



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

5. Sitzung am 30.01.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Köln

Begrüßung

Stephanie Bargfrede

Geschäftsführerin Handwerkskammer zu Köln





Stadt Köln

Begrüßung

Thorsten Siggelkow

Leiter Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



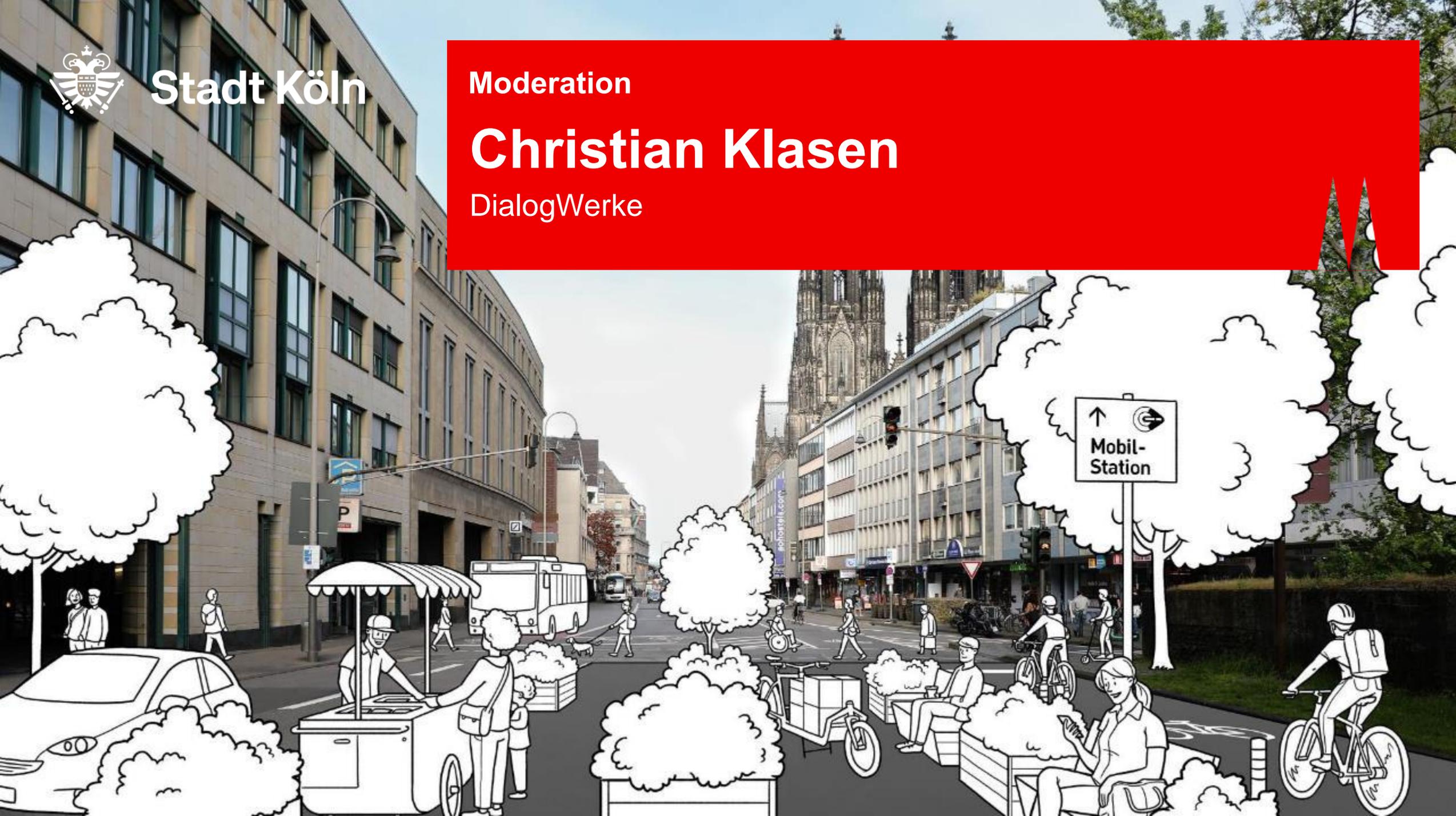


Stadt Köln

Moderation

Christian Klasen

DialogWerke



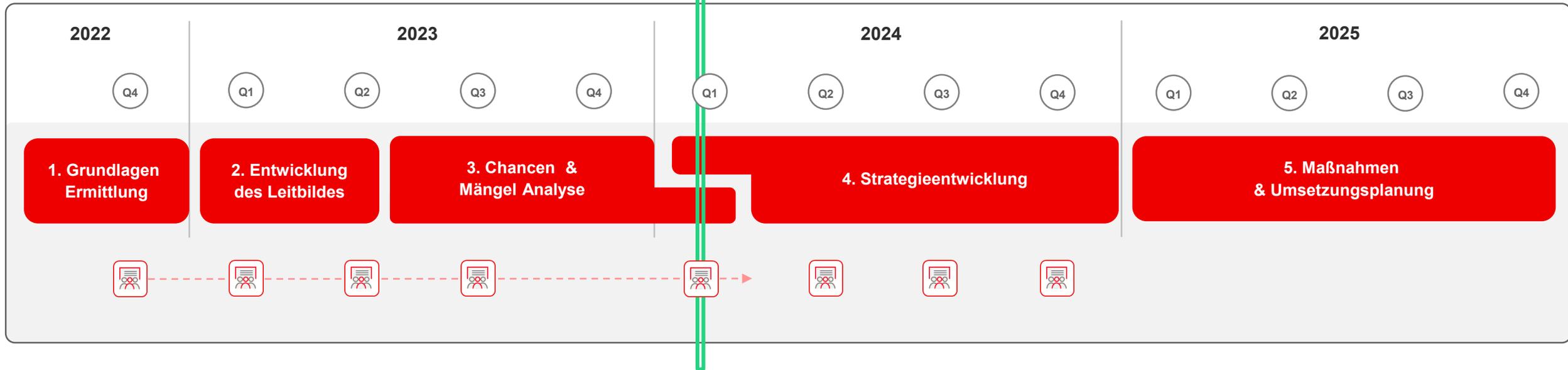
Herzlich willkommen in unserer Runde.

- **Reimar Molitor**, Region Köln Bonn e.V.
- **Albert Meihardt**, Ratsfraktion Die Linke

- **Katharina Reusteck**, Stadt Köln

- **Bernhard Ensink**, mobycon
- **Stefan Gabi**, Rupprecht Consult mobycon
- **Hannah Walther**, Rupprecht Consult

Wo befinden wir uns im Prozess?



Unser Programm für heute

1

Chancen- & Mängelanalyse zur Mobilität in Köln

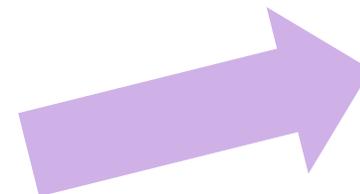
- Vorstellung der Chancen- & Mängel nach Zielbildern
- Verständnisfragen & Eindrücke
- Erste Kommentierung in der Pause (+ *weitere Kommentierung im Nachgang*)

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

Zusammenarbeit im Mobilitätsbeirat

Geschäftsordnung

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

23.08.2022

Zentrales Gremium zur Beratung von Stadtverwaltung und Gutachter*innen.

- Einbringen spezifischer Kenntnisse und Fragestellungen.
- Formulierung von Interessenlagen.
- Kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen.

Multiplikatoren-Funktion

- Nachhaltigen Mobilitätsplan erklären und sichtbar machen.
- Auf Komplexität der verkehrlichen Zusammenhänge hinweisen.
- Erarbeitungsprozess und Mitwirkungsmöglichkeiten aufzeigen.

Kultur & Kommunikation

- Diskussion mit gegenseitigem Respekt.
- Diskussion im geschützten Raum („Chatham House Rule“).
- Die Kommunikation obliegt der Stadt Köln.

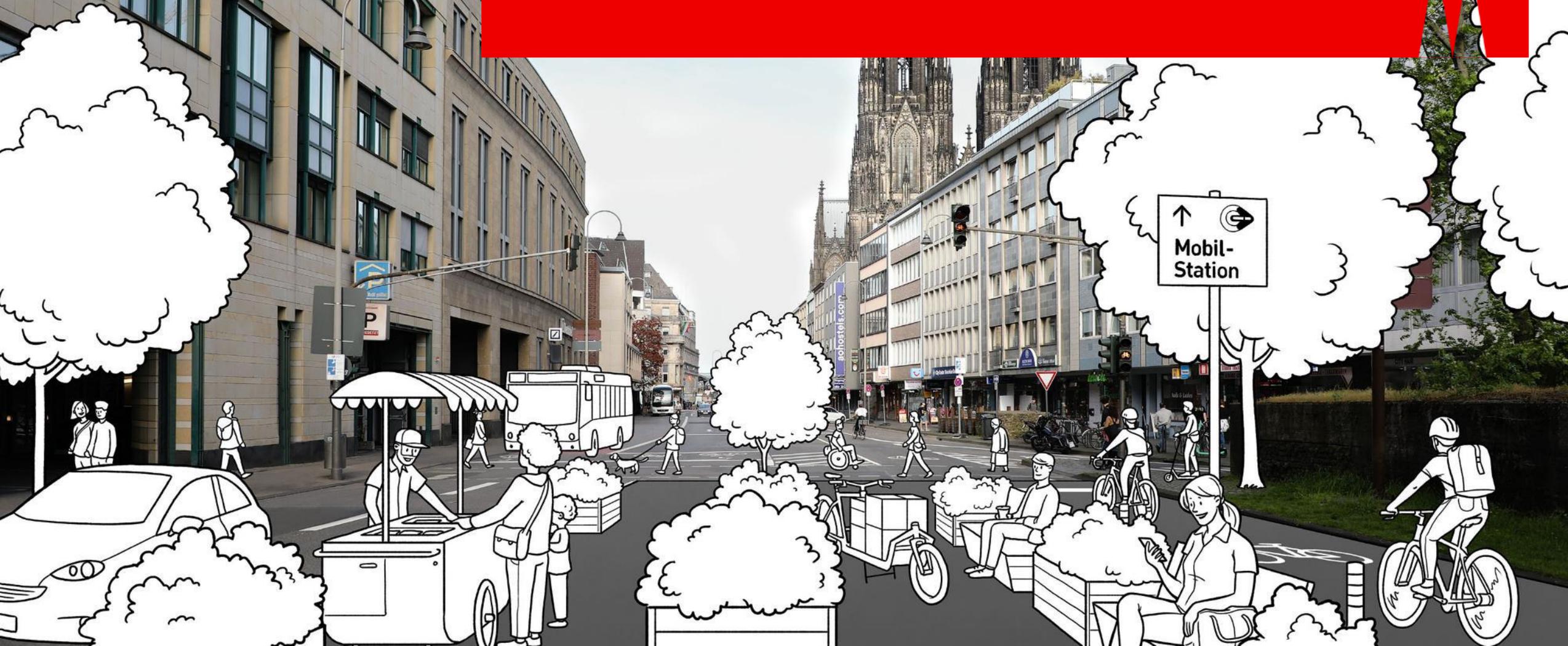


Stadt Köln

Chancen- & Mängelanalyse zur Mobilität in Köln

Caroline von Stein & Niklas Hoffmann

mobility institute berlin



Die Ergebnisse basieren auf Beteiligung und Analyse



Beteiligung

- Mobilitätsbeirat im März 2023
- Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft im März 2023
- PolisMOBILITY im Mai 2023
- Regionalforum im Juni 2023
- Aufsuchende Beteiligung im September 2023
- Mobilitätsforum im September 2023



Analyse

Wir stellen Zielbilder und einzelne Analysen vor

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

	Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege	Barrierefreiheit Haltestellen	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Indikatoren	Erschließungsqualität ÖV	Wahrgen. Aufenthaltsqualität	Bezahlbarkeit ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungspunkte	Lärmbelastung
	Verspätungen & Ausfälle ÖV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2e)
	Stau MIV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
	Anzahl Mobilstationen pro 100.000 Einwohner			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkws
	Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgen. Rücksichtnahme	
	Ausbau Radwege				

