

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 8. Sitzung vom 08. Oktober 2024

Alte Feuerwache, Melchiorstr. 3

15:00 bis 18:00 Uhr

Gefördert durch:



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Begrüßung & Einführung | 2 |
| TOP 1: Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan Köln..... | 4 |
| TOP 2: Zielwerte für den nachhaltigen Mobilitätsplan Köln..... | 10 |
| Zusammenföhrung und Ausblick..... | 11 |

Begrüßung & Einführung

Herr Siggelkow begrüßt die Teilnehmenden herzlich und freut sich über das zahlreiche Erscheinen. Er betont, dass man sich nun auf der Zielgeraden der Stufe 1 befindet und der Beschluss durch die Politik näher rückt.

Es gibt ein neues Gesicht im Team: Anke Bachem, die Nachfolgerin von Christian Dörkes, ist seit einer Woche im Amt. Sie stellt sich als Verkehrsplanerin vor, die bereits in Darmstadt und Berlin tätig war und sich freut, nun den SUMP-Prozess in Köln zu begleiten. Anschließend begrüßt Herr Siggelkow die Büros DialogWerke (Moderation), Mobycon und orange edge (Mobilitätsplanung). Darüber hinaus werden zwei weitere neue Gesichter im Kreis begrüßt: Helene Loy (Mobycon) und Ulf Bohndorf (KVB).

Christian Klasen (DialogWerke) erinnert an die letzte Sitzung, die vier Monate zurückliegt. Damals lag der Fokus auf den Strategieansätzen „Vermeiden, Verlagern und Verbessern“. Heute wird es etwas konkreter, jedoch noch nicht so detailliert wie in Stufe 2. Das Zielszenario, das bereits im Vorfeld verschickt wurde, steht im Mittelpunkt. Es gab zuvor Rückmeldungen, dass in der letzten Sitzung zu viel Theorie im Fokus stand, weshalb die Erläuterung der methodischen Ansätze nun reduziert wurden. Der Fokus dieser Sitzung liegt nun stärker auf den fachlichen Zwischenergebnissen.

Friederike Christian gibt einen Ausblick auf die **Stufe 2** des SUMP-Prozesses. In dieser Phase geht es darum, konkrete Maßnahmenpakete zu schnüren und die Umsetzung und Evaluation zu planen. Die Ausschreibung wird aktuell vorbereitet und die Auftragsvergabe ist für Mitte 2025 geplant. Es wurden bereits Fördermittel bei Bund und Land beantragt.

Frage: Wie tief geht diese Phase? Ist es schon der Umsetzungsplan?

Antwort: Der SUMP soll nicht „in der Schublade“ landen, daher werden Fragen zu Finanzierung und Umsetzung behandelt, jedoch handelt es sich noch nicht um einen vollständigen Umsetzungsplan (bspw. im Sinne von HOAI-Leistungsphasen). Es werden Informationen zu Kosten, Personalressourcen und Nutzen ermittelt. Auf die Maßnahmenpakete wird eine detaillierte Planung der jeweils zuständigen Fachämter folgen.

Anmerkungen: Es ist wichtig, die Maßnahmen möglichst detailliert zu planen, damit es nicht mehr darum geht, ob sie umgesetzt werden, sondern wie. Erfahrungen aus anderen Städten können hierbei hilfreich sein. Ein Mobilitätsplan ist dann gut, wenn er realistisch ist. Es sollte eine Balance gefunden werden zwischen ausreichendem Detail und der Flexibilität, Veränderungen im Laufe der Jahre zu integrieren.

Weitere Informationen zu Stufe 2:

- Die Dauer beträgt voraussichtlich 18 Monate.
- Fördermittel: Es gibt zwei Programme von Land und Bund, die bei einem positiven Bescheid die Eigenmittel der Kommunen reduzieren.

Laut **TEN-V Verordnung** müssen sog. „urban nodes“ (städtische Knoten), zu denen auch Köln gehört, bis 2027 einen nachhaltigen Mobilitätsplan vorweisen. Ohne diesen Mobilitätsplan können perspektivisch keine weiteren Fördermittel eingeworben werden. Die aktuelle Phase des Mobilitätsplans wird bereits vom Bund gefördert.



