

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan Mobilitätsbeirat

Dokumentation der digitalen Zusatzsitzung vom 22. März 2024  
via BigBlueButton | 15:00 bis 16:30 Uhr

Gefördert durch:



## Inhaltsverzeichnis

Tagesordnung und Setting.....	2
Begrüßung .....	3
TOP 1: Aktuelles.....	3
TOP 2: Stellschrauben des Nachhaltigen Mobilitätsplans .....	4
Zentrale Ergebnisse der Diskussion .....	6
TOP 3: Online-Beteiligung zu den Stellschrauben .....	8
Zentrale Ergebnisse der Diskussion .....	9
Ausblick.....	10

## Tagesordnung und Setting



**Unser Programm für heute**

- 1 Aktuelles**
  - Christian Klasen, DialogWerke
- 2 Stellschrauben des Nachhaltigen Mobilitätsplans**
  - Bernhard Ensink, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 3 Online-Beteiligung zu den Stellschrauben**
  - Maren Mayer de Groot, DialogWerke
  - Gemeinsame Diskussion

**Wochenende ab ca. 16.30 Uhr**

## Begrüßung

**Thorsten Siggelkow**, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Bereitschaft, sich an einem Freitagabend die Zeit für den nachhaltigen Mobilitätsplan zu nehmen.

Es steht nun fest, dass Mobycon und orange edge gemeinsam die Fachplanung im weiteren Prozess übernehmen. Damit ist eine nahtlose Fortsetzung des Prozesses möglich und die Arbeit an der Strategieentwicklung kann ohne wesentliche Verzögerung fortgesetzt werden.

Die heutige digitale Sitzung zielt dabei darauf ab, den Mobilitätsbeirat in den Entscheidungsprozess zur Stellschraubenentwicklung mitzunehmen und die Mitglieder zudem über die Pläne für die zweite Online-Beteiligung zu informieren.

## TOP 1: Aktuelles

**Christian Klasen**, Geschäftsführer der DialogWerke, führt in die Sitzung ein. Er begrüßt weitere neue Kolleg\*innen der Mobilitätsplanung in der Runde: Dagmar Köhler, Helene Loy und Johan Diepens von Mobycon sowie Henrik Sander von orange edge.

Herr Klasen bedankt sich für die umfassenden Rückmeldungen nach der letzten Sitzung. Mobycon war bis Mittwoch beschäftigt, die Eingaben zu sichten und das neue Set an Stellschrauben zu erstellen.

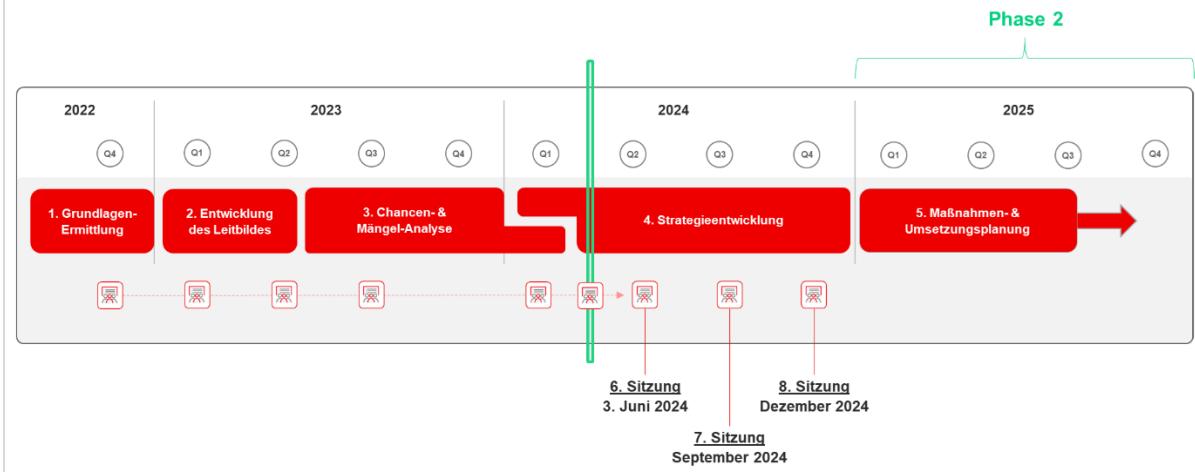
Die heutige Zusitzsitzung dient dazu, die Abstände zwischen den Beirats-Sitzungen nicht zu lang werden zu lassen und über die aktuelle Mobilitäts- und Beteiligungsplanung zu informieren. Eine weitere formelle Befragung zu den Stellschrauben wird nicht stattfinden, aber das Projektteam ist wie immer für ergänzende Hinweise und Einschätzungen offen.

