

Besser durch Köln.

Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 4. Sitzung vom 26. September 2023

Bürgerzentrum Deutz | Tempelstr. 41-43, 15:00 bis 18:00 Uhr

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Tagesordnung

Unser Programm für heute

1

Übersicht über aktuelle Entwicklungen

- Prozess, Kommunikation & Beteiligungsformate: DialogWerke
- Fachliche Erarbeitung: Mobility Institute Berlin

2

Köln Klimaneutral 2035 – Und die Bedeutung für den nachhaltigen Mobilitätsplan

- Übersicht: Alice Bauer, Leiterin der Koordinationsstelle Klimaschutz der Stadt Köln
- Gemeinsame Diskussion

3

Arbeitsphase: Indikatoren für das Kölner Leitbild

- Vorstellung des Arbeitsstandes: Mobility Institute Berlin
- Gemeinsame Diskussion entlang der Zielbilder

Get-together gegen 18 Uhr

Begrüßung

Herr Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, begrüßt die Anwesenden. Seit dem letzten Mobilitätsbeirat wurde eine wichtige Etappe erreicht: Das Leitbild zum Nachhaltigen Mobilitätsplan wurde am 7. September einstimmig vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Der nächste Schritt und zentrales Thema der heutigen Sitzung ist die Diskussion über die Indikatoren, mit denen die Erreichung der Ziele gemessen werden soll.



TOP 1: Übersicht über aktuelle Entwicklungen

Herr Klasen, DialogWerke, führt in die Sitzung ein, begrüßt die Teilnehmenden, die bisher noch nicht an Sitzungen des Mobilitätsbeirats teilgenommen haben, und fasst die Aktivitäten der letzten drei Monate zusammen:

- Das Leitbild und die Ziele sind festgelegt. Aktuell werden Zielindikatoren erarbeitet, die für die Analyse des Ist-Zustands benötigt werden und die Ziele messbar machen sollen. Im Anschluss sollen Zielwerte für diese Indikatoren quantifiziert werden, damit auf dieser Basis die geeigneten Maßnahmen entwickelt werden können.
 - Herr Dörkes fügt hinzu, dass in Stufe 1 des Prozesses (bis Ende 2024) zunächst strategische Maßnahmen entwickelt werden, konkrete Einzelmaßnahmen folgen dann in Stufe 2 (ab 2025).
 - Auf Rückfrage eines Teilnehmers wurde erläutert, weshalb auf dem präsentierten Zeitplan der Termin für das Forum MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität in Klammern gesetzt wurde. Dies liegt daran, dass derzeit geklärt wird, ob zur Fertigstellung der Beschlussvorlage noch eine Stakeholder-Konsultation erfolgen soll.
- Der nachhaltige Mobilitätsplan ist nun sichtbar im Netz. Es gibt zwei neue Webseiten: Präsenz auf den Seiten der Stadt Köln (<https://mobilitaetsplan.koeln>) und auf dem Portal „Meinung für Köln“ (<https://meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan>). Ebenso wurden Aufsteller produziert, die bei Veranstaltungen genutzt werden können (zuletzt bei der aufsuchenden Beteiligung und dem 1.



Mobilitätsforum (s.u.), sowie Poster, die bereits auf städtischen Werbeflächen zu sehen sind. Die fünf Zielbilder aus dem Leitbild wurden visualisiert und ebenfalls als Poster gedruckt.

- Vom 14. bis 22. September fand die aufsuchende Beteiligung statt, über die im Rahmen eines Stands auf öffentlichen Plätzen jene Personen angesprochen und auf den Prozess zum Mobilitätsplan hingewiesen wurden, die nicht auf anderen Kommunikationswegen, über Multiplikatoren oder aufgrund persönlichen Interesses erreicht wurden. Über einen Zeitraum von acht Tagen wurden an 12 Standorten alle Kölner Stadtbezirke abgedeckt. Das Team von Stadt Köln, Dialogwerke und Rupprecht Consult wurde tageweise von Vertreter*innen des Seniorenbeirats am Stand unterstützt. Die Standorte wurden nach Zielgruppen ausgewählt; so waren die Stände beispielsweise an einem Spielplatz, auf einem Wochenmarkt, in der Nähe von U-Bahn-Stationen oder auch in der Kfz-Zulassungsstelle.
- Am 23. September fand das erste Mobilitätsforum im historischen Rathaus mit einer Eröffnungsrede von OB Reker statt. Die Diskussion wurde in folgende fünf Themencluster strukturiert: (i) Aufenthaltsqualität, (ii) Nahmobilität, (iii) Auto, ÖPNV & vernetzte Mobilität (Multimodalität), (iv) Kommunikation & Beteiligung und (v) Mobilitätsverhalten. Es haben sich rund 70 Bürger*innen an dem Forum beteiligt.
- Aktuell findet die Auswertung zur aufsuchenden Beteiligung sowie zum Mobilitätsforum statt, welche nach Fertigstellung den Mitgliedern des Mobilitätsbeirats über den SharePoint zur Verfügung gestellt wird.
- Zudem wurden im Mai und Juni 2023 von DialogWerke sogenannte Scoping-Gespräche durchgeführt, um von unterschiedlichen Interessens-Vertreter*innen ein Zwischen-Eindruck zum SUMP-Prozess, zur Mobilitätsplanung, zur Beteiligung sowie zur Kommunikation einzuholen. Eine Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse findet sich auf Folie 18 des während der Sitzung präsentierten Foliensatzes.
- Es wurde beschlossen, dass der bereits festgelegte Termin für den nächsten Mobilitätsbeirat vom 16. November 2023 auf 30. Januar 2024 (15:00-18:00) verschoben wird. In Folge wird auch die für den 29. Februar 2024 geplante Sitzung verschoben, und zwar auf 14. März 2024 (15:30-18:30).