TOP 1: Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan Köln

Herr Ensink (Mobycon) lobt zunächst die Stadt Köln für die sorgfältige Arbeit sowie die Beteiligungsformate, die wertvolles Feedback liefern. Er erklärt, wie das Zielszenario erarbeitet wurde. Bei der Erstellung haben sie immer die Zielbilder im Kopf gehabt, die mit der Strategie Wirklichkeit werden sollen. Es wurden drei Strategieszenarien entwickelt, die auf den Ansätzen **Vermeiden**, **Verlagern** und **Verbessern** basieren. Das resultierende Zielszenario führt die Ansätze zusammen, denn es handelt sich nicht um exklusive Szenarien, die für sich stehen sollen. Durch die Kombination dieser Strategieszenarien im Zielszenario soll das Leitbild für Köln bestmöglichst erreicht werden.

Herr Ensink stellt das methodische Vorgehen vor, welches zur Bewertung der Szenarien führte. Ein Spinnendiagramm veranschaulicht die Bewertung der einzelnen Strategieszenarien.

Im Zielszenario wird Köln räumlich differenziert betrachtet. Hierfür werden die drei Raumtypen, die im Köln-Katalog definiert werden, genutzt: **Innenstadt**, **innere Stadt** und **äußere Stadt**.

Anmerkung: Zentren in der äußeren Stadt, wie Fußgängerzonen, könnten in den aktuellen Szenarien nicht mehr sichtbar sein.

Antwort: Die strategischen Maßnahmen fokussieren sich auf die jeweiligen Raumtypen, sind aber nicht exklusiv und ausschließlich für den Raumtyp zu verstehen.

Herr Ensink bringt zudem das Thema der **Sozialverträglichkeit** an, das beim dritten Strategieszenario (Verbessern) am wenigsten ausgeprägt ist. Ein Teilnehmer fragt, ob autonome Fahrzeuge tatsächlich zu höheren Kosten führen, denn insbesondere im Falle von Ridesharing könnte dies auch erschwinglich sein. Dabei wird darauf hingewiesen, die Abgrenzung von ÖPNV und MIV klarer herauszustellen.

Bei der Darstellung der Bewertung erklärt Herr Ensink, dass sich der Reisezeitvergleich auf das Verhältnis ÖPNV/ MIV bezieht, da Reisezeitdaten für den **Radverkehr** fehlen und daher noch nicht in die Berechnungen einfließen konnten. Dazu wurde von einem Teilnehmer erwidert, dass Daten vorliegen, bspw. von der Aktion Stadtradeln, und diese bereits wichtige Informationen zum Radverkehr liefern. Es wurde betont, dass das Fahrrad oft das schnellste Verkehrsmittel sei. Herr Siggelkow fügte hinzu, dass zwar bereits Radverkehrsdaten gesammelt werden und diese in das integrierte Verkehrsmodell einfließen, jedoch befindet sich das neue Modell noch in der Kalibrierungsphase für den Radverkehr und daher könnten zum aktuellen Zeitpunkt nur die Daten für den MIV und ÖPNV genutzt werden.

Frage: Spielt die Methode des systemischen Konsensierens eine Rolle bei der Lösung von Interessenskonflikten?

Antwort: Die Zielbilder wurden vom Rat einstimmig beschlossen. Aktuell werden die strategischen Maßnahmen immer mit Blick auf das Leitbild festgelegt. Mit zunehmender Konkretisierung können Spannungen auftreten, die im weiteren Prozess thematisiert werden.

Anschließend stellte Helene Loy die strategischen Maßnahmen für die Gesamtstadt vor.

Anmerkungen Gesamtstadt:

- Die Vergünstigung von **Sharing-Angeboten** für einkommensschwache Haushalte könnte sich als schwierig in der Umsetzung herausstellen. Dazu wird erwidert, dass auch beim KVB-Rad eine Vergünstigung durch die Chipkarte problemlos möglich ist.
- Es wird gefragt, an welcher Stelle das Thema **Parkleitsystem** vorkommt. Frau Loy verweist darauf, dass dies aktuell im Raumtyp Innenstadt als strategische Maßnahme verortet ist. Daraufhin wird erwidert, dass man am Beispiel des Parkleitsystems Nippes sieht, dass dieses auch in anderen Raumtypen nötig ist. (*Anmerkung: Die Aufnahme der Maßnahme im Bereich Innenstadt bedeutet, dass das Thema hier besonders forciert wird. Das bedeutet nicht, dass es in anderen Raumtypen gar keine Rolle mehr spielt.*)
- Es wird die Frage in den Raum gestellt, wann bestimmte Themen aus der Diskussion gestrichen werden oder weiter auf der Liste bleiben sollten. Dazu wird angemerkt, dass die Erstellung des Mobilitätsplans bis 2027 ein fortlaufender Prozess ist. Auch wenn manche Themen aktuell nicht umsetzbar erscheinen, können sie zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgegriffen werden, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern.
- Themen wie Barrierefreiheit, Begrünung und Radinfrastruktur sollten auch eine gesamtstädtische Relevanz haben.
- Die Überschriften der Maßnahmen wurden gelobt, jedoch wurde vorgeschlagen, in Klammern zusätzliche Erklärungen hinzuzufügen, um die Verständlichkeit zu erhöhen.
- Bei den Themen „Netzwerke schaffen“ und „Stadtplanung integrieren“ werden teils Selbstverständlichkeiten genannt. Die Maßnahmen können hier noch entschlackt werden und teils sollte die Ebene der Maßnahmen überdacht werden. Beim Unterpunkt „Weiterbearbeitung von Zentren- und Entwicklungskonzepten“ sollten Gewerbe und Einzelhandel mitberücksichtigt werden.
- **MaaS-Plattformen** wurden kritisch betrachtet, da sie oft kurzfristig überschätzt werden und die hohen Kosten in keinem Verhältnis zu den angebotenen Funktionen stehen. All-in-One-Lösungen erreichen oft nicht die Effizienz spezialisierter Apps und gelten eher als unpraktikabel. Viele Städte haben bereits gescheiterte Versuche mit MaaS-Apps erlebt, vor allem wegen der hohen Kosten für Zahlungsdienstleister, was kleinere Anbieter ausschließt. Zudem wurde festgestellt, dass die meisten Nutzer von MaaS-Apps Rundfahrten (Round-Trips) machen, was die Effizienz dieser Plattformen weiter reduziert.
- Das Thema **Gewerbegebiete** sollte hier integriert werden. Beispielsweise wird aktuell durch die HGK ein neues Gewerbecenter in Köln-Niehl gebaut.
- Das Thema Gamification erscheint zu unbedeutend, um es hier aufzuführen.

Abschrift von Kommentaren zum Raumtyp Gesamtstadt

- Ggf. noch stärker verdeutlichen, was dahinter steckt
- Maßnahmen sollte auch außerhalb der Zuständigkeit der Stadt berücksichtigt werden
- Auch Zentren in Außenbezirken beobachten!

Teilhabe fördern

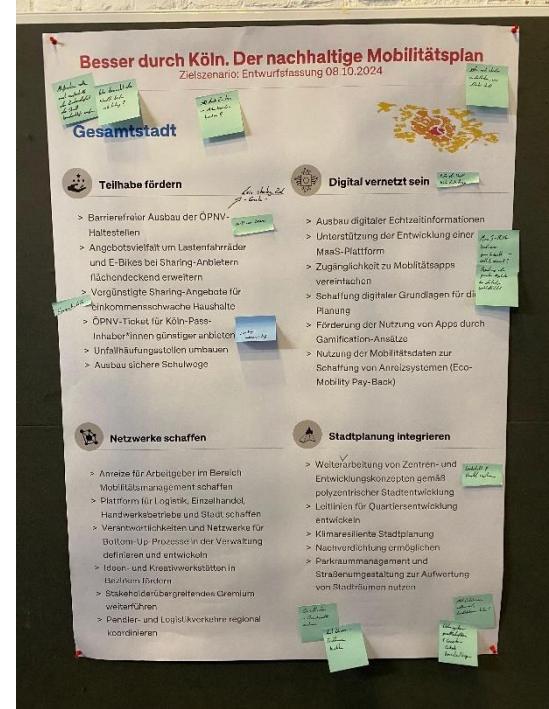
- „*Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen*“ → Kein strategisches Ziel, sondern Gesetz, nicht nur ÖPNV (barrierefrei ausbauen)
- „*Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte*“ → Finanzierbarkeit?
- „*ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten*“. Günstiger → vergünstigt

Digital vernetzt sein

- Rolle der Stadt Köln hinterfragen
- MaaS-Plattform-Diskussion genau beobachten – wirklich sinnvoll?
- Regelung der privaten Angebote bei gleichzeitiger Wirklichkeit