Zielbild 1: Ich komme gut durch Stadt und Umland

Chancen

- Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur
- Erschließungsqualität ÖV in der Innenstadt, sowohl zur SVZ als auch HVZ
- Reisezeit von ÖV im Vergleich zum MIV aus äußeren Stadtteilen in die Innenstadt (Verhältnis 1,4)
- ÖPNV-Angebot
- Multimodales Angebot (KVB-Rad + Carsharing)

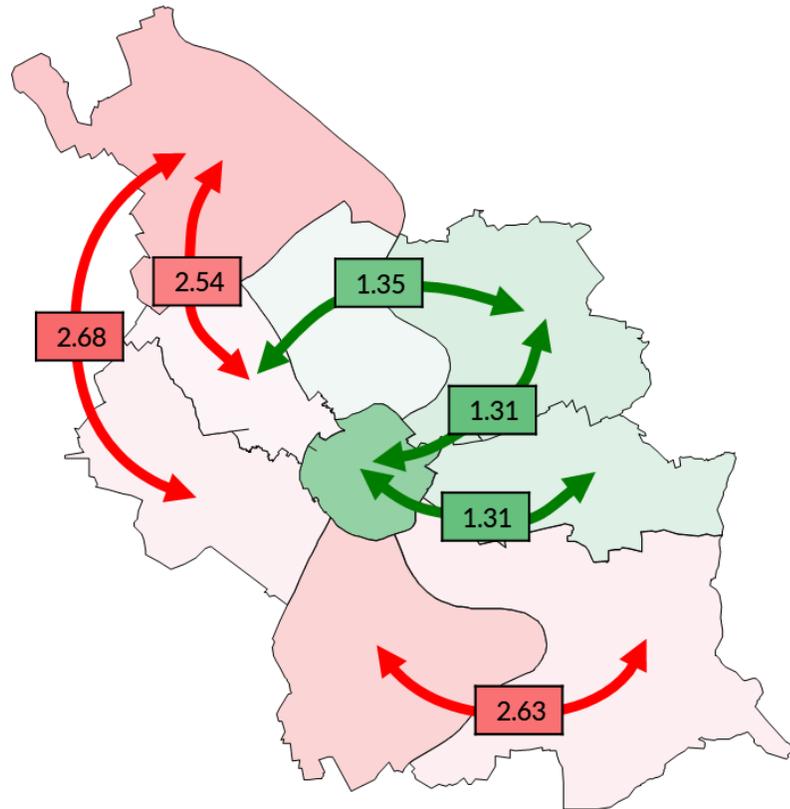
Mängel

- Stau in der Stadt
- Unpünktlichkeit und Ausfälle im ÖV
- Erschließungsqualität ÖV außerhalb der Innenstadt, v.a. zu SVZ
- Reisezeit von ÖV im Vergleich zum MIV zwischen äußeren und inneren Stadtteilen (Verhältnis > 2)
- Verknüpfung, Ausbau und Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten insbesondere in äußeren Stadtbezirken
- Qualität bestehender Radwege
- Rheinquerungen

● Beteiligung ● Analyse ● Beides

Reisezeitvergleich

Bezirksrelationen mit den drei besten und drei schlechtesten Reisezeitverhältnissen



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf VISUM Verkehrsmodell der Stadt Köln

Ist-Wert

**Reisezeitverhältnis ÖV
/ MIV: 1,73**

- Für den durchschnittlichen Weg in der Stadt Köln wird mit dem ÖV 1,73-mal so viel Zeit benötigt wie mit MIV
- Reisezeitnachteil des ÖV ggü. MIV von und zu den Außenbezirken deutlich höher als von und in die Innenstadt
- Grund hierfür ist das weniger dichte und auf radiale Verbindungen ausgerichtete ÖV-Netz in der Äußeren Stadt
- Qualitätsstufe C („befriedigende Qualität“) laut Vorgaben der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN)

Erschließungsqualität ÖV

Anteil erschlossener Einwohner*innen im Kölner Stadtgebiet zu HVZ und SVZ

Takt	HVZ	SVZ
5-Minuten-Takt	38%	--
7,5-Minuten-Takt	--	29%
10-Minuten-Takt	75%	41%
15-Minuten-Takt	--	65%
20-Minuten-Takt	93%	--
30-Minuten-Takt	95%	89%

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf VISUM Verkehrsmodell der Stadt Köln

Ist-Wert

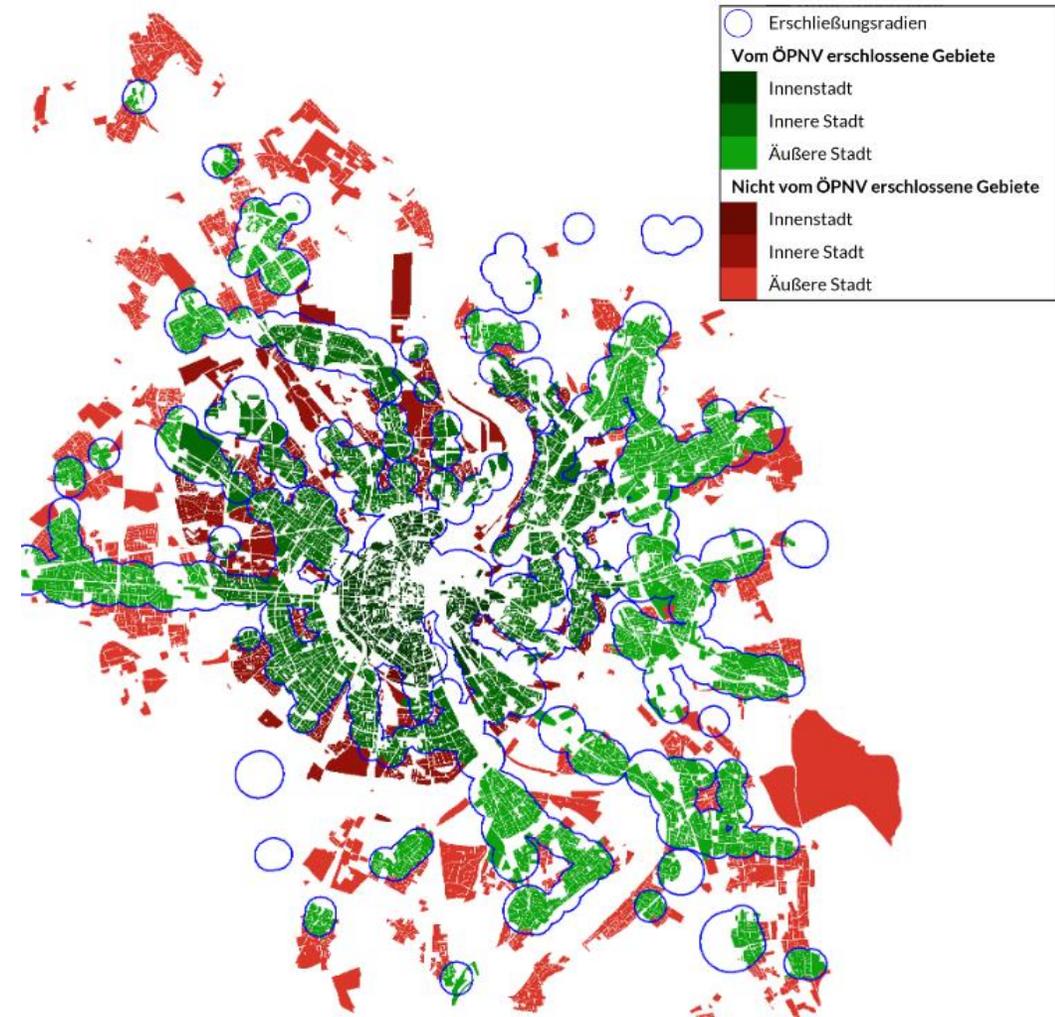
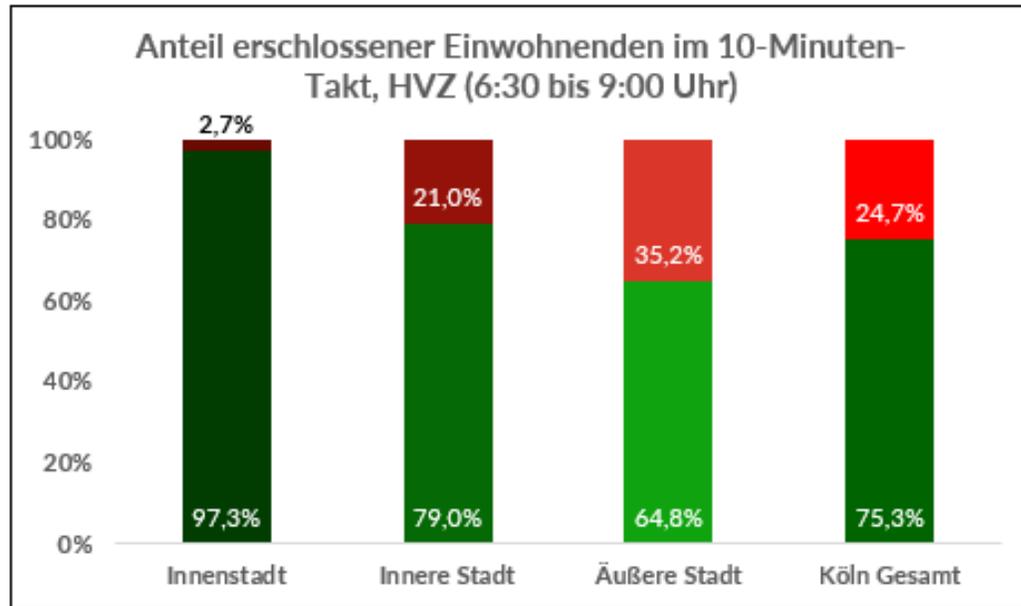
**10-Min-Takt HVZ: 75%;
15-Min-Takt SVZ: 65%**



- In der HVZ haben ca. 75% aller Einwohner*innen Zugang zum ÖV mit mindestens einem 10-Minuten-Takt
- Allerdings unterscheidet sich die Erschließungsqualität je nach Raumtyp: in der Innenstadt haben 98 % der Einwohner*innen Zugang zu einem Angebot im 10-Minuten Takt, verglichen mit 79% in der inneren Stadt und 65% in der äußeren Stadt
- In der Schwachverkehrszeit sind noch deutlichere Unterschiede zu erkennen
- Hauptsächlich in der äußeren Stadt existieren kleinere Erschließungslücken, die unabhängig vom Takt über keinerlei ÖV-Angebot im Erschließungsradius verfügen