TOP 2: Köln Klimaneutral 2035 – Und die Bedeutung für den nachhaltigen Mobilitätsplan

Alice Bauer, Leiterin der Koordinationsstelle Klimaschutz der Stadt Köln, einer Stabsstelle im Dezernat Klima, Umwelt, Liegenschaften, stellt das [Gutachten „Klimaneutrales Köln 2035“](#) vor. Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses mit über 120 Akteur*innen wurden für das Fachgutachten Klimaneutralität 2035 sechs Handlungsfeldern, 20 Handlungsschwerpunkte sowie 50 stadtweite Maßnahmen definiert. Zudem wurden handlungsfeldbezogene Emissionsminderungsziele festgelegt sowie ein Maßnahmenportfolio aufgestellt.

Das Gutachten bildet die Basis für den Aktionsplan Klimaschutz, welcher aufzeigt, wie die Verwaltung und die Beteiligungsgesellschaften der Stadt Köln konkret und konsequent die Reduktion ihrer eigenen Treibhausgasemissionen umsetzt und die ihr zur Verfügung stehenden Instrumente einsetzt, um die Reduktion von Treibhausgasemissionen anderer Akteur*innen sowie der Bürger*innen zu befördern.

Der Mobilitätsbereich des Aktionsplans Klimaschutz wird durch den nachhaltigen Mobilitätsplan definiert. Mit Blick auf den nachhaltigen Mobilitätsplan weist Frau Bauer zudem darauf hin, dass ein Austausch und eine Koordination zu den Indikatoren des SUMP und des Aktionsplan Klimaschutz nötig ist. Aktuell führt die Stadt Köln ein Vergabeverfahren zu einem Monitoring-Tool durch und ein Datenökosystem befindet sich im Aufbau. Zuletzt weist Frau Bauer darauf hin, dass aktuell auf Bundesebene ein Gesetzgebungsprozess für Kommunale Wärmeplanung (KWP) läuft, nach dem alle Städte bis 30.6.2026 Planungen für KWP aufgestellt haben müssen. Hier werden entsprechende Schnittstellen auch zur Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu identifizieren sein.



Zusammenfassung der anschließenden Diskussion:

- Herr Klasen fragt nach den nächsten Schritten und wie der Nachhaltige Mobilitätsplan und der Aktionsplan Klimaschutz zusammenhängen. *Antwort:* Der Aktionsplan soll bei der Ratssitzung im Dezember verabschiedet werden. Der nachhaltige Mobilitätsplan ist eng mit den Bestandteilen des Aktionsplans Klimaschutz verknüpft.
- Nur ca. 15% der Treibhausgasminderungspotentiale liegen im direkten und indirekten Einflussbereich der Stadtverwaltung Köln. Seitens der Teilnehmenden erfolgt eine Nachfrage, wie die anderen 85% durch die Stadt „angetrieben“ werden können und ob das Monitoring für alle Akteur*innen zugänglich sein wird. *Antwort:* Abhängig von der europäischen Datenschutzverordnung soll das Monitoring zumindest teilweise öffentlich zugänglich sein, auch wenn der Fokus auf der Nutzung durch die städtischen Akteure liegt. Das Monitoring wird aber sicherlich nicht immer maßnahmenschärf möglich sein, jedoch werden sich Korrelationen ablesen lassen. Zudem weist Frau Bauer darauf hin, dass lediglich 3% der 15% der Treibhausgasminderungspotentiale im direkten Einflussbereich der Stadt liegen (z.B. der eigene Fuhrpark); 12% können durch die Stadt beeinflusst werden. Direkte Einflussmöglichkeiten bezeichnen den unmittelbaren Einfluss der Stadt Köln als Organisation auf ihre eigenen Emissionen. Eine zentrale Rolle spielen hier die Sanierung der eigenen Liegenschaften, die Transformation des Fuhrparks, die Beschaffung sowie die Potentiale zur Energieeinsparung und zur Erzeugung erneuerbarer Energien, sowohl Photovoltaik auf den Dächern als auch die klimaneutrale Wärmeversorgung der eigenen Liegenschaften gemäß kommunaler Wärmeplanung.

Indirekte Einflussmöglichkeiten bezeichnen den mittelbaren Einfluss der Stadt Köln auf die Umsetzung von Maßnahmen (vor allem von Dritten). Zum indirekten Einflussbereich zählen zum Beispiel regulative Maßnahmen wie verbindliche energetische Standards, Festsetzungen in Bebauungsplänen, spezifische Förderprogramme mit einer direkten Kopplung an nachgewiesene Emissionsminderungen oder die Unterstützung von Maßnahmen von Marktakteur*innen (Unternehmen, Bürger*innen, Zivilgesellschaft). Sie bergen eine begründete Wahrscheinlichkeit zur Reduktion der THG-Emissionen, sind jedoch insgesamt von der Umsetzung Dritter abhängig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Gesamtstadt Köln in ihrem stadt-gesellschaftlichen Transformationsprozess in einem Spannungsfeld zwischen lokalen, nationalen und internationalen Prozessen und Rahmenbedingungen befindet.

- Herr Dörkes betont, dass die Einigung auf die Indikatoren sehr wichtig ist, um stadtintern abgestimmt zu arbeiten und fragt nach, wie Personal- und Finanzmittel, die zur Umsetzung – gerade auch im Mobilitätsbereich – benötigt werden, definiert werden und wie der Prozess dazu aussieht. Die *Antwort* lautete, dass die Personal- und Finanzmittel im Aktionsplan aufgezeigt werden, allerdings muss noch eine Priorisierung erfolgen. Es wird etappenweise vorgegangen; zunächst werden Fördermittel für eine*n Klimaschutzmanager*in bei der Stadt Köln verfügbar. Hinsichtlich der Indikatoren und des Monitorings ist eine Verknüpfung der Datensets geplant. Herr Hoffmann (mib) weist darauf hin, dass das Klimagutachten bei der Indikatorik zum nachhaltigen Mobilitätsplan mit aufgenommen wird.
- Frau Bauer weist darauf hin, dass in Anbetracht der knappen Zeit Maßnahmen bereits begonnen werden müssen, bevor die Strategie vollständig steht. Beispiele müssen sichtbar gemacht werden und es müssen bestimmte Dinge ausprobiert werden.
- Hinsichtlich des Monitorings für das Handlungsfeld Mobilität und Logistik fragt Prof. Reutter nach, ob das Konzept Durchfahrtsverkehre (insbesondere Bundesautobahnen) sowie Emissionen des Flughafens umfasst. *Antwort:* Die Energie- und Treibhausgasbilanz für das Kölner Stadtgebiet erfolgt nach dem Territorialprinzip. D.h. Treibhausgasemissionen, die in unserem „Territorium“ Kölner Stadtgebiet entstehen, werden nach ihren Quellen erfasst. Hierbei wird der für deutsche Kommunen übliche BISKO-Standard angewendet.

