mobilitätsoptionen haben; Einsatzfahrzeuge werden ihre Ziele, Gewerbetreibende ihre Kund*innen und Patient*innen ihre Arztpraxen erreichen. Auch Ladenbesitzer*innen werden weiter Lieferungen empfangen können.*

Entwurf

Klima- und Umweltfreundlichkeit

Ich bewege mich nachhaltig: Mobilität wird klimaneutral und trägt zu einem gesünderen Leben in der Stadt bei

Mobilität ist in Köln für mehr als ein Viertel der städtischen Treibhausgasemissionen verantwortlich, Tendenz steigend. Rund 60% dieser Emissionen werden durch Pkws, weitere 22% durch den Straßengüterverkehr verursacht. Darüber hinaus emittiert der Verkehr lokale Luftschadstoffe und Lärm, mit negativen gesundheitlichen Folgen für die Menschen in der Stadt.

*Zukünftig werden diese negativen Effekte stark reduziert werden. Köln wir einen wichtigen Beitrag zum **Klimaschutz** leisten und die Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen wird das Leben in der Stadt angenehmer und **gesünder** machen. Durch die bereits genannten durchmischten Stadtteile und lebenswerten Veedel können die Menschen viele Dinge näher am eigenen Wohnort erledigen und sparen so Zeit, die sie sonst im mit Wegen durch die Stadt verbracht hätten. Auch Entwicklungen wie das Arbeiten von zu Hause leisten hier einen Beitrag.*

Für die verbleibenden Wege wird der Umweltverbund – also Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr – immer wichtiger. Für die Verlagerung von Wegen in Richtung Umweltverbund haben die vorherigen Abschnitte bereits zahlreiche Impulse geben.

Für den verbleibenden Pkw- und Güterkraftverkehr braucht es schließlich einen konsequenten Umstieg auf nachhaltigere Antriebsformen wie die Elektromobilität. Auch wenn die kommunale Verwaltung auf diesen Umstieg nur bedingt Einfluss nehmen kann, so wird sie diese Transformation unterstützen, zum Beispiel beim Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur. Auch andere Technologien wie Wasserstoffantriebe können, dort wo sie betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll sind, einen Beitrag leisten.

