

# Besser durch Köln.

## Der nachhaltige Mobilitätsplan

### Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 5. Sitzung vom 30. Januar 2024

Handwerkskammer zu Köln | Heumarkt 12, 15:00 bis 18:00 Uhr

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

## Inhaltsverzeichnis

Tagesordnung .....	3
Begrüßung .....	3
TOP 1: Aktueller Stand .....	4
TOP 2: Chancen- und Mängelanalyse zur Mobilität in Köln .....	5
TOP 3: Arbeitsphase .....	11
TOP 4: Weitere Schritte der Strategieentwicklung .....	13
Zentrale Ergebnisse der Diskussion .....	13
Übersicht der anstehenden Beteiligungsformate .....	15



## Tagesordnung

### Unser Programm für heute

- 1 Chancen- & Mängelanalyse zur Mobilität in Köln**
  - Vorstellung der Chancen- & Mängel nach Zielbildern
  - Verständnisfragen & Eindrücke
  - Erste Kommentierung in der Pause (+ weitere Kommentierung im Nachgang)

- 2 Mobilitätsplanung zur Strategieentwicklung**
  - Prozess-Übersicht & Arbeitsschritte
  - Annäherung an die Zielwerten der Indikatoren
  - Handlungsfelder und Stellschrauben

**Get-together gegen 18 Uhr**



#### Arbeitsphase nach der 5. Sitzung

##### Chancen & Mängelanalyse

- Kommentierung der Chancen- & Mängel-Analyse

##### Handlungsfelder mit Stellschrauben

- Bewertung + Ergänzung
- Sammlung absehbarer Zielkonflikte

## Begrüßung

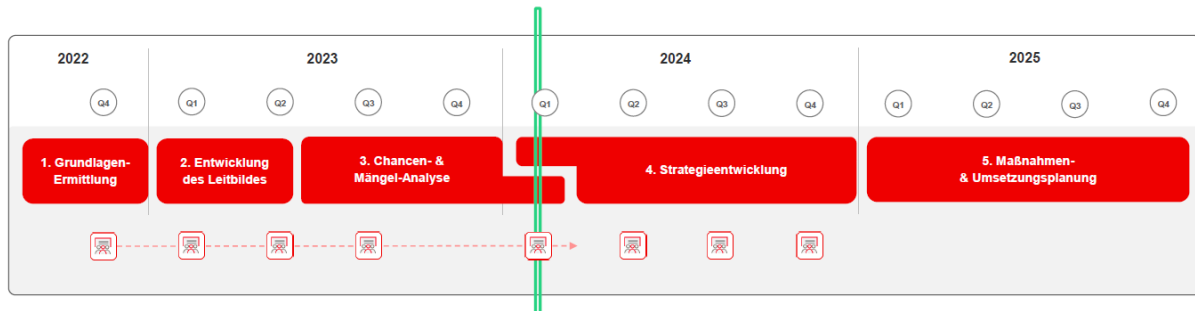
**Frau Bargfrede**, Geschäftsführerin der Handwerkskammer (HWK) zu Köln, heißt alle Teilnehmenden herzlich in den Räumlichkeiten der HWK willkommen. Beim Thema Mobilität treten verschiedene Bedürfnisse auf den Plan. Die HWK unterstützt die Verkehrswende, weist aber deutlich auf den Bedarf der logistischen Erreichbarkeit innerhalb Kölns für das Funktionieren des Handwerks hin.

**Herr Siggelkow**, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich bei der HWK für die Bereitstellung der Räumlichkeiten. Die erste Hälfte der ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplan ist nun abgeschlossen. Das Leitbild wurde entwickelt und die Chancen- und Mängelanalyse wurde erstellt. Nun geht es an die schwierige, aber auch spannende Aufgabe der Strategieentwicklung. Leider wird mobility institute berlin (mib) an dieser Stelle das auftragnehmende Konsortium verlassen. Die Gespräche einer Übernahme durch Mobycon und Orange Edge laufen und sollen bis vor Karneval zu einem Abschluss gelangen.

