

# Besser durch Köln.

## Der nachhaltige Mobilitätsplan

### Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 3. Sitzung vom 13. Juni 2023

Sesselkampagne | Im Zollhafen 12, 18.00 bis 20.30 Uhr

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

## Tagesordnung

### **Unser Programm für heute**

- 1 Neues vom Nachhaltigen Mobilitätsplan**
  - **Prozess & Beteiligungsformate:** Christian Klasen, DialogWerke
  - **Fachliche Erarbeitung:** Jörn Richert, Mobility Institute Berlin
- 2 Vertiefungs-Workshops zum Nachhaltigen Mobilitätsplan (2 Runden)**
  - **Nachhaltige Mobilitätspläne in Europa,** Susanne Böhler-Bädeker, Rupprecht Consult
  - **Nachhaltige Mobilitätsplanung in Köln,** Jörn Richert, Mobility Institute Berlin
  - **Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan,** Christian Klasen, DialogWerke
- 3 Arbeitsphase: Indikatoren für das Kölner Leitbild**
  - **Wandelgang,** Alle Teilnehmende

**Get-together gegen 20.30 Uhr**

 **Stadt Köln**  
**Begrüßung**



Abbildung 1: Herr Siggelkow begrüßt das Plenum

Herr Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, begrüßt die Anwesenden:

- Seit dem letzten Mobilitätsbeirat wurde das Leitbild deutlich weiterentwickelt. Es wurde unter anderem mit dem Lenkungskreis und der Politik besprochen, aber auch die vielen Rückmeldungen aus dem Mobilitätsbeirat wurden in intensiven Arbeitsphasen eingearbeitet. Ziel ist es, das Leitbild im Verkehrsausschuss am 22. August zu beschließen. Im ersten Teil werden Vertiefungs-Workshops zu den Themen Mobilitätsplanung in Köln, nachhaltige Mobilitätspläne in Europa sowie Beteiligung angeboten. Darauf folgt ein Austausch zur Schärfung der Indikatoren.

Herr Klasen, DialogWerke, führt in die Sitzung ein:

- Die Stadtwerke Köln werden Dauergast beim Mobilitätsbeirat. Seitens der Stadt ist Isabel Wesemann für Michael Hepting neu im Team und DialogWerke wird durch Maren Mayer de Groot verstärkt.
- Alle Dokumentationen und Dokumente vergangener Beteiligungsformate stehen ab sofort auf der Datenplattform „SharePoint“ für alle zur Verfügung.  
Die nächsten Mobilitätsbeiratssitzungen sind folgendermaßen terminiert: 4. Sitzung am 26. September 2023 (15-18 Uhr), 5. Sitzung am 16. November 2023 (15.00 – 18.00 Uhr) und 6. Sitzung am 29. Februar 2024 (15.00 – 18.00 Uhr). Die 7. Sitzung wird vermutlich im Mai/Juni 2024 stattfinden und die 8. Sitzung im August/September 2024.

## TOP 1 Neues vom nachhaltigen Mobilitätsplan

### Wo befinden wir uns im Prozess?

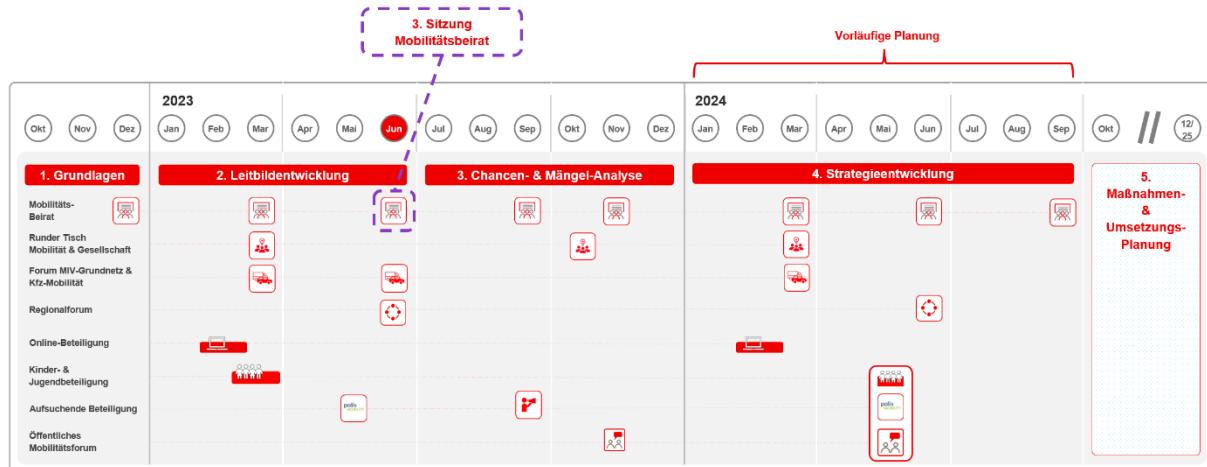


Abbildung 2: Prozessübersicht mit den Beteiligungsformaten

Seit der letzten Sitzung des Mobilitätsbeirats fanden drei Beteiligungsformate statt:

- Vom 26. - 28. Mai war der nachhaltige Mobilitätsplan beim Polis Camp mit einem Dialogstand vertreten. Zudem wurden die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung in einer Diskussionsrunde vorgestellt.
- Am 5. Juni fand die 2. Sitzung des Forums MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität statt. Die Sitzung diente insbesondere dazu, die nach der 1. Sitzung eingereichten Einschätzungen zur Bewertung der Straßen(-züge) zu diskutieren. Ergänzend erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ähnlich wie bei der 2. Sitzung des Mobilitätsbeirats, die Stärken & Schwächen der Kölner Mobilität zu benennen. Als Struktur dienen die fünf Zielbilder sowie ergänzend das Thema Logistik. Auf diese Weise sollen die Perspektiven jener eingebunden werden, die einen besonderen Bedarf an Kfz-basierter Mobilität haben.
- Am 12. Juni fand das 1. Regionalforum mit den umliegenden Städten, Gemeinden und Kreisen sowie den kommunalen Netzwerken und regionalen Mobilitätsakteuren statt. Neben dem Austausch über die jeweiligen Planungen an strategischen Mobilitätsplänen wurden die Zielbilder aus Sicht der Pendler\*innen diskutiert.

#### Diskussionsergebnisse zum MIV-Grundnetz

- Das MIV-Grundnetz wird vor Beschluss des nachhaltigen Mobilitätspans festgelegt. Es legt lediglich fest, welche Korridore für die Leistungsfähigkeit des MIV wichtig sind. Damit leistet es eine Entscheidungshilfe für künftige Veränderungen im Straßenraum und erleichtert die Priorisierung des Umweltverbunds.
- Die politische Debatte (inkl. Änderungsvorschlägen) zum MIV-Grundnetz steht noch aus.
- Das MIV-Grundnetz wird nicht in Stein gemeißelt und auch anpassbar sein, sobald der nachhaltige Mobilitätsplan beschlossen wurde.



# Stadt Köln

## Wie wir das Leitbild entwickeln



Abbildung 3: Prozessübersicht zur Entwicklung des Leitbilds

Jörn Richert (mib) resümiert, dass die vergangenen 100 Tage für das Leitbild eine akribische Analyse aller Kommentare sowie sehr viel Textarbeit erfordert haben. Zusätzlich zu den gesammelten Kommentaren aus dem 2. Mobilitätsbeirat haben auch beide stadtinternen Projektgruppen und der Lenkungskreis die Möglichkeit zur Kommentierung erhalten und diese wahrgenommen.

Es hat sich herausgestellt, dass sich viele Kommentare auf Inhalte bezogen, die in anderen Zielen bereits genannt werden. Daraus ergibt sich die besondere Herausforderung, das Leitbild in seiner Gesamtheit zu durchdringen. Weitere Kommentare dienten der konkreten Weiterentwicklung des Leitbildes, wozu entsprechende Beispiele der Anpassung vorgestellt wurden. Schließlich wurden auch bereits Kommentare eingereicht, die sich bereits auf die Maßnahmengestaltung beziehen. Diese werden entsprechend in der nächsten Phase berücksichtigt.

Mit der heutigen Arbeitsphase soll Input für die Leitbildindikatoren gesammelt werden. Diese sind wichtig, um die Messbarkeit der Zielbilderreichung zu gewährleisten.

An die Präsentation schließt ein kurzer Diskussionsblock zur Weiterentwicklung des Leitbilds mit folgenden Ergebnissen an:

- Die derzeitige Formulierung des Leitbildes ist das konsolidierte Ergebnis der unterschiedlichen durchgeföhrten Beteiligungsformate, daher ist die Sprache teilweise technisch und für die Zielgruppe der Zivilgesellschaft nicht sehr ansprechend. Dies wurde erkannt und es wird geprüft, inwieweit die Formulierung vorsichtig angepasst werden kann.
- Im Leitbild gibt es keine weitere Differenzierung zwischen den Begriffen ‚Mobilität‘ und ‚Verkehr‘, allerdings wird der begleitende Bericht zum Leitbild dies erläutern.
- Bei der Suche nach geeigneten Indikatoren wurden verschiedene existierende Beispiele, Best Practices und Ideen aus anderen Städten berücksichtigt. Die Festlegung von entsprechenden Zielwerten erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. (Bsp. Reduktion um ...% bis zum Jahr 2035)
- Der Beitrag ‚aktiver Mobilität‘ für den Klimaschutz bzw. dessen Voraussetzung und Motivation sollten noch einmal vertieft diskutiert werden.
- Der Begriff ‚schnell‘ im Leitbild wurde breit ausgelegt und muss je nach Verkehrsträger anders verstanden werden.



- In der nachfolgenden Diskussion sollte angesprochen werden, inwieweit die Mobilitätsbedarfe der älteren Bevölkerung im Leitbild Berücksichtigung gefunden haben.

## **TOP 2: Vertiefungs-Workshops zum nachhaltigen Mobilitätsplan (2 Runden)**

### **Nachhaltige Mobilitätspläne in Europa, Susanne Böhler, Rupprecht Consult**

#### **Präsentation**

Die Präsentation beleuchtete die neuesten Entwicklungen auf europäischer Ebene zu den Qualitätskriterien eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans, die Ausrichtungen und Arbeitsweisen besonders aktiver und prämierter europäischer Städte sowie die städtischen Veränderungspotenziale durch den Prozess der Planaufstellung und dessen Umsetzung.

Vertieft wurde das Beispiel der Stadt Brüssel und deren Plan „Good Move“ mit innovativen Planungsmethoden und einem stringenten, aber schwierigen Umsetzungsprozess.

