



Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 9. Sitzung vom 03. Dezember 2024

HERBRAND's ehrenfeld, Herbrandstraße 21

15:00 bis 18:00 Uhr

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhaltsverzeichnis

Begrüßung & Einführung	3
TOP 1: Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan Köln	3
TOP 2: Bewertung des Zielszenarios	7
Zusammenföhrung und Ausblick	10



Begrüßung & Einführung

Herr Siggelkow eröffnet die Sitzung und begrüßt die Teilnehmenden zur letzten Sitzung der Stufe 1 des SUMP-Prozesses. Er dankt allen Beteiligten für ihre Unterstützung, die es ermöglicht hat, diesen Zwischenstand zu erreichen. Mit dem heutigen Treffen wird das Zielszenario samt einer Erstbewertung vorgestellt. Die Stufe 2 soll im kommenden Jahr beginnen. Sie wird sich auf die Entwicklung von Einzelmaßnahmen konzentrieren, um den SUMP weiter zu konkretisieren.

Christian Klasen erinnert daran, dass die Sitzung auch als ein „Check-up“ dient, um sicherzustellen, dass der eingeschlagene Kurs mit den Zielbildern übereinstimmt. Das Feedback des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft (RTMG) in der vergangenen Woche war durchweg positiv und bestätigte, dass sich der SUMP auf dem richtigen Weg befindet, um die Mobilität in den nächsten zehn Jahren nachhaltig zu gestalten.

Mit besonderem Stolz erfüllt das SUMP-Team die Auszeichnung durch das Kompetenzzentrum für Bürgerbeteiligung e.V. für die gelungene Öffentlichkeitsbeteiligung, die im Oktober in Berlin verliehen wurde. Herr Siggelkow betont, dass dieser Preis allen Beteiligten gehört, die zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Der Ratsbeschluss zum Zielszenario ist für den 3. April 2025 geplant. Die politischen Fraktionen erhalten im Vorfeld von Seiten des SUMP-Teams ein Gesprächsangebot, um den Entscheidungsprozess zu begleiten.

Aktueller Stand und Ausblick auf Stufe 2

Herr Siggelkow erläutert, dass die Flughöhe des Projekts mit Stufe 2 niedriger wird, da der Fokus dann auf der Ausarbeitung konkreter Einzelmaßnahmen liegt. Stufe 1 wird mit einem Endbericht abgeschlossen. Die Ausschreibung für Stufe 2 ist bereits vorbereitet. Es wurde nochmals betont, dass der Nachweis eines beschlossenen SUMP bis Ende 2027 erforderlich ist, um die EU-Verordnung zu erfüllen. Die Konsequenzen bei Verstoß stehen noch nicht final fest, es ist jedoch möglich, dass der Erhalt von EU-Fördermitteln im Falle eines Verstoßes nicht mehr möglich ist.

Frage: Wie wird der Zusammenhang zwischen SUMP und SULP (Sustainable Urban Logistic Plan) gestaltet und warum wurden sie nicht parallel entwickelt?

Antwort: Der SULP-Prozess startet nach aktuellen Planungen parallel zu Stufe 2 des SUMP und baut auf dessen Zielen aus Stufe 1 auf. Das Thema Wirtschaftsverkehr ist bereits im SUMP integriert und wird als separater Bestandteil im SULP im Sinne eines sektoralen Teilkonzepts weiter konkretisiert. Beide Konzepte sollen zusammen bis Ende 2027 eine abgestimmte Gesamtstrategie ergeben.

TOP 1: Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan Köln

Herr Ensink stellt die Zielwerte und das Zielszenario vor. Er greift das Thema Wirtschaftsverkehr auf, das in die Terminologie des Zielszenarios aufgenommen wurde. Beim Thema Parkraum (Folien 16 und 17) wurde die Formulierung im Nachgang zur

vergangenen Sitzung des Mobilitätsbeirats geändert. Die Notwendigkeit für neu zu gewinnenden öffentlichen Raum, wie etwa ausreichende Fläche für Wirtschaftszonen, sichere Querungen, ÖPNV oder Radinfrastruktur, wird damit deutlich. Parkraum wird nicht mehr als Zielindikator, sondern als Beobachtungsindikator behandelt, auch weil der Stadt keine Status Quo-Daten zur Anzahl der Parkplätze in Köln vorliegen.

Frage: Für welches Jahr gelten die Zielwerte und wie aktuell sind die Ist-Werte?

Antwort: Die Zielwerte sollen bis 2035 erreicht werden. Die Ist-Werte sind so aktuell, wie es die Datenlage ermöglicht.

Frage: Warum wurde kein Zielwert zur Erhebung von Fahrrad- und Autoparkplätzen gewählt?

Antwort: Herr Ensink erklärt, dass in Stufe 1 eine strategische Flughöhe gewählt wurde. Es wurden daher bewusst strategische Zielindikatoren und nicht etwa quantitative Maßnahmenindikatoren gewählt, die z.B. genaue Angaben für eine umzusetzende Anzahl oder Reduktion von Parkplätzen angeben. Dies kann im weiteren Prozess betrachtet werden. Der Hinweis zum Verhältnis von Fahrradparkplätzen wurde aufgenommen.

Helene Loy erläutert, dass die Beteiligungsformate zur Schärfung des Zielszenarios beigetragen haben. Große Teile des Feedbacks wurden in die jetzt vorliegenden Formulierungen integriert, während zu spezifische Anmerkungen und Hinweise zu Aspekten außerhalb des Einflussbereichs der Stadt Köln nicht übernommen wurden (siehe Folie 23).

Frage: Wie wird das Umland einbezogen und wie finden Pendler*innenverkehre Berücksichtigung?

Antwort: Diese Themen werden im Rahmen des Regionalforums behandelt. Dort werden Schnittstellen identifiziert, wobei der Austausch in Stufe 2 vertieft werden soll.

Die strategischen Maßnahmen wurden nach Raumtypen weiter konkretisiert und vorgestellt (siehe Folien 24-31).

Anmerkungen der Teilnehmenden zur Innenstadt:

- Die Innenstadt ist nicht nur durch kurze Wege geprägt, sondern auch durch zahlreiche Pendler*innenverkehre. Dieser Aspekt sollte im Bericht berücksichtigt werden.
- Handwerksbetriebe, Pflege- und Lieferdienste sowie Baustellenfahrzeuge müssen weiterhin Zugang zur Innenstadt haben und ihre Erreichbarkeit muss gesichert bleiben.
- Mikromobilität und Sharing-Angebote spielen eine wichtige Rolle für die Verknüpfung mit dem ÖPNV.
- Die Erreichbarkeit von Wirtschaftszonen durch notwendigen Wirtschaftsverkehr sollte stärker hervorgehoben werden.

- Die rechtsrheinischen Nord-Süd-Verbindungen im ÖPNV-Netz werden als nicht kongruent bezeichnet. Dies sollte geprüft und klarer dargestellt werden.

Anmerkungen Innere Stadt:

- Es wird darum gebeten, „Tangentialverbindungen schaffen“ sowie „Rheinquerungen schaffen“ präziser zu formulieren, beispielsweise durch „ausbauen“, oder „erweitern“. Dies würde besser verdeutlichen, dass bereits Verbindungen existieren.
- Die Formulierung „Veedel verkehrsberuhigen“ wird als zu unkonkret kritisiert. Verkehrsberuhigung könnte verschiedene Maßnahmen - wie Diagonalsperren oder Geschwindigkeitsreduktionen - umfassen. Herr Ensink verweist diesbezüglich erneut auf die Flughöhe von Stufe 1, wegen der diese Formulierung gewählt wurde. Konkrete Maßnahmen werden in Stufe 2 spezifiziert.
- Im Zusammenhang mit Neubaugebieten wird angeregt, Mobilitätskonzepte stärker in die gesamtstädtische Maßnahme „Leitlinien für Quartiersentwicklung“ zu integrieren. Besonders bei neuen Wohngebieten sollten Mobilitätskonzepte von Anfang an entwickelt und berücksichtigt werden.

Anmerkungen Äußere Stadt:

- Die Formulierung „öffentliche Ladeinfrastruktur weniger stark ausgeprägt“ wird angeregt, da in der äußeren Stadt viele private Eigentümer bereits über Ladeinfrastruktur verfügen. Es handele sich hierbei eher um eine Beobachtung als um einen Mangel.
- Es wird angemerkt, dass der Untertitel „schnell im Trubel“ eher eine negative Assoziation weckt. Vorschläge wie „Grün und gut erschlossen“, „Grün und gut angebunden“ oder „Grün und gut verbunden“ wurden gesammelt. Ein neuer Untertitel soll gefunden werden, der die positiven Aspekte des Lebens in der äußeren Stadt stärker betont.
- Es wurde klargestellt, dass die Entwicklung der äußeren Stadt darauf abzielt, eine gute Verbindung in die Innenstadt zu schaffen, während gleichzeitig die Lebensqualität vor Ort erhalten bleibt.

Eine neue Folie zu den **strategischen Maßnahmen mit Umlandbezug** (Folie 32) wurde vorgestellt. Dabei wurde angemerkt, dass der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV auf der linken Rheinseite ergänzt werden sollte, um die Verbindung zwischen Köln und dem Umland zu stärken. Es wurde betont, dass hierzu bereits Gespräche mit der Region laufen.

Frage: Es wurde eine Liste zur Priorisierung von Großbauprojekten veröffentlicht. Warum sind einige Großvorhaben, wie der Ausbau der Stadtbahnlinien (z. B. Linie 4 oder die Erweiterung der Linie 17 nach Bonn), in dieser Liste nicht mehr als prioritär dargestellt?

Antwort: Diese Prioritätenliste hat einen anderen Zeitrahmen als der SUMP. Die Priorisierung der dort aufgeführten Projekte erfolgte unter den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen, die Einsparungen erforderlich machen. Dennoch sind die Vorhaben nicht gestrichen worden. So wurde die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linie 17 politisch bereits beschlossen und wird entsprechend durchgeführt. Auch die gemeinsame

Machbarkeitsstudie mit dem Rhein-Erft-Kreis zur Linie 4 wird durchgeführt. Die zeitliche Umsetzung könnte sich jedoch verzögern, da sie von der Verfügbarkeit von Personal und Ressourcen abhängt.

Frage: Die Auflistung der strategischen Maßnahmen mit Umlandbezug auf Folie 32 kann eine gute Grundlage für Phase 2 darstellen. Entspricht die dargestellte Reihenfolge dieser Projekte ihrer Priorität? Wie geht es mit dieser Themensammlung weiter?

Antwort: Die Liste dient als Basis für die Diskussion im Regionalforum, das nächste Woche stattfindet. Es handelt sich noch nicht um eine Priorisierung. In Stufe 2 des SUMP-Prozesses wird klarer definiert, welche Maßnahmen Priorität haben und wie sie umgesetzt werden sollen.

Frage: Bezieht sich der angestrebte Modal Split auf das Jahr 2030 oder 2035?

Antwort: Der Zielhorizont und damit auch der Zielwert des Modal Split ist das Jahr 2035.



TOP 2: Bewertung des Zielszenarios

Rückmeldungen der Teilnehmenden zum Prozess

Christian Klasen weist darauf hin, dass der Raum, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einer Linie auf dem Boden präpariert wurde, um die Einschätzungen der Teilnehmenden visuell darzustellen. Er stellt die Frage, wie die Anwesenden das Zielszenario insgesamt bewerten, und lädt dazu ein, sich entlang der Linie von "voller Zustimmung" bis "Zweifel" zu positionieren. Alle Teilnehmenden stellen sich auf der Linie zwischen 50 % Zustimmung bis zu 100% voller Zustimmung auf und signalisieren damit eine grundsätzliche Zustimmung zum Prozess und zum Zielszenario.

Der anwesende Vertreter des Verkehrsausschusses zeigt sich mit der strategischen Flughöhe sehr zufrieden. Es wird angemerkt, dass die Diskussion über konkrete Maßnahmen erst in der Stufe 2 stattfinden wird. Der Vertreter der KVB bewertet den Prozess mit etwa 75 % Zustimmung und betont, dass die Priorisierung des schienengebundenen ÖPNV eine solide Grundlage schafft und die Akzeptanz erhöht.

Aus regionaler Perspektive gibt es inhaltlich keine größeren Kritikpunkte. Es wird angemerkt, dass der Ausbau des SPNV weiterhin eine Priorität sein sollte. Es besteht Neugier darauf, wie die Inhalte im Rahmen des nächsten Treffens des Regionalforums konkretisiert werden können.

Einige Teilnehmende bewerten das Zielszenario mit etwa 50 % Zustimmung und beschreiben den Prozess bisher als sehr theoretisch. Es sei schwer abzuschätzen, wie die Ergebnisse in der Praxis umgesetzt werden. Andere äußern bei ca. 55 % Zustimmung, dass die abstrakte Flughöhe es aktuell ermöglicht, die Strategie breit mitzutragen. Jedoch könnte es schwieriger werden, wenn die Inhalte noch konkreter und spezifischer ausgearbeitet werden.

Es wird hervorgehoben, dass der Prozess gut strukturiert ist und sich stetig verbessert hat, was zu einem vorzeigbaren Ergebnis geführt hat. Dennoch bleibt Ungewissheit, wie die Maßnahmen umgesetzt werden können. Einige hätten sich ambitioniertere Ziele gewünscht, loben aber die Vielfalt und Qualität der Beteiligungsformate. Die Mischung aus Ambition und Robustheit des Zielszenarios wird positiv bewertet.

Herr Egerer nimmt die Stimmung als konstruktiv und insgesamt positiv wahr. Es sei erkennbar, dass Köln auf dem richtigen Weg ist. Es wurde bereits viel erreicht, wie die Auszeichnung für gelungene Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt.

Herr Siggelkow betont, dass die Diskussion und die Vielfalt der Meinungen ihn und sein Team anspornen, den Prozess voranzutreiben. Er sieht die Zusammenarbeit als gelebte Demokratie und durch Vielfalt und Wertschätzung geprägt. Auch wenn es manchmal anstrengend sei, mache es großen Spaß, so viele Menschen an einem gemeinsamen Ziel arbeiten zu sehen. Er schließt mit der Hoffnung, dass die Politik mit einem klaren "Ja" bestätigt, dass der Kompass stimmt.



Bewertung des Zielszenarios

Helene Loy erläutert die Kriterien zur Bewertung des Zielszenarios. Sie betont, dass eine positive Entwicklung der Schlüsselfaktoren eine grundlegende Voraussetzung für die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 ist (Folie 36). Zudem hebt sie hervor, dass die strategischen Maßnahmen auf alle Zielbilder einzahlen und grundsätzlich umsetzbar sind.

Christian Klasen präsentiert die Ergebnisse der Diskussionen aus dem Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft (RTMG), der sich schwerpunktmäßig mit der Sozialverträglichkeit des Zielszenarios auseinandergesetzt hat. In einem Spinnendiagramm (Folie 38) wird die Bewertung des RTMG bezüglich der sieben Kernelemente sozialverträglicher Mobilität dargestellt.

Frage: Auffällig ist, dass das Diagramm beim Punkt „Zuverlässigkeit“ einknickt. Bezieht sich diese Kritik auf den Status quo oder auf die Strategie?

Antwort: Es wurde klargestellt, dass die Kritik vor allem den Status quo betrifft. Nutzer*innen des ÖPNV betonen, dass Zuverlässigkeit eine höhere Priorität hat als Schnelligkeit. Schneller ist nicht immer besser; entscheidend ist ein stabiler und verlässlicher Betrieb.

In der Diskussion wird hervorgehoben, dass auch Bezahlbarkeit hergestellt werden muss. Die Schiene wird als Rückgrat des ÖPNV angesehen, da sie sowohl schneller als auch zuverlässiger ist. Es wurde betont, dass die Frustration über den aktuellen Betrieb sehr groß ist. Da beim RTMG viele aktive ÖPNV-Nutzer*innen vertreten sind, ist der Ist-Zustand hier sehr präsent.

Frage: Ist das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 realistisch, insbesondere im Vergleich zum bundesweiten Ziel bis 2045?

Antwort: Es wird betont, dass es sich um eine qualitative, grobe Betrachtung handelt. Herr Egerer erklärt, dass das städtische Ziel der Klimaneutralität bis 2035 bewusst ambitioniert gewählt wurde. Der SUMP greift dieses Ziel auf, um den Beitrag des Verkehrssektors zur Klimaneutralität zu verdeutlichen. Es sei entscheidend, regelmäßig zu prüfen, ob das Ziel erreichbar bleibt.

Anmerkung: Es wurde vorgeschlagen, dass das Dezernat prüfen sollte, wie politische Parteien stärker eingebunden werden können, um Einfluss auf die Schlüsselfaktoren zu nehmen und deren Erreichung zu fördern. Eine engere Zusammenarbeit auf verschiedenen politischen Ebenen könnte helfen, diese Ziele wirksamer umzusetzen.



Zusammenföhrung und Ausblick

Friederike Christian gibt einen Überblick über die anstehenden Veranstaltungen im weiteren Verlauf des Prozesses:

- **Regionalforum** am 12. Dezember 2024
- **Verkehrsausschuss** am 18. März 2025
- **Ratssitzung** am 3. April 2025

Es wird angemerkt, dass der Mobilitätsbeirat in Stufe 2 voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2025 erneut einberufen wird.

Herr Egerer spricht allen Beteiligten seinen Dank für ihr Engagement und die intensive Mitarbeit aus. Herr Siggelkow schließt sich an und bedankt sich insbesondere bei den Berater*innen, Moderator*innen und den Mitgliedern des Mobilitätsbeirats für ihre wertvolle Unterstützung.