Erschließungsqualität ÖV

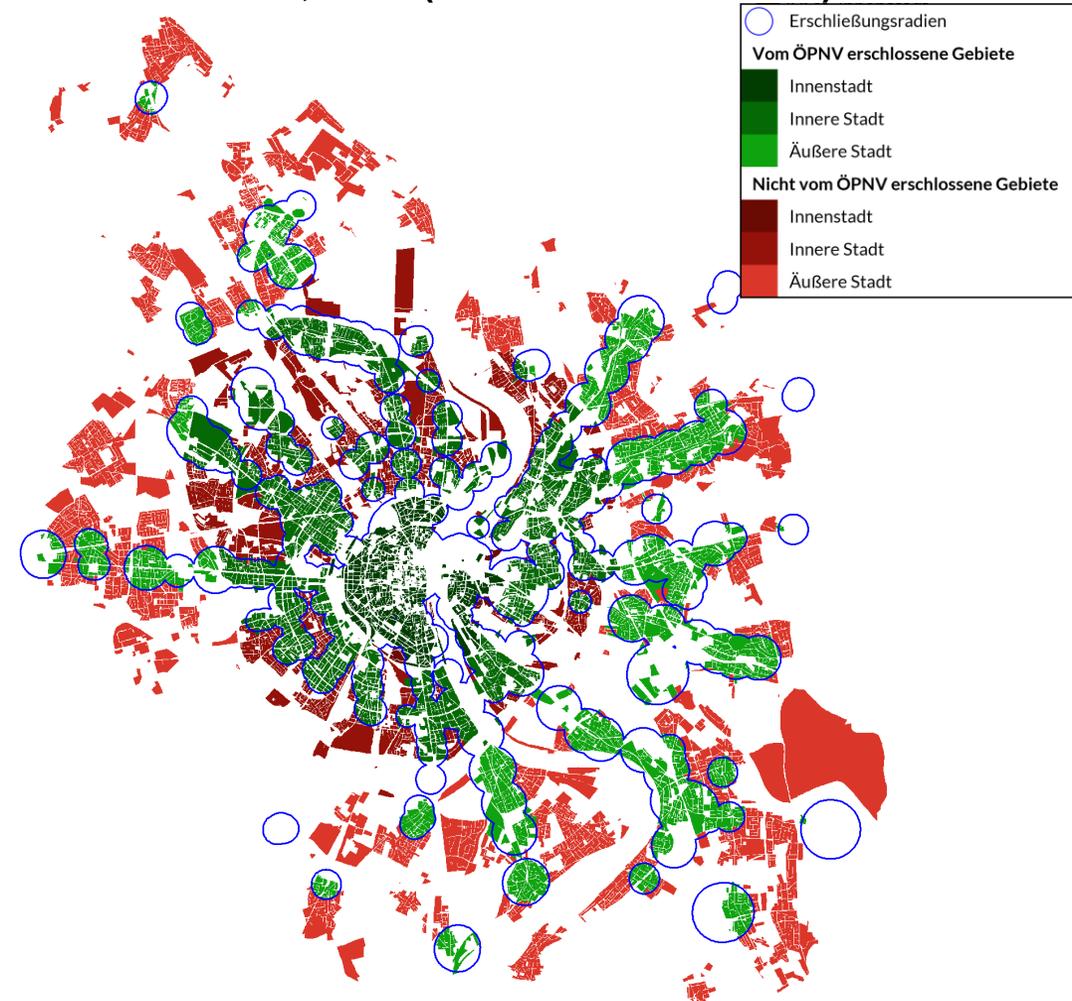
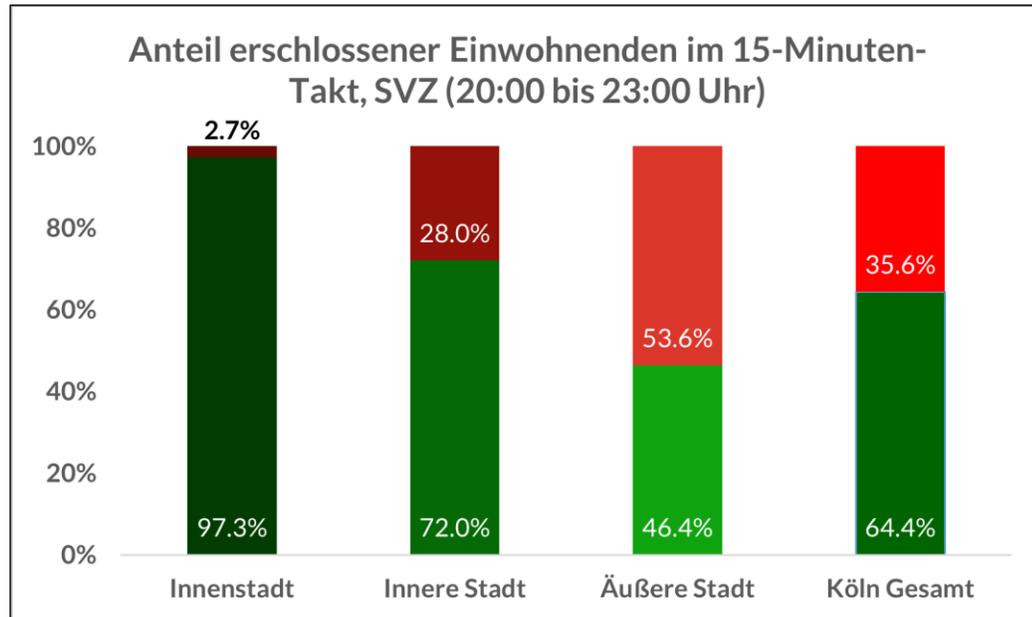
10-Minuten-Takt, HVZ (6:30 bis 9:00 Uhr)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf VISUM Verkehrsmodell der Stadt Köln

Erschließungsqualität ÖV

15-Minuten-Takt, SVZ (20:00 bis 23:00 Uhr)



Zielbild 2: Ich erledige vieles direkt im Veedel

Chancen

- Zurückgelegte kurze Wege, vor allem in der inneren Stadt/ Innenstadt und im Vergleich zu anderen Städten
- Radfahren im und zum Veedel
- Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen für den täglichen Bedarf im Veedel

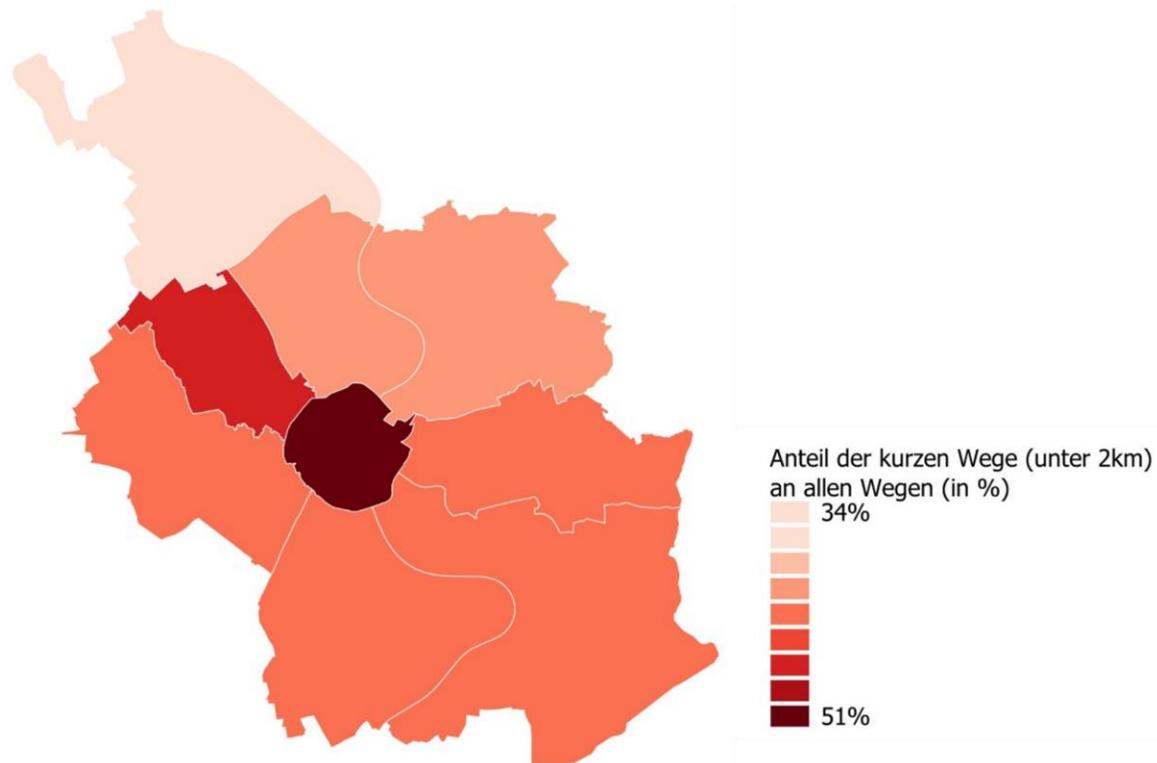
Mängel

- Zurückgelegte kurze Wege in Randbezirken
- Qualität der Gehwege
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Aufenthaltsqualität
- Parkplätze und Ladezonen für Wirtschafts- und Lieferverkehre

● Beteiligung ● Analyse ● Beides

Anteil kurzer Wege

Anteil der kurzen Wege an allen Wegen außer Arbeitswege in 2022



Quelle: Mobilitätserhebung 2022, Stadt Köln; Eigene Darstellung

Ist-Wert

**44 % aller Wege
(außer Arbeitswege)**

- 44 % aller zurückgelegten Wege (ausgenommen Arbeitswege) in Köln sind kürzer als 2 km
- Insbesondere im Norden der Stadt, in Chorweiler und Nippes ist der Anteil an kurzen Wegen geringer (bis zu 34 %)
- Die Anteile sind in der Innenstadt, Lindenthal und Ehrenfeld am größten (bis zu 51 %)
- Erklärungen für die Diskrepanz zwischen den einzelnen Bezirken können insbesondere in der Siedlungsstruktur liegen und der Frage, inwiefern Einrichtungen des täglichen Bedarfs in unmittelbarer Nähe zum Wohnort aufzufinden sind
- Der Anteil der kurzen Wege in Köln entspricht auch dem Durchschnitt anderer deutschen Metropolen (44 % laut MiD)

Zielbild 3: Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Chancen

- Bezahlbarkeit des ÖV
- Gute Erschließung von Sozialräumen im Vergleich mit dem Kölner Durchschnitt
- Verbesserte Barrierefreiheit auf Gehwegen

Mängel

- Nachholbedarf bei der Erschließung von Sozialräumen in Außenbereichen der Stadt
- Barrierefreiheit Stadtbahn- und SPNV-Haltestellen (nur 2/3 barrierefrei)
- Barrierefreiheit in der Innenstadt (Erreichbarkeit und Navigation)
- Fehlende kostenfreie Angebote ÖV für bestimmte Nutzer*innen und hohe Kosten Sharing-Angebote
- Information für Gehörlose im ÖV
- Mikromobilitätsangebote für mobilitätseingeschränkte Personen