[Nachtrag: Die Gespräche wurden mittlerweile abgeschlossen. Mobycon und Orange Edge führen den Auftrag weiter.]

## TOP 1: Aktueller Stand

### Wo befinden wir uns im Prozess?



**Herr Klasen**, Geschäftsführer der Dialogwerke, führt in die Sitzung ein und begrüßt vor allem die Teilnehmenden, die bisher noch nicht an den Sitzungen des Mobilitätsbeirats teilgenommen haben. Für die kommende Sitzung hat freundlicherweise die IHK eingeladen, für die weiteren Sitzungen werden noch Gastgeber gesucht. Das Besondere an der heutigen Sitzung ist das Erreichen eines weiteren Meilensteins mit dem nahezu erfolgten Abschluss der Chancen- & Mängelanalyse und dem Start in die Strategieplanung. In der heutigen Sitzung gibt es in einer Arbeitsphase die Möglichkeit zur Kommentierung der Chancen- und Mängelanalyse. Da die Unterlagen ausnahmsweise im Vorfeld nicht bereitgestellt werden konnten, wird zudem eine Kommentierung im Nachgang möglich sein. Außerdem wird an die Geschäftsordnung des Mobilitätsbeirates erinnert.

Fragen und Kommentare zu diesem TOP:

**Frage:** Im Zusammenhang mit der Geschäftsordnung kommt eine Rückfrage, was es bedeute, dass die Kommunikation der Stadt Köln obliege.

**Antwort:** Die Stadt Köln ist zuständig für die Veröffentlichung der Berichte und die Öffentlichkeitsarbeit bzw. Pressemitteilungen zu dem Projekt.



## TOP 2: Chancen- und Mängelanalyse zur Mobilität in Köln

Frau von Stein und Herr Hoffmann vom mobility institute berlin (mib) stellen die Ergebnisse der Analyse der einzelnen Zielbilder vor. Die Ergebnisse basieren auf der bereits durchgeführten Beteiligung (Mobilitätsbeirat, Runder Tisch Mobilität, PolisMobility, Regionalforum und aufsuchende Beteiligung) sowie der Analyse von relevanten Indikatoren, für die Daten zur Verfügung standen. Hinter jedem Indikator steht ein eigener Datensatz, somit wurde jeder Indikator mit einer eigenen Methodik analysiert.



### Zielbild 1: Ich komme gut durch Stadt und Umland

Chancen	Mängel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur</li> <li>• Erschließungsqualität ÖV in der Innenstadt, sowohl zur SVZ als auch HVZ</li> <li>• Reisezeit von ÖV im Vergleich zum MIV aus äußeren Stadtteilen in die Innenstadt (Verhältnis 1,4)</li> <li>• ÖPNV-Angebot</li> <li>• Multimodales Angebot (KVB-Rad + Carsharing)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stau in der Stadt</li> <li>• Unpünktlichkeit und Ausfälle im ÖV</li> <li>• Erschließungsqualität ÖV außerhalb der Innenstadt, v.a. zu SVZ</li> <li>• Reisezeit von ÖV im Vergleich zum MIV zwischen äußeren und inneren Stadtteilen (Verhältnis &gt; 2)</li> <li>• Verknüpfung, Ausbau und Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten insbesondere in äußeren Stadtbezirken</li> <li>• Qualität bestehender Radwege</li> <li>• Rheinquerungen</li> </ul>
<p> <span style="color: purple;">●</span> Beteiligung              <span style="color: green;">●</span> Analyse              <span style="color: black;">●</span> Beides         </p>	

## Wesentliche Inhalte der Diskussion

Reisezeit ÖV im Verhältnis zu MIV:

