

Besser durch Köln.

Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 7. Sitzung vom 3. Juni 2024

KVB AG, Scheidtweilerstr. 38, 50933 Köln

16:00 bis 19:00 Uhr

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Begrüßung	3
TOP 1: Beteiligung und Kommunikation.....	4
TOP 2: Ausgestaltung der Szenarien	6
TOP 3: Bewertung der Szenarien	13
Schlusswort	14

Anmerkung:

Während der Sitzung wurden eine Reihe von **Folien** gezeigt. Im Weiteren wird auf diese Folien Bezug genommen.

Begrüßung

Frau Haaks, Vorsitzende des Vorstands der KVB, heißt die Teilnehmenden herzlich in den Räumlichkeiten der KVB willkommen. Sie hebt die große Bedeutung von Bahnen und Bussen für die nachhaltige Mobilität in Köln hervor und benennt die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Einrichtung gesonderter Busspuren als zwei besonders wichtige Themen, an denen derzeit intensiv gearbeitet wird.

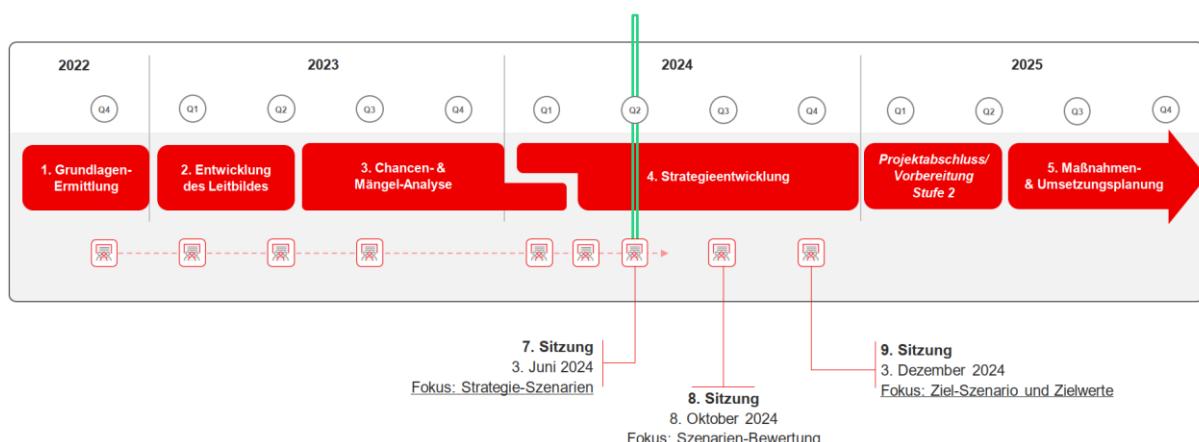
Auch Herr Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich bei den KVB für ihre Gastfreundschaft. Auch er sieht im ÖPNV einen wesentlichen Pfeiler nachhaltiger Mobilität. In Bezug auf den SUMP-Prozess unterstreicht er, dass Bürger*innen- und Akteursbeteiligung – u.a. die heutige Sitzung – zwar Zeit in Anspruch nimmt, aber für die Qualität und Akzeptanz des Endprodukts von großer Bedeutung ist.

Herr Siggelkow geht auf zwei Themen kurz ein, die in vorherigen Sitzungen aufgeworfen wurden:

- Sein Amt konnte inzwischen einen Mitarbeiter für das Themenfeld städtische Logistik gewinnen und arbeitet an einer Ausschreibung zur Erstellung eines Nachhaltigen Logistikplans (Sustainable Urban Logistics Plan / SULP), der in Analogie zum Nachhaltigen Mobilitätsplan (SUMP) ebenfalls auf Basis europäischer Leitlinien erstellt werden soll. Mit dem Thema wird sich federführend Herr Bensberg (heute anwesend) beschäftigen.
- Schließlich präsentiert Herr Siggelkow eine Übersicht zu städtischen Beschlüssen mit Bezug zum Nachhaltigen Mobilitätsplan (z.B. MIV-Grundnetz, Raumbuch Mobilitätsstationen, Aktionsplan Klimaschutz - siehe Folie 5) und unterstreicht die Notwendigkeit, diese im Nachhaltigen Mobilitätsplan zu reflektieren.

Herr Klasen, Geschäftsführer der DialogWerke und Moderator der Veranstaltung, ordnet die heutige Sitzung in den Gesamtzusammenhang ein und stellt die Tagesordnung vor. Wir befinden uns in der Bearbeitungsphase der „Strategieentwicklung“. Für heute ist eine Abfolge aus Präsentationen, Arbeitsphase in Gruppen sowie gemeinsamer Diskussion vorgesehen. Schwerpunkt ist die Diskussion unterschiedlicher Strategieszenarien.

Wo befinden wir uns im Prozess?



Es wird die **Frage** aufgeworfen, ob die Möglichkeit besteht, die vorab versandten Zielwerte noch zu kommentieren.

- **Antwort von Seiten der Stadt:** Die Zielwerte ergeben sich aus bestehenden Beschlüssen, gesetzlichen Vorgaben oder Benchmarks und Erfahrungen der Büros. Es handelt sich aktuell nur um die Liste der vorläufigen Zielwerte, die als Voraussetzung bzw. Annäherung für die Bewertung der Szenarien dienen (siehe auch TOP 2). Die finalen Zielwerte sollen zu einem späteren Zeitpunkt besprochen werden. Falls es zu den übermittelten Werten schon gravierende Anmerkungen gibt, können diese dem SUMP-Team übermittelt werden.



Die Sitzung in der Anfangsphase

TOP 1: Beteiligung und Kommunikation

Herr Klasen erläutert das Ziel, das Vorgehen, die Resonanz sowie erste Ergebnisse der **Online-Beteiligung**, die vom 11. bis 28. April stattgefunden hat und von DialogWerke im Auftrag der Stadt konzipiert sowie durchgeführt wurde (siehe Folien 10 bis 13).

Es wird die **Frage** aufgeworfen, woher die ca. 4.200 Teilnehmenden der Online-Beteiligung kommen.

- Herr Klasen erklärt, dass es sich bei mindestens 80-85% der Teilnehmenden um Kölner*innen handelt. Dies ergibt sich aus den Postleitzahlen, die abgefragt und größtenteils angegeben wurden.

Mehrere Mitglieder des Mobilitätsbeirats haben selbst an der Online-Beteiligung teilgenommen. Folgende **Anmerkungen** wurden gemacht:

- Das Ausfüllen der Fragebögen war zeitintensiv, was eine starke Motivation voraussetzt.
- Einige Fragen wurden von einer Teilnehmerin als leicht tendenziös empfunden.
- Der Regler, mit dem die Teilnehmenden die Möglichkeit haben sollten, Prioritäten zu verschieben, hat nicht auf allen Geräten/Browsern funktioniert.



In Bezug auf die Einordnung der Ergebnisse wird sowohl von Herrn Klasen als auch von Mitgliedern des Beirats angemerkt, dass die Beteiligung ein spannendes Meinungsbild abgibt, aber nicht repräsentativ sei. Vielmehr gehe es um einen Abgleich der Zwischenergebnisse der Mobilitätsplanung.

Im Weiteren berichtet Herr Klasen vom **polisMOBILITYcamp** vom 24. und 25. Mai (siehe Folie 14), in dessen Rahmen Interessenkonflikte in Bezug auf die Verteilung des städtischen Raums sowie eine Bewertung der Stellschrauben durch Personas/Perspektivwechsel thematisiert wurden. Er präsentiert außerdem einen neuen Stand zu den **Kernelementen sozialverträglicher Mobilität**, die auf Grundlage der Diskussion am Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft im Februar zusammengefasst wurden (siehe Folie 15). Zu beiden Berichten gab es keine Fragen oder Anmerkungen. Herr Klasen bittet jedoch insbesondere zu den Kernelementen sozialverträglicher Mobilität um Rückmeldungen, sollte den Mitgliedern des Mobilitätsbeirats hier noch etwas fehlen. Denn nach derzeitigem Stand sollen die Kernelemente sozialverträglicher Mobilität Bestandteil des Endberichts von Stufe 1 werden und für die Konkretisierung im Rahmen der Maßnahmengestaltung herangezogen werden.

TOP 2: Ausgestaltung der Szenarien

Herr Ensink (Mobycon) präsentiert die Herleitung der drei Strategieszenarien, die in der aktuellen Arbeitsphase entwickelt wurden.

Dabei geht er zunächst auf die **Zielwerte** ein, die durch die Umsetzung der zu bestimmenden Strategie erreicht werden sollen (siehe Folien 17 bis 20). Diese bewegen sich im Spannungsfeld zwischen „realistisch“ und „utopisch“. Anzustreben sind „ambitionierte“ Zielwerte. Vorläufige Zielwerte wurden auf Grundlage von vorhandenen Gesetzen und Beschlüssen, im Vergleich mit anderen Städten, im Austausch innerhalb der Verwaltung sowie basierend auf Erfahrungen der beteiligten Büros bestimmt. Sie werden im Zuge der Szenarienbewertung überprüft und dann endgültig festgelegt. Die drei im weiteren Verlauf der Sitzung zu diskutierenden Strategieszenarien beschreiben unterschiedliche Wege zur Erreichung des Ziels (siehe Folie 20).

Zur Herleitung der Zielwerte (siehe Folie 19) erfolgt in der Diskussion der **Hinweis**, dass hier der Bezug zur bestehenden Beschlusslage der Stadt Köln noch deutlicher dargestellt werden müsste. Viele der dargestellten Zielwerte lassen sich durch bestehende Beschlüsse begründen, beispielsweise diejenigen zur Qualität des ÖPNV oder zum Ausbau der Radwege.

- **Antwort von Seiten der Stadt:** Diesbezüglich soll eine Überarbeitung der Darstellungen erfolgen.

Das Bearbeitungsteam hat drei **Strategieszenarien** entwickelt:

- A) Fokus auf Verkehrsvermeidung
- B) Fokus auf Verkehrsverlagerung
- C) Fokus auf der Verbesserung des Verkehrs

Herr Ensink **erläutert die Herleitung dieser drei Strategieszenarien** (siehe Folien 22 bis 27). Sie basieren auf den in einer früheren Bearbeitungsphase entwickelten „Stellschrauben“, wobei in den verschiedenen Szenarien einzelnen Stellschrauben ein jeweils unterschiedliches Gewicht zukommt.

In der Diskussion dazu werden folgende **Fragen** aufgeworfen:

Handelt es sich um Entweder-/Oder-Szenarien?

- **Antwort Bearbeitungsteam:** Nein. Es handelt sich um drei Szenarien, die im Hinblick auf die Zielerreichung bewertet werden und aus denen ein vierter Szenario (Zielszenario) entstehen wird.

Führen tatsächlich alle drei Szenarien zum selben Ziel?

- **Antwort Bearbeitungsteam:** Angestrebt ist die Realisierung der fünf Zielbilder des Nachhaltigen Mobilitätsplans. Nicht jedes Szenario bedient dabei jedes Zielbild gleichermaßen.

Es wird angemerkt, dass Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verbesserung des Verkehrs in der wissenschaftlichen Diskussion üblicherweise als sich ergänzende und aufeinander aufbauende

Ansätze verstanden werden. Es wird daher angeregt, ein zu diskutierendes Szenario aus allen drei Bereichen zu entwickeln.

Im Folgenden stellt Herr Ensink die **Inhalte der drei Szenarien** vor (siehe Folien 28 bis 33). Die entsprechende Darstellung enthält je Szenario einen kurzen Text, eine schlagwortartige Zusammenfassung des jeweiligen Fokus sowie die Zusammenstellung von möglichen Handlungsoptionen bezogen auf unterschiedliche Handlungsfelder.

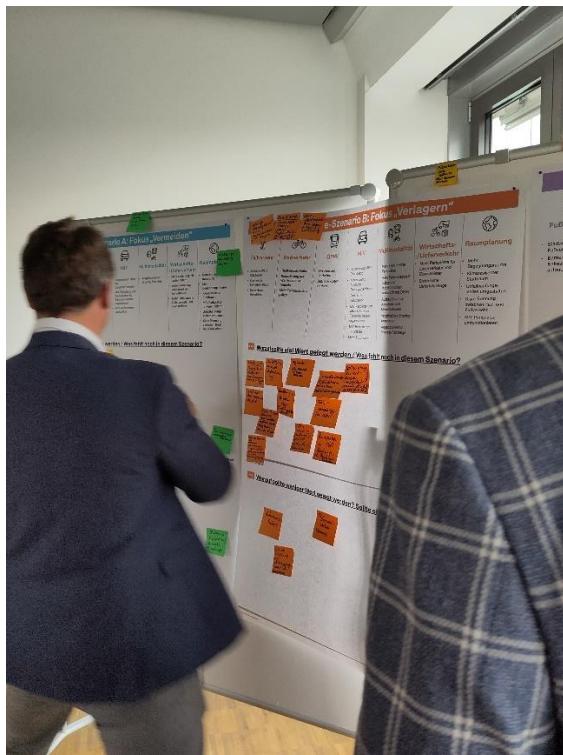
Diese Darstellungen bilden die Grundlage der anschließenden **Diskussion in Kleingruppen**, in der identifiziert werden sollte, welche Aspekte der Szenarien stärker bzw. weniger stark betont werden sollten.





Diskussion in Kleingruppen

Ergebnisse der Diskussion werden von den Gruppen auf Klebezetteln notiert und vom Moderationsteam auf einer Pinnwand zusammengeführt.



Zusammenführung der Diskussionsergebnisse

Kommentierungen zu Szenario A mit dem Fokus auf Verkehrsvermeidung (Abschrift der Klebezettel)

Worauf sollte viel Wert gelegt werden / Was fehlt noch in diesem Szenario?	Worauf sollte weniger Wert gelegt werden? Sollte etwas gestrichen werden?
Falsche Begriffswahl: Mehr Inklusion im ÖPNV Gesetz: Barrierefreiheit!	ÖPNV + Fahrrad nur bedingt wichtig für Vermeidung
Barrierefreies, lückenloses Fußverkehrsnetz/Radnetz, Umverteilung & Umgestaltung des Straßenraums +Ausbau des ÖPNV +Flexible Arbeits- und Schulzeiten +Bündelung von Lieferverkehr	Streichen von Parkplätzen / Umverteilung ➔ keine Einigkeit
-ÖPNV ausbauen -Quartiersgaragen -Pendlerverkehr umlagern -Fahrgemeinschaften -Integrierte Mobilitätssysteme -Attraktive Fußwege	
Entweder Nahversorgung oder gute ÖPNV-Anbindung	
Modalfilter	

Worauf sollte viel Wert gelegt werden / Was fehlt noch in diesem Szenario?	Worauf sollte weniger Wert gelegt werden? Sollte etwas gestrichen werden?
Hohe Nutzungsmischung → Stadtentwicklungsplanung fokussieren → Stadt der kurzen Wege	
Umverteilung Parkraum → Mehr Parkplätze für Lieferverkehr & Dienstleistungen + Fahrräder	
-Hohe Nutzungsmischung -Mehr Parkplätze für Lieferverkehr und Dienstleister	
Attraktives, sicheres Fußverkehrsnetz + Anlagen, Begegnungsräume, etc.	
Schulwege → vermeiden	
Förderung sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur	
Sicheres Fußwegenetz ergänzen um „attraktiv“	
Wohnmobile, kein Dauerparken im öffentlichen Raum	
Wichtig - mehr Tempo 30 Zonen	
-Wasserbusse -Bündelung des MIV führt zu mehr Staus und Abgasen	
-Bootverkehr quer -Emissionsfreier Lieferverkehr	



Kommentierungen zu Szenario B mit dem Fokus auf Verkehrsverlagerung
 (Abschrift der Klebezettel)

Worauf sollte viel Wert gelegt werden / Was fehlt noch in diesem Szenario?	Worauf sollte weniger Wert gelegt werden? Sollte etwas gestrichen werden?
-Integriertes Umweltverbundsnets -Hubs für Wirtschaftsgüter Urban + Suburban -Begegnung im öffentlichen Raum	Autonomes Fahren
Leichtigkeit des Verkehrs als Ziel	Keine hohe Priorisierung auf „mehr Begegnungsräume“ in der Raumplanung
-Stadtweites Fußverkehrsnetz -Radpendlerrouten -Multimodalität allgemein (+regional verknüpft) +starke regionale Verknüpfung (P+R Umland) -klare Trennung Fuß & Rad	On-Demand-Verkehr (Spielerei)
Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung	Optimierung MIV-Netz gehört zu „verbessern“
Vernetzung der Verkehrsträger (räumlich, Infrastruktur, digital)	
Eigene Fahrspuren, Bahnkörper, geringe Haltestellenabstände, dichter Takt, Vorrangsschaltung an LSA	
Regionale Stadtbahn / S-Bahn ausbauen	
Fehlt → Überquerung von Barrieren für Rad und Fuß z.B. Rhein, Messe, Bahnanlage	
Sinnvolle Verknüpfung Mobilstationen mit anderen Mobilitätsangeboten	
Tarifvorschläge für ÖPNV	
Radparken an P+R Stationen als Parkhaus / Radstation	
Optimierung des MIV-Netzes → Verkehr muss fließen	

Kommentierungen zu Szenario C mit dem Fokus auf Verbesserung des Verkehrs
 (Abschrift der Klebezettel)

Worauf sollte viel Wert gelegt werden / Was fehlt noch in diesem Szenario?	Worauf sollte weniger Wert gelegt werden? Sollte etwas gestrichen werden?
RRX	Verringerung der Ampelwartezeiten ➔ trotzdem auf zentralen Achsen Grüne Welle bei 30km/h
S-Bahn Ausbau forcieren besser Einbinden	Geofencing ist Quatsch Utopie!
-Tarifpolitik ÖPNV anpassen -Transparenz -Planungsprozess optimieren -Digitalisierung -Umfunktionierung Parkraum (Neue Organisation)	Autonome Autos / Taxis in der Stadt Utopie ➔ teilweise ja auf der Autobahn
MIV-Fokussierung auf Elektro-Mobilität	Keine Optimierung Ampeln für MIV!
Barrierefreie Ladesäulen-Infrastruktur	
Multimodalität mit Fußverkehr denken	
Barrierefreie Multimodalität	
Schiffsverkehr mit alternativen Antrieben	
Lademöglichkeiten für elektrische Kleinstmobilität / Rollstühle	

Schließlich berichten die sechs Gruppen im Plenum von den **Schwerpunkten** ihrer Diskussionen.

Erste Gruppe:

- Für Menschen, die auf das Auto angewiesenen sind, sowie für den Lieferverkehr muss ausreichend Raum vorgehalten werden.
- Liefern und Laden müssen gewährleistet sein.
- E-Mobilität sollte „Vorfahrt“ genießen. Das Angebot an Ladesäulen muss entsprechend ausgebaut werden.
- Die Mobilstationen sollten mit unterschiedlichen Angeboten, inklusive Ladesäulen, ausgestattet werden.
- Es bedarf der Schaffung von Querungsmöglichkeiten über Barrieren (z.B. über den Rhein) auch für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Zweite Gruppe:

- Die Mobilitätssituation sollte auch durch die verstärkte Nutzung der Wasserwege, insbesondere des Rheins, verbessert werden.
- Die Ladeinfrastruktur sollte barrierefrei sein. Lademöglichkeiten für E-Rollstühle, etc. sollten integriert werden.
- Für den Wirtschaftsverkehr sollten Umschlagplätze geschaffen werden.
- Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind integriert zu betrachten. (Beispiel: Kombination von Rad, Schiff und Bahn bei der Bewältigung eines Weges)

Dritte Gruppe

- Es wird um Streichung des Begriffs „Inklusion im ÖPNV“ gebeten (es geht um Barrierefreiheit. Dieses Thema sollte in jedem Fall gesetzt sein und nicht für die Szenarien optional zur Auswahl stehen.)
- Die Reduzierung der Dominanz des MIV sollte als Ziel klar zum Ausdruck gebracht werden. Dass eine stärkere Verkehrsverlagerung erforderlich ist, ist unbestritten. Zu diskutieren ist das richtige Maß, wobei Kompromisslinien gefunden werden müssen.

Vierte Gruppe:

- Der Verkehr soll sicher und attraktiv organisiert werden.
- Das Abstellen von Wohnmobilen im öffentlichen Raum sollte verboten werden.
- Es sollten verstärkt Anstrengungen unternommen werden, um Nutzungsmischung zu erreichen und kurze Wege zu ermöglichen.
- In Bezug auf den ÖPNV sollte ein schnelles Vorankommen gewährleistet werden. Dabei ist zwischen Reisezeit und reiner Fahrzeit zu differenzieren.
- Ein strategischer Fokus sollte auf einer ÖPNV-orientierten Stadtentwicklung im Kontext einer gut aufeinander abgestimmten Stadt- und Verkehrsplanung liegen.
- Die Förderung des autonomen Fahrens wird nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt gesehen und sollte deshalb eher nicht als Zielaussage des SUMP genannt werden.
- Innerhalb des MIV-Grundnetzes ist der Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Fünfte Gruppe:

- Die Strategie zur Verkehrsverlagerung sollte auf den ÖPNV fokussiert werden.
- Die Strategie zur Verkehrsvermeidung sollte auf das Thema Fußverkehr fokussiert werden.
- Sharing- und On Demand-Angebote sowie Geo-Fencing sind aus Sicht der Gruppe eher eine „Spielwiese“ und sollten nicht überbetont werden.
- Die Mobilstationen sollten digital und physisch vernetzt werden.
- Die Bedeutung der Stadtplanung für die Verkehrsvermeidung sollte betont werden.
- Die Problematik der Wartezeiten an Ampeln sollte betrachtet werden. Sie ist für alle Verkehrsarten von Bedeutung.

Sechste Gruppe

- Das Umland sollte verstärkt in den Blick genommen werden.
- Pendelverkehre sollten weiträumig „abgefangen“ werden.
- Es sollten zunächst Alternativen geschaffen und erst dann der MIV reduziert werden.
- Die Bürgersteige müssen freigehalten werden.

In Bezug auf die **Art der Darstellung** wurden folgende Hinweise gegeben:

- Die drei Szenarien hängen inhaltlich miteinander zusammen. Ihre Aussagen überschneiden sich teilweise. Sie sollten deutlicher profiliert werden.
- Es sollten klarere Begriffe gewählt und stärker zugespitzt werden.

TOP 3: Bewertung der Szenarien

Zum Abschluss der Veranstaltung stellt Herr Ensink den Ansatz vor, der bei der Bewertung der Szenarien verfolgt werden soll (siehe Folien 39 bis 48). Diese soll sowohl quantitativ (unter Verwendung des Verkehrsmodells) als auch qualitativ erfolgen. Bei der qualitativen Bewertung sollen „Schlüsselfaktoren“ (z.B. politische Unterstützung) und „Trends“ (z.B. alternde Gesellschaft)

Berücksichtigung finden. Die Bewertung soll auf Grundlage von Kriterien wie u.a. Kostenbelastung, rechtliche Umsetzbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz erfolgen.

In der Diskussion dieses Ansatzes ergeben sich folgende **Hinweise und Fragen**:

- Die auf den Folien aufgelisteten Schlüsselfaktoren und Trends – sie stammen aus einer Befragung der Mitglieder im Rahmen des 1. Mobilitätsbeirats im Dezember 2022 – sollten noch einmal überprüft werden. Beispielsweise bestehen unterschiedliche Einschätzungen in Bezug auf die Bedeutung von Homeoffice.
- Die (voraussichtlich auch weiterhin angespannte) Wohnungsmarktsituation sollte als Trend mitberücksichtigt werden.

Schlusswort

Herr Klasen schließt die Diskussion mit dem Hinweis, dass die Möglichkeit besteht, auch noch schriftlich Rückmeldung zu geben. Dazu wird es wie bereits praktiziert wieder eine Online-Nachbefragung geben.

In seinem **Schlusswort** bedankt sich Herr Siggelkow bei den Beteiligten für ihre Beiträge. Aus seiner Sicht hat die heutige Veranstaltung einen Blick in die Werkstatt ermöglicht und einen Einblick in die drei Strategieszenarien gewährleistet, die auch als Arbeitsszenarien verstanden werden können, da sie vor allem eine Arbeitsgrundlage für das – letztlich entscheidende – Zielszenario sind. Er reflektiert, dass er im Nachhinein eher eine unmittelbare Fokussierung auf das Zielszenario als Schwerpunktthema für die Diskussion mit dem Mobilitätsbeirat gewählt hätte. Ihm erscheint die Bezugnahme zu bestehenden Beschlüssen und geplanten Projekten wichtig. Diese beschreiben den symbolischen Punkt, an dem mit der Maßnahmenplanung in der Stufe 2 angesetzt wird (siehe den gelben Punkt in Folie 51). Die im Nachhaltigen Mobilitätsplan zu entwickelnde Strategie weist den Weg von diesem Punkt zum Ziel. Sie wird in Stufe 2 der Erarbeitung durch konkrete Maßnahmen unterstützt.