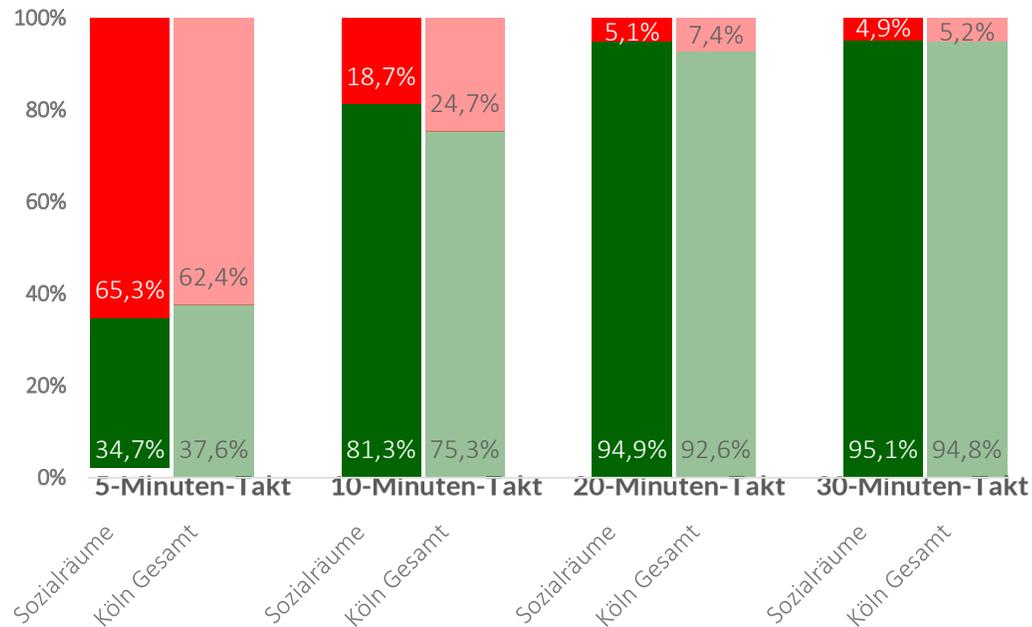
● Beteiligung ● Analyse ● Beides

Erschließung ÖV in Sozialräumen

Ist-Wert

10-Min-Takt HVZ: +8%;
15-Min-Takt SVZ: +5%

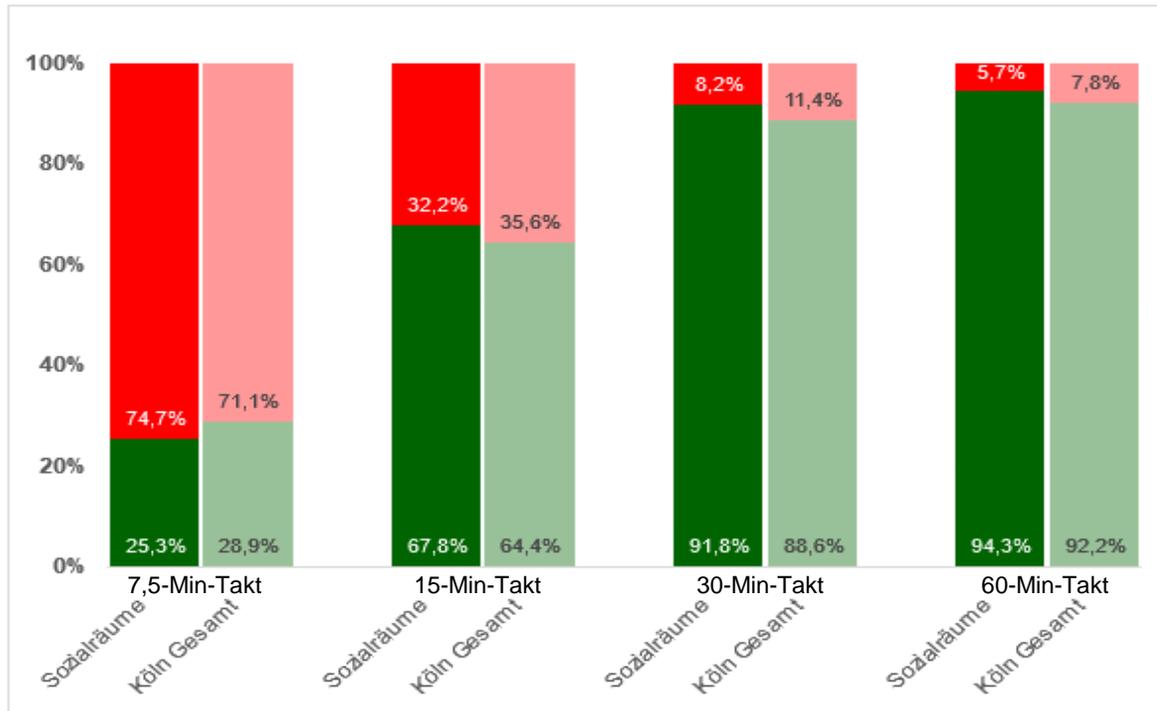
Anteil erschlossene Einwohner*innen in der HVZ, Kölner Stadtgebiet vs Sozialräume



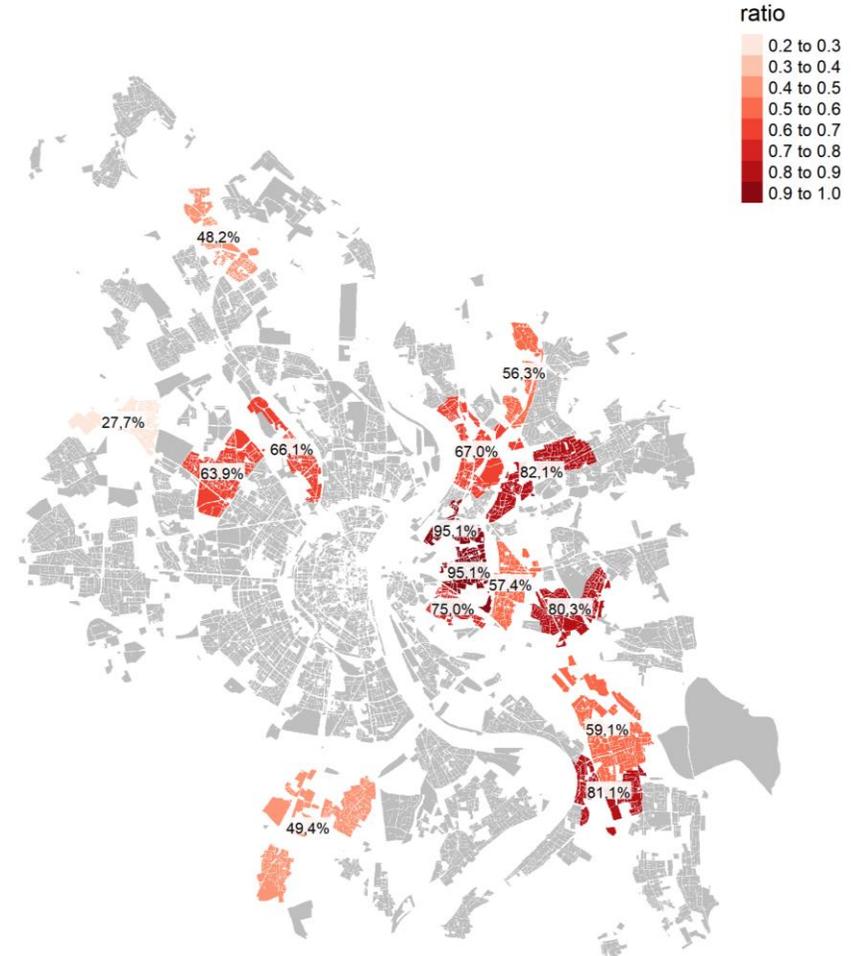
- Betrachtet werden die 15 Sozialräume des Programms „Lebenswerte Veedel - Bürger- und Sozialraumorientierung in Köln“
- Die Erschließungsqualität der Sozialräume schneiden bei einer stadtweiten Betrachtung nicht systematisch schlechter ab als der Rest der Stadt
- Bei Betrachtung der einzelnen Sozialräume fällt jedoch auf, dass einige ein deutlich schlechteres ÖV-Angebot aufweisen als der stadtweite Durchschnitt, z.B. der Sozialraum Böcklemund / Mengenich im Bezirk Ehrenfeld

Erschließung ÖV in Sozialräumen

Anteil erschlossene Einwohner*innen in der SVZ, Kölner Stadtgebiet vs Sozialräume



15-Minuten-Takt, SVZ (20:00 bis 23:00 Uhr)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf VISUM Verkehrsmodell der Stadt Köln

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

Chancen

- Anteil der Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen (ca. 75%)
- Neue Radverkehrsanlagen schaffen Sicherheit und Platz für Fußgänger
- WLAN in Zügen und freundliches KVB-Personal
- Parks und Grünanlagen tagsüber

Mängel

- Hohe Anzahl an Verkehrstoten und Schwerverletzten (668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote)
- Kreuzungen und Knotenpunkte als Unfallhäufungspunkte
- Sauberkeit im ÖV (Bewertung von 3,2)
- Sicherheitsempfinden abends in Haltestellen und in KVB-Fahrzeugen (Bewertung von jeweils etwas über 3 in 2022)
- Sicherheitsempfinden beim Radfahren und auf Gehwegen (Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden)
- Mangel an freigehaltenen Parkmöglichkeiten (Lieferfahrzeuge versperren Gehwege)

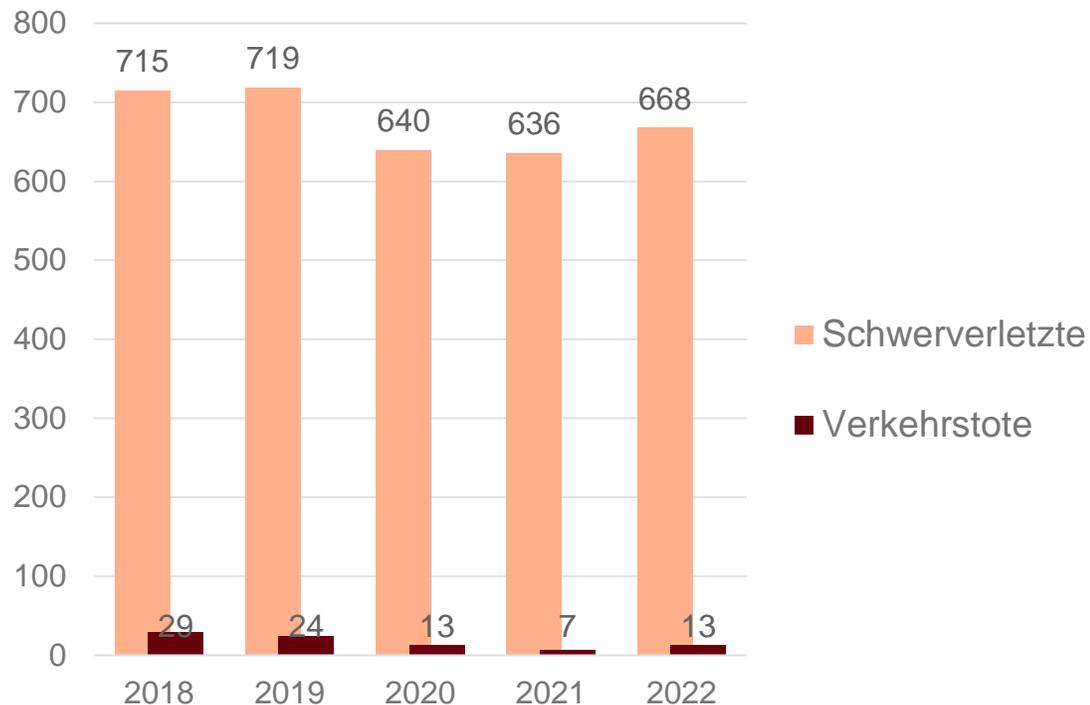
● Beteiligung ● Analyse ● Beides

Verkehrstote und Schwerverletzte

Ist-Wert

**668 Schwerverletzte,
13 Verkehrstote**

Verkehrstote und Schwerverletzte zwischen 2018 und 2022



- Langsamer allgemeiner Abwärtstrend in Anzahl der Schwerverletzte und Verkehrstote seit 2018
- Anteil an Schwerverletzte, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren, ist in 2022 ggü. 2019 leicht gesunken (von 56% auf 54%)
- Gleichzeitig waren in 2022 11 von 13 der Verkehrstote Radfahrende oder zu Fußgehende, in 2019 waren es 13 von 24 Verkehrstote
- Köln ist noch weit vom Ziel der Vision Zero entfernt

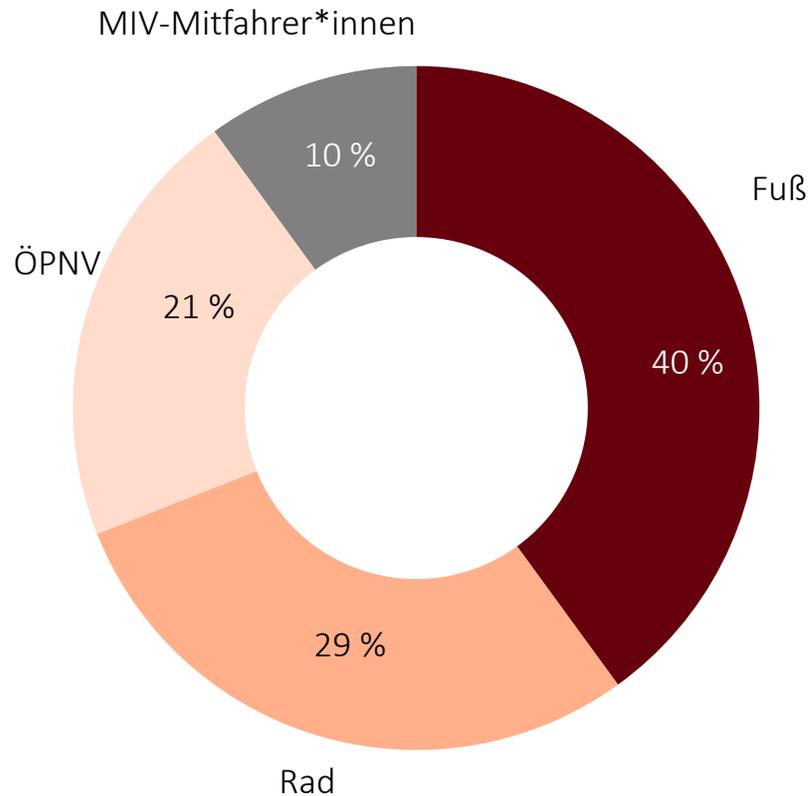
Anteil der Kinder, die zu Fuß / mit dem Fahrrad zur Schule kommen