- **Hinweis von MIB:** Die dargestellten Verhältnisse (bspw. 1,4) bedeuten, wie schnell der ÖPNV im Verhältnis zum MIV ist. Aus äußeren Stadtteilen in die Innenstadt braucht man mit dem ÖPNV 1,4-mal so lange wie mit dem MIV, was im Vergleich zu anderen Städten ein guter Wert ist.
- **Frage:** Wie ist die Methodik erfolgt, um den Wert 1,4 zu ermitteln? Besonders in den Außenbezirken ist der Weg zu den Haltestellen erheblich, weswegen ein Verhältnis größer 2 plausibler erscheint. Es darf nicht der Eindruck entstehen, es gäbe nichts zu tun. **Antwort:** Der Wert wurde durch die Modellierung mit PTV-Visum ermittelt und stellt den Wert von Fahrten aus den äußeren Stadtteilen in die Innenstadt dar. Das Ergebnis wird durch die Kapazität des Straßennetzes und durch die Parkplatzsuche beeinflusst. Im Durchschnitt aller modellierten Wegeverbindungen liegt der Wert bei 1,73.
- **Hinweis:** Es wird angeregt, das PTV-Visum Modell auch im Mobilitätsbeirat vorzustellen.
- **Hinweis:** Stau ist hier als Mangel aufgeführt und wird auch so wahrgenommen, kann aber auch als Push-Faktor von MIV zu anderen Verkehrsmitteln fungieren.
- Eine Wortmeldung gibt zu bedenken, dass bei dem Zugang zum ÖPNV auch die Qualität der Fußwege zu den Stationen berücksichtigt werden müsse.
- **Frage:** Es wird um Lesehilfe bezüglich der verwendeten Farben (Beteiligung, Analyse und beides) in der Präsentation gebeten und inwiefern das ÖPNV-Angebot als Chance zu verstehen ist. **Antwort:** Das ÖPNV-Angebot wurde in den verschiedenen Beteiligungsformaten überwiegend als positiv bewertet (lila Punkt auf der linken Seite); auf Basis der Datenanalyse wird das ÖPNV-Angebot allerdings auf der Seite der Mängel differenziert betrachtet (grüne Punkte auf der rechten Seite).
- Es wird angemerkt, dass besonders Freizeitangebote, wie z.B. die Wahner Heide, mit dem ÖPNV nicht ausreichend angeschlossen sind und daher viele Menschen für ihre Freizeitgestaltung am Auto festhalten (Beispiel: Wanderparkplätze). Seitens der KVB wird erwidert, dass, solange das Budget begrenzt ist, der ÖPNV jene Gebiete abdecken muss, wo der Bedarf am höchsten ist.
- Es wird angeregt, dass das Netz der Stadtbahnen auch über die Stadtgrenze hinausragt und dort entsprechend auch beachtet werden muss. Die Stadt erläutert darauf hin, dass sie lediglich Maßnahmen für den Bereich in ihren Stadtgrenzen planen kann, dennoch aber natürlich die Pendler\*innenverflechtungen wichtig sind.
- Der Wunsch nach einer Aufbereitung der Pendler\*innenverflechtung als wichtiges Element von Stadt und Umland wird angeregt.

## Zielbild 2: Ich erledige vieles direkt im Veedel

Chancen	Mängel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zurückgelegte kurze Wege, vor allem in der inneren Stadt/ Innenstadt und im Vergleich zu anderen Städten</li> <li>• Radfahren im und zum Veedel</li> <li>• Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen für den täglichen Bedarf im Veedel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zurückgelegte kurze Wege in Randbezirken</li> <li>• Qualität der Gehwege</li> <li>• Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> <li>• Aufenthaltsqualität</li> <li>• Parkplätze und Ladezonen für Wirtschafts- und Lieferverkehre</li> </ul>