Entwurf

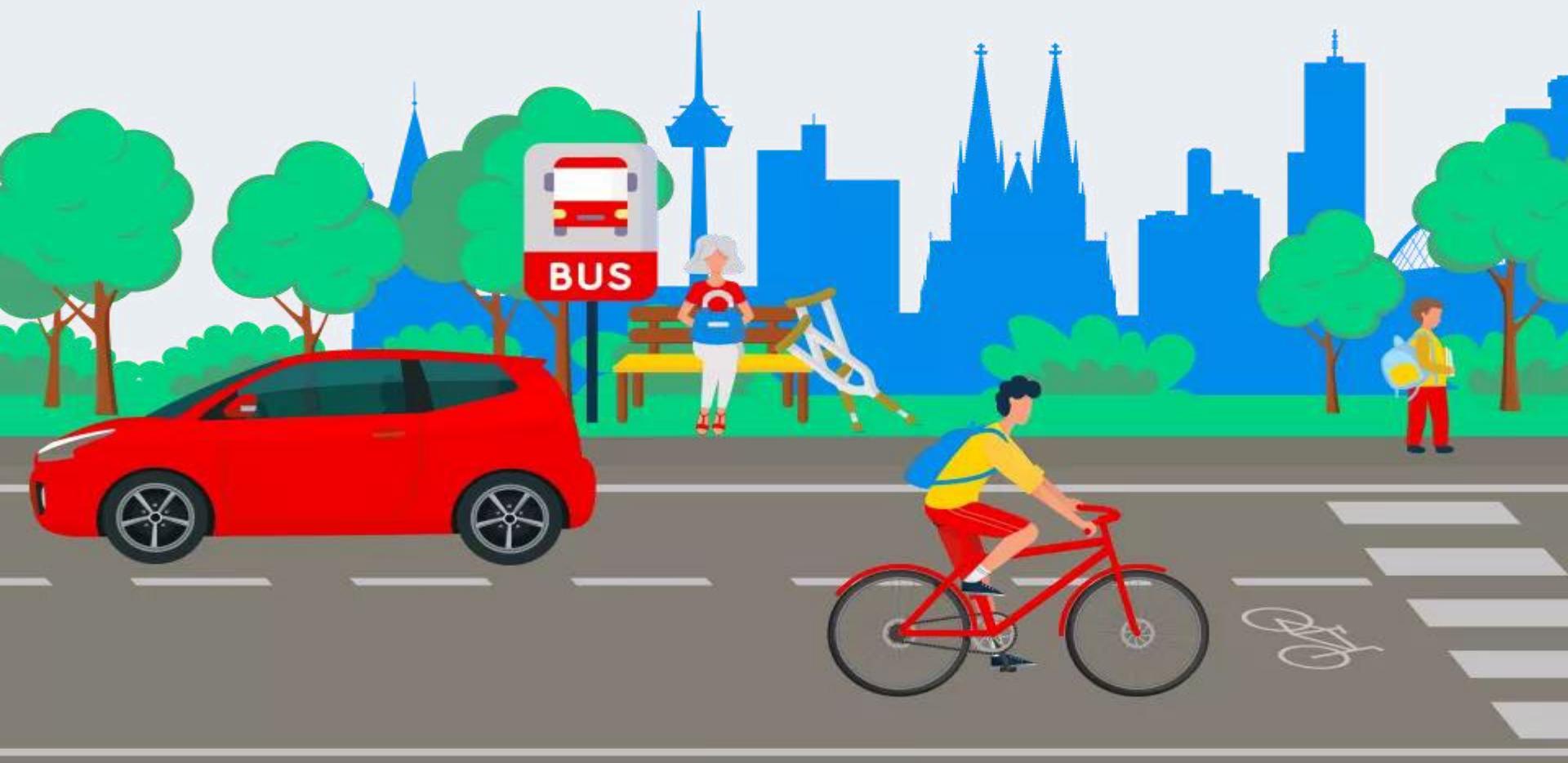


Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

Impressionen der 2. Sitzung, 28. März 2023



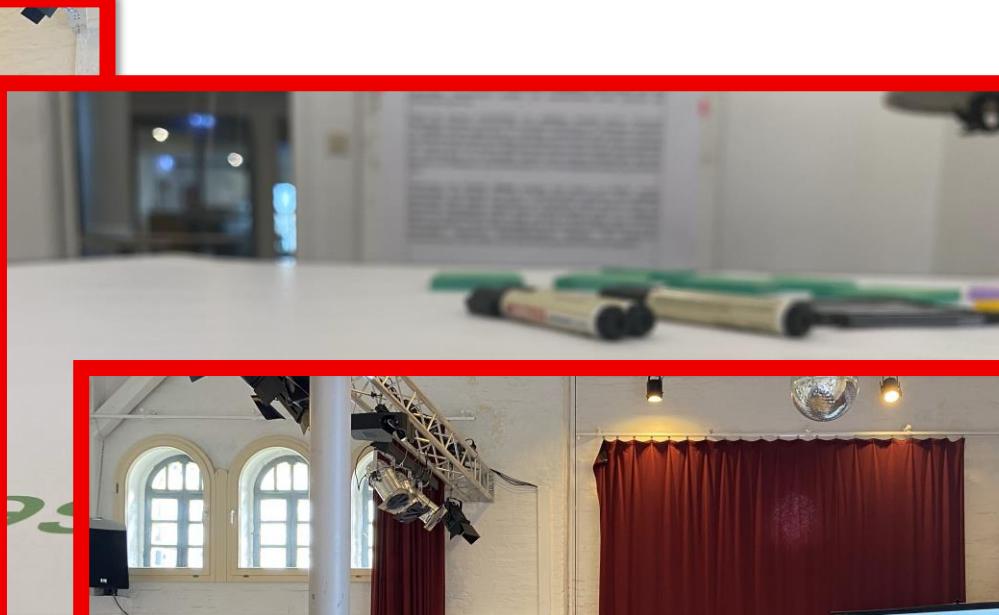
Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Impressionen



Impressionen



Impressionen



Impressionen