Ist-Wert

**69% der Kinder
(7-10Jahre)**



Modal Split von 7 bis 10-jährige Kinder auf dem Schulweg



- 69% der Kinder in der Altersgruppe von 7 bis 10 Jahren kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule
- Nur 10% der Kinder werden in Köln mit dem Auto zur Schule gebracht
- In Deutschland werden etwa 43% der Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren
- Dies deutet darauf hin, dass Elterntaxis in Köln im Vergleich zu anderen Städten und Regionen eine geringere Rolle spielen

Quelle: Mobilitätserhebung 2022, Stadt Köln; Eigene Darstellung

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

Chancen

- Saubere Luft (Stickstoffdioxid und PM10)
- Anteil der zurückgelegten Pkw Wege (25 % gesunken zwischen 2017 und 2022)
- Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad (20 % Anstieg zwischen 2017 und 2022)
- Pkw-Besitz in Innenstadt (276 Pkw/1.000 Einwohner)
- Umbau der Straßen(abschnitte) und Fahrradwege

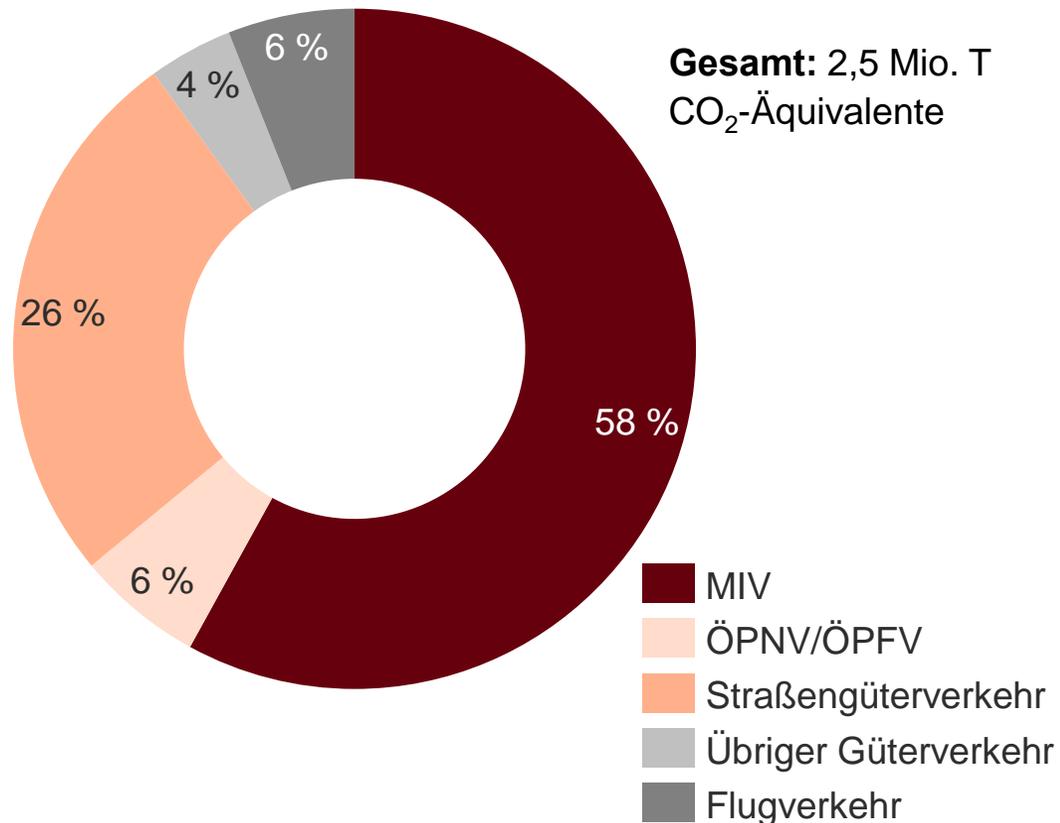
Mängel

- CO₂-Verbrauch (seit 10 Jahren konstant bei 2,3 <t CO₂ pro Einwohner und weit von Klimaneutralität entfernt)
- Lärmbelastung (200.000 Bewohner*innen über 65 dB)
- Anteil der zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV (Rückgang um 11 % in den letzten Jahren)
- Pkw-Besitz in der Äußeren Stadt (444 Pkw/1.000 Einwohner)
- Anteil alternative Antriebsformen (10,6 %)
- Einschränkung aktiver Mobilität durch Hindernisse, Brücken, Treppen
- Eingenommener Raum durch Parkplätze
- Netz an Ladesäulen

● Beteiligung ● Analyse ● Beides

Treibhausgasemissionen

Aufteilung der THG-Emissionen im Verkehrssektor, 2019



Quelle: Datenbasis Strategie Köln Klimaneutral 2023

Ist-Wert

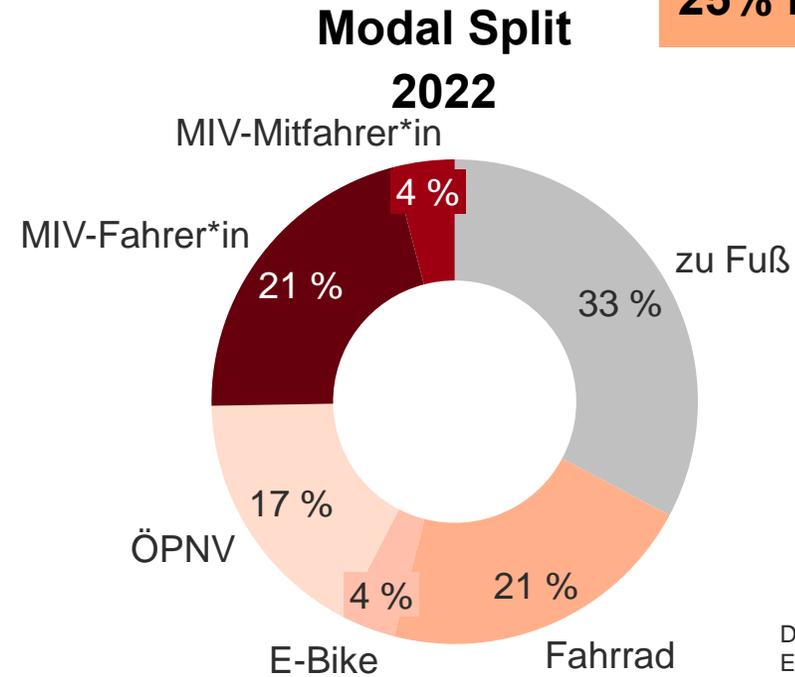
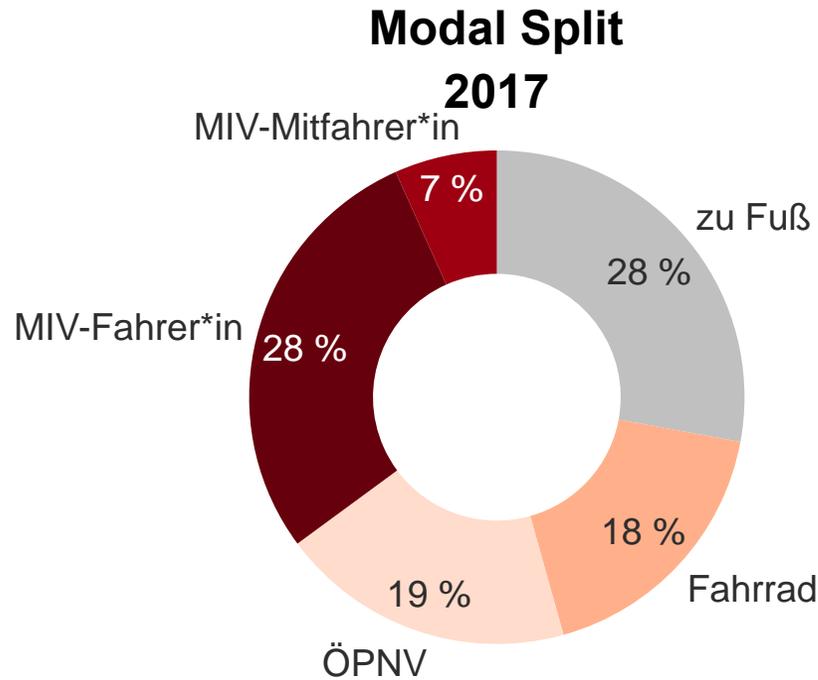
**2,5 Mio. T CO₂-
Äquivalente**



- MIV mit etwa 58 % der Hauptemittent, gefolgt vom Straßengüterverkehr mit etwa 26 %
- Rund 94 % der THG-Emissionen des Verkehrs wurden durch den Verbrauch von Kraftstoffen verursacht, der Anteil des elektrischen Stroms lag bei rund 6 %
- Angesichts des Ziels zur Klimaneutralität müssen vor allem in den Bereichen MIV und Güterverkehr die Emissionen drastisch reduziert werden

Modal Split

Ist-Wert
**75% Umweltverbund,
25% MIV**



Datenquelle: Mobilitätserhebung 2022;
Eigene Darstellung

- Starke Entwicklung Richtung Umweltverbund zwischen 2017 und 2022 – Anteil an Wegen mit dem Fahrrad in 2022 genauso hoch wie mit MIV
- Rückgang im ÖPNV lässt sich u.a. dadurch erklären, dass zum Zeitpunkt der Erhebung noch Einschränkungen durch die Corona-Pandemie (inklusive einer Maskenpflicht) herrschten
- Im Vergleich zu anderen deutschen Metropolen ist der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split in Köln ausgesprochen hoch - nur der Anteil des ÖV liegt Köln im deutschlandweiten Vergleich unter dem Durchschnitt von 20 %

Pause und Ausstellung



Wenn Sie mögen, geben Sie uns bereits heute ein erstes Feedback.



- Was fällt Ihnen auf?
- Was fehlt Ihnen?
- Was sehen Sie anders?
- Welche weiteren Anmerkungen haben Sie?

Sie erhalten die gesamte Analyse im Nachgang zu dieser Sitzung zur ausführlichen Kommentierung.



Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima:
Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.

Durchmischte Stadtteile vermeiden längere Wege durch die Stadt. Attraktive Mobilitätsangebote, eine ÖPNV-orientierte Stadtentwicklung und mehr Sicherheit auf den Straßen motivieren die Menschen in Köln, ihre Fortbewegung zunehmend auf das Zufußgehen, das Rad sowie öffentliche und Sharing-Angebote zu verlagern. Bei den verbleibenden Kfz-Verkehren sind alternative, nachhaltige Antriebsformen wie die Elektromobilität weit verbreitet. Die notwendige Ladeinfrastruktur ist vorhanden. Auch andere Technologien wie Wasserstoffantriebe leisten, dort wo sie effizient und ökologisch sinnvoll sind, einen Beitrag zur Antriebswende.

So trägt Mobilität zu einem gesünderen Leben für die in Köln wohnenden Menschen bei, denn einerseits haben aktive Mobilitätsformen an Beliebtheit gewonnen und andererseits gibt es weniger Lärm und Luftschadstoffe.

Auch die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors wurden aufgrund dieser Maßnahmen stark reduziert und Mobilität in Köln leistet einen wichtigen und den erforderlichen Beitrag zur Klimaneutralität.

Schließlich trägt der Mobilitätssektor auch zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels bei. Entseelung und Begrünung von Flächen bieten Abkühlung bei Hitze und erlauben Verankerung bei Starkregen. Infrastruktur und Angebote im Mobilitätsbereich wurden so angepasst, dass sie den negativen Folgen des Klimawandels trotzen können.

Indikatoren		
Luftschadstoffe (NO _x , PM10)	Lärmbelastung	Treibhausgase (CO ₂ e)
Modal Split	Anzahl und Nachhaltigkeit von Plätzen	

Chancen	Mängel
<ul style="list-style-type: none"> • Saubere Luft (Stickstoffdioxid und PM10) • Anteil der zurückgelegten Pkw-Wege (23 % gesamt) zwischen 2017 und 2022 • Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad (23 % Anstieg zwischen 2017 und 2022) • Pkw-Besitz in Innenstadt (276 Pkw/1.000 Einwohner) • Umbau der Straßen(ebene) und Fahrradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • CO₂-Verbrauch bei 30 Jahren konstant bei 2,3 t/CO₂ pro Einwohner und weit von Klimaneutralität entfernt • Lärmbelastung (300.000 Bewohner*innen über 65 dB) • Anteil der zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV (Rückgang um 11 % in den letzten Jahren) • Pkw-Besitz in der Außenstadt (444 Pkw/1.000 Einwohner) • Anteil alternative Antriebsformen (10,6 %) • Einschränkung aktiver Mobilität durch Hindernisse, Brücken, Tunnel • Engpassmangel Raum durch Parkplätze • Fehlende Ladeinfrastruktur

• Beteiligung • Analyse • Analyse und Beteiligung

Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima:
Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.