Speziell für Straßenverkehr (Motorisierter Individualverkehr, Straßengüterverkehr, Busse), also auch für die Bundesstraßen und Bundesautobahnen, stammt die Datenbasis bis zur Bilanz 2020 aus dem Software-Tool GRETA des Umweltbundesamtes.

Hier stehen Daten aller nationalen Emissionen sowie Vorgabewerte für die Kfz-Fahrleistungen für alle Kommunen in Deutschland räumlich aufgelöst zur Verfügung (differenziert nach Kfz-Kategorien und Straßenkategorien).

Der Kölner Flughafen liegt auf dem Stadtgebiet. Treibhausgasemissionen, die durch den Flugverkehr und auch den Binnenverkehr entstehen, werden mit Hilfe des Modells TREMOD kommunenfein berechnet. Für die wichtigsten Verkehrsflughäfen in Deutschland liegen jährliche Informationen des statistischen Bundesamts zur Anzahl der Starts und Landungen im Flugverkehr vor. Auf dieser Grundlage erfolgen im TREMOD-Modell Berechnungen von mit den Flugbewegungen verbundenen Energieverbräuche und Emissionen für den LTO-Zyklus (Landing and Take-off Cycle*) unter Verwendung flugzeugtypspezifischer Emissionsfaktoren.

- Es erfolgt ein Hinweis seitens eines Teilnehmenden, dass Einpendler*innen betrachtet werden müssen und dass diese auch in Maßnahmen abgebildet werden müssen. Daher ist eine Evaluation der Pendelverkehre nötig.



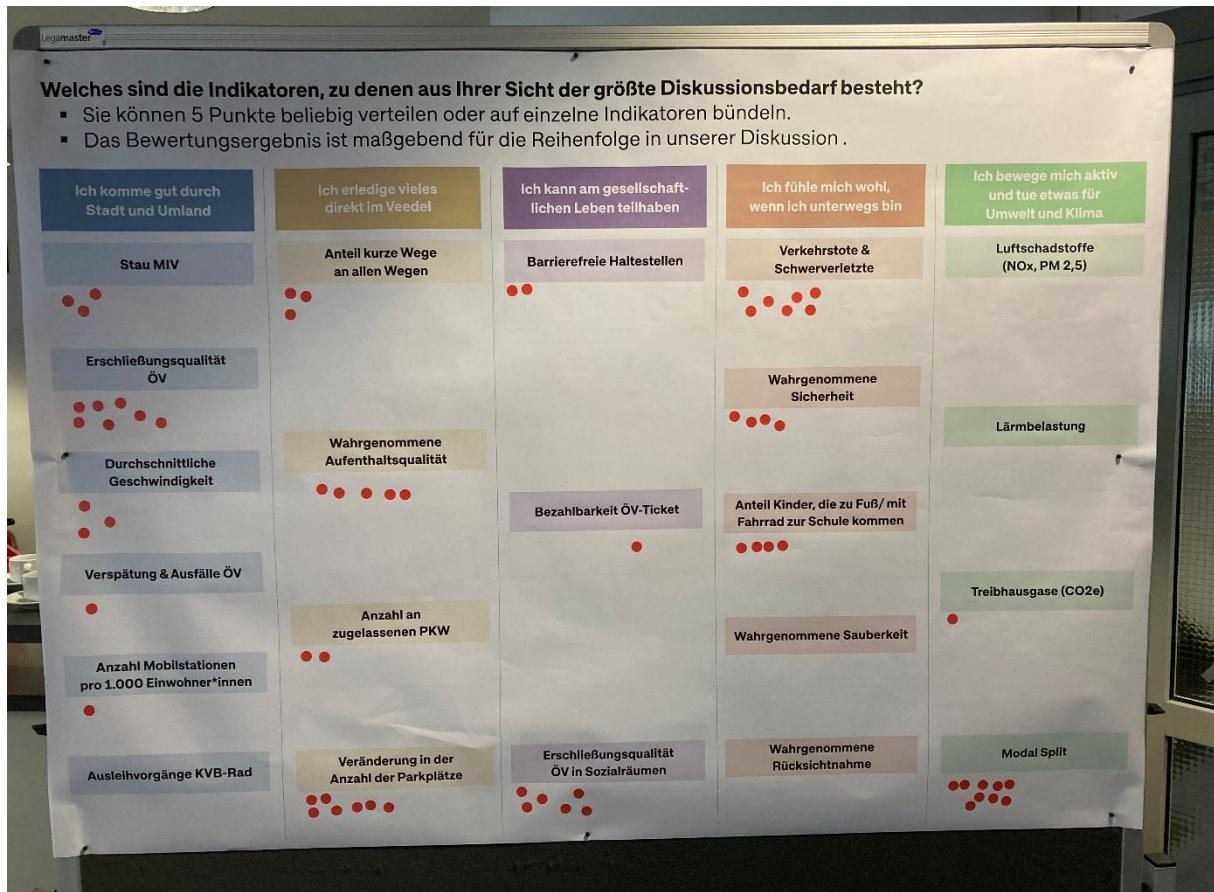
TOP 3: Indikatoren für das Kölner Leitbild

Zunächst stellt Frau von Stein vor, welche Rückmeldungen aus der 3. Sitzung des Mobilitätsbeirats zu den Indikatoren berücksichtigen wurden bzw. welche Vorschläge aus welchem Grund nicht berücksichtigt wurden (s. Folien 51-55).

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass seine Organisation mit dem Titel des Leitbilds „Besser durch Köln“ nicht zufrieden ist, weil dadurch vermittelt werde, dass Straße(nraum) als Verkehrsweg und nicht als Aufenthaltsraum dient. Letzteres sollte jedoch das Ziel sein. Die Rückmeldung der Stadt Köln dazu lautet, dass mit dem Titel nun gearbeitet wird, diese Diskussion aber später im Prozess nochmal aufgegriffen werden könne.

Im weiteren Verlauf stellen die Kolleg*innen des Mobility Institute Berlin den aktuellen Arbeitsstand hinsichtlich der Indikatoren für das Kölner Leitbild und das Set der bisher entwickelten 22 Indikatoren ausführlich vor, mit dem Hinweis darauf, dass die Zielwerte zu den Indikatoren erst im nächsten Schritt festgelegt werden. Im Folgenden sind die Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den einzelnen Indikatoren zusammengefasst. Neben den während der Sitzung vorgebrachten Rückmeldungen umfasst die Zusammenfassung unten auch die nach der Sitzung zugesandten Eingaben.

Die Reihenfolge, in der die Indikatoren diskutiert wurde, folgte der Priorisierung, die sich aus den Rückmeldungen der Teilnehmenden zu Beginn der Veranstaltung ergab:



Die Antworten auf Anregungen, die nicht im Laufe der Sitzung, sondern im Nachgang durch die Verwaltung beantwortet wurden, sind in der nachfolgenden Tabelle in der Spalte „Beantwortung der Anregungen“ **fett** markiert.

Bei der Auswahl der Indikatoren waren grundsätzlich drei Kriterien wichtig:

- Bereits bestehende Festlegungen:** Zu Beginn des Auswahlprozesses wird herausgearbeitet, welche Indikatoren bereits durch bestehende Beschlüsse bzw. Konzepte der Stadt Köln festgelegt oder etabliert sind (z. B. CO₂e). Darüber hinaus werden gesetzliche Vorgaben (z. B. zu Luftschadstoffen) und die Sustainable Urban Mobility Indicators (SUMI) der EU und deren laufende Überarbeitung berücksichtigt.
- Relevanz für die Messung der definierten Ziele:** Bereits während der Erarbeitung der Leitbildvertiefungen wurden diese mit möglichen Indikatoren abgeglichen. Nach der Fertigstellung der Leitbildvertiefungen werden jene Indikatoren für das Leitbild ausgewählt, die die dargestellte Mobilitätserfahrung am direktesten messen. Aus diesem Grund werden neben objektiv messbaren Indikatoren auch umfragebasierte Indikatoren für den Bereich der Wahrnehmung verwendet.
- Datenverfügbarkeit:** Schließlich wird geprüft, ob die Stadt Köln bereits über Daten zur Messung des jeweiligen Indikators verfügt oder ob eine unrealistisch hohe Menge an neuen Daten erfasst werden müsste. So wird sichergestellt, dass die definierten Indikatoren auch tatsächlich zum weiteren Prozess und zur längerfristigen strategischen Steuerung zur Verfügung stehen können.



Im Laufe des Beteiligungsprozesses wurden viele gute Vorschläge eingereicht. Wenn Hinweise nicht übernommen werden konnten, hatte dies insbesondere einen der beiden folgenden Gründe: Erstens gab es für viele Vorschläge eine fehlende Datenverfügbarkeit. Deshalb werden im Zwischenbericht Empfehlungen für die zukünftige Erhebung von wichtigen Daten hinzugefügt. Dies wird es der Stadt zukünftig erlauben, zusätzliche Indikatoren im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Außerdem waren viele vorgeschlagene Indikatoren so kleinteilig, dass sie eher für die Maßnahmenebene und nicht für die Ebene der Zielbilder geeignet sind. Im weiteren Prozess werden auch für Maßnahmen Indikatoren festgelegt. Diese unterscheiden sich von Zielindikatoren, welche die Zielerreichung auf einer höheren Flalebene messen.

„Ich komme gut durch Stadt und Umland“

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der</i>
Erschließungsqualität ÖV	<p>Frage: Umfasst der ÖPNV auch den SPNV?</p> <p>Frage: Kann neben dem 10/20/30-Minuten Takt zur Hauptverkehrszeit auch der 5-Minuten Takt aufgenommen werden?</p> <p>Anmerkung im Nachgang: Neben der Taktung des ÖPNV sollten auch die Betriebszeiten des ÖPNV aufgeführt werden.</p> <p>Frage: Was ist mit „Zugang“ gemeint (Weglänge, Radius)?</p> <p>Frage: Wird auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten gemessen?</p> <p>Anregung: Es sollte zwischen Schiene und Straße differenziert werden.</p>	<p>Ja, dies gehört dazu.</p> <p>Ja, dies kann aufgenommen werden. Hinweis: Unter 5-Minuten-Takt sind mind. 12 Abfahrten pro Stunde in eine Richtung zu verstehen. Dies kann über eine Linie oder mehrere angeboten werden.</p> <p>Es wird nur der Tagesverkehr, nicht aber der Nachtverkehr betrachtet (vgl. Frage weiter unten). Die Betrachtung des Nachtverkehrs ist eine Aufgabe, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung erfolgt.</p> <p>Dies wird im Rahmen der Analyse noch entschieden. Hierbei werden nach Möglichkeit die Definitionen des Nahverkehrsplans zum Zugang zu Haltestellen übernommen.</p> <p>Der Indikator wird sowohl in der Hauptverkehrszeit als auch in der Schwachverkehrszeit untersucht. Für die Analyse wurde die Hauptverkehrszeit HVZ I von 6:30-9:00 Uhr und die Schwachverkehrszeit SVZ II von 20:00-23:00 Uhr gemäß dem 3. Nahverkehrsplan ausgewählt.</p> <p>Der 3. NVP der Stadt Köln definiert unterschiedliche Standards für den Zugang zu Stadtbahn, SPNV und Bus. In gleicher Methodik wird es in der Analyse betrachtet.</p>

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der Anregungen</i>
	Anregung: Es könnte sinnvoll sein, zwischen Analyse- und Beobachtungsindikatoren zu unterscheiden.	Dies wird später im Prozess noch entscheiden.
Stau MIV	Anregung: Der ADAC weist darauf hin, dass sie Erfahrungen in der Arbeit mit INRIX-Daten haben und gerne für einen Erfahrungsaustausch zur Verfügung stehen.	Wir werden für diesen Indikator auf Daten aus dem Mockii-Projekt der Stadt zurückgreifen.
Durchschnittliche Geschwindigkeit	Anregung: Der Fußverkehr sollte ebenfalls erfasst werden, auch wenn es für den Fußverkehr generell wenig Daten gibt, auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. Rollator).	Leider ist es schwierig, Datengrundlagen für den Fußverkehr zu finden. Die Erhebung von Daten zum Fußverkehr (z.B. Gehwegbreite, Barrierefreiheit) werden wir als Empfehlung für die zukünftige Mobilitätsplanung aufnehmen.
	Anregung: Querungswartezeiten (Straßen/Fahrradwege) sollten betrachtet werden.	Leider sind Daten dafür nicht vorhanden (vgl. Kommentar oben).
	Anregung: Es sollte ein Reisezeitvergleich zwischen MIV und ÖPNV stattfinden. Konkreter Vorschlag: Festlegung von zehn städtischen Reisewegen und zehn regionalen Reisewegen, um Reisezeiten zu vergleichen. Die Datenerhebung ist relativ einfach, im Übrigen auch für die Messung der durchgehenden Beleuchtung.	Ein Reisezeitvergleich wird im Rahmen der Analyse durchgeführt. Dafür werden die Verbindungen zwischen allen Bezirkszentren analysiert und verglichen, wie schnell man sich mit dem MIV und mit dem ÖV durch die Stadt bewegt.
	Anregung: Die Geschwindigkeit sollte für alle Handlungsfelder (MIV, Fuß, Fahrrad, ÖPNV) gemessen werden.	Ja, alle Handlungsfelder werden in diesem Indikator betrachtet.
	Frage: Wie werden Wegeketten erfasst?	Alle Wege werden aufgrund der Datengrundlagen separat betrachtet.
	Frage: Wie werden Pendler*innen erfasst?	Die Mobilitätserhebung erfasst keine regionalen Verkehre. Wir prüfen eine Einbeziehung über regionale Erhebungen.

Indikator	Diskussion	Beantwortung der Anregungen
	<p>Anmerkung im Nachgang: Da der Pendlerverkehr mit mehr als 300.000 Personen/Werktag eine erhebliche Rolle spielt, sollte dieser bei den Indikatoren berücksichtigt werden. Vielleicht ergeben sich Möglichkeiten, hierzu die vom Verbund erweiterten MID-Daten oder andere regional verfügbare Daten zu nutzen.</p>	<p>Daten zu Pendlerverkehren werden nicht regelmäßig erhoben und eignen sich daher nicht für einen Indikator. Trotzdem werden Daten aus dem Agglomerationskonzept Teil der Ist-Analyse. Zusätzlich werden wir die Erhebung von Daten zu Pendlerverkehren als Empfehlung für die zukünftige Mobilitätsplanung aufnehmen.</p>
	<p>Anregung: Das Umland sollte mit bedacht werden. Umlanddaten liegen durch das Agglomerationskonzept vor und können von Region Köln/Bonn e.V. zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Die Parkplatzsuche wird in der Analyse zum Reisezeitvergleich mitberücksichtigt, in dem für jede Reise mit dem MIV eine pauschale Zeit (5 Minuten) für die Parkplatzsuche dazu gerechnet wird.</p>
	<p>Anregung: Reisezeiten sollten ebenfalls erfasst werden, z.B. sollte Parkplatzsuchverkehr mit betrachtet werden.</p>	<p>Für die Ist-Analyse werden wir die Reisezeiten zu Hauptverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten auswerten.</p>
Verspätungen und Ausfälle ÖV	Keine Anregungen	
Dichte Mobilstationen	<p>Frage: Wird die Qualität und Ausstattung der Mobilstationen mit betrachtet?</p>	<p>Im Raumbuch wurden bereits drei Qualitätsstufen festgelegt. Diese werden zugrunde gelegt.</p>
	<p>Anregung: Es sollte auch erfasst werden, wie viele Mobilstationen in den Außenbezirken und in anderen schlecht angebundenen Gebieten vorhanden sind.</p>	<p>Wir werden die Dichte von Mobilstationen in verschiedene Raumtypen analysieren.</p>
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften	<p>Einschätzung: „Haushalte mit Sharing-Mitgliedschaft“ hat wenig Aussagekraft, da die tatsächliche Nutzung nicht erfasst wird.</p>	<p>Bzgl. Sharing-Angeboten kann nicht auf alle Daten der Anbieter zugegriffen werden. Es wäre daher unzureichend, nur die Daten einzelner Anbieter als Aussagekraft zu nutzen.</p>

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der</i>
		Anhand des festgelegten Indikators lässt sich abschätzen, wie hoch ein grundsätzliches Bewusstsein und eine Nutzungsbereitschaft ist. Sollte sich die Datenlage verbessern, kann der Indikator noch mal betrachtet werden.
Ausleihvorgänge KVB-Rad	Einschätzung: Das KVB-Rad ist in vielen äußeren Stadtteilen nicht verfügbar. Die Ausleihe und Rückgabe sollte auch in Außenbezirken, insbesondere außerhalb des Militärrings, möglich sein.	Dies ist eher ein Maßnahmenvorschlag, der im Rahmen der Maßnahmenerarbeitung berücksichtigt wird.
	Anregung: Auch Call-a-Bike und weitere Sharing-Anbieter sollten betrachtet werden.	Dies wird nicht mehr als Indikator betrachtet (siehe Argument zuvor).
	Anregung: Zurückgelegte Wege (Entfernung) sollte erfasst werden.	