● Beteiligung   
 ● Analyse   
 ● Beides

17

- Es wird angemerkt, dass ein Widerspruch zwischen den Ergebnissen der Beteiligung und der Analyse auch an der Qualität der Daten liegen kann und es wird zur Vorsicht gemahnt, da Beteiligungsergebnisse auch subjektiv beeinflusst sind. Es muss die Frage gestellt werden, welche Daten vorliegen und welcher Aufwand betrieben werden kann, um Daten zu generieren. Zudem wird die fehlende Darstellung des Fußverkehrsnetzes sowie der generelle Datenmangel zum Fußverkehr kritisiert. **Antwort:** Im Bericht wird dokumentiert, welche Daten künftig noch relevant wären, um ein vollständigeres Bild zu zeichnen
- **Frage:** Warum sind die Arbeitswege bei dem Anteil der kurzen Wege nicht betrachtet worden? **Antwort** (Stadt Köln): Die Wahl des Arbeitsplatzes bzw. des Arbeitswegs unterliegt häufig anderen Kriterien als die Wahl der weiteren alltäglichen Wege. Auf den Arbeitsweg hat die Stadt weniger Einfluss als auf die anderen Wege. Daher wird dieser nicht betrachtet. Daraufhin wird von anderer Seite erwidert, dass die Stadt durch die Flächenpolitik durchaus Einfluss darauf hat, wo Arbeitsplätze entstehen.
- **Frage:** Wie wird der Indikator „Aufenthaltsqualität“ gemessen? **Antwort:** Dies wird durch eine qualitative Umfrage erfolgen, die zukünftig durchgeführt werden soll.
- Das Bedürfnis nach mehr Betrachtung von Fußgänger\*innen wird geäußert.
- Es wird angeregt, dass beim Thema Parken nicht nur der MIV, sondern auch das Rad Berücksichtigung finden muss.

## Zielbild 3: Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Chancen	Mängel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezahlbarkeit des ÖV</li> <li>• Gute Erschließung von Sozialräumen im Vergleich mit dem Kölner Durchschnitt</li> <li>• Verbesserte Barrierefreiheit auf Gehwegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachholbedarf bei der Erschließung von Sozialräumen in Außenbereichen der Stadt</li> <li>• Barrierefreiheit Stadtbahn- und SPNV-Haltestellen (nur 2/3 barrierefrei)</li> <li>• Barrierefreiheit in der Innenstadt (Erreichbarkeit und Navigation)</li> <li>• Fehlende kostenfreie Angebote ÖV für bestimmte Nutzer*innen und hohe Kosten Sharing-Angebote</li> <li>• Information für Gehörlose im ÖV</li> <li>• Mikromobilitätsangebote für mobilitätseingeschränkte Personen</li> </ul>

● Beteiligung   
 ● Analyse   
 ● Beides

19

- **Frage:** Was wird unter „verbesserter Barrierefreiheit“ verstanden? Die Formulierung „verbessert“ wird als schwierig betrachtet, denn der Anspruch sollte „barrierefrei“ sein. **Antwort:** Damit ist „stufenfrei“ gemeint, dies muss sprachlich präzisiert werden. Die Barrierefreiheit von Gehwegen kann anhand der Datenlage nicht eindeutig bewertet werden. Die Barrierefreiheit auf Gehwegen ist als Chance eingeordnet, da sie in der Öffentlichkeitsbeteiligung als positiv wahrgenommen wurde.
- **Frage:** Was bedeutet Mikromobilität? **Antwort:** E-Scooter.
- Es wird angemerkt, dass diese Mikromobilität in Form von herumliegenden E-Scootern auch eine Barriere im öffentlichen Raum darstellt. Darauf wird erwidert, dass, wenn mehr entsprechende Flächen dafür bereitgestellt werden (analog zu Parkplätzen für Pkws), das Abstellen von E-Scootern geordneter erfolgen könnte.
- Es wird bemerkt, dass „kostenfreie ÖV-Angebote“ eigentlich als „steuerfinanziert“ bezeichnet werden sollten. Darauf folgt die Reaktion, dass dann auch Fußwege, Radwege, Straßen usw. steuerfinanziert heißen müssten. Es geht nicht um die Finanzierung der Infrastruktur, sondern um die kostenlose Nutzbarkeit.