Auch wurde deutlich, dass in der Region Köln bereits etliche Kommunen kürzlich einen SUMP fertiggestellt haben oder dieser aktuell entwickelt wird.

#### **Zentrale Ergebnisse der Diskussion**

Insgesamt wurde erklärt, dass es mit dem SUMP-Konzept (zur systematischen Entwicklung von nachhaltigen Mobilitätsplänen) in Europa mittlerweile langjährigen Erfahrungen gibt. Das Instrument ist etabliert und Teil der EU-Mobilitätspolitik. Die Vorgehensweisen zwischen den Städten variieren insgesamt enorm, gemeinsam ist den Städten allerdings ihr Streben nach Innovation und Veränderung. Dass dies ganz konkret im Stadtraum möglich und sichtbar ist, zeigen Vorher-Nachher-Fotos aus ausgewählten Städten. Es ist fraglich, was sich auf Köln übertragen lässt bzw. hängt sehr stark von den lokalen Bedingungen und den Akteuren ab. Intensiver diskutiert wurden die Vorbereitung der Umsetzung während der Planerstellung sowie die Notwendigkeit zur Etablierung von Strukturen und Prozessen für die Implementierung von Maßnahmen.

### **Nachhaltige Mobilitätsplanung in Köln, Jörn Richert, mib**

#### **Präsentation**

Die Leitfrage des Workshops lautete: „Wie kommt man vom Leitbild zu Maßnahmen?“

Aktuell werden verschiedene Indikatoren den jeweiligen Handlungsfeldern in einer Tabelle zugeordnet. Leitfrage ist dabei: „Welche Indikatoren sind wie wichtig für welches Handlungsfeld?“ Nach erfolgter Zuordnung wird sich das Konsortium gemäß seiner fachlichen Expertise in den jeweiligen Handlungsfeldern aufteilen.

Anschließend wird die Chancen- und Mängelanalyse soweit möglich anhand des neuen Verkehrsmodells der Stadt durchgeführt werden. Wo dies nicht möglich ist, wird auf andere Methoden zurückgegriffen. Auch die weiteren Beteiligungsformate werden bei der Analyse eine wichtige Rolle spielen.

#### **Zentrale Ergebnisse der Diskussion**

- Die Erarbeitung des Plans erfolgt bereits in engem Austausch mit anderen relevanten Planungswerken in der Stadt, z.B. dem Logistikkonzept und der Kölner Klimastrategie.



- Es wird diskutiert, wie die Diskussion in den nächsten Beiratssitzungen strukturiert sein könnte. Ein Vorschlag war, die Diskussion entlang der Handlungsfelder vorzunehmen, indem jeweils eines in den Fokus genommen wird. Angemerkt wird hierzu, dass auf die Zusammensetzung der Diskussionsgruppen geachtet werden sollte, d.h. ob zukünftige Diskussionsgruppen eher heterogen zusammengesetzt sein sollen (mit Leuten aus verschiedenen Hintergründen und mit verschiedenem Fachwissen) oder eher homogen (also alle Gruppenteilnehmer sind Spezialisten im gleichen Thema).
- Plattformen wie „Sag's uns“ oder die Strukturdatenerhebung könnten eine Möglichkeit sein, um die Datenverfügbarkeit zu verbessern.
- Es wird angeregt, zu diskutieren, wie lange Städte mit Vorbild-Charakter gebraucht haben, zu dem Stand zu kommen, an dem sie jetzt sind.
- Sowohl zur Erhebung der Ausgangssituation („Baseline“) als auch zur Überprüfung während der Umsetzungsphase des nachhaltigen Mobilitätsplans müssen Daten erhoben werden (und zwar kontinuierlich bis zum Ende des Gültigkeitszeitraums des Plans).
- Im Rahmen der aktuellen Mobilitätserhebung wird erläutert, dass ein kontinuierlicher Planungsprozess nötig ist, denn Technologien, Rechenschaftspflichten und der Katalog möglicher Maßnahmen entwickeln sich permanent weiter. Ggf. könnte hier eine „Mobilitätsmarke Köln“ helfen, sodass auch in den nächsten Jahren erkennbar wird, dass zukünftige Aktivitäten und Maßnahmen auf die Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans einzahlen. Dies wäre allerdings ein gesonderter Dialog mit der Stadt, da diese Frage über das laufende Projekt hinausgeht.
- Die Stadt ist nicht bei allen Themen gleich handlungsfähig. Bei der Aufarbeitung der Themen wird deutlich gemacht werden, wer für die Umsetzung verantwortlich ist bzw. wo es Unterstützung anderer Akteure braucht, z.B. anderer Kommunen oder auch der Bundesregierung.
- Ein Hinweis betont, dass im internationalen Vergleich immer zunächst das Angebot verbessert wurde, bevor Preismaßnahmen gewählt wurden.
- Die Indikatoren werden nicht zwingend nach Verkehrsträgern differenziert.

## Beteiligung zum Mobilitätsplan, Christian Klasen

### Präsentation

Christian Klasen (DialogWerke) stellt im Vertiefungsworkshop die Anforderungen an gute Beteiligung sowie das Vorgehen im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätsplans in Köln vor.