Die Vorträge der heutigen Sitzung werden aufgezeichnet und auf dem SharePoint des Mobilitätsbeirats zur Verfügung gestellt. Dort sind auch die Vorab-Informationen und die Rahmen-Präsentation eingestellt. Wenn noch Probleme beim Zugriff bestehen, unterstützt das Projektteam.

Seit der letzten Sitzung am 30. Januar 2024 fand am 29. Februar 2024 die zweite Sitzung des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft statt. Dort wurde der Prozess von zufällig ausgewählten Bürger\*innen sowie von Fachakteuren aus Perspektive der Sozialverträglichkeit betrachtet. Im Rahmen der Sitzung wurde zum einen an einer Liste mit Kernelementen für eine sozialverträgliche Mobilität gearbeitet. Zum anderen wurde der bisherige Entwurf der Stellschrauben aus dem Blickwinkel der Sozialverträglichkeit bewertet und diskutiert. Die Dokumentation wird nach Fertigstellung auf der Website des nachhaltigen Mobilitätsplan heruntergeladen sein.

In der nächsten Sitzung des Mobilitätsbeirats am 3. Juni 2024 wird der Fokus auf Szenarien und Zielkonflikten liegen. Außerdem werden erneut die Verknüpfungen mit dem Logistikkonzept (SULP) und dem MIV-Grundnetz aufgegriffen. Dankenswerterweise hat sich die KVB als Gastgeber der Sitzung bereiterklärt. Die 7. und 8. Sitzung werden im September 2024 und Dezember 2024 stattfinden und werden in Kürze terminiert.

## Wo befinden wir uns im Prozess?



## TOP 2: Stellschrauben des Nachhaltigen Mobilitätsplans

Bernhard Ensink (Mobycon) erläutert das Vorgehen bei der Überarbeitung der Stellschrauben. Demnach wurden zunächst die umfassenden Eingaben aus dem letzten Mobilitätsbeirat und der Nachbefragung sowie die Ergebnisse des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft gesichtet. Bei der anschließenden Überarbeitung und Weiterentwicklung des Stellschraubensets wurden drei Querschnittsthemen („Organisation & Mobilitätsmanagement“, „Information, Kommunikation, Kampagnen“ sowie „Automatisierung & Digitalisierung“) als relevante Stellschrauben in allen Handlungsfeldern definiert. Ergänzend wurden jedem Handlungsfeld vier weitere Stellschrauben zugeordnet. Dabei wurde auf eine Gleichmäßigkeit in der Struktur der Stellschrauben geachtet.