Modal Split

Luftschadstoffe (NO_x, PM10)

Lärmbelastung

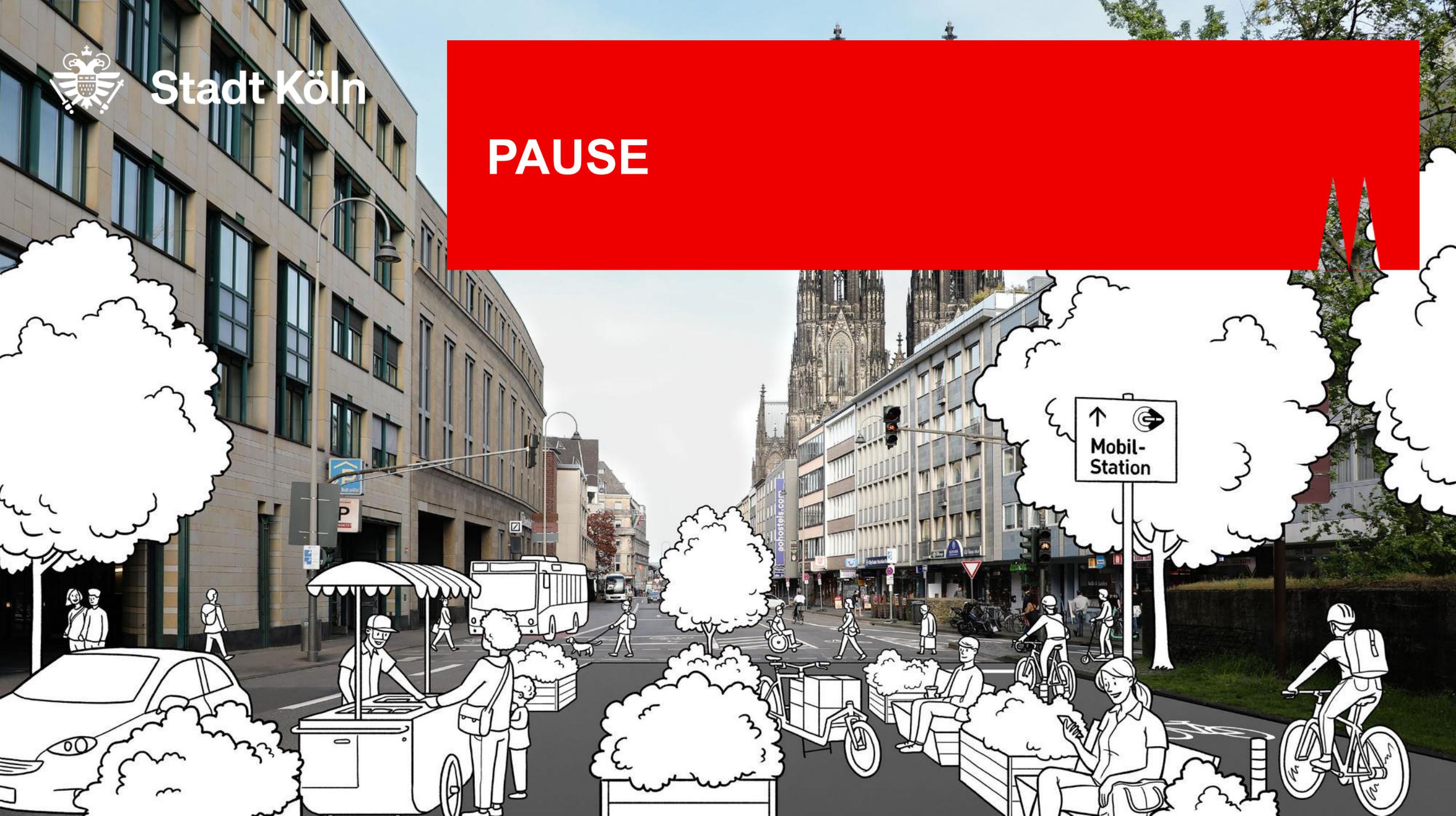
Treibhausgase (CO₂e)

Anzahl und Nachhaltigkeit von Plätzen



Stadt Köln

PAUSE



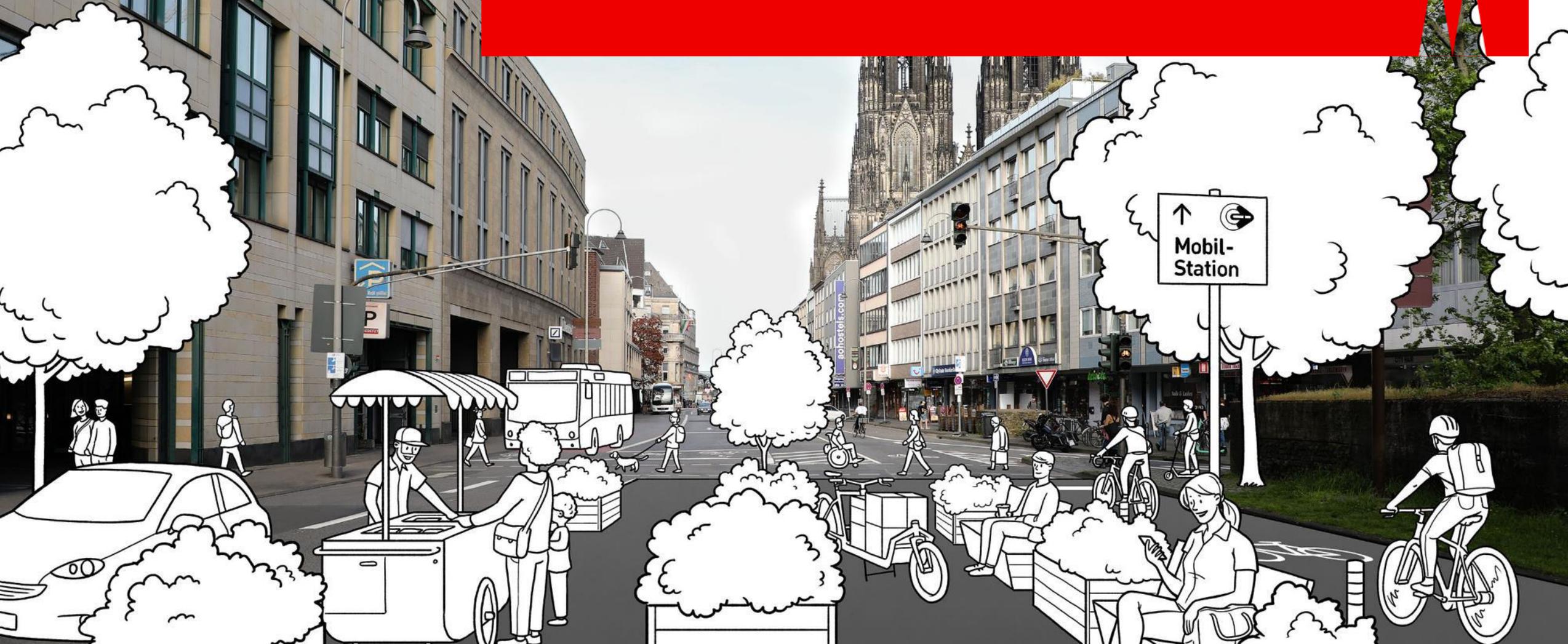


Stadt Köln

Vorstellung der Mobilitätsplanung in 2024

Caroline von Stein & Niklas Hoffmann

mobility institute berlin



Überblick über die wichtigsten Aufgaben in AP4

- 1. Prozessübersicht**
2. Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren
3. Festlegung der Stellschrauben

Prozess für AP 4 zur Strategie

4.1 Darstellung der Verkehrsentwicklung

- Aufarbeitung **Trends und Schlüsselfaktoren** im Rahmen der PESTEL-Analyse
- Bildung von **Umfeldszenarien** aus den Schlüsselfaktoren

4.2 Szenarienentwicklung

- Entwicklung der **Stellschrauben**
- Zusammenstellung der Stellschrauben in strategischen **Szenarien**
- Einpflegen von Umfeld- und strategischen Szenarios (soweit möglich) in das Modell **VISUM**

4.3 Szenarienbewertung

- **Bewertung** der Szenarien in VISUM sowie qualitativ
- Einschätzung von **Umsetzungspotenzial und Wirtschaftlichkeit**

4.4 Zielszenarios und Zielwerte

- Entscheidung für ein **Zielszenario**
- Festlegung finaler **Zielwerte**

Der Überblick über die wichtigsten Aufgaben in AP4

1. Prozessübersicht
- 2. Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren**
3. Festlegung der Stellschrauben

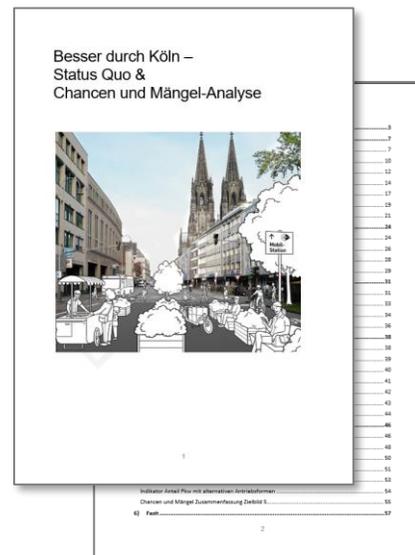
Zielwerte machen konkret, was die Stadt Köln erreichen möchte

Indikatoren festlegen

IST-Situation analysieren

Zielwerte festlegen

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
Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege	Barrierefreiheit Haltestellen	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Erschließungsqualität ÖV	Wahrgen. Aufenthaltsqualität	Bezahlbarkeit ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungspunkte	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖV 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 Parks
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgen. Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				



Wann sind die Zielbilder erreicht?

Beobachtungs- und Zielwertindikatoren

Beobachtungsindikatoren

- Dienen „nur“ der **Beobachtung** einer Entwicklung
- Festlegung von Zielwerten aus unterschiedlichen Gründen **nicht sinnvoll** (Begründung wird jeweils erarbeitet)
- Werden **im Laufe von AP 4** festgelegt
- Können trotzdem von **Stellschrauben und Maßnahmen** beeinflusst werden (z. B. Verkehrsflussoptimierung <> Indikator Stau MIV)
- **Beispiele** könnten sein:
 - Stau MIV
 - Anzahl Sharing-Mitgliedschaften
 - Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkw



Zielwertindikatoren

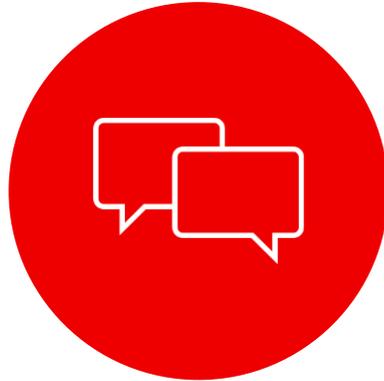
- Zeigen den **Grad der Zielerreichung** auf und legen Anpassungen der Strategie nahe, wenn Zielwerte voraussichtlich nicht erreicht werden
- Legen das **Ambitionsniveau** der Strategie fest
- **Beispiele** können sein:
 - Reisezeit und Erschließung ÖV
 - Anzahl Mobilstationen pro 1.000 Einwohner
 - Treibhausgasemissionen
 - Modal Split

Vier wesentliche Quellen zur Herleitung der Zielwerte



Vorgabe

- Relevanteste Quelle für Zielwerte
- Zielwerte können auch über die Vorgaben hinausgehen