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

Chancen	Mängel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteil der Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen (ca. 75%)</li> <li>• Neue Radverkehrsanlagen schaffen Sicherheit und Platz für Fußgänger</li> <li>• WLAN in Zügen und freundliches KVB-Personal</li> <li>• Parks und Grünanlagen tagsüber</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Anzahl an Verkehrstoten und Schwerverletzten (668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote)</li> <li>• Kreuzungen und Knotenpunkte als Unfallhäufungspunkte</li> <li>• Sauberkeit im ÖV (Bewertung von 3,2)</li> <li>• Sicherheitsempfinden abends in Haltestellen und in KVB-Fahrzeugen (Bewertung von jeweils etwas über 3 in 2022)</li> <li>• Sicherheitsempfinden beim Radfahren und auf Gehwegen (Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden)</li> <li>• Mangel an freigehaltenen Parkmöglichkeiten (Lieferfahrzeuge versperren Gehwege)</li> </ul>

● Beteiligung
 ● Analyse
 ● Beides

22

- Es wird darauf hingewiesen, dass es in der KVB kein WLAN gibt, weshalb sich die Frage stellt, warum es bei den Chancen vermerkt ist. Der Service wird zudem als unwichtig erachtet. Es wird beigeipflichtet, dass WLAN in der KVB überbewertet ist, da ohnehin die meisten ihre eigenen Handy-Verträge nutzen.
- Die Corona-Jahre werden angesprochen und sollen hier mitberücksichtigt werden. Die gesunkene Zahl der Toten und Verletzten in 2020 und 2021 rührt nicht von einer absoluten Verbesserung, sondern von insgesamt weniger Verkehr. Die gestiegene Zahl in 2023 bestätigt das.
- **Frage:** Woher stammen die Daten zu dem Anteil der Kinder, die zu Fuß/ mit dem Fahrrad zur Schule kommen? Es folgt die Anmerkung, dass eine Differenzierung bei Geschlechtern eventuell Unterschiede offenlegen könnte. **Antwort:** Die Daten stammen aus der Mobilitätserhebung 2022.

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

Chancen	Mängel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saubere Luft (Stickstoffdioxid und PM10)</li> <li>• Anteil der zurückgelegten Pkw Wege (25 % gesunken zwischen 2017 und 2022)</li> <li>• Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad (20 % Anstieg zwischen 2017 und 2022)</li> <li>• Pkw-Besitz in Innenstadt (276 Pkw/1.000 Einwohner)</li> <li>• Umbau der Straßen(abschnitte) und Fahrradwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>-Verbrauch (seit 10 Jahren konstant bei 2,3 &lt;t CO<sub>2</sub> pro Einwohner und weit von Klimaneutralität entfernt)</li> <li>• Lärmbelastung (200.000 Bewohner*innen über 65 dB)</li> <li>• Anteil der zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV (Rückgang um 11 % in den letzten Jahren)</li> <li>• Pkw-Besitz in der Äußerer Stadt (444 Pkw/1.000 Einwohner)</li> <li>• Anteil alternative Antriebsformen (10,6 %)</li> <li>• Einschränkung aktiver Mobilität durch Hindernisse, Brücken, Treppen</li> <li>• Eingenommener Raum durch Parkplätze</li> <li>• Netz an Ladesäulen</li> </ul>