The screenshot shows a digital meeting interface. On the left, there's a sidebar with sections for 'NACHRICHTEN' (News), 'Öffentlicher Chat' (Public Chat), 'NOTIZEN' (Notes), 'Geteilte Notizen' (Shared Notes), and 'TEILNEHMER (28)' (Participants). The participant list includes names like Dagmar Köhler, Dennis Scheffler, Eric Haemming, Frank Obermaier, Friederike Christian, Hannah, Hans-Georg Kleinmann, Helene Loy, Henk van Liempt, Henrik Sander, and Johan Diepens, each with a small profile picture and a 'Webcam' indicator. In the center, a video grid displays several participants. A specific participant, Bernhard Ensink, is highlighted with a blue box around their video feed. A tooltip for his video feed says 'Wiedergabe mit Bild-in-Bild'. To the right of the video grid, a slide titled 'Vorgehensweise bei der Überarbeitung der Stellschrauben (1)' is shown, featuring a portrait of a man speaking. Below the slide, a bulleted list outlines the process: 1. Sichtung der Ergebnisse der Beteiligung des Mobilitätsbeirates und des „Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft“. 2. Überarbeitung und Weiterentwicklung des Stellschraubensets. 3. Berücksichtigung der Stellschrauben „Information, Kommunikation, Kampagnen“, „Automatisierung und Digitalisierung“ sowie „Organisation und Mobilitätsmanagement“ in allen Handlungsfeldern. 4. Gegenüberstellung vergleichbarer Stellschrauben in den Handlungsfeldern. A red number '11' is visible in the bottom right corner of the slide.

Zur besseren Veranschaulichung wurden jeder Stellschraube beispielhafte Handlungsoptionen zugeordnet. Sie stehen aktuell nicht im Fokus der Diskussion, dienen aber dem besseren Verständnis und werden in Stufe 2 des Erarbeitungsprozesses (ab 2025) behandelt. In der derzeitigen Strategiephase geht es vielmehr darum, das zur richtige Set an Stellschrauben mit der richtigen Intensität zu identifizieren.

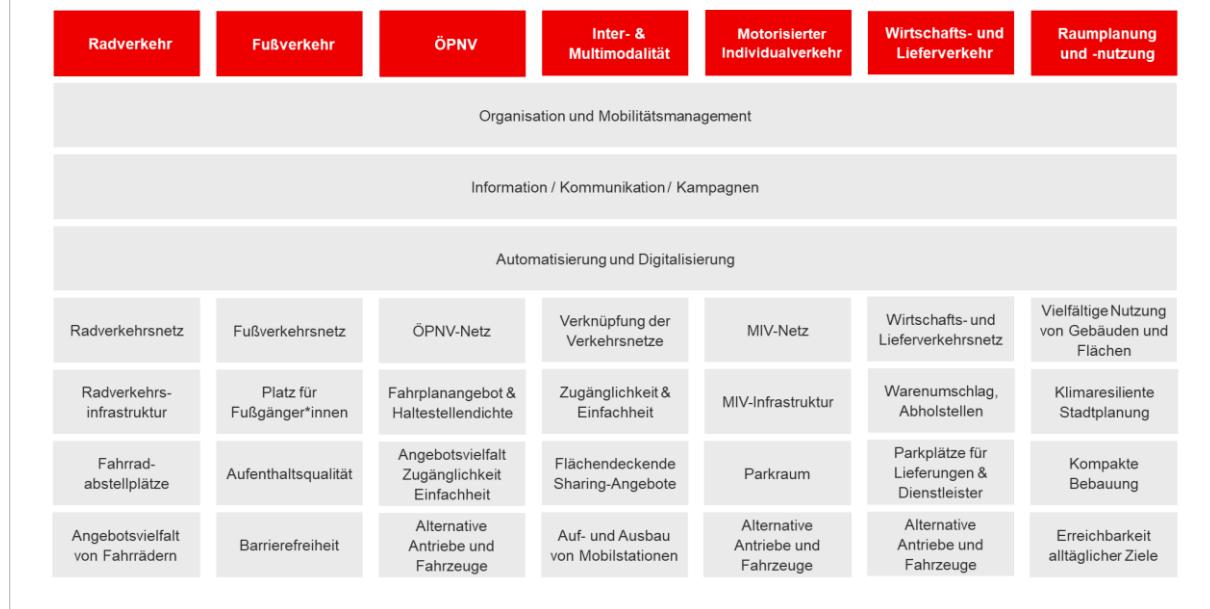
Bei der Weiterentwicklung des Stellschraubensets wurde zudem auf eine kompaktere, neutralere Formulierung geachtet (z.B. nicht mehr „Höhere Aufenthaltsqualität“, sondern einfach „Aufenthaltsqualität“).