Die Beteiligung von Fachakteur\*innen sowie Bürger\*innen an politischen Entscheidungsfindungen ist heute wesentlicher Bestandteil von wichtigen Prozessen. Denn zum einen werden die gesellschaftlichen Zusammenhänge immer komplexer, sodass es zur Lösungsfindung zunehmend der Einbeziehung verschiedener Kompetenzen bedarf. Zum anderen hat die Digitalisierung den Zugang zu Wissen sowie die Vernetzung der Menschen vereinfacht, sodass sich diese zusammenschließen und (zumeist) faktenbasiert an Diskussionen teilnehmen können. Gut durchgeführte Beteiligungsverfahren tragen dazu bei, bessere und innovativere Ergebnisse zu erhalten. Zudem können sie die Entscheidungen der Politik erleichtern und damit die Umsetzungsfähigkeit und -geschwindigkeit der Ergebnisse erhöhen.

Ein guter Beteiligungsprozess umfasst drei Phasen: im Rahmen der **Information** wird über das Vorhaben und die Mitwirkungsmöglichkeiten aufgeklärt. Die besondere Herausforderung ist, die Menschen frühzeitig zur Mitwirkung zu aktivieren. Denn gerade zu Beginn eines Prozesses ist die Möglichkeit zur Mitgestaltung noch recht groß. Die **Konsultation** umfasst die eigentliche Einbeziehung der unterschiedlichen Perspektiven. Mit der Entscheidungsfindung geht die **Berichterstattung** einher, in der die Berücksichtigung der Eingaben erläutert werden.

Für den nachhaltigen Mobilitätsplan hat sich die Stadt Köln im Vergleich mit anderen Städten für einen recht umfangreichen Beteiligungsprozess entschieden. Die Formate werden mit ihren Zielen und Beteiligten in der beigefügten Präsentation erläutert.

### Zentrale Ergebnisse der Diskussionen

- Das Beteiligungsverfahren dient dazu, möglichst viele Perspektiven und Ideen in den Prozess einzubeziehen; es kann jedoch nicht das Ziel einer repräsentativen Beteiligung verfolgt werden. Damit trägt die Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan zur Vorbereitung der politischen Beschlüsse bei; es werden aber selbst keine Entscheidungen getroffen.
- Zu Beginn des Prozesses wurden Formate mit möglichst wenig Vorgaben bzw. mit offenen Fragestellungen genutzt. Mit der zunehmenden Konkretisierung werden auch die Fragestellungen konkreter.
- Für Kinder (ca. 6-9 Jahre) und Jugendliche (ca. 10-16 Jahre) wurde ein eigenes Format entwickelt, da diese beiden Gruppen über die anderen Beteiligungsformate nicht hinreichend eingebunden werden können. Die Kinder- und Jugendbeteiligung ermöglichte daher eine altersgerechte Einbeziehung der Perspektive der zukünftigen Generation.
- Die Perspektive der Senior\*innen wird beim nachhaltigen Mobilitätsplan im Mobilitätsbeirat sowie beim Runden Tisch Mobilität & Gesellschaft über die Seniorenvertretung der Stadt Köln einbezogen. Außerdem wird die Perspektive der älteren Generation im verwaltungsinternen Lenkungskreis über das Dezernat für Soziales, Gesundheit und Wohnen eingebracht. Darüber hinaus werden Senior\*innen auch in den anderen Beteiligungsformaten (Online-Beteiligung, Mobilitätsforum, Aufsuchende Beteiligung in den Stadtbezirken) einbezogen. Für die aufsuchende Beteiligung wird zudem geprüft, einzelne Termine mit einem besonderen Fokus auf die älteren Generationen durchzuführen.
- Neben der Beteiligung werden die Senior\*innen als besonders wichtige Zielgruppe für die Kommunikation gesehen, sobald es in die Umsetzung konkreter Maßnahmen geht. Die älteren Menschen machen den Großteil der Gesellschaft aus und sind für die Akzeptanz und damit die erfolgreiche Realisierung einer neuen und modernen Mobilität von entscheidender Bedeutung.
- Der Runde Tisch Mobilität und Gesellschaft fokussiert die Sozialverträglichkeit der Mobilität und bezieht die Vielfalt Kölns in den Erarbeitungsprozess ein. Neben 20 Bürger\*innen (Ansprache nach dem Zufallsprinzip und für ein möglichst heterogene Zusammensetzung ausgewählt nach den Kriterien: Bezirk, Geschlecht, Alter, Haushaltsstruktur) sind die folgenden Institutionen beteiligt (Aufzählung alphabetisch): Agora Köln, Arbeitgeber Köln e.V., Arbeiterwohlfahrt (AWO), Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“, Arbeitskreis Kölner Frauenvereinigungen (AKF), BezirksschülerInnenvertretung Köln, Bund für Umwelt & Naturschutz Deutschland – BUND, Bündnis Verkehrswende Köln, Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Ford, Fridays for Future, Kidical Mass Köln, KLUST – Kölner Lesben-



## Stadt Köln

und Schwulentag e.V., Köln Messe, Paritätische NRW / Köln, Radkomm e.V., Seniorenvertretung der Stadt Köln. Eingeladen waren (aber bei der ersten Sitzung nicht anwesend) außerdem: Caritas, Diakonie, Flughafen Köln Bonn, IG Metall, Integrationsbeirat der Stadt Köln, Ver.di. Der angefragte Integrationsbeirat der Stadt Köln hat seine Mitwirkung aufgrund fehlender Kapazitäten abgesagt.

- Als Standorte für die Aufsuchende Beteiligung werden unter anderem die Sozialräume der Stadt Köln angedacht.