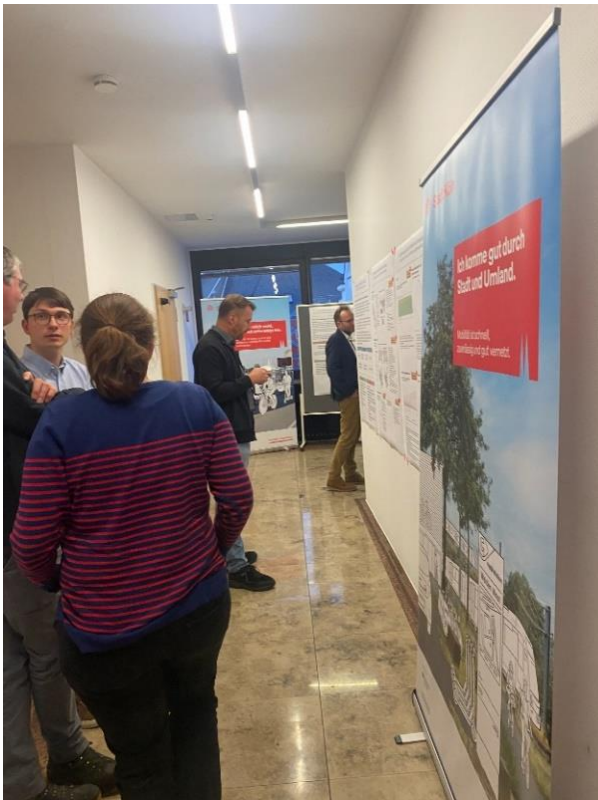
● Beteiligung   
 ● Analyse   
 ● Beides

25

- Es wird darauf hingewiesen, dass auch der Fußverkehr eine Zunahme erfahren hat und das auch als Chance aufgefasst werden muss.
- **Frage:** Wurde bei der Lärmbelastung auch z.B. Flugverkehr mitberücksichtigt und sind bei den alternativen Antriebsformen nur PKW gemeint? **Antwort:** Sie bezieht sich nur auf den Straßenverkehr und die Antriebsform nur auf PKWs.
- **Frage:** Was ist bezüglich der alternativen Antriebsformen eine Vergleichsgröße im Verhältnis zum Anteil aller Fahrzeuge? **Antwort:** Köln liegt im Durchschnitt. Er wird trotzdem als Mangel aufgeführt, weil hier noch klares Verbesserungspotenzial vorhanden ist.
- **Frage:** Woraus wird die PKW-Dichte abgeleitet? Es wird angemerkt, dass besser die Straßennutzung und Parkraumnutzung betrachtet werden sollte, da die Aussagen suggerieren, dass Platz frei geworden wäre. **Antwort:** Die Daten stellen die Anzahl der zugelassenen PKW pro 1.000 Einwohner dar und stammen aus den statistischen Jahresberichten. Für die Straßen- und Parkraumnutzung liegen leider aktuell keine Daten vor.
- Es wird angeregt, auch den großen Anteil an Firmenwagen zu berücksichtigen.
- **Frage:** Wie kleinteilig liegen die Modal Split-Daten vor? Es ist bekannt, dass viele kurze Wege trotzdem mit dem PKW zurückgelegt werden. **Antwort:** Es gibt die Möglichkeit, diese auf Stadtbezirksebene aufzuschlüsseln.

## TOP 3: Arbeitsphase

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, die Analysen zu den einzelnen Zielbildern auf fünf Stellwänden zu kommentieren. Alle Eingaben fließen zusammen mit den Diskussionsbeiträgen aus der Sitzung in die weitere Bearbeitung ein. Zudem besteht die Möglichkeit, bis zum 6. März 2024 weitere Anmerkungen über das bereitgestellte Online-Tool einzureichen.



## **Ergebnisse der Arbeitsphase**

Im Folgenden werden die Anmerkungen, die auf den einzelnen Stellwänden gemacht wurden, zusammenfassend wiedergegeben.

### **Zielbild 1 „Ich komme gut durch Stadt und Umland“**

Zur Analyse des Indikators Erschließungsqualität ÖV

- Bitte auch Werksverkehre und Freizeitverkehre ermitteln. Wie gut sind Gewerbegebiete und ÖPNV erreichbar? Wie gut sind z.B. Wälder erreichbar?