Stadtplanung integrieren

- „*Weitererarbeitung von Zentren- und Entwicklungskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung*“ → Wirtschaft und Handel erwähnen
- Grünflächen im Gesamtstadt ausbauen
- Auch Wasser und Trinkbrunnen beachten
- Mobilstationen sollten auch Ladestationen haben!
- Wohnungsbaugesellschaften und Gewerbegebiet berücksichtigen



Frau Loy präsentiert daraufhin die Chancen und Mängel der Innenstadt sowie die fokussierte Strategie und die strategischen Maßnahmen, gefolgt von einer Vorstellung der Maßnahmen für die innere und die äußere Stadt.

Anmerkungen Innenstadt:

- Die **Aufenthaltsqualität** der Innenstadt sollte durch Maßnahmen wie Trinkbrunnen (in Köln gibt es nur 13 Stück) und kindgerechte Radwege, insbesondere für Schulwege mit speziellen Anforderungen, verbessert werden. Dazu wird erwidert, dass der Ausbau von Schulwegen in den gesamtstädtischen Maßnahmen unter „Teilhabe fördern“ aufgeführt ist.
- Es wird hinterfragt, warum der Ansatz „Vermeiden“ in der Innenstadt schwächer priorisiert wird als in den anderen beiden Raumtypen. Bzgl. der verfolgten Strategie wird kritisiert, dass eigentlich alle drei Ansätze – **Vermeiden, Verlagern und Verbessern** – in allen Stadtbereichen benötigt werden. Auch in der äußeren Stadt sei „Vermeiden“ genauso wichtig, besonders im Zusammenhang mit der Nachverdichtung. Dazu wird erläutert, dass der Schieberegler zur Gewichtung der Ansätze nicht der zentrale Punkt der Diskussion sein sollte, jedoch wird erneut ein kritischer Blick darauf geworfen.
- **Mikromobilität** wurde bisher nur für die Innenstadt genannt, was kritisch betrachtet wurde.
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob der Fokus auf den Verkehr in die oder innerhalb der Innenstadt liegt. Die Vermeidung von **Pendelverkehren**, auch von denen, die aus der äußeren Stadt kommen, muss stärker berücksichtigt werden. Park and Ride wird hier oft zu optimistisch dargestellt. Daraufhin wird geantwortet, dass das Thema Pendelverkehr und Park&Ride bei der Gesamtstadt unter „Netzwerke schaffen“ integriert wurde.
- **Barrierefreiheit** sollte nicht als strategisches Ziel definiert sein, da es bereits bestehende Vereinbarungen gibt, die die Stadt schleppend umsetzt. Es wird eindringlich gefordert, dass Barrierefreiheit als Grundvoraussetzung für Fußverkehr und Mikromobilität viel stärker in den Vordergrund gerückt wird. Maßnahmen wie das Gehwegparken zu verhindern und Straßenecken freizuhalten sind bereits beschlossen und sollten ohne weitere Verzögerung umgesetzt werden, anstatt auf den Abschluss des Mobilitätsplans zu warten. Es wird bestätigt, dass die beschlossenen Maßnahmen auch unabhängig von der Fertigstellung des Mobilitätsplans umgesetzt werden sollen.
- Es wurde angeregt, den Rhein nicht nur als Überquerung zu betrachten, sondern ihn auch als potenzielle Transportroute zu nutzen, z. B. durch den Einsatz von **Wassertaxis**.
- Es wird angemerkt, dass die Innenstadt nicht immer das Ziel ist und es ebenso **Bewegung zwischen der äußeren und inneren Stadt** gibt. Nicht alle wollen in die linksrheinische Innenstadt und viele Menschen aus rechtsrheinischen Stadtteilen würden auch nur innerhalb dieser mobil sein.
- **Ost-West-** sowie **Nord-Süd**-Verbindungen sollen gleichermaßen gestärkt werden.