## TOP 3 Arbeitsphase: Indikatoren für das Kölner Leitbild

Die Arbeitsphase war als Wandelgang konzipiert. Die Leitfragen dieser Phase lauteten wie folgt:

1. Wie bewerten Sie die Indikatoren?
2. Sehen Sie weitere Indikatoren?
3. Wie können die Indikatoren gemessen werden?
4. Welche Datenquellen können Sie einbringen?

Auf den nächsten Seiten sind die Ergebnisse des Wandelgangs fotografisch wiedergegeben und die Ergebnisse in Stichworten zusammengefasst.

## Ich komme gut durch Stadt und Umland

Wäre „zuverlässig“ vielleicht besser als „schnell“?

Mobilität ist schnell, flexibel und gut vernetzt.

Mobilität stärkt Kölns Attraktivität als Wohnort, Arbeitsort und Wirtschaftsstandort.

Auf dem Weg durch Köln, nach Köln hinein und in das Umland kommen Bewohner\*innen, Gäste, Arbeitnehmer\*innen und Gewerbetreibende angemessen **schnell** voran. Gut erhaltene Infrastruktur sowie intelligente Verkehrsführung und -steuerung tragen zu einem optimierten Verkehrsfluss auf den Kfz-Hauptrouten bei. Ein leistungsstarker ÖPNV und gut ausgebauten, schnellen Radverbindungen bieten wirkliche Alternativen zum Pkw.

→ Indikatoren: Reisezeitvergleich, Stau MIV / Verspätungen ÖPNV

Schnell ist auch Wahrnehmung & nicht nur Zeitmessung

Planbarkeit

Bei Reisezeitvergleichen auch Pendler\*innen / Umland mitdenken

Indikatoren Fuß / Rad fehlen

Stau MIV + Verspätung ÖPNV  
Widersprechen wird  
↳ Bezeichnung ÖPNV  
↳ keine Stau MIV führt  
↳ Stau MIV Verhinderung kommt  
↳ kein ÖPNV Verhinderung kommt  
↳ Pendler\*innen festhalten! Fuß + Rad!

Geschwindigkeit vs Verlässlichkeit

Mobilität ist **flexibel**. Die nächste ÖPNV-Station und geteilte Mobilitätsangebote sind gut erreichbar. Busse und Bahnen sind zuverlässig und verkehren in attraktiven, gut abgestimmten Taktten und auch zu Tagesrandzeiten. Autonome Fahrzeuge tragen, je nach Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, zu einem flexibleren Angebot bei. Bei der Weiterentwicklung der Infrastruktur wurden technische Innovationen berücksichtigt.

→ Indikatoren: Erreichbarkeit ÖPNV, Erreichbarkeit Sharing-Angebote

Anschlüsse

Erreichbarkeit hochwertiges Radverkehrsnetz

Pünktlichkeit + Verlässlichkeit ÖPNV

Ausbau Elektromobilität

+ Verfügbare, L Sharing-Angebote

Mobilitätsangebote sind darüber hinaus **gut vernetzt**. Digitale Angebote und Mobilstationen ermöglichen den nahtlosen Übergang zwischen Sharing-Angeboten und öffentlichem Verkehr. Ein Netz an Bike sowie Park & Ride Anlagen erleichtert intermodales Reisen, insbesondere auf Pendelstrecken.

→ Indikatoren: Anzahl Mobilitätsstationen, B/P+R, Digitale Integration

Anzahl nur sinnvoll wenn es einen Zielverfügbarkeit

Qualitäts - Skalierbar definiieren

Indikator: Bemängelte Anzahl an Apps

ENTWURF  
Stand: 6.6.23

### Indikatoren: Reisezeitvergleich, Stau MIV / Verspätungen ÖPNV

- Wäre „zuverlässig“ vielleicht besser als „schnell“?
- „Schnell“ ist auch Wahrnehmung und nicht nur Zeitmessung
- Planbarkeit
- Bei Reisezeitvergleichen auch Pendler\*innen / Umland mitdenken
- Indikatoren Fuß / Rad fehlen



- Stau MIV + Verspätung ÖPNV widersprechen sich
  - Beschleunigung ÖPNV kann zu Stau MIV führen
  - Stau MIV-Auflösung kann zu ÖPNV Verspätungen / Verlangsamung führen
- Prioritäten festlegen! Push & Pull!
- Geschwindigkeit vs. Verlässlichkeit

Indikatoren: Erreichbarkeit ÖPNV, Erreichbarkeit Sharing-Angebote

- Anschlüsse
- Erreichbarkeit hochrangiges Radverkehrsnetz
- Pünktlichkeit + Verlässlichkeit ÖPNV
- Ausbau Elektromobilität
- Auch Verfügbarkeit von Sharing Angeboten

Indikatoren: Anzahl Mobilitätsstationen, B-/P+R, Digitale Integration

- Anzahl nur sinnvoll, wenn es einen Zielwert gibt
- Qualitätsstandards definieren
- Indikator: Benötigte Anzahl an Apps

## Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.

Mobilität ermöglicht es Menschen, selbstbestimmt und unabhängig von Alter, Geschlecht, Gesundheit, familiärer Situation, Vermögen oder Herkunft am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

Die Angebote des ÖPNV sind durchweg **barrierefrei** und auch im Straßenraum wurden große Fortschritte gemacht. Sollten relevante Verkehrsmittel oder Infrastrukturen, zum Beispiel Aufzüge, einmal ausfallen, so werden Menschen, die Bedarf haben, schnell über digitale Angebote informiert.

→ Indikatoren: Barrierefreiheit Haltestellen, Barrierefreiheit Gehwege

Alle können  
hier Rad fahren  
(wenn sie wollen!)

Wartezeit an  
LSA

Auch hier gehört  
die intuitive Ver-  
ständlichkeit und  
Benutzbarkeit des  
Mobilitätssystems hin

Mobilität ist **bezahlbar**. Jeder Mensch in Köln kann sich ein ÖPNV-Ticket leisten. Dort wo Leistungen – die Mobilität betreffend – zukünftig mehr kosten, wie zum Beispiel beim Bewohnerparken, werden diese sozial gerecht gestaltet.

→ Indikator: Bezahlbarkeit ÖV-Ticket

Prozentualer Anteil  
des Haushaltseinkommens  
für Mobilität

Eine  
ÖPNV-  
Fahrt  
(nicht Ticket)  
für Mobilität

Schließlich **eröffnet Mobilität Chancen**. Insbesondere Kölner Sozialraumgebiete sind gut angebunden und das Angebot ist nicht nur auf klassische Pendelverkehre ausgelegt. Komplexere Wegeketten aus Erledigungen und dem Holen und Bringen von Kindern sind gut ohne eigenes Auto zurückzulegen. Auch Menschen, die beispielsweise noch nicht lange in Deutschland leben oder Köln als Tourist\*innen besuchen, finden sich zurecht, denn Mobilität ist verständlich.

→ Indikatoren: Angebotsqualität Sozialräume, Engmaschige öffentliche Mobilität

ENTWURF  
Stand: 6.6.23

Diskussionsfragen  
zu den Zielindikatoren

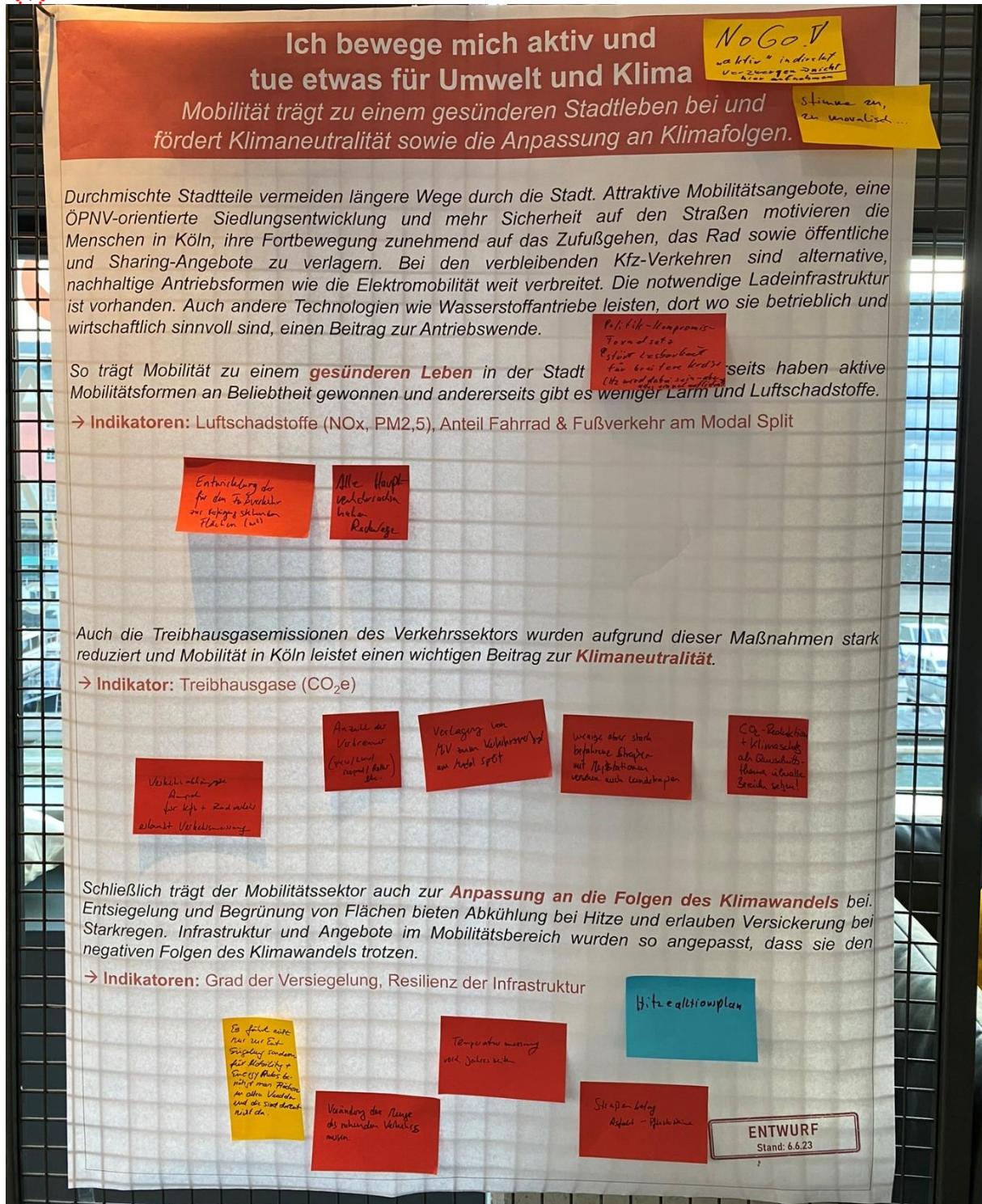


Indikatoren: Barrierefreiheit Haltestellen, Barrierefreiheit Gehwege

- ALLE können hier Rad fahren (wenn sie wollen!)
- Wartezeit an LSA
- Auch hier gehört die intuitive Verständlichkeit und Benutzbarkeit des Mobilitätssystems hin

Indikator: Bezahlbarkeit ÖV-Ticket

- Prozentualer Anteil des Haushaltseinkommens für Mobilität
- Einer ÖPNV Fahrt (nicht Ticket für Köln-Pass)



Indikatoren: Luftschadstoffe (NOx, PM2,5), Anteil Fahrrad & Fußverkehr am Modal Split

- Entwicklung der für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen
- Alle Hauptverkehrsachsen haben Radwege

Indikator: Treibhausgase (CO2e)

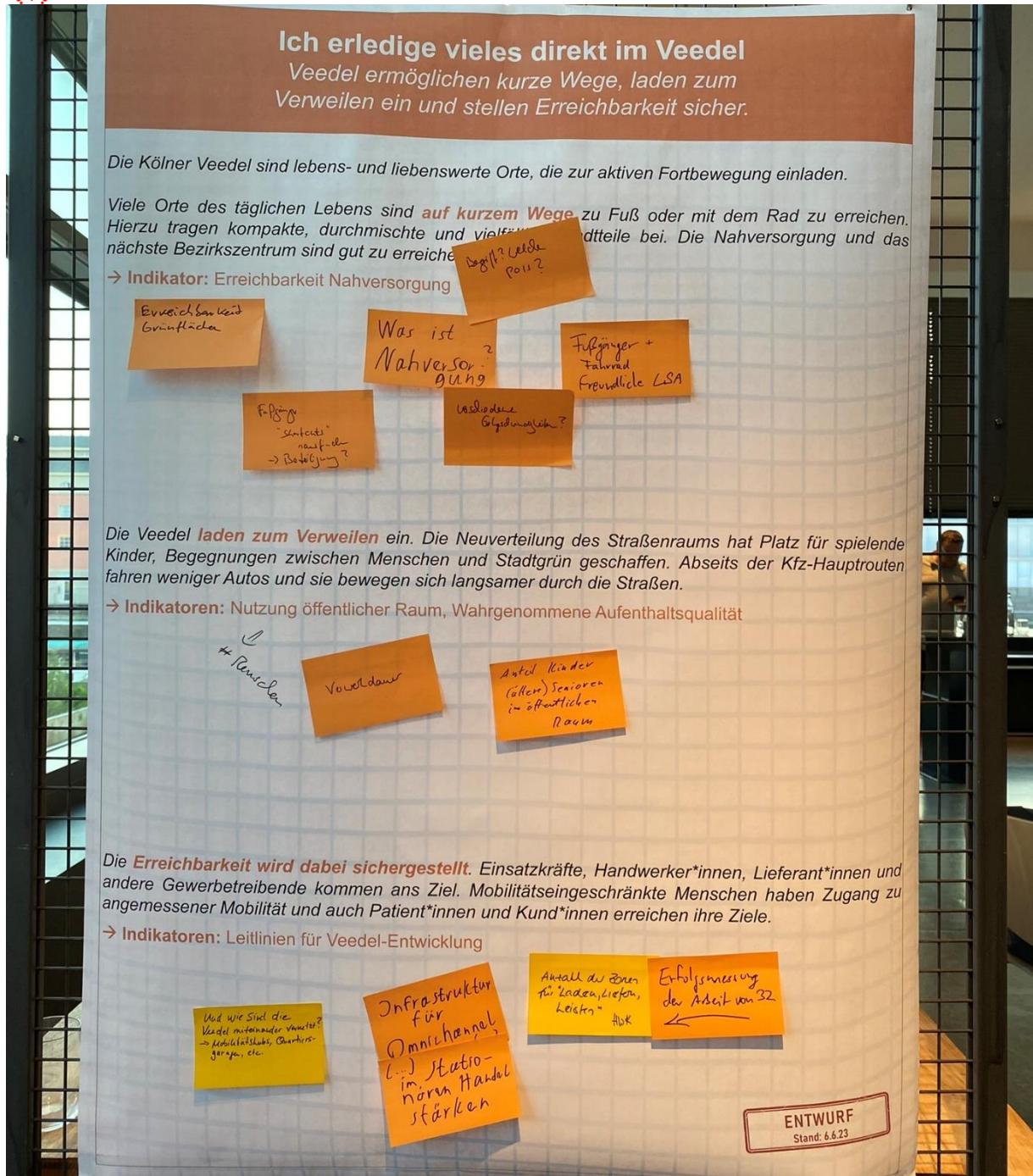
- Verkehrsabhängige Ampel für Kfz + Radverkehr erlaubt Verkehrsmessung
- Anzahl der Verbrenner (PKW, LKW, Moped, Roller, etc.)
- Verlagerung von MIV zum Verkehrsverbund am Modal Split



- Weniger, aber stark befahrende Straßen mit Mess-Stationen (?), auch Landstraßen
- CO2 Reduktion + Klimaschutz als Querschnittsthema über alle Bereiche setzen!

Indikatoren: Grad der Versiegelung, Resilienz der Infrastruktur

- Es führt nicht nur zur Entseiegelung, sondern für Mobility + Energy Hubs benötigt man Flächen in allen Veedeln und die sind derzeit nicht da
- Veränderung der Menge des ruhenden Verkehrs messen
- Temperaturmessung verschiedene Jahreszeiten
- Hitzeaktionsplan
- Straßenbelag Asphalt – Pflastersteine



#### Indikator: Erreichbarkeit Nahversorgung

- Erreichbarkeit Grünflächen
- Begriff? Welche POIs?
- Was ist Nahversorgung?
- Fußgänger + Fahrradfreundliche LSA
- Fußgänger "shortcuts" rausfinden → Beteiligung?
- Verschiedene Gehgeschwindigkeiten?

#### Indikatoren: Nutzung öffentlicher Raum, wahrgenommene Aufenthaltsqualität

- #Menschen
- Verweildauer



- Anteil Kinder (ältere) Senioren im öffentlichen Raum

Indikatoren: Leitlinien für Veedel-Entwicklung

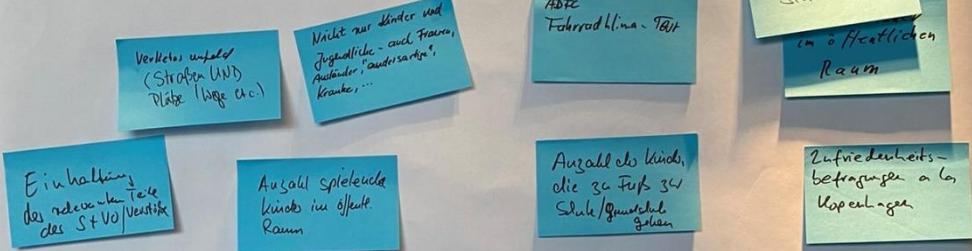
- Und wie sind die Veedel miteinander vernetzt? => Mobilitätshubs, Quartiersgaragen, etc.
- Infrastruktur für Omnichannel im stationären Handel stärken
- Anzahl der Zonen für "Laden, Liefern, Leisten" (HWK)
- Erfolgsmessung der Arbeit von 32

**Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin**  
*Mobilität ist sicher, sauber und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.*

Köln ist ein lebendiger Ort und Menschen fühlen sich wohl, wenn sie unterwegs sind.

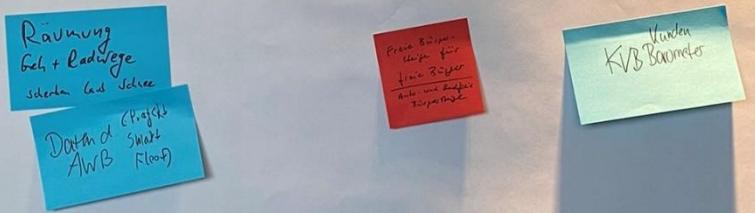
Mobilität ist **sicher**. Kinder können sich im Umfeld ihres Wohnortes und auf dem Schulweg sicher bewegen und Jugendliche autonom in der Stadt unterwegs sein. Angsträume wurden konsequent reduziert und ihrer Entstehung wurde bei neuen Angeboten von Beginn an vorgebeugt. Schwere Unfälle sind die absolute Ausnahme.

→ **Indikatoren:** Verkehrstote & Schwerverletzte, Wahrgenommene Sicherheit



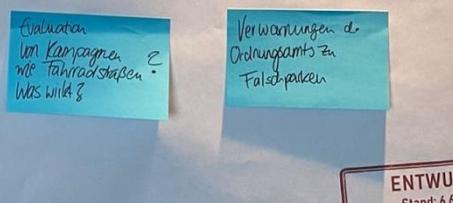
Öffentliche Verkehrsmittel und Straßen sind **sauber**. Auch ein übersichtlicher und geordneter öffentlicher Raum trägt zum Wohlbefinden bei, denn so stehen Verkehrsmittel nicht im Weg.

→ **Indikator:** Wahrgenommene Sauberkeit



Menschen nehmen aufeinander **Rücksicht**. Die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, Körpersprache und Sensibilisierung für die Perspektiven aller Verkehrsteilnehmer\*innen fördern mehr Miteinander in den Straßen unserer Stadt.

→ **Indikator:** Wahrgenommene Rücksichtnahme



**Diskussionsfragen zu den Zielindikatoren**

Indikatoren: Verkehrstote & Schwerverletzte, Wahrgenommene Sicherheit

- Verkehrsumfeld (Straßen UND Plätze, Wege etc.)
- Nicht nur Kinder und Jugendliche - auch Frauen, Ausländer, "Andersartige", Kranke, ...
- ADFC Fahrradklima-Test
- Gefühlte Sicherheit



- Einhaltung der relevanten Teile der STVO / Verstöße
- Anzahl spielende Kinder im öffentlichen Raum
- Anzahl der Kinder, die zu Fuß zur Schule / Grundschule gehen
- Zufriedenheitsbefragungen à la Copenhagen

Indikator: Wahrgenommene Sauberkeit

- Räumung Geh- und Radwege - Scherben, Laub, Schnee
- Daten der AWB (Projekt Smart Fleet)
- Freie Bürgersteige für freie Bürger. Auto- und Radfreie Bürgersteige
- KVB Kundenbarometer

Indikator: Wahrgenommene Rücksichtnahme

- Evaluation von Kampagnen wie Fahrradstraßen? Was wirkt?
- Verwarnungen des Ordnungsamts zu Falschparken
- Leben in Köln Umfrage