Anhand von Beispielen wird verdeutlicht, wie mit dem Feedback aus den unterschiedlichen Beteiligungsgremien umgegangen wurde. So wurde z.B. im Rahmen des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft auf einen Zielkonflikt zwischen zwei Stellschrauben hingewiesen. Dem wurde durch eine neutralere Formulierung der Stellschrauben Rechnung getragen. Weitere Beispiele zum Umgang mit Input aus dem Beteiligungsprozess sind in der beigefügten Präsentation dargestellt.

Als Grundlage für die anschließende Diskussion werden die sieben Handlungsfelder mit ihren jeweils sieben Stellschrauben (= 49 Stellschrauben) vorgestellt. Sie sind nachfolgend dargestellt und befinden sich mitsamt Angabe der jeweiligen Handlungsoptionen in der beigefügten Präsentation. Der Aufbau der Stellschrauben folgt dabei innerhalb der jeweiligen Handlungsfelder einer einheitlichen Struktur: Am Anfang stehen die drei Handlungsfeld-übergreifenden Stellschrauben. Darauf folgen die handlungsfeldspezifischen Stellschrauben: die vierte Reihe der Stellschrauben legt den Fokus auf Netze und die fünfte Reihe auf Infrastrukturen. Die sechste und siebte Reihe der Stellschrauben fokussieren sich auf handlungsfeldspezifische Herausforderungen und Eigenschaften.

Bei den Handlungsfeldern Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Raumplanung und -nutzung ist dabei zu bedenken, dass diese beiden Themen auch an anderer Stelle in der Verwaltung bearbeitet werden.

## Stellschrauben zum Nachhaltigen Mobilitätsplan



### Zentrale Ergebnisse der Diskussion

Zum Einstieg in die Diskussion fragt Christian Klasen, ob die neue Struktur des Stellschraubensatzes sicherstellen kann, dass alle wichtigen Handlungsoptionen abgedeckt werden können. Die Rückmeldung aus dem Teilnehmer\*innenkreis ist positiv. Gerade durch die breite, neutralere Formulierung der Stellschrauben sind diese offen genug, um die unterschiedlichen Handlungsoptionen aufzunehmen.

### Handlungsfeld MIV

Ein Wortbeitrag beinhaltet Lob für die ansprechend gestaltete und übersichtliche Matrix. Allerdings seien im Handlungsfeld MIV die Handlungsoptionen „Zugangsregelungen“ bzw. „Beschränkungen des MIV“ nicht mit abgebildet. Es wird nachgefragt, ob es dafür einen Grund gebe.

- **Antwort Stadt:** Die Stellschrauben sind bewusst neutraler formuliert. Maßnahmen sind zwar als Beispiele mitgedacht, aber bewusst nicht dediziert mit abgebildet worden.

Daraufhin wird erwidert, dass es verständlich sei, dass der Stellschraubensatz keine Angriffsfläche für bestimmte Interessengruppen bieten soll. Dennoch sollte es Wege geben, Beschränkungen des MIV mit aufzunehmen. Andere Kommunen gingen bei diesem Thema energischer vor.

Ein anderer Beitrag in diesem Diskussionsstrang geht davon aus, dass diese Frage auf das Thema City-Maut abzielt. Diese sei in Deutschland bislang rechtlich nicht vorgesehen, entsprechend sei die Berücksichtigung derartiger Maßnahmen zu hinterfragen.

Es wird von einer weiteren Person zugestimmt, dass für das Thema der Zufahrtsbegrenzungen der Oberbegriff fehlt. Es folgt die Frage, unter welche Stellschraube das Thema fallen würde.