Zur zusammenfassenden Tabelle der Chancen und Mängel

- Zu Mängeln: „sehr höflich“: es fehlen durchgehende Netze

### **Zielbild 2 „Ich erledige vieles direkt im Veedel“**

Zur zusammenfassenden Tabelle der Chancen und Mängel

- Zu Mängeln: Auslastung des Bewohnerparkens

### **Zielbild 3 „Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben“**

- Bitte differenzieren bei Sharing-Kosten. Nicht alle Sharing-Angebote sind teuer + es gibt hohe Rabatte für den Umweltverbund
- Barrierefreiheit nicht nur „abhaken“, sondern übererfüllen (z.B. zwei Fahrstühle pro Bahnsteig)
- Faustregel: Stationäres Carsharing gegenüber privatem PKW ist bei unter 10.000 km pro Jahr günstiger als Privat-PKW
- Auch KVB Bikesharing ist im Vergleich zur sonstigen Mikromobilität nicht teuer
- Bitte auch Zahlen erheben zur Bereitstellung der Barrierefreiheit (zeitlich). Z.B. zeitlichen Anteil ermitteln, in denen Fahrstühle und Aufzüge und Rolltreppen funktionieren.

### **Zu Zielbild 4 „Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin.“**

- Berücksichtigung der Alterung der Stadtgesellschaft

Zur zusammenfassenden Tabelle der Chancen und Mängel

- ÖPNV: Pünktlichkeit → Planbarkeit
- ÖPNV: Verspätung → Überfüllung

## TOP 4: Weitere Schritte der Strategieentwicklung

### Prozess für AP 4 zur Strategie

4.1 Darstellung der Verkehrsentwicklung	4.2 Szenarienentwicklung	4.3 Szenarienbewertung	4.4 Zielszenarios und Zielwerte
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufarbeitung <b>Trends und Schlüsselfaktoren</b> im Rahmen der PESTEL-Analyse</li> <li>Bildung von <b>Umfeldszenarien</b> aus den Schlüsselfaktoren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung der <b>Stellschrauben</b></li> <li>Zusammenstellung der Stellschrauben in strategischen <b>Szenarien</b></li> <li>Einpfeilen von Umfeld- und strategischen Szenarios (soweit möglich) in das Modell <b>VISUM</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Bewertung</b> der Szenarien in VISUM sowie qualitativ</li> <li>Einschätzung von <b>Umsetzungspotenzial und Wirtschaftlichkeit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entscheidung für ein <b>Zielszenario</b></li> <li>Festlegung finaler <b>Zielwerte</b></li> </ul>

### Zentrale Ergebnisse der Diskussion

- **Frage:** Wird es ein neues Verkehrsmodell geben? **Antwort:** Ja, es wird ein neues Modell entwickelt, das auch den Radverkehr abbildet.
- **Frage:** Wie hängt das MIV-Grundnetz mit dem nachhaltigen Mobilitätsplan zusammen und wie fließt es in die Umsetzung ein? **Antwort:** Das MIV-Grundnetz wird parallel erarbeitet und in der SUMP-Bearbeitung berücksichtigt, es handelt sich jedoch um ein gesondertes Projekt. Es gibt einen Ratsauftrag, das MIV-Grundnetz jetzt anzugehen.
- **Frage:** Das Logistikkonzept (SULP) ist seit einem halben Jahr im Verzug. Wie kann es weiterhin parallel zum nachhaltigen Mobilitätsplan laufen und ist der nachhaltige Mobilitätsplan nicht auf die vorherige Erarbeitung des Logistikkonzepts angewiesen? **Antwort:** Es wird verdeutlicht, dass es immer parallele Konzepte und Strategien gibt. Das Logistikkonzept und der SUMP werden eng miteinander abgestimmt, zumal die konkrete Maßnahmenarbeit für den Mobilitätsplan auch erst in Stufe 2 erfolgt.
- Der Wunsch nach einer entscheidenden Veränderung zum Status Quo und einem neuen Denken in der Mobilität wird geäußert. Dafür muss aus der Perspektive des Ziels gedacht werden.
- **Frage:** Warum ist der Mobilitätsbeirat nur bis Ende 2024 geplant? **Antwort:** In der Darstellung wurde nur die Stufe 1 des SUMP betrachtet. Der Mobilitätsbeirat soll auch darüber hinaus tagen.