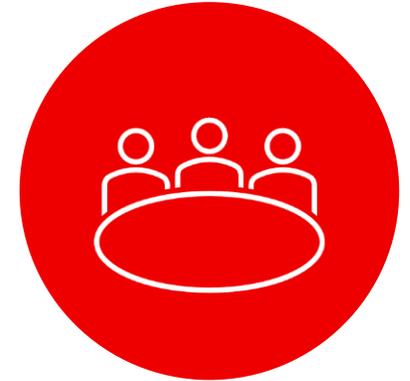
Beteiligung

- Ziele mit Außenwirkung / Repräsentativität
- Aufbau auf bestehende Pläne von Stakeholder*innen



Best Practice

- Im Hinblick auf Methode und zum Vergleich

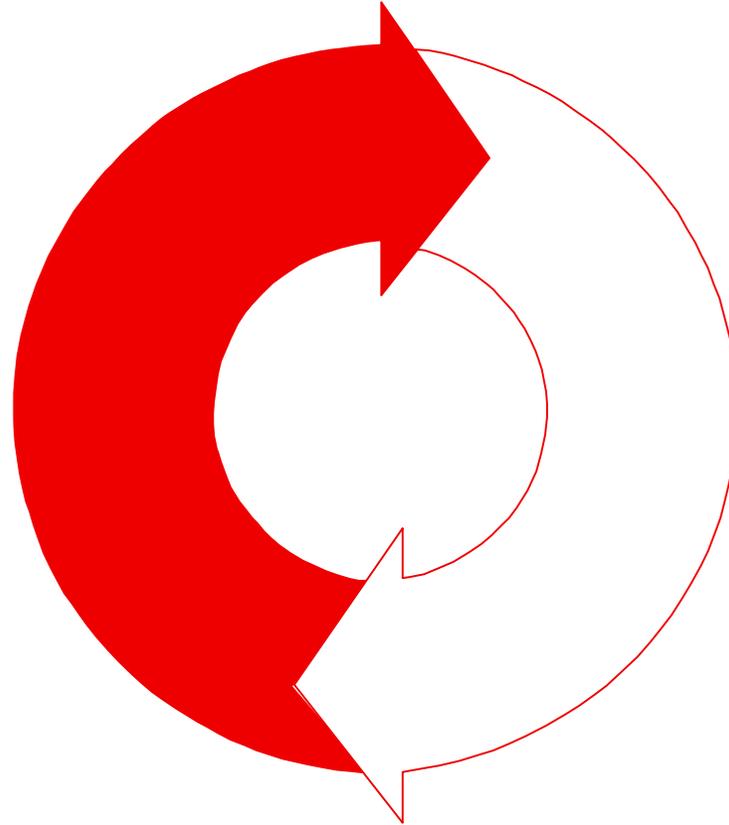


Empfehlung

- Basis Ist-Analyse
- Planungen der Fachbereiche
- Expertise im Projektteam

Die Zielwerte werden später iteriert

Vorläufige Zielwerte
als erste Richtschnur für die
Erarbeitung der Strategie

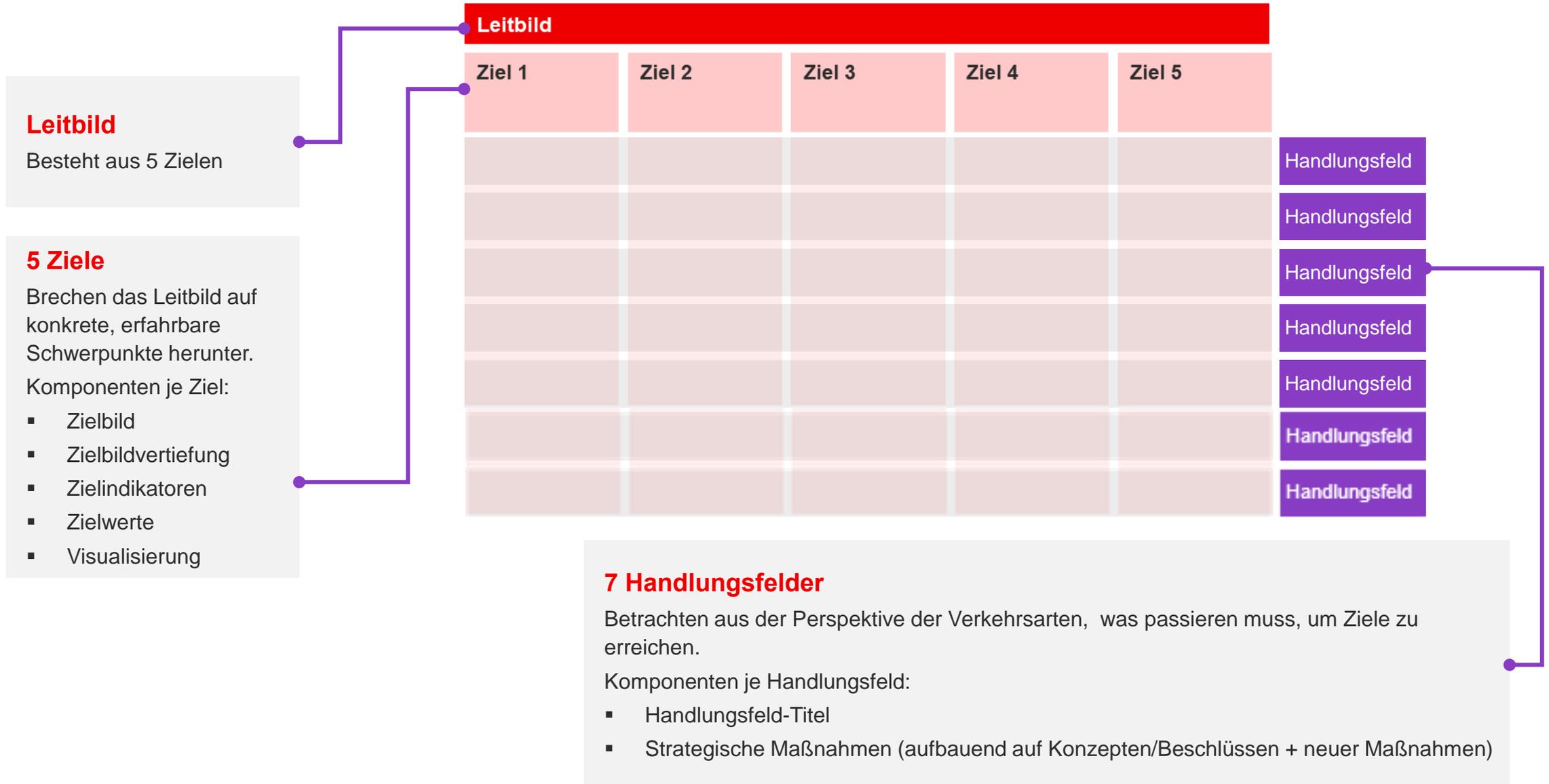


Anpassung der Zielwerte auf
Basis des Zielszenarios bzw.
der hinterlegten
Stellschrauben und deren
jeweiligen Ambitionsniveaus

Der Überblick über die wichtigsten Aufgaben in AP4

1. Prozessübersicht
2. Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren
- 3. Festlegung der Stellschrauben**

Leitbild und Handlungsfelder hängen zusammen



Wo wollen wir hin? Ein Leitbild für die Stadt Köln

Besser durch Köln

„Ich komme gut durch Stadt und Umland: Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.“

„Ich erledige vieles direkt im Veedel: Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.“

„Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben: Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.“

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

„Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima: Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie Anpassung an Klimafolgen.“

Indikator	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●			●	●
	●			●	●
	●			●	●
	●			●	

Ein **Leitbild** für Köln



Fünf differenziertere **Zielbilder**, die alle auf das Leitbild einzahlen

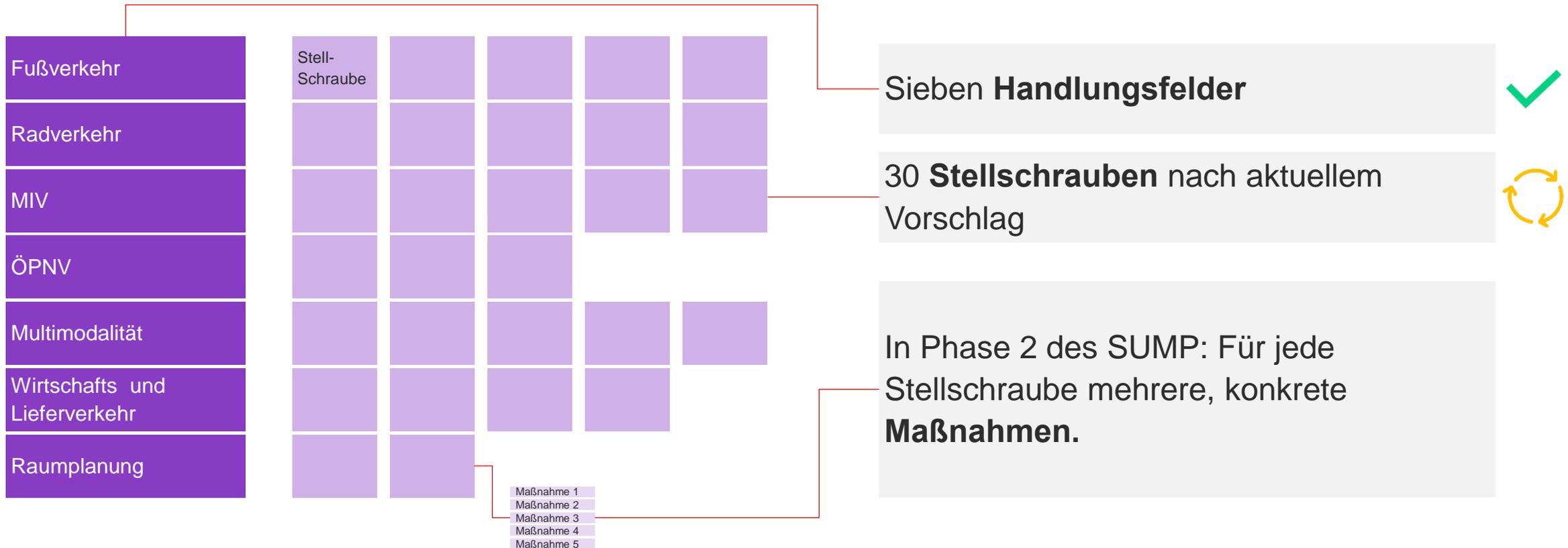


24 **Indikatoren**, mit denen der Fortschritt von heute zu jedem Zielbild gemessen werden kann

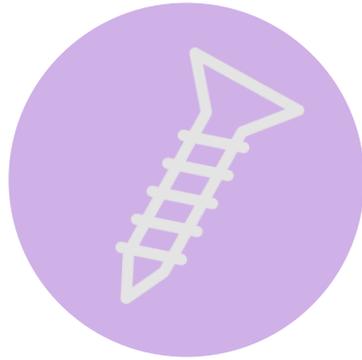


24 **Zielwerte**, je einen für jeden Indikator, um den Fortschritt besser einschätzen zu können (im Zuge der Szenarien festzulegen)

Wie machen wir das? Strategie für die Umsetzung



Mithilfe von Stellschrauben Ziele erreichen



Mit **Stellschrauben** können wir die IST-Situation zu Gunsten der **Zielbilder** verändern. Solche Stellschrauben gibt es für jedes der Handlungsfelder.