- **Antwort Stadt:** Es ist wichtig zu bedenken, dass wir aktuell über Stellschrauben sprechen. Zufahrtsbeschränkungen wären eher in der Szenario- bzw. der

Maßnahmenphase zu besprechen und könnten dann z.B. innerhalb der Netz-Stellschrauben diskutiert werden.

Eine weitere Anmerkung beinhaltet, dass es beim Thema Zufahrtsbeschränkungen nicht nur um die City-Maut, sondern auch um den grundsätzlichen Ausschluss von MIV aus bestimmten Stadtgebieten geht. Beschränkungen im MIV sollten zu diesem Prozesszeitpunkt noch nicht ausgeschlossen werden, auch wenn sie rechtlich noch nicht möglich seien. Auch modale Filter sollten bedacht werden. Unter welcher Stellschraube seien diese Themen konkret zu verorten?

- **Antwort Stadt:** Der Aspekt ist unter der Stellschraube MIV-Netz zu verorten. Dabei ist auch wichtig, die Verknüpfungen der Einzelnetze genau zu betrachten. Dabei müssen Prioritäten bestimmt werden: z.B. Aufenthaltsqualität vs. Erreichbarkeit. Somit ist dies auch ein Thema für die Szenarien-Betrachtung, welches wir in Kürze wieder aufgreifen werden.

Zur Orientierung: Heute geht es um die grundsätzliche Struktur, die den Rahmen für die Szenarien-Entwicklung bildet. Die Szenarien-Entwicklung ist dann der nächste Schritt, bei dem es um die Gewichtung der Stellschrauben geht. Erst im Anschluss wird über konkrete Maßnahmen gesprochen. Zum Thema City-Maut: Rechtlich wäre die Einführung einer City-Maut aktuell nicht möglich, im Stellschraubensatz ist sie jedoch nicht ausgeschlossen.

## Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr

Es wird angemerkt, dass der neue Stellschraubensatz insgesamt gut und übersichtlich sei, es fehle aber die Feinabstimmung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, z.B. zwischen Fuß- und Radverkehr.

- **Antwort Stadt:** Dieses Thema ist unter den Stellschrauben Fußverkehrsnetz und Radverkehrsnetz zu verorten. Details sind in der Maßnahmenphase zu besprechen.

## Handlungsfelder Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Raumplanung und -nutzung

Es wird darauf hingewiesen, dass einige wichtige im bisherigen Prozess geäußerte Punkte wie z.B. regionales Denken oder mögliche Nutzungskonflikte im vorgestellten Stellschraubensatz nicht wiederzufinden seien.

- **Antwort Stadt:** Der Fokus des Mobilitätsplans liegt auf der Stadt Köln und darauf, was die Stadt Köln umsetzen und beeinflussen kann. Die regionale Verknüpfung wird dabei aber mitgedacht, etwa im eigens dazu eingerichteten Regionalforum.

Es folgt eine Nachfrage nach dem Stand des Logistikkonzepts. Es sei enttäuschend, dass das Logistikkonzept hier nur sehr unkonkret verortet sei. Auch ein nachgelagertes Logistikkonzept wäre eher enttäuschend, da die beiden Konzepte eng verzahnt sein sollten.

- **Antwort Stadt:** Es bestehen Bestrebungen, ein umfassendes nachhaltiges Logistikkonzept (SULP), nicht nur ein Wirtschaftsverkehrskonzept zu entwickeln. Dieser Prozess wird sehr gründlich und umfassend angegangen; deutlich umfassender, als es eine Betrachtung im Rahmen des Nachhaltigen Mobilitätsplans zulassen würde. Die dafür zuständige Stelle konnte mittlerweile besetzt werden. Der Prozess sollte von einem eigenen Gremium begleitet werden, auch weil eine

detailliertere Expertise benötigt wird. Die Verwaltung wird darauf achten, dass die Pläne gut ineinander greifen. Das Thema Logistikkonzept (SULP) wird erneut Thema in der nächsten Sitzung des Mobilitätsbeirats.

Daraufhin wird von der Person, die die vorherigen Kommentare angeführt hat, dafür plädiert, dass die Gleichzeitigkeit der beiden Konzepte erforderlich sei, da ansonsten zu befürchten sei, dass der ohnehin schon knappe Stadtraum im Rahmen des Mobilitätsplans bereits verteilt sei, ehe die Arbeit am SULP beginnen könne.

Eine weitere Anmerkung beinhaltet, dass im Handlungsfeld auf weitere Stadtentwicklungskonzepte verwiesen werde – wie werden die Verbände daran beteiligt und wie findet eine ganzheitliche Diskussion zur Raumplanung und -nutzung statt?

- **Antwort:** Dabei geht es um laufende Konzepte, wie z.B. das Konzept Deutzer Hafen, die auch aktuell schon Mobilität mitdenken und auch eigene Beteiligungsverfahren beinhalten. Die Planungsprozesse werden stattfinden, noch ehe der nachhaltige Mobilitätplan abgeschlossen ist. Diskussionen werden daher auch parallel laufen müssen.

## TOP 3: Online-Beteiligung zu den Stellschrauben

Maren Mayer de Groot (DialogWerke) stellt das Konzept zur 2. Online-Beteiligung mit dem Fokus auf die Stellschrauben vor. Sie wird vom 11. – 28. April 2024 auf der städtischen Plattform „Meinung für Köln“ unter <https://meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan> stattfinden.

Die Online-Beteiligung dient zwei Funktionen:

- Die Einschätzungen der Bürger\*innen sollen dahingehend eingeholt werden, welchen Stellschrauben die **größte/geringste Akzeptanz** zugesprochen wird und welchen Stellschrauben die **größte/geringste Wirkungskraft** zur Erreichung des Leitbildes zugesprochen wird. Die Ergebnisse geben wichtige Hinweise zur geeigneten Intensität der verschiedenen Stellschrauben sowie zum kommunikativen Umgang mit den Stellschrauben.
- Aus den Bewertungen der Handlungsfelder und Stellschrauben sollen (weitere) **Zielkonflikte, Herausforderungen und Diskussionsbedarfe** deutlich werden. Daraus können sich auch weitere Anpassungs- und Ergänzungsbedarfe bei den Stellschrauben ergeben.

Im Folgenden werden Screenshots zur Vorstellung des methodischen Vorgehens präsentiert. Sie sind in der beigefügten Präsentation einsehbar.

Anders als bei der 1. Online-Beteiligung zum Leitbild können diesmal auch drei persönliche Angaben abgefragt werden. Ausgewählt wurden die Postleitzahl zur Einordnung des Wohnortes, das Mobilitätsverhalten sowie das Alter zur Einschätzung der Perspektive.

Die Bewerbung erfolgt diesmal noch umfassender. Neben einer Pressemitteilung und dem Newsletter der Stadt Köln erfolgt die Bewerbung auch in den Kund\*innenzentren der Stadt Köln sowie der KVB und über Poster in der Innenstadt. In Express, Rundschau und Stadtanzeiger werden ebenso Anzeigen geschaltet wie auf Instagram & Facebook (jeweils mit Geofilter Köln). Darüber hinaus werden Postkarten in Restaurants und Kneipen ausliegen und

Flyer bei städtischen Veranstaltungen (z.B. Aktionstag für Senior\*innen, 27.4.2024) verteilt. Eine weitere Bewerbung erfolgt in/bei der KVB (Anzeigen an Haltestellen, Postkarten in den Bahnen, Social-Media & Kund\*innen-Zentren).

**Alle Mitglieder des Mobilitätsbeirats werden gebeten, die Online-Beteiligung ebenfalls zu bewerben.** Dazu wird ihnen ein Media-Kit zur Verfügung gestellt. Auch Flyer werden zur Bewerbung zur Verfügung gestellt.

### **Zentrale Ergebnisse der Diskussion**

Es wird der Wunsch geäußert, dass bei der Frage zu den häufig genutzten Verkehrsmitteln das Zufußgehen eine eigene Antwortoption sein sollte. Andernfalls würden Personen, die im Alltag überwiegend zu Fuß unterwegs sind, sich in der Befragung nicht wiederfinden.

- **Antwort Stadt:** Diese Antwortoption kann gerne integriert werden.

Ein weiterer Vorschlag beinhaltet, auch Lieferfahrzeuge als Verkehrsmitteloption zu ergänzen.

- **Antwort:** Dieser Vorschlag wird intern diskutiert.
- **Hinweis:** Im Nachgang der Sitzung wurde dieser Hinweis erneut geprüft. Diese Antwortoption wird integriert.

Eine Anmerkung beinhaltet, dass bei der Frage zur Einschätzung der Stellschrauben an erster Stelle nach der persönlichen Akzeptanz der Stellschrauben gefragt werden sollte, nicht nach der gesellschaftlichen Akzeptanz.

- **Antwort Stadt:** In der vorausgehenden Frage wird bereits nach der Sortierung der Stellschrauben nach persönlicher Präferenz gebeten. Die persönliche Perspektive wird also bereits abgefragt. Bei der Einschätzungsfrage geht es darum, mögliche Diskrepanzen zwischen erwarteter Wirksamkeit und vermuteter Akzeptanz zu ermitteln und einen Perspektivwechsel zu fördern.
- **Hinweis:** Im Nachgang der Sitzung wurde dieser Hinweis erneut geprüft. Die Frage wird umformuliert hinsichtlich der persönlichen Akzeptanz.

Es folgt der Hinweis, dass für eine statistische Vergleichbarkeit eine Frage zu Einschätzung bzw. Akzeptanz des Leitbilds aufgenommen werden müsste.

- **Antwort Stadt:** Das Leitbild ist nicht Gegenstand dieser Online-Beteiligung. Um die Befragung nicht noch länger zu machen, als sie eh schon ist, muss auf die Praktikabilität geachtet werden. Eine weitere Frage zum Leitbild müsste in jedem Handlungsfeld erneut gestellt werden. Von der Aufnahme zusätzlicher Fragen wird daher abgesehen.

Ein weiterer Vorschlag beinhaltet, bei der Abfrage der statistischen Daten eine Frage zum sozioökonomischen Status zu integrieren (z.B. Einkommen, Schulabschluss).

- **Antwort Stadt:** Aus technischen Gründen können nur drei Fragen integriert werden. Fragen zum sozioökonomischen Status sind zudem erfahrungsgemäß mit einer hohen Absprungquote verbunden.

- **Hinweis:** Im Nachgang der Sitzung wurde dieser Hinweis erneut geprüft. Die Frage nach dem Alter wird zu Gunsten einer Frage nach dem Beschäftigungsverhältnis ausgetauscht.

## Ausblick

**Christian Klasen** weist auf die folgenden Termine hin:

- › **Online-Beteiligung** zu den Stellschrauben: 11.-28. April 2024
- › Nachhaltiger Mobilitätsplan bei der **polisMOBILITY**: 24.-25. Mai 2024, Rudolfplatz
- › **6. Sitzung des Mobilitätsbeirats**: 3. Juni 2024 (16.00 – 19.00 Uhr)

**Thorsten Siggelkow** schließt die Sitzung und bedankt sich beim Projektteam für die gute Vorbereitung sowie bei allen Teilnehmenden für die Hinweise und die konstruktive Diskussion. Ein besonderer Dank geht zudem nochmals an die KVB, die Gastgeber der nächsten Sitzung sein wird. Er wünscht allen Beteiligten frohe Ostern und einen wohlverdienten Feierabend.