Herr Hoffmann stellt das Konzept der Stellschrauben als Vorstufe der Maßnahmen vor.

### **Fragen an den Mobi-Beirat:**

#### **Fehlen wichtige Stellschrauben? Braucht es Anpassungen in der Formulierung?**

- Der Begriff der Stellschrauben und die Herleitung werden gelobt. Ebenso wird jedoch gemahnt, dass es nicht möglich sein wird, alles für alle besser zu machen, da man abwägen und priorisieren muss. Besonders die Bepreisung und die Regulierung sei nicht ausreichend abgebildet.
- Es wird angeregt, das Thema Digitalisierung als zusätzliches Handlungsfeld aufzunehmen.
- Es wird angemerkt, dass der Begriff Nachhaltigkeit zwar zunächst von allen akzeptiert wird, jedoch nicht klar ist, was sich jede\*r einzelne darunter vorstellt. Wenn jede\*r ein Bild von einer nachhaltigen Verteilung malen würde, dann würde das bei jeder Person anders aussehen.
- Es wird angemerkt, dass die Stadt wirtschaftlich weiter funktionieren muss, um die Maßnahmen innerhalb der Stellschrauben realisieren zu können.
- Es wird der Hinweis ausgesprochen, dass es Städte gibt, die ähnliche Prozesse bereits vor 20 Jahren umgesetzt haben. Positive Beispiele zu den Stellschrauben aus anderen europäischen Städten seitens der beratenden Büros wären interessant und hilfreich.
- Es wird eingeworfen, dass etwa niederländische Städte nicht in verklärtem Licht betrachtet werden dürfen. Die Niederlande sind ebenfalls ein Autoland. Sie haben es lediglich geschafft, die beiden Verkehrsmittel besser mit entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen auseinanderzuhalten.
- Es wird als wichtig empfunden, jene Ziele, die man erreichen möchte, zu benennen, auf die die Stadt direkten Einfluss nehmen kann, da die Stadt nicht für alle Stellschrauben verantwortlich ist, wohl aber einen Einfluss auf Dritte ausüben kann. Man kann z.B. davon ausgehen, dass eine zweistellige Prozentzahl von Garagen für andere Zwecke genutzt werden. Solche Aspekte müssen mitbedacht werden und in solchen Themen hat die Stadt eine wichtige Rolle als Kommunikatorin und Innovatorin zu erfüllen.
- Es wird klargestellt, dass die Stellschrauben ein Vehikel sind, um Handlungsmöglichkeiten zu eröffnen. In den nächsten Wochen wird die Aufgabe sein, zu entscheiden, welche Stellschrauben zu welchem Wirkungsgrad, zu welchen Kosten usw. ausgewählt werden.
- Die Bitte um Prüfung des Themas Mobilitäts-Management wird geäußert.

## Übersicht der anstehenden Beteiligungsformate

- Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft 29.02.2024
- Online-Beteiligung Frühjahr 2024
  - Datum wird erst festgelegt, wenn die Stellschrauben feststehen
  - Alle Teilnehmenden werden gebeten, Informationen zur Online-Beteiligung bestmöglich weiterzuleiten und zu bewerben.
  - Es wird darum gebeten, das Konzept für die Online-Beteiligung mit dem Mobilitätsbeirat zu teilen.
- Die Informationen zu den nächsten Sitzungen werden in Kürze bereitgestellt.

Herr Siggelkow schließt die Sitzung und bedankt sich insbesondere bei mib für die Zusammenarbeit, bei Herr Klasen (Dialogwerke) für die Moderation sowie seinem Team der Stadtverwaltung. Er kündigt an, dass Christian Dörkes die Stadt Köln verlässt und zu GoRheinland wechselt. Er bedankt sich außerdem bei der HWK für die Bereitstellung der Räumlichkeiten.