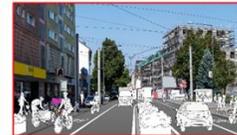
Übersicht zu Zielbildern und Handlungsfeldern

Die fünf Zielbilder vom Leitbild für den Nachhaltigen Mobilitätsplan



Zielbild 1:

„Ich komme gut durch Stadt und Umland: Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.“



Zielbild 2:

„Ich erledige vieles direkt im Veedel: Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.“



Zielbild 3:

„Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben: Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen“



Zielbild 4:

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



Zielbild 5:

„Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima: Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.“

Die sieben Handlungsfelder der Mobilitätsplanung



Fußverkehr



Radverkehr



Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)



Multimodalität



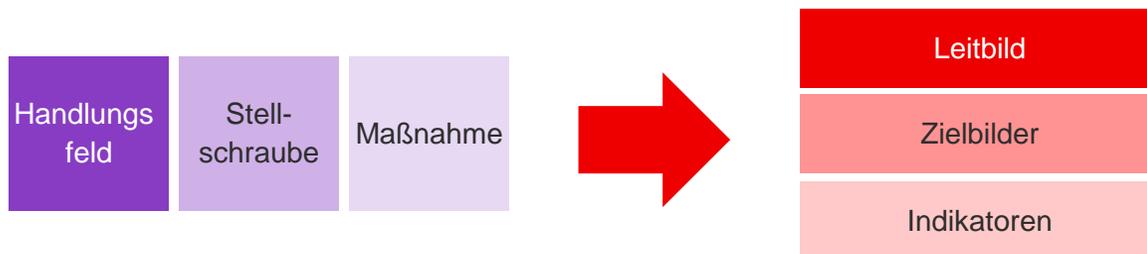
Wirtschafts- und Lieferverkehr



Raumplanung

Zusammenspiel von Leitbild und Strategie

Die Umsetzung der Strategie soll zur Erreichung des Leitbildes führen



Die Umsetzung der Stellschrauben und Maßnahmen führt zu veränderten Werten der Indikatoren, beispielsweise zu einer Veränderung des Modal Split.

Eine Stellschraube und eine Maßnahme kann auf mehrere Indikatoren und Zielbilder einzahlen.

Damit das funktioniert, sind aber noch einige Fragen zu klären, beispielsweise:

1. Was passiert wenn sich die **Rahmenbedingungen** verändern (= das Umfeld)?
2. Wie **priorisieren** wir die Stellschrauben?
3. Welche **Zielwerte** sind realistisch, umsetzbar und dabei ambitioniert genug?
4. Welche Strategie ist am besten geeignet im Hinblick auf **Umsetzbarkeit und Kosten**?

Stellschrauben sind die Vorstufe von Maßnahmen

„Die **fünf** Zielbilder ...

können wir in **sieben** Handlungsfeldern ...

... durch **30** Stellschrauben erreichen ...

... für die wir **zahlreiche** Maßnahmen umsetzen müssen“

Beispiele

„Ich komme gut durch Stadt und Umland: Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.“

*Handlungsfeld
Radverkehr*

*Mehr und verbesserte
Fahrradstellplätze*

*Ausbau der
Beleuchtung an
Fahrradstellplätzen*

Dafür kombinieren wir Stellschrauben zu Szenarien



Messung der Auswirkungen auf Indikatoren
= Zielerreichung

 *Beispielhafte, schematische Darstellung*

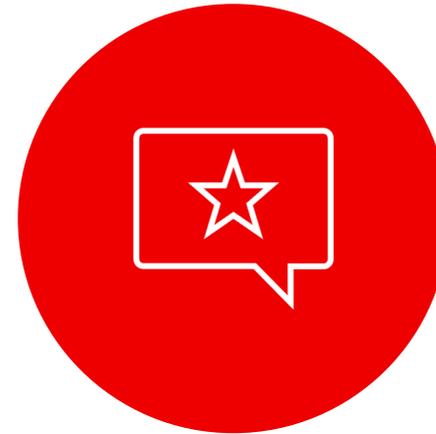
Der Aufschlag leitet sich aus vier Quellen her



Öffentlichkeits-
beteiligung



Bestehende
Pläne



Best-Practice
Recherche



Expertise
Gutachter*innen

Aktueller Entwurf der Stellschrauben

Fahrrad	Fuß	ÖPNV	Inter & Multimodalität	MIV	Wirtschafts und Lieferverkehr	Raumplanung
Mehr und verbesserte Fahrradabstellplätze	Mehr Platz für Fußgänger	Nachhaltigere Antriebe	Flächendeckendere Sharing-Angebote	Nachhaltigere Antriebe	Nachhaltigere Antriebe	Dichtere und kompaktere Bebauung
Mehr durchgehende Radinfrastruktur nach neuem Standard	Bessere Straßen-Überquerungen	Höhere Haltestellendichte	Auf- und Ausbau von Mobilstationen	Sicherere Straßen für alle	Mehr Parkplätze für Lieferungen und Dienstleister	Nachverdichtung an Schienenverkehrshalten
(Neue) RadPendlerRouten	Bessere Information & Kommunikation	Mehr Abfahrten/dichtere Takte	Mehr Zugänglichkeit & Einfachheit	Besserer Verkehrsfluss	Bessere Anbindung der Stadt an Verkehrswege	Vielfältigere Nutzung von Gebäuden und Flächen
Sanierung bestehender Radwege	Höhere Aufenthaltsqualität	Schnellere & verlässlichere Verbindungen	Bessere (digitale) Information	Optimierte Nutzung von Parkplätzen	Nachhaltigere Verteilung der Verkehre innerhalb der Stadt	Klimaresilientere Stadtplanung
Bessere Information & Kommunikation	Sicherstellung Barrierefreiheit	Mehr Zugänglichkeit & Einfachheit	Mobilitätsmanagement	Optimierte Nutzung von Straßen		
		Ausbau Angebotsvielfalt				

Folgendes wollen wir von Ihnen wissen

Fehlen wichtige
Stellschrauben?

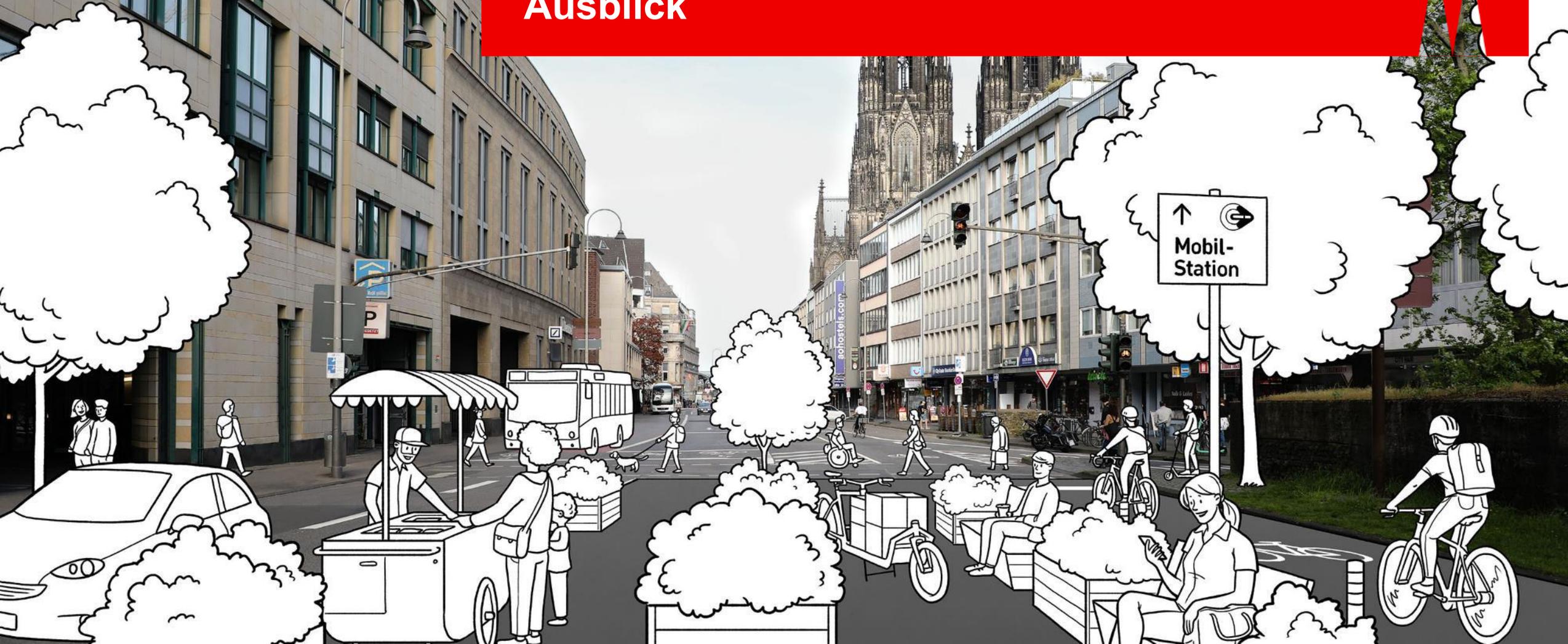
Braucht es Anpassungen
in der Formulierung?



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Ausblick



Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

2. Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft (29.02.2024)



Inhalt

- Schwerpunkt Stellschrauben
- Leitfragen
 - › Was ist für eine **sozialverträgliche Umsetzung** zu beachten?
 - › Welche **Akzeptanzanforderungen** bestehen?
 - › Welche **Zielkonflikte** bestehen?



Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

2. Online-Beteiligung (Frühjahr 2024)



Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Wie wollen wir in Köln mobil sein? Die Ergebnisse der Online-Beteiligung finden Sie hier. Zudem finden Sie hier alle Informationen zu den weiteren Beteiligungsformaten!

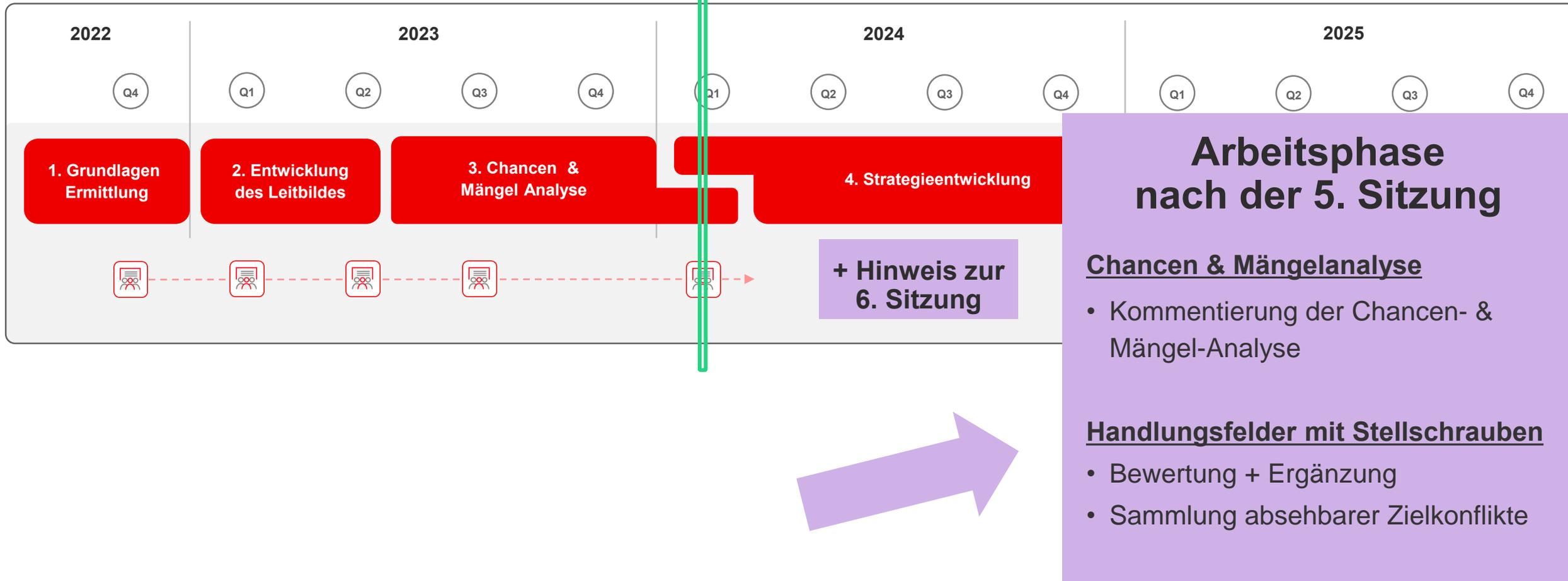
Weiterlesen

Inhalt

- Vorstellung der Stellschrauben (mit Maßnahmen-Beispielen)
- Priorisierung der Stellschrauben innerhalb der Handlungsfelder
- Einschätzung der Akzeptanz & Wirksamkeit
- Diskussion innerhalb der Handlungsfelder

Informationen zur Bewerbung lassen wir Ihnen zukommen!

Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan. ...und der Mobilitäts-Beirat?





Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

5. Sitzung am 30.01.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages