



Stadt Köln

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

9. Sitzung des Mobilitätsbeirats

03.12.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Unser Programm für heute

**1**

## Einführung

- Thorsten Siggelkow
  - Christian Klasen
- 

**2**

## Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

**3**

## Bewertung des Zielszenarios

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

**4**

## Ausblick

- SUMP-Team
- Thorsten Siggelkow

# Unser Programm für heute

1

## Einführung

- Thorsten Siggelkow
  - Christian Klasen
- 

2

## Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

3

## Bewertung des Zielszenarios

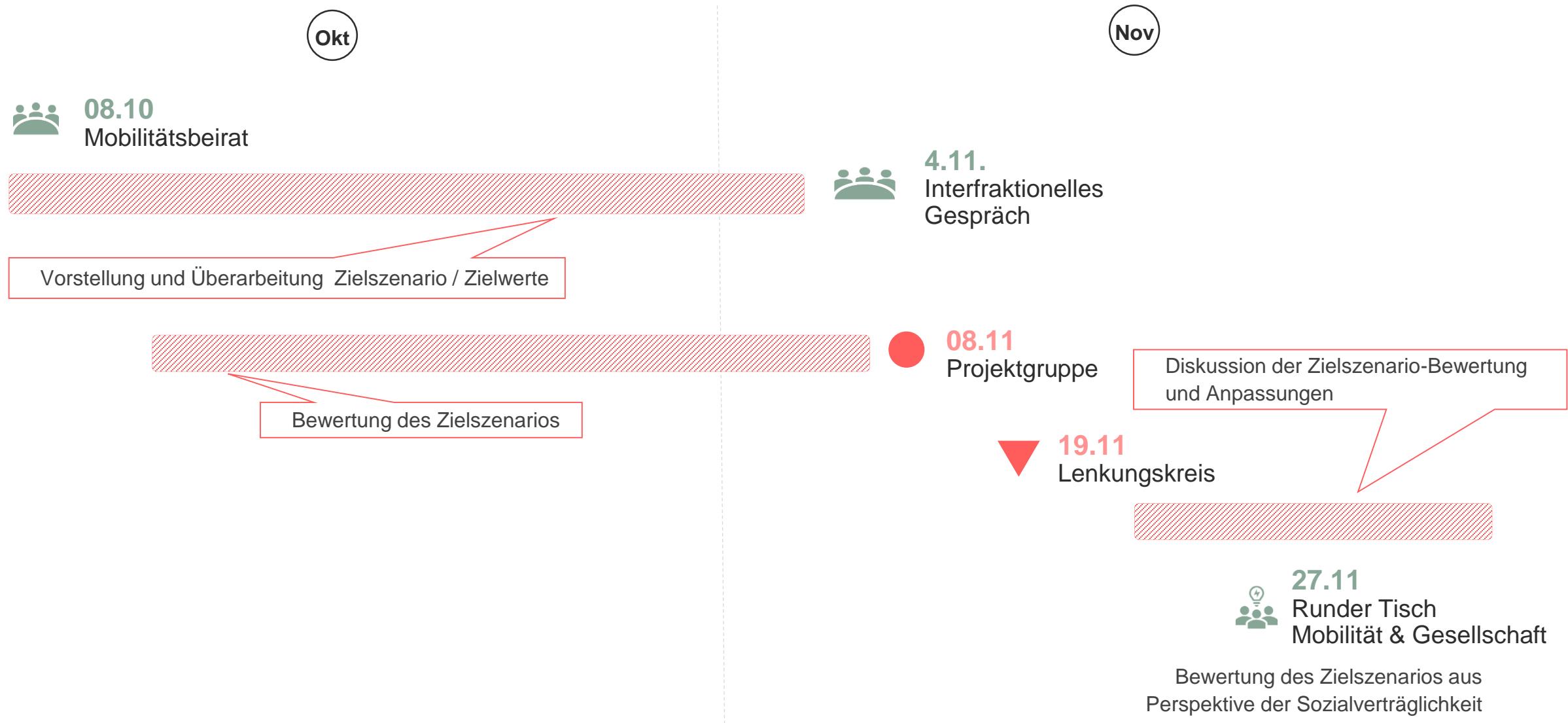
- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

4

## Ausblick

- SUMP-Team
- Thorsten Siggelkow

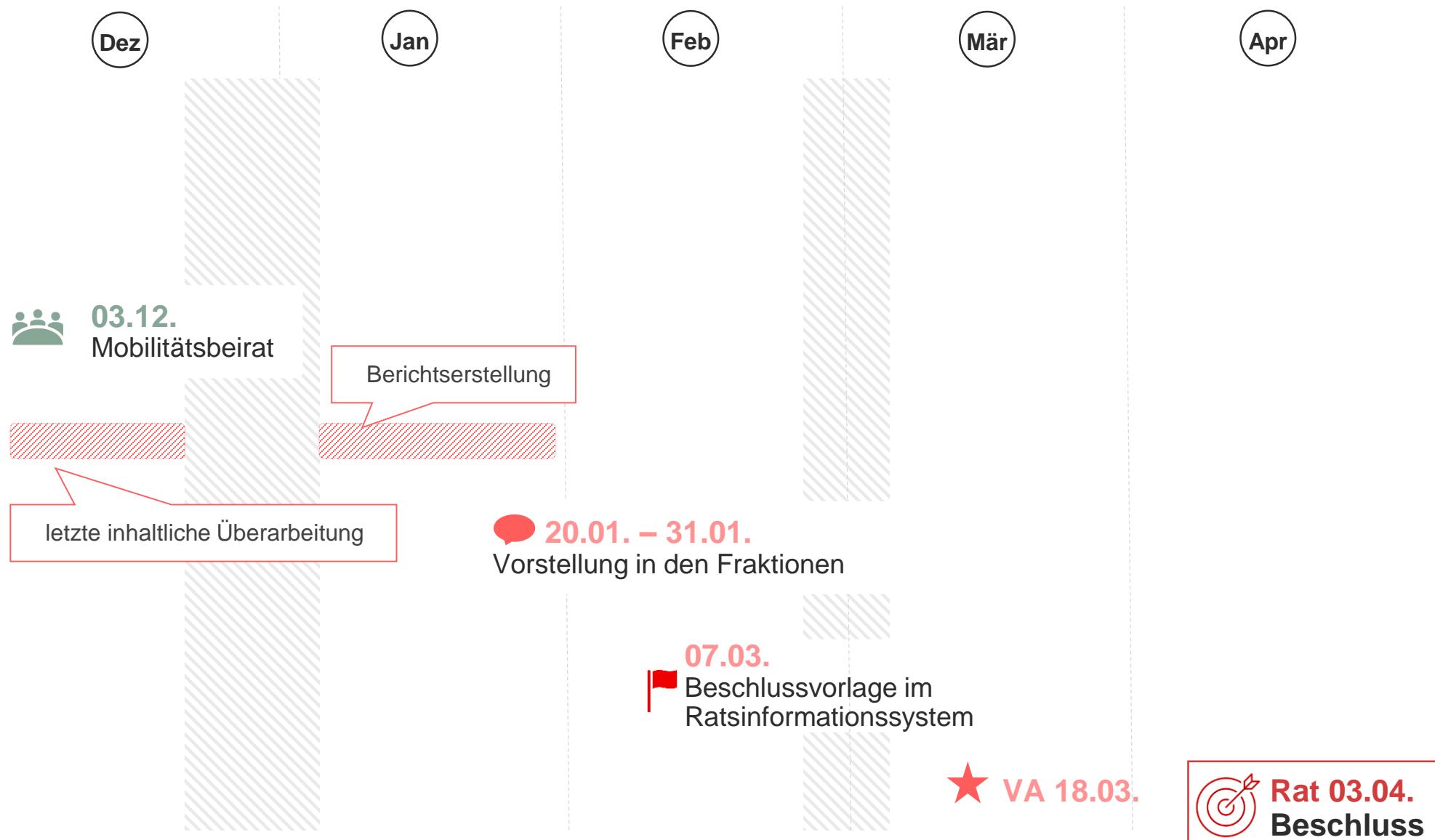
# Zeitplan: Was seit dem letzten Mobilitätsbeirat geschah



# Wir wurden für unsere Beteiligung ausgezeichnet!



# Zeitplan bis zum Beschluss



# Gesprächsangebot für die politischen Fraktionen

Wir laden Sie herzlich dazu ein, unser Angebot wahrzunehmen, das **Ergebnis der Stufe 1 des nachhaltigen Mobilitätsplans in Ihrer Fraktion vorzustellen**, um eine Grundlage für die Beratungen zum Beschluss in Verkehrsausschuss und Rat zu schaffen!

## Wann?

- Zwischen **20. und 31. Januar 2025**

Bedarf gerne auch an  
**[mobilitaetsplan@stadt-koeln.de](mailto:mobilitaetsplan@stadt-koeln.de)** melden.



© Day of Victory Studio/ Shutterstock

# Abgrenzung Stufe 1 und 2

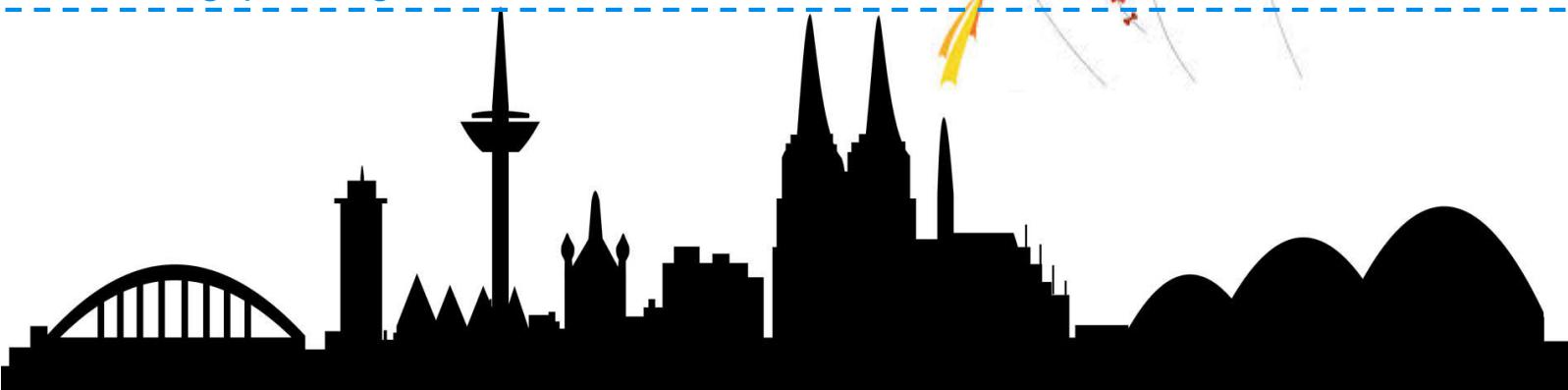


Stufe 1

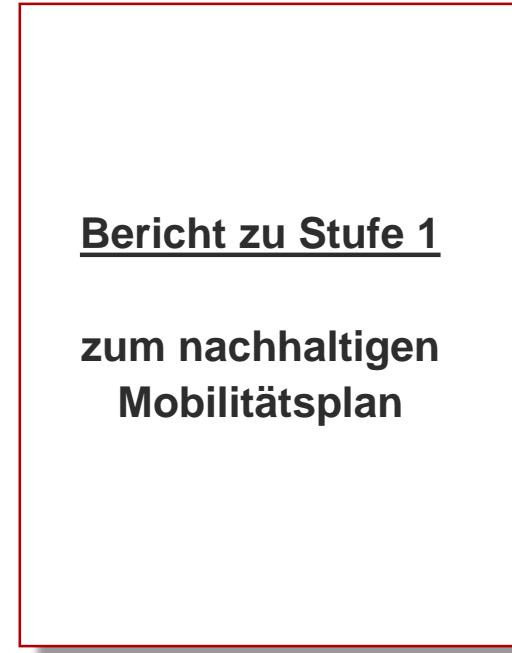


Stufe 2

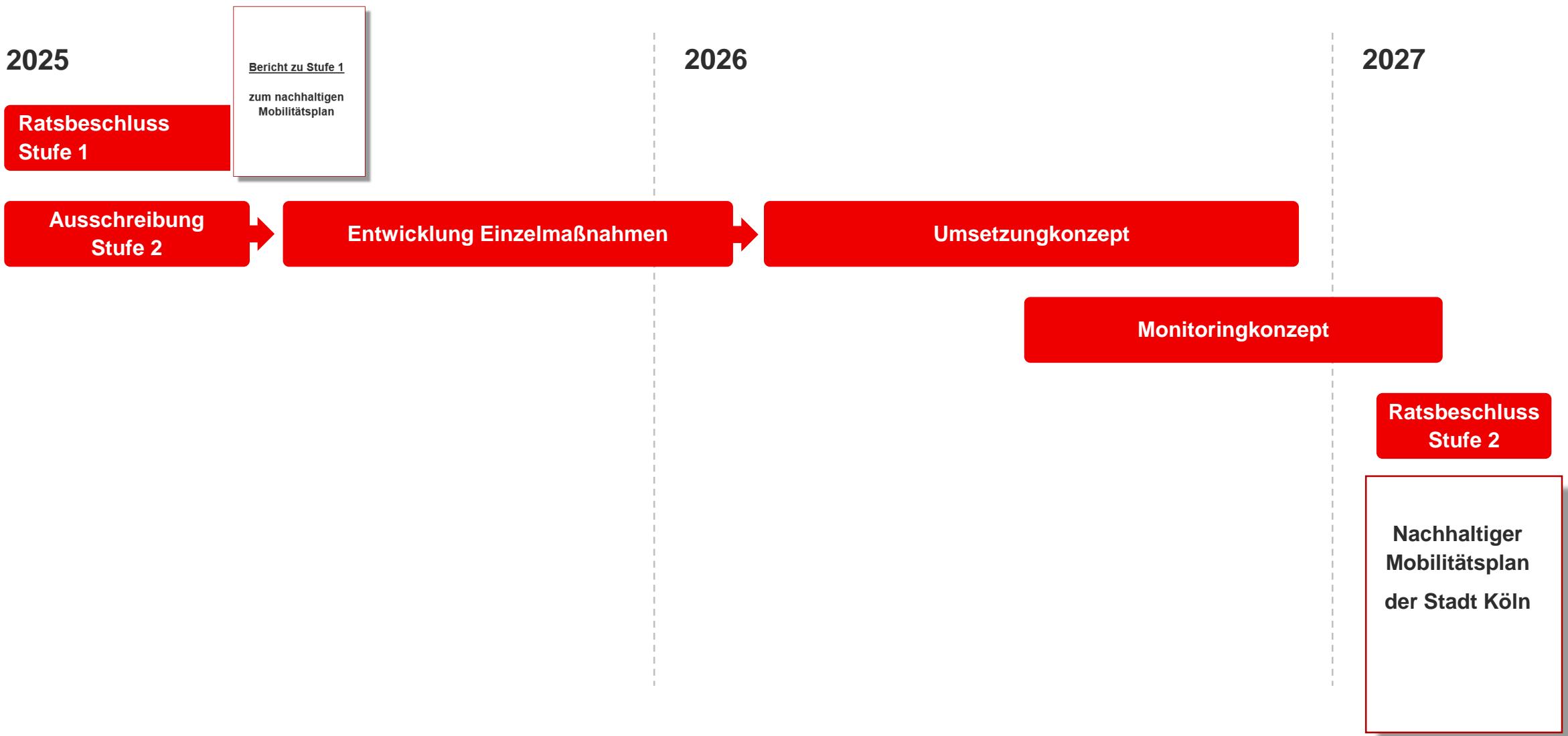
Umsetzungsplanung durch Fachämter



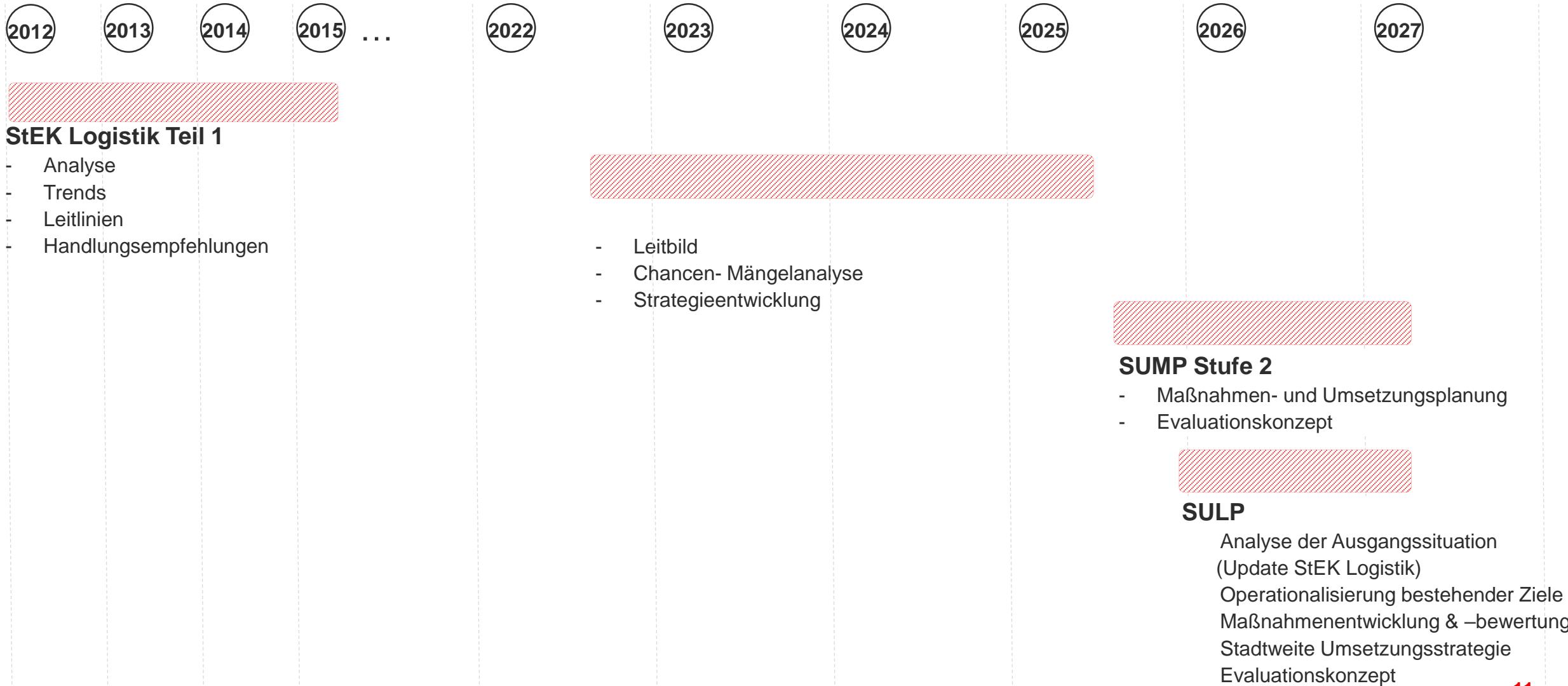
# Stufe 1: Grundlagen & Strategie



# Stufe 2: Maßnahmen- & Umsetzungs-Planung



# Wirtschafts- und Güterverkehr: Wie hängen SUMP & SULP zusammen?



# 2 Jahre Zusammenarbeit: ein Überblick



6.12.2022 | Stadthaus Deutz

- „PESTEL“-Umfeld-Analyse



28.03.2023 | BH Stollwerck

- Leitbild & Zielbilder
- Chancen- & Mängelanalyse



13.06.2023 | Sesselkampagne

- Vertiefung Prozess & Beteiligung
- Indikatoren (Sammlung)



26.09.2023 | Bürgerzentrum Deutz

- Köln Klimaneutral 2035
- Indikatoren (Diskussion)



30.01.2024 | Handwerkskammer

- Chancen- und Mängelanalyse

A screenshot of a digital meeting interface. On the left, there is a grid of small video thumbnails. In the center, a main video frame shows a speaker. Below the video, the text reads "Vorgehensweise bei der Überarbeitung der Stellschrauben (1)". To the right of the video, there is a list of bullet points:

- Sichtung der Ergebnisse der Beteiligung des Mobilitätsbeirates und des „Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft“.
- Überarbeitung und Weiterentwicklung des Stellschraubensets.
- Berücksichtigung der Stellschrauben „Information, Kommunikation, Kampagnen“, „Automatisierung und Digitalisierung“ sowie „Organisation und Mobilitätsmanagement“ in allen Handlungsfeldern.
- Gegenüberstellung vergleichbarer Stellschrauben in den Handlungsfeldern.

At the bottom right of the slide, the number "11" is visible.

22.03.2024 | digital

- Stellschrauben



03.06.2024 | KVB

- Strategie-Szenarien



08.10.2024 | Alte Feuerwache

- Ziel-Szenario & Ziel-Werte

# 2 Jahre SUMP: weitere Beteiligungsformate

- **Projektgruppe** (dezernatsübergreifend): 9 Sitzungen
- **Lennungskreis** (dezernatsübergreifend): 9 Sitzungen
- **Runder Tisch Mobilität & Gesellschaft**: 3 Sitzungen
- **MIV-Grundnetz**: 3 Sitzungen
- **Regionalforum**: 2 Sitzungen
- **Online-Beteiligungen**: 2 Stück
- **Aufsuchende Beteiligung**: 8 Tage Mobi-Woche + 2 x polisMOBILITY
- **Öffentliches Mobilitätsforum**



# Unser Programm für heute

1

## Einführung

- Thorsten Siggelkow
  - Christian Klasen
- 

2

## Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

3

## Bewertung des Zielszenarios

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

4

## Ausblick

- SUMP-Team
- Thorsten Siggelkow

# Ich komme gut durch Stadt und Umland

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle
Reisezeit-vergleich	Verhältnis ÖV/MIV	1,73	Durchschnittliches Reisezeitverhältnis von 1,5	Eigene Erfahrung/KVB
Erschließungsqualität ÖPNV	% Bevölkerung mit Zugang zu ÖPNV-Angebot im 10-Minuten Takt zur HVZ & 15-Minuten-Takt zur SVZ	HVZ: 75 % SVZ: 65 %	HVZ: 82 % SVZ: 68 %	Benchmark
Stau MIV	Gestaute Fahrzeugkilometer	2,1 %	Beobachtungsindikator	Mobilitäts Cockpit Köln (MoCKiii)
Verspätungen und Ausfälle ÖV	Pünktlichkeit / Ausfälle	Stadtbahn: 79 % / 6,4 % Bus: 75 % / 3,7 % SPNV: 76 % / 5,1 %	Stadtbahn/ Bus: Pünktlichkeit min. 90% (ab 3 min), Ausfallquote unter 2% SPNV: Pünktlichkeit min. 95% (ab 5 min), Ausfallquote unter 1%	KVB/ go.Rheinland
Dichte Mobilstationen	Anzahl Mobilstationen pro 100.000 Einwohner*innen	1,6 pro 100.000 Einwohner*innen	100 Mobilstationen je 100.000 Einwohner*innen	Go Rheinland, Raumbuch Köln
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften	Nutzungsintensität der Sharing-Mitgliedschaft	Mind. eine Mitgliedschaft: 47 % Mind. zwei Mitgliedschaften: 23 %	Beobachtungsindikator	Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022
Ausbau Radwege	Veränderung in km grünes Netz und gelbes Netz	Gelbes Netz: 482 km Grünes Netz: 883 km	Erstellung und Verwirklichung eines Konzepts zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen	Eigene Erfahrung

## Wozu Köln im öffentlichen Raum mehr Platz braucht in der Innenstadt, der Inneren Stadt und der Äußeren Stadt



Sichere Querungen



Neugestaltung von Plätzen



Fahrradparken



Wirtschaftszonen



ÖPNV



Radinfrastruktur



Mobilstationen



Breitere Fußwege



Wohnungsbau

### 1. Reduktion der Parkplätze durch Schaffung nachhaltiger Alternativen, z.B.

- Ausbau ÖV- und Radinfrastruktur
- Ausbau Sharing-Angebote
- P&R, B&R
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

### 2. Verlagerung von Parkraum aus dem öffentlichen Raum durch Parkraummanagement, z.B.

- Doppelnutzung von Parkflächen (Digitalisierung, 24/7 Nutzung von Parkhäusern)
- Reaktivierung privater Garagen

Zielwert hat sich seit dem letzten Mobilitätsbeirat geändert

# Ich erledige vieles direkt im Veedel

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle
Anteil kurze Wege	Anteil der Wege <2km an der Gesamtzahl der Wege, ausg. Arbeitswege	44 %	50 % der Wege kürzer als 2 km (ausgenommen Arbeitswege) und in keinem Stadtbezirk unter 40 %	Benchmark
Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Durchschnittliche Bewertung der Aufenthaltsqualität	Wird zukünftig erhoben	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)	Eigene Erfahrung/Benchmark
Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Anzahl der umgewandelten Parkplätze im öffentlichen Raum	Wird zukünftig erhoben	Beobachtungsindikator; Parkraumreduzierung ergibt sich durch die Umsetzung laufender und künftiger Maßnahmen, z.B. durch Beendigung illegalen Parkens	Raumbuch Mobilstationen/ Masterplan Parken

# Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle
<b>Barrierefreiheit ÖV</b>	% Haltestellen (SPNV & Stadtbahn) barrierefrei	Stadtbahn: 87%, SPNV: 53 %	100 % der Haltestellen barrierefrei	Personenbeförderungsgesetz
<b>Kostenbelastung ÖV-Ticket</b>	Preis ÖPNV-Monatskarte * durchschn. Haushaltsgröße / Einkommen der armutsgefährdeten Haushalte	VRS-Monatsticket <sup>1</sup> : 6,5 % Deutschlandticket <sup>2</sup> : 4,3%	5 % oder weniger des monatlichen Gehalts für ÖPNV-Tickets für KölnPass-Besitzer*innen	Eigene Erfahrung/Benchmark
<b>Erschließungs- qualität Sozialräume</b>	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen (Anteil mehr oder weniger erschlossen zur HVZ & SVZ)	HVZ: +6 % SVZ: +3 %	Alle Sozialräume nicht unter Kölner Durchschnitt und nicht unter dem Durchschnitt des Stadtbezirks	Eigene Erfahrung

<sup>1</sup> Monatsticket mit KölnPass im Bereich 1b ohne Abo (47,80 EUR)

<sup>2</sup> Reduziertes Deutschlandticket für KölnPass-Inhaber\*innen (29 €, Stand Oktober 2024)

# Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle
<b>Verkehrstote &amp; Schwerverletzte</b>	Anzahl Schwerverletzten und Tote im Straßenverkehr	668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote	Keine Verkehrstoten & Schwerverletzten (Vision Zero)	Polizei NRW
<b>Unfallhäufungsstellen</b>	Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die mehr als einmal in den letzten 5 Jahren gemeldet wurden	29	0	Eigene Erfahrung
<b>Wahrgenommene Sicherheit</b>	Durchschnittliche Bewertung der Sicherheit	3,31 im Fahrzeug 3,12 an den Haltestellen <i>Sicherheit im öffentlichen Raum wird zukünftig erhoben</i>	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)	Benchmark/KVB
<b>Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Fahrrad zur Schule kommen</b>	Anteil an Personen zwischen 7 und 10 Jahre alt, die Fahrrad oder Fuß nutzen für Wegezweck Ausbildung	69 %	80 %	Eigene Erfahrung/Benchmark
<b>Wahrgenommene Sauberkeit</b>	Durchschnittliche Bewertung der Sauberkeit	3,23 im Fahrzeug	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)	Eigene Erfahrung/Benchmark
<b>Wahrgenommene Rücksichtnahme</b>	Durchschnittliche Bewertung der Rücksichtnahme	<i>Wird zukünftig erhoben</i>	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)	Eigene Erfahrung/Benchmark

# Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle				
Luftschadstoffe (NOx, PM10)	Anzahl an Überschreitungen der NO2- und PM10-Grenzwerte	NO2: 31 µg/m³ PM10: 16 µg/m³	NO2: 20 µg/m³ PM10: 10 µg/m³	Vorschlag der EU gemäß EU Zero Pollution Aktionsplan				
Lärmbelastung	Anteil an Menschen mit hoher Lärmbelastung (LDEN > 55 dB(A))	49,7%	34,8 % (Reduzierung um 30 %)	Analog Vorschlag der EU gemäß EU Zero Pollution Aktionsplan				
Treibhausgase (CO2e)	Emissionen (CO2-Äquivalente) aller Verkehrsträger des Personen- und Güterverkehrs pro Jahr	2,5 Mio. T CO2-Äquivalente	0,33 Mio. T CO2-Äquivalente	Klimaneutralität bis 2035				
Modal Split	% Umweltverbund am Modal Split, für Binnen- und Quell-Verkehre	Umweltverbund: 75 % MIV: 25 %	20 % MIV, 80 % Umweltverbund	Eigene Erfahrung/Benchmark				
Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkws	Anzahl an zugelassenen Pkws pro 1.000 Einwohner, Anteil mit alternativen Antrieben	Raumtyp  Innenstadt Innere Stadt Äußere Stadt	Anzahl Pkw/1.000 EW  276 330 444	Anteil mit altern. Antrieben [%]  12 7 7	Raumtyp  Innenstadt Innere Stadt Äußere Stadt	Anzahl Pkw/1.000 EW  < 250 < 270 < 400	Anteil mit altern. Antrieben [%]  > 50%	Raumbuch Mobilstation/Benchmark

# **Das Zielszenario**

# Wir haben in Feedback in verschiedenen Beteiligungsformaten gesammelt



# Dabei haben wir den Großteil des Feedbacks vom Mobilitätsbeirat übernommen

**Diese Anmerkungen wurden beispielsweise übernommen:**

- MaaS-Plattform rausnehmen, da Sinnhaftigkeit angezweifelt wurde
- Raumbuch-Bezug für den Ausbau von Mobilitätsstationen herstellen
- Gewerbegebiete bei der Bearbeitung und Einzelhandel- und Zentrenkonzepte mitberücksichtigen
- ...

**Diese Anmerkungen wurden beispielsweise NICHT übernommen:**

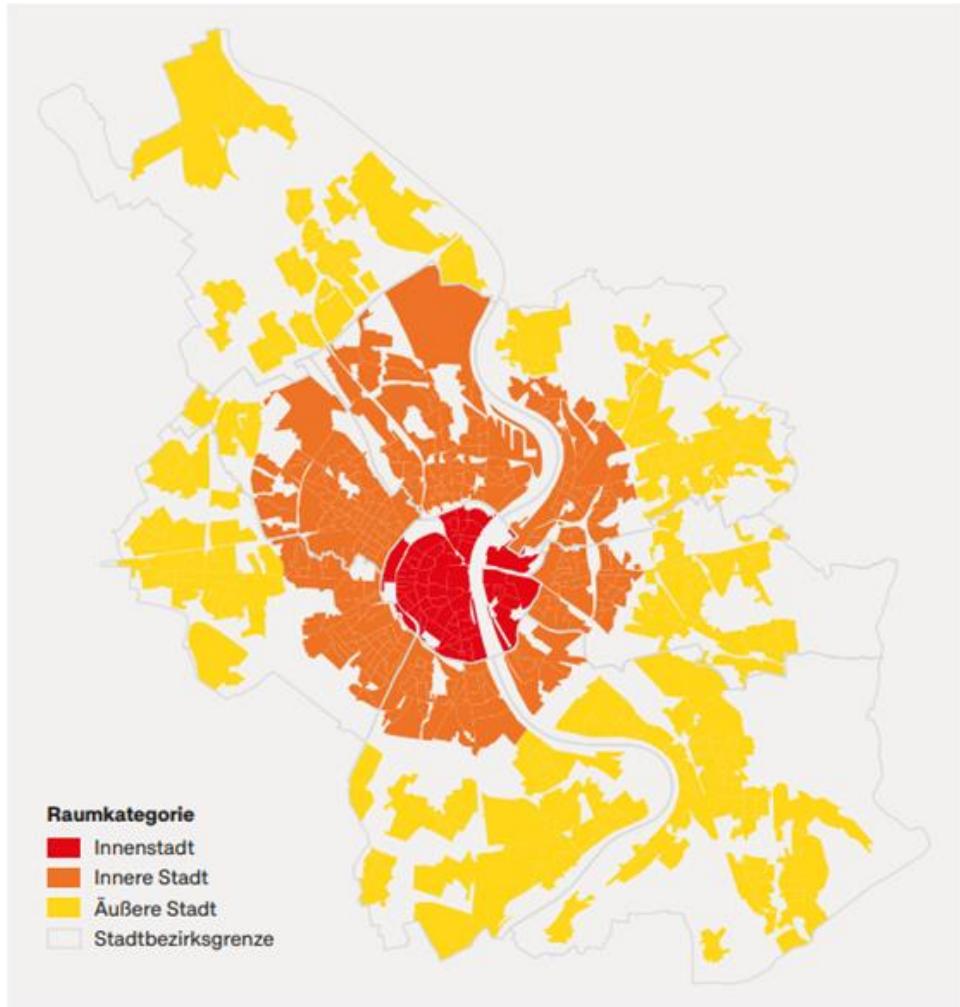
- Grünflächen ausbauen und dabei auch Trinkbrunnen beachten
- Strategische Maßnahmen auch fürs Umland betrachten
- Differenzierung zwischen Verkehren innerhalb des Raumtyps und in den Raumtyp



- Zu spezifische Maßnahmen. Gehören zu klimaresilienter Stadtplanung
- Strategische Maßnahmen sollen im Bereich der Stadt Köln liegen
- Würde das Szenario zu komplex und weniger zugänglich für die Gesamtbevölkerung machen

# Die räumliche Differenzierung

Veränderungen seit dem letzten  
Mobilitätsbeirat sind gelb markiert

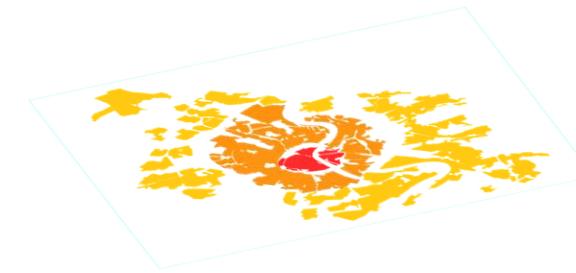


Drei Raumtypen aus dem Köln-Katalog (vereinfachte Darstellung)

- Für eine differenzierte Strategie wird zwischen **drei Raumtypen** unterschieden:
  - Innenstadt (rot)**
  - Innere Stadt (orange)**
  - Äußere Stadt (gelb)**
- Diese räumliche Differenzierung hat ihren Ursprung im „**Köln-Katalog**“ aus den „Kölner Perspektiven“ und findet bereits im Rahmen der Stadtentwicklung Anwendung.
- Die strategischen Maßnahmen fokussieren sich auf die jeweiligen Raumtypen, sind aber nicht exklusiv. Beispielsweise können bestimmte strategische Maßnahmen aus der Innenstadt oder der inneren Stadt auch in Stadtteilzentren der Äußeren Stadt angewandt werden.

# Strategische Maßnahmen Gesamtstadt

Veränderungen seit dem letzten Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



## Teilhabe fördern

- Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen
- Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen
- Ausbau sichere Schulwege
- Unfallhäufungsstellen umbauen
- Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern
- Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte
- ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber\*innen günstiger anbieten

## Digital vernetzt sein

- Ausbau digitaler Echtzeitinformationen
- Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem
- Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW
- Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder
- Unterstützung der Entwicklung
- Förderung der Nutzung von Ansätze
- Zugänglichkeit zu

## Netzwerke schaffen

- Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen
- Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
- Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen
- Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
- Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln
- Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern

## Stadtplanung integrieren

- Weitererarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)
- Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten
- Klimaresiliente Stadtplanung
- Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen
- Nachverdichtung ermöglichen
- Ladeinfrastrukturen ausbauen

# Innenstadt



## Chancen

- Hoher Anteil am Umweltverbund.
- Gutes ÖPNV-Angebot.
- Geringe PKW-Dichte.
- Hoher Anteil Sharring-Mitgliedschaften.
- Hoher Anteil an kurzen Wegen.

## Mängel

- Wenig Platz für viele Verkehrsteilnehmer\*innen.
- Nutzungskonflikte.
- Geringe Barrierefreiheit durch fehlende Leitsysteme und Querungsmöglichkeiten.
- Wenig Grünflächen.
- Fehlen von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen.
- Hohe Anzahl an Unfallhäufungsstellen.

## Fokussierte Strategie

- > **Vermeiden** spielt eine untergeordnete Rolle, da bereits weniger lange Wege zurückgelegt werden.
- > **Verlagern** hat den höchsten Stellenwert durch kurze Wege und räumliche Nähe, was die Verlagerung von PKW-Wegen begünstigt.
- > **Verbessern** wird ebenfalls hoch eingeschätzt, insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs.

# Innenstadt. Platz für Begegnungen



## Barrieren abbauen

- > Mehr Platz auf Gehwegen schaffen
- > Direktverbindungen stärken
- > Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten



## Raum nutzen

- > Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen
- > Ausbau Radinfrastruktur
- > Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten



## Kapazitäten und Betriebsqualität erhöhen

- > Ost-West Verbindungen stärken
- > Rechtsrheinisch Nord-Süd Verbindung stärken



## Neuorganisation des Straßenraums

- > Reduktion ruhender Verkehr
- > Verbesserung Parkleitsystem
- > Tempo-30-Bereiche ausbauen

Veränderungen seit dem letzten  
Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



## Angebot strukturieren

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen
- > Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen



## Wege besser organisieren

- > Förderung zentraler Umschlagstellen
- > Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen



## Stadtgrün erweitern

- > Fokus auf schattenspendende Begrünung von Plätzen und Gebäuden, Entsiegelung fördern
- > Aufenthaltsqualität erhöhen



# Innere Stadt

Veränderungen seit dem letzten  
Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



## Chancen

- Größtenteils gute Erschließungsqualität ÖPNV.
- Einige Veedel mit geringer Pkw-Dichte.

## Mängel

- Wenig Nutzungsdurchmischung **in einigen Bereichen.**
- Geringer Anteil kurzer Wege.
- Wenig Sharing-Angebote.
- Fehlende Tangentialverbindungen und Rheinüberquerungen.

## Fokussierte Strategie

- > **Vermeiden** höchste Priorität, aufgrund des Potenzials der Bündelung von Wegen bei den Erledigungen im Veedel.
- > **Verlagern** nicht im Fokus, aber trotzdem gewisser Einfluss auf die Verlagerung von langen Wegen vom Pkw auf den Umweltverbund.
- > **Verbessern** ist wichtig, u.a. für alternative Antriebe und Beschleunigung des ÖPNV.

# Innere Stadt. Zuhause in meinem Veedel



## Alles erreichen

- > Direktverbindungen stärken
- > Hochwertige Fußwege schaffen

Veränderungen seit dem letzten  
Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



## Angebote erweitern

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen



## Freie Fahrt ermöglichen

- > Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz
- > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- > Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und an alltäglichen Einrichtungen schaffen



## Zwischenräume stärken

- > Tangentialverbindungen schaffen
- > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- > Rheinquerungen ermöglichen



## Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern



## Nachbarschaft stärken

- > Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen
- > Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen



## Pkw-Verkehr neuorganisieren

- > Konzentration des MIV auf Kfz-Grundnetz
- > Veedel verkehrsberuhigen außerhalb Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen
- > Reduktion des ruhenden Verkehrs auf Straßen
- > Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens

# Äußere Stadt

Veränderungen seit dem letzten  
Lenkungskreis sind gelb markiert



## Chancen

- Grün- und Naherholungsflächen.
- Park + Ride-Möglichkeiten an ÖPNV-Knoten.

## Mängel

- Schlechte Erschließungsqualität ÖPNV.
- Hohe PKW-Dichte.
- Fehlende Radschnellverbindungen.
- Fehlende Tangentialverbindungen.
- Fehlende Sharing-Angebote.
- Große Lärmbelastung im Straßenverkehr.
- Geringe Nutzungsdurchmischung.
- **Ladeinfrastruktur weniger stark ausgebaut.**

## Fokussierte Strategie

- > **Vermeiden** geringste Priorität, da aufgrund der Raumstruktur längere Strecken zurückgelegt werden müssen
- > **Verlagern** im Fokus; Wege, die gemacht werden müssen, auf den Umweltverbund umverteilen.
- > **Verbessern** ist wichtig, u.a. für Beschleunigung des ÖPNV und alternative Antriebe, da MIV hier immer eine Rolle spielen wird.

# Äußere Stadt. Schnell im Trubel



## Alles erreichen

- > Pkw-zentrierte Orte fußgängerfreundlicher gestalten



## Schnell vorankommen

- > Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen Bezirken (tangential)
- > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- > Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten



## Angebot konkurrenzfähig machen

- > Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern
- > Rheinquerungen ermöglichen
- > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- > ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen



## Pkw-Verkehr neuorganisieren

- > Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln
- > Tempo-30-Bereiche ausbauen
- > Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens

Veränderungen seit dem letzten Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



## Pendlerverkehre verknüpfen

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen
- > Park-/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen



## Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen an ÖPNV-Knoten und in Quartieren
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern



## Angebote dezentralisieren

- > Nachverdichtung von Veedel mit alltäglichen Einrichtungen
- > Schaffung von Freizeitangeboten im Veedel
- > Begegnungsräume schaffen
- > Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern

# Strategische Maßnahmen mit Umlandbezug



Über 360.000 Menschen pendeln täglich nach Köln und wieder zurück. Je mehr Einpendler\*innen auf ÖV und Rad verlagert werden können, je mehr im **Home Office** arbeiten oder **Fahrgemeinschaften** bilden, **umso stärker sinkt das MIV-Aufkommen in der Stadt und der Region und reduzieren sich Verkehrsspitzen.