Abschrift von Kommentaren zum Raumtyp Innenstadt:

- Differenzierung zu: Verkehr in der Innenstadt, oder in die Innenstadt

Angebot strukturieren

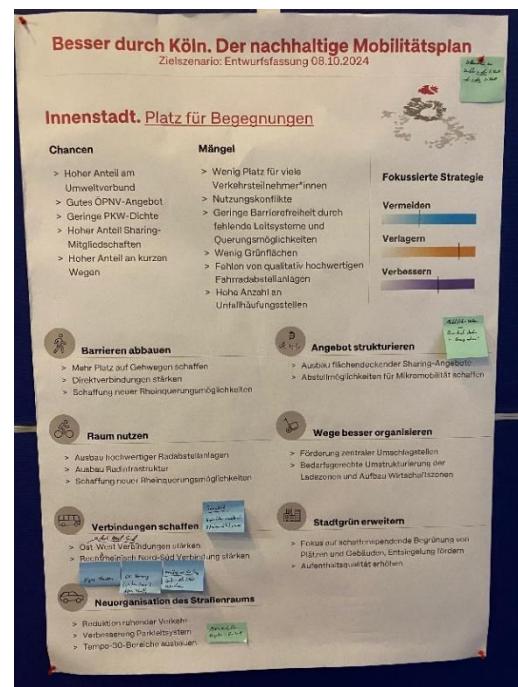
- Mobilitäts-Stationen – Raumbuch stärker im Bezug nehmen

Verbindungen schaffen

- Überschrift: Kapazitäten erweitern / Betriebsqualität erhöhen
- „*Ost-West-Verbindungen stärken*“ → Auch Nord-Süd
- „*Rechtsrheinisch Nord-Süd-Verbindungen stärken*“ → Eigene Trassen, ÖV-Vorrang (wie bei innere und äußere Stadt), Vorschlag zur Formulierung: Dichteres Netz / Mehr Verbindungen

Neuorganisation des Straßenraums

- MIV-Parkplätze – Navigation in Gesamtstadt



Anmerkungen innere Stadt:

- Der Ausbau von **Mobilstationen** in der inneren Stadt wurde positiv hervorgehoben, jedoch wurde kritisiert, dass der Ausbau in den anderen Stadtteilen fehlt. Das Raumbuch sieht bis zu 1.000 neue Mobilstationen vor, diese sollten jedoch flächendeckend erfolgen und nicht nur auf die innere Stadt beschränkt werden. Als Reaktion darauf wurde klargestellt, dass das Raumbuch, das den Ausbau der Mobilstationen regelt, bereits beschlossen ist. Dennoch wird erneut ein kritischer Blick auf die Verteilung geworfen.
- Mobilstationen werden zwar gelobt, aber es wurde betont, dass alle nötigen Infrastrukturen vorhanden sein müssen. Dies sollte längst eine Selbstverständlichkeit sein. Während freies Abstellen von Fahrzeugen am besten im mittleren Stadtbereich funktioniert, sind stationäre Lösungen in den äußeren Stadtteilen besser geeignet. Angebot und Nachfrage müssen hierbei sinnvoll zusammengeführt werden, um den Nutzen der Mobilstationen zu maximieren. Es wird angeregt, das Thema Mobilstationen besser bei der Geamtstadt aufzuführen.
- Auf die Frage, was mit „**Veedel verkehrsberuhigen**“ gemeint ist, wird erklärt, dass das MIV-Grundnetz eine zentrale Rolle spielt. Die Planung zielt in die Richtung, dass in den Räumen zwischen den Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduzierungen anvisiert werden sollen.
- Es wird angemerkt, dass die innere Stadt nicht zu sehr von der Innenstadt differenziert werden sollte, da es in Köln viele Stadtteilzentren gibt, wie bspw. Ehrenfeld oder Nippes.

Zu diesem Raumtypen wurden keine weiteren Kommentare auf der Stellwand gesammelt.

Anmerkungen Äußere Stadt:

- Die bessere Vernetzung der äußeren Stadt mit dem **Umland** sollte stärker fokussiert werden. Der Ausbau des ÖPNV, insbesondere durch Schnellbuslinien, wird als wichtiger Punkt genannt, der bisher in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt wird. Dazu wird erklärt, dass der Fokus des Mobilitätsplans auf dem liegt, was die Stadt Köln zu verantworten hat, und daher das Umland nicht spezifisch integriert.
- Die **Nachverdichtung** ist auch in der äußeren Stadt ein wichtiges Thema und sollte in den Planungen nicht vernachlässigt werden. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sind auch in der äußeren Stadt notwendig.
- Ladestationen** für E-Autos sind in der äußeren Stadt zwar vorhanden, aber es gibt nicht genug. Es wird kritisiert, dass große Teile der Stadt mit Ladesäulen ausgestattet werden, deren Nutzung fraglich ist, da einige Nutzer*innen auch zu Hause laden könnten. Für stationsbasiertes Carsharing wird mehr Ladeinfrastruktur benötigt, um mehr E-Fahrzeuge bereitstellen zu können. Ein umfassendes Konzept für öffentliches Laden, das die unterschiedlichen städtischen Strukturen berücksichtigt, ist notwendig, um eine effiziente und nachhaltige Nutzung sicherzustellen.

Abschrift von Kommentaren zum Raumtyp äußere Stadt

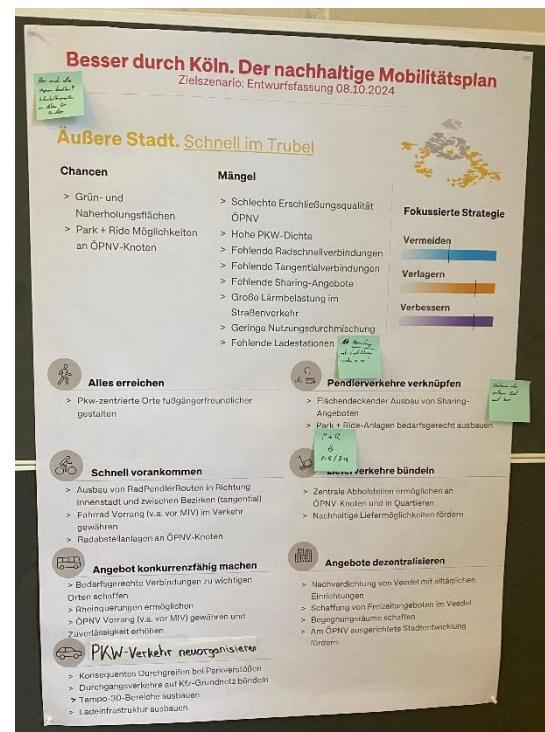
- Hier auch die Region beachten!
Infrastrukturprojekt an Achsen für Radler*innen

Mängel

- Formulierung: „Mehr Ladestationen müssten es sein“

Pendlerverkehre verknüpfen

- „*Flächendeckender Ausbau von Sharings-Angeboten*“: Stationen als wichtiges Ziel auch hier
- „*Park+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen*“: P+R → P+R / B+R, flächendeckender regionaler Ausbau der/ des ÖPNV-Achsen/ -angebots



Abschließend wird angemerkt, dass die Zielbilder zwar definiert sind, jedoch nicht festgelegt wurde, mit welchen Prioritäten diese jeweils umgesetzt werden sollen. Dazu wird erläutert, dass zu einem späteren Zeitpunkt geklärt wird, wann und welche Maßnahmen priorisiert umgesetzt werden. Dies wird als Bestandteil von Stufe 2 behandelt. In Bezug auf die Klimaneutralität im Verkehr wird die Frage gestellt, wie viel die Stadt Köln selbst leisten kann, da Köln nicht in allen Bereichen die Entscheidungsmacht hat. Eine klare Rollenzuweisung ist entscheidend, um Missverständnisse zu vermeiden und Enttäuschungen vorzubeugen, da nicht alle Maßnahmen von der Stadt allein umgesetzt werden können.

Während der Pause gab es die Möglichkeit, an drei Stellwänden mit den Maßnahmen pro Raumtyp weitere Kommentare anzupinnen.

TOP 2: Zielwerte für den nachhaltigen Mobilitätsplan Köln

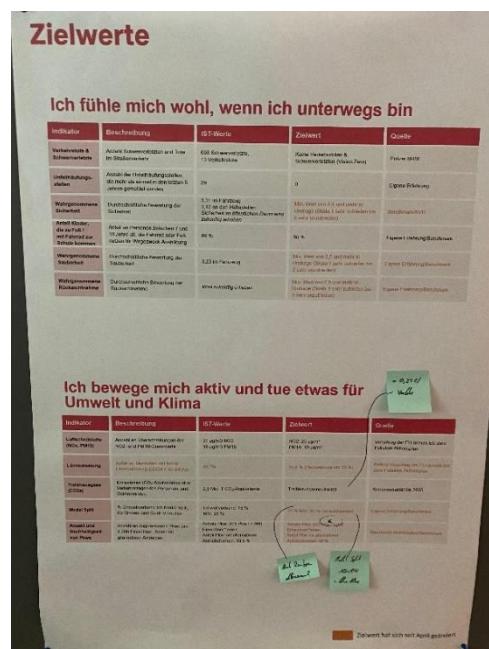
Herr Ensink stellte die **Zielwerte** vor, die sich seit der letzten Sitzung geändert haben, in den Folien sind diese orange markiert. Er präsentiert eine Folie, in der gezeigt wird, wozu Köln im öffentlichen Raum mehr Platz braucht, bspw. für die Neugestaltung von Aufenthaltsflächen, für Wohnungsbau, Fahrradparken, Begrünung, sicheren Querungen, Regenwassernutzung und Fußverkehr. Der Großteil dieser Umnutzungen wird von Flächen des ruhenden PKW-Verkehrs ausgehen, weshalb eine ambitionierte Zielsetzung sowie eine positive Kommunikation notwendig sind.

In der gemeinsamen Diskussion wurde die Frage aufgeworfen, was in Hinblick auf den Zielwert **Radverkehr** neu ist. Daraufhin wird erwidert, dass bisher kein umfassendes Radverkehrskonzept für die Stadt beschlossen wurde, sondern nur Teilkonzepte bzw. Netze für die Stadtbezirke und der Zielwert daher sinnvoll ist.

Es kommt der Hinweis, dass eine reine Kilometerzahl bzgl. des **Radverkehrs** und seiner Netze nicht sinnvoll sei, aber dennoch eine Messbarkeit des Erfolges sichergestellt werden müsse. Frau Pauli antwortet darauf, dass die Einführung eines sog. „Maßnahmenindikators“ ein Thema in der zweiten Stufe des Mobilitätsplans sein könnte, da es dann um die konkretere Umsetzung geht.

Des Weiteren wird nach den möglichen Alternativen für die 10.000 wegfallenden **Parkplätze** gefragt. In diesem Zusammenhang wird eine Studie des Wuppertal Institutes erwähnt sowie das ungenutzte Potenzial von Garagen und Tiefgaragen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl argumentativ gut begründet werden muss, um nachvollziehbar zu sein.

Abschrift der Kommentare zu den Zielwerten



Ich komme gut durch Stadt und Umland

- Erstellung und Verwirklichung eines Konzepts zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen
 - o Neuerung gegenüber bestehender Konzepte? → Aktuell nur Bezirke → Gesamtstadt
 - o Auch Messbarkeit sicherstellen → doch km?

Ich erledige vieles direkt im Veedel

- Beendigung illegalen Parkens und Umwandlung und Verlagerung von 10.000 Parkplatzflächen im öffentlichen Raum
 - o → 450.000 Parkplätze laut WI Studie

Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima

- Treibhausgasneutralität
 - o = 0,25 t/ Verkehr
- 20% MIV, 80% Umweltverbund
 - o Modal Split 10% MIV in KölnKlimaAktiv
 - o Noch Raumtypen differenzieren?
- Anzahl PKW
 - o kleiner gleich 300 PKW/ 1.000 Einwohner*innen

Im Nachgang der Sitzung bestand die Möglichkeit, über eine Nachbefragung noch weitere Hinweise zum Zielszenario und den Zielwerten sowie zu den Schlüsselfaktoren und Trends zu geben.

Zusammenföhrung und Ausblick

Friederike Christian erläutert die nächsten Schritte, in denen das Zielszenario bewertet wird, auch unter Berücksichtigung von Schlüsselfaktoren und Trends.

Es wurde gefragt, ob das aktualisierte Szenario vor dem anstehenden interfraktionellen Gespräch versendet wird. Christian Klasen bestätigte dies und betonte, dass eine schnelle Rückmeldung bei der Nachbefragung dafür hilfreich sei, um das Feedback rechtzeitig zu berücksichtigen.

Friederike Christian verwies zum Abschluss auf die gerade fertiggestellten Videos zu den Zielbildern des nachhaltigen Mobilitätsplans, die ab mittlerweile online auf <https://mobilitaetsplan.koeln> verfügbar sind.

Abschließend dankte Herr Siggelkow den Teilnehmenden für die kritische und konstruktive Beteiligung.