Was fehlt?

- Baustellen
 - Antwort: Ein Indikator zum Baustellen-Management wird auf der Maßnahmen-Ebene betrachtet.
- Infrastrukturbasierter Indikatoren für Radinfrastruktur
 - Antwort: Ein neuer Indikator „Ausbau von Radwegen“ wurde hinzugefügt.
- Qualität der Radwege, insbesondere in den Außenbezirken
 - Antwort: Leider sind keine Daten dafür vorhanden.
- Betrachtung der Auslastung der Verkehrsmittel (Besetzungsgrad)
 - Antwort: Die Auslastung des ÖPNV wird im Rahmen der Ist-Analyse betrachtet.

„Ich erledige vieles direkt im Veedel“

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der</i>
Anteil kurze Wege an allen Wegen	Anregung: Mit Bezug auf die Frage „Alle Wege oder Fokus auf bestimmte Wegezwecke?“ wurde angeregt, dass beide Optionen betrachtet werden sollten.	Die Arbeitswege werden bei der Analyse der kurzen Wege nicht betrachtet.
	Anregung: Eine verkehrsmittelspezifische Betrachtung wäre vorteilhaft.	Der Fokus für diesen Indikator liegt auf der kurzen Entfernung für Erledigungen von unter 5 km. Von einer weiteren Differenzierung sehen wir aus Komplexitätsgründen ab und weil die Aufteilung der Wege schon in anderen Indikatoren abgebildet wird, insbesondere im Modal Split. Als Detailanalyse über die Indikatoren ist die Anregung relevant.
	Anregung: Die 5 km-Betrachtung sei für viele Menschen ein zu großer Radius.	Wege mit bis zu 2km Länge werden häufig zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad zurückgelegt. Eine Distanz von 3km wird nur noch sehr selten zu Fuß zurückgelegt. Daher wird hier die Entfernung auf 2km festgelegt.
	Anregung: Das Einzelhandelskonzept sollte betrachtet werden, da dies die Nahversorgeransiedlung vorgibt. Daraus kann die maximale Weglänge, die zurückgelegt werden muss, abgeleitet werden.	Die Nahversorgung im Veedel ist sehr wichtig. Sie ist jedoch nicht Bestandteil der Mobilitätsplanung, sondern wird in Stadtentwicklungskonzepten wie bspw. dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept behandelt.
	Anregung: Es sollte eruiert werden, wie die Versorgung im Veedel aussieht, denn eine gute Nahversorgung ist die Voraussetzung für kurze Wege.	
Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Anregung: Folgendes sollte erfasst werden: (kühles) Trinkwasser, Toilette, Bänke, grün/Bäume.	Dies sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.
	Frage: Könnte die Anzahl der aufgestellten Bänke einfließen? Diese Zahlen müssten der Stadtverwaltung vorliegen.	

Indikator	Diskussion	Beantwortung der Anregungen
	Antwort: Unterschiedliche Stellen (und nicht nur die Stadt) bauen Bänke auf, daher ist die Datenbereitstellung schwierig.	
	Anregung: Aufgesetztes Parken auf Bürgersteigen und Anzahl der Fläche für Fahrradstellplätze sollten als zusätzliche Indikatoren erfasst werden.	Leider sind keine Daten dafür vorhanden.
	Anregung: Es sollten Zählungen stattfinden, wie viele Menschen sich auf Plätzen aufhalten.	
Anzahl an zugelassenen Pkws	Frage: Was ist der Zusammenhang dieses Indikators mit dem Zielbild „Ich erledige vieles direkt im Veedel“? Antwort: Flächennutzung durch parkende Autos. Einschätzung dazu: Die Anzahl der zugelassenen Pkws steht nicht in Korrelation zu deren Nutzung in Köln. Frage: Welches Ziel soll kontrolliert werden?	Es kann zwar keine genaue Korrelation zur Nutzung überwacht werden, jedoch wird durch eine abnehmende Anzahl an Pkws mehr öffentlicher Raum frei für andere Nutzungen.
	Anregung: Wohnmobile sollten dezidiert betrachtet werden, da diese zunehmend den Parkraum belegen.	Dies ist als Indikator zu kleinteilig.
Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Anregung: Es sollte festgelegt werden, welche Veränderung erreicht werden soll. Es sollte auch nach Art der Umwandlung der Parkplätze differenziert werden, z.B. Verlagerung auf Quartiersgaragen, Umwandlung in Parkplätze für Handwerker*innen oder Menschen mit Behinderungen.	Daten zu der Art von Umwandlung können zukünftig erhoben werden. Die Festlegung von Zielwerten, also den erwünschten Veränderungen, erfolgt erst zum Ende der Stufe 1.
	Anregung: Es sollten Veedelsgaragen-Stellplätze geschaffen werden und dies als Indikator aufgenommen werden.	Dies sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.
	Anregung: Es könnten Musterstraßen zur Prüfung von Stellplatzumwandlung und Barrierefreiheit (Blinde etc.) festgelegt werden.	Dies ist im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätsplans nicht möglich. Zudem gibt das „Handbuch der Straßenplanung“ der Stadt Köln bereits abgestimmte Standardlösungen für eine einheitliche Gestaltung des Kölner Straßenraums vor.

Was fehlt?

- Anteil an Gehwegen mit einer Breite von mind. 2,5 m. Analog für die Breite der Radwege. Sowie Anteil der beleuchteten bzw. nicht beleuchteten Radwege.
 - Antwort: Leider sind keine Daten zu der Breite von Gehwegen und Radwegen vorhanden. Ein Indikator zur Beleuchtung von Radwegen sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.
- Anzahl der Parkplätze auf dem Gehweg.
 - Antwort: Leider sind keine Daten dafür vorhanden. Zusätzlich sehen wir das eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.
- Flächenverbrauch pro Verkehrsmittel, aber da keine Daten verfügbar sind, können eventuell Musterstraßen abgebildet werden.
 - Antwort: Dies ist im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätsplans nicht möglich. Im Handbuch der Straßenplanung der Stadt Köln sind zudem bereits konkrete Planungsmöglichkeiten aufgezeigt.
- Ladezonen pro qm Einzelhandelsfläche, um Wirtschaftsverkehr abzubilden.
 - Antwort: Dies sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.

„Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben“

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der Anregungen</i>
Barrierefreiheit Haltestellen	Anregung: Es sollte erfasst werden, wie viel Prozent der Aufzüge und Rolltreppen im Jahresdurchschnitt funktionstüchtig sind.	Dies wird nun im Indikator mitberücksichtigt.
	Anregung: Es sollte erfasst werden, ob Informationen analog (ohne Apps) bereitgestellt werden.	Dies sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.
	Anregung: Der Zustand der Rampen sollte erfasst werden.	Leider sind dafür keine Daten vorhanden.
	Anregung: Es sollte erfasst werden, wie gut Informationen über die aktuelle Barrierefreiheit bereitgestellt werden.	Dies sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene.
	Anregung: Die Verständlichkeit der Haltestellen (Orientierung) sollte erfasst werden.	Leider sind dafür keine Daten vorhanden.
	Anregung: Es sollte auch die Barrierefreiheit des Straßenraums und von Mobilstationen erfasst werden.	Leider sind dafür keine Daten vorhanden.
Bezahlbarkeit ÖV-Ticket	Anregung: Für Gelegenheitsfahrende sollte auch das Einzelticket betrachtet werden.	Da für mehr als Dreiviertel aller Fahrten im ÖPNV Zeittickets genutzt werden, wurde sich hier auf die Betrachtung dieser beschränkt.
	Anregung: Das Sozialticket sollte der Standard sein.	Wird aufgenommen. Für die Berechnung der Bezahlbarkeit wird das Sozialticket als Standard genutzt.
Erschließungsqualität Sozialräume	Anregung: Der Nachtverkehr sollte mit betrachtet werden.	Die Analyse wird für Hauptverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten durchgeführt, aber nicht für den Nachtverkehr. Der Nachtverkehr wird im Rahmen des Nahverkehrsplans betrachtet.
	Anregung: Es gelten die gleichen Kommentare (zu Taktungen, usw.)	Die Kommentare nehmen wir gerne für beide Analysen mit auf.

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der Anregungen</i>
	wie für den Indikator zur Erschließungsqualität im ersten Ziel.	
	Anregung: Sharing-Angebote sollten ebenfalls betrachtet werden.	Sharing-Angebote werden im Rahmen des Indikators „Anzahl Haushalte mit Sharing-Mitgliedschaft“ berücksichtigt.
	Anregung: Stigmatisierung in der Kommunikation sollte vermieden werden.	In der Kommunikation zu dem Indikator wird auf die bestehenden Sozialraumgebiete der Stadt Köln verwiesen (https://www.stadt-koeln.de/artikel/02195/index.html). Zudem wird der Hinweis für die darüber hinaus gehende Kommunikation berücksichtigt.

Was fehlt?

- Indikator, der die Wirkung misst, z.B. Anzahl der Wege pro Tag differenziert nach Altersgruppen und Sozialräumen. Diese Daten müssten aus der Mobilitätserhebung für den Modal Split vorliegen.
 - **Antwort: Eine nähere Betrachtung des Mobilitätsverhaltens (auch entlang Alter und Einkommen) wird im Rahmen der Ist-Analyse durchgeführt, aber sie wird nicht als Indikator mit aufgenommen.**

„Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin“

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der Anregungen</i>
Verkehrstote & Schwerverletzte	Anregung: Es sollten auch Unfälle erfasst werden, bei denen es nicht nur Schwerverletzte gab, sondern auch anders (Leicht-)Verletzte.	Dies wird Teil der Ist-Analyse.
	Anregung: Die Unfallstatistik sollte nach Rad- und Fußverkehr aufgegliedert werden.	Dies wird Teil der Ist-Analyse.
	Anregung: Die Unfallstatistik sollte mit Blick auf Unfälle auf Grund von Geschwindigkeitsüberschreitungen und auf Grund von mangelndem Abstand miteinbezogen werden.	Dies wird Teil der Ist-Analyse.
Wahrgenommene Sicherheit	Anregung: Die Anzahl der Fahrraddiebstähle und Aufklärungsquote sollten einfließen.	Dies ist ein wichtiger Aspekt, jedoch fällt er vielmehr in den Bereich der polizeilichen Statistik, insbesondere die Aufklärungsquote von Diebstählen. In Bezug auf den nachhaltigen Mobilitätsplan könnte das Thema von gesicherten Fahrradabstellanlagen in dem Zusammenhang betrachtet werden, dies jedoch eher auf der Ebene der Maßnahmenindikatoren.
	Anregung: Sicherheit im Umkreis von ÖPNV-Haltestellen sollte betrachtet werden. Dies ist Teil des KVB-Qualitätsberichts und auch der go.Rheinland Bericht zu Haltestellen ist eine weitere gute Datenquelle.	Sicherheit an ÖPNV-Haltestellen wird als Teil des Indikators berücksichtigt.
Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Fahrrad zur Schule kommen	Anregung: Es sollten Kinder ab dem Alter von 6 (und nicht 7) Jahren betrachtet werden, da dies das Einschulungsalter ist.	Die zur Verfügung stehenden Mobilitätserhebungen werten die Daten der >6-Jährigen aus, daher müssen hier die Kinder ab 7 Jahren betrachtet werden. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass 7-Jährige alle in die Schule gehen, während 6-Jährige zum Teil

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der Anregungen</i>
		noch den Kindergarten besuchen.
	Anregung: Tretroller sollten mit aufgenommen werden, da viele Kinder mit dem Roller in die Schule fahren.	Leider sind keine Daten dafür vorhanden, da dies nicht in der Mobilitätserhebung abgefragt wird.
	Anregung: Weiterführende Schulen sollten mit aufgenommen werden.	Der Indikator bezieht sich nur auf Kinder in der Grundschule, weil das Sicherheitsempfinden von Kindern als vulnerable Gruppe ein starker Indikator für das Sicherheitsempfinden von der breiteren Bevölkerung ist.
	Anregung: Schulen sollten als mögliche Datenquelle (z.B. Schulwegekonzept) berücksichtigt werden. Es könnten z.B. Musterschulen (Grundschulen) für Befragungen festgelegt werden.	Schulen wurden im Prozess der Leitbild-Entwicklung beteiligt, aber leider ist das nicht im Rahmen der Indikatoren möglich.
Wahrgenommene Sauberkeit	Anregung: Die Daten der AWB sollten als Quelle herangezogen werden, z.B. gibt es Daten zu Vermüllung. Aus der Zunahme der Reinigung ließe sich der Sauberkeitszustand in Köln ableiten.	Dies wird als mögliche Datenquelle geprüft.
	Anregung: Auch die Sag's mir-App sollte als Datenquelle herangezogen werden.	Die Sag's uns-App wurde schon früh im Prozess als mögliche Datenquelle geprüft, aber als ungeeignet befunden, da vor allem Eingaben zu einzelnen Bereichen gemacht werden. Außerdem hängt die Anzahl der Eingabe auch stark mit der Bekanntheit der App zusammen und könnte daher zu irreführenden Aussagen führen.
Wahrgenommene Rücksichtnahme	Anregung: Die Anzahl der gemessenen Verkehrsdelikte sollte betrachtet werden.	Vgl. erste Anregung zum Indikator „wahrgenommene Sicherheit“

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	
	Anregung: Es gibt Daten zur wahrgenommenen Rücksichtnahme im ADFC-Klimatest.	Da beabsichtigt wird, die wahrgenommene Rücksichtnahme anhand einer repräsentativen Umfrage der Stadt Köln zu messen, werden diese Daten denen dem nicht-repräsentativen ADFC-Klimatests vorgezogen. Sollten hier weitere Datenquellen benötigt werden, wird der ADFC-Klimatest berücksichtigt.

Was fehlt?

- Beleuchtung als gesonderter Punkt.
 - Dies sehen wir eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene

„Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima“

<i>Indikator</i>	<i>Diskussion</i>	<i>Beantwortung der Anregungen</i>
Luftschadstoffe (NO _x , PM ₁₀)	Anregung: Es sollte geprüft werden, ob es Daten vom Gesundheitsamt gibt, z.B. zu Atemwegserkrankungen, die genutzt werden können.	Dies ist im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätsplans als Indikator zu kleinteilig und beeinflussbar von zu vielen anderen Faktoren.
Lärmbelastung	Keine Anregungen.	
Treibhausgase (CO ₂ e)	Einschätzung: Wenn die Berechnung auf Basis der Daten der Mobilitätserhebung erfolgen soll, muss im Modal Split zwischen E-Mobilität und Verbrennern unterschieden werden, um die CO ₂ e-Emissionen des MIV korrekt zu erfassen.	Die Anzahl an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wird in der Berechnung berücksichtigt.
Modal Split	Anregung: Verkehrsaufwand, d.h. die zurückgelegte Verkehrsstrecke sollte berücksichtigt werden.	Der Modal Split wird auf Basis der Anzahl der Wege und auf Basis der pkm erhoben.

Was fehlt?

- Ladestationen E-Mobilität.
 - Antwort: Dies wird eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene gesehen.
- Temperatur an verschiedenen Standorten in der Stadt als weitere Messgröße.
 - Antwort: Leider sind keine Daten dafür vorhanden. Außerdem sehen wir diese Fragestellung eher in der Klima- und Umweltplanung verortet.
- Fit bleiben sollte Teil des Leitbilds sein und über Indikatoren abgebildet werden.
 - Antwort: Indirekt wird dies durch andere Indikatoren abgebildet, z.B. durch den Modal Split.
- Daten zu Übergewicht.
 - Antwort: Dies wird als Indikator als zu kleinteilig betrachtet und wird von zu vielen anderen Faktoren beeinflusst.
- Daten zur Ladeinfrastruktur.
 - Antwort: Dies wird eher als Indikator auf der Maßnahmen-Ebene gesehen.
- Entwicklung der Flächenversiegelung bzw. -entsiegelung.
 - Antwort: Leider sind dafür keine Daten vorhanden.

Finales Indikatoren-Set

Auf Grundlage der zahlreichen Anregungen wurde zunächst folgendes Set mit 24 Indikatoren festgelegt. Wenn im Laufe des Prozesses sich Datenverfügbarkeiten ändern, kann das Indikatoren-Set dementsprechend angepasst werden. Alle Eingaben zu Maßnahmen-Indikatoren wurden gesammelt und werden im Zuge der Maßnahmenplanung mit einbezogen.

Finales Set von 24 Indikatoren

Leitbild: „Besser durch Köln“

Ich komme gut durch Stadt und Umland	Ich erledige vieles direkt im Veedel	Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben	Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin	Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima
Relative Reisezeit	Anteil kurze Wege an allen Wegen	Barrierefreiheit Haltestellen	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM210)
Erschließungsqualität ÖPNV	Wahrgen. Aufenthaltsqualität	Bezahlbarkeit ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungspunkte	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2e)
Verspätungen & Ausfälle ÖV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Anzahl Mobilstationen pro 1.000 Einwohner			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkws
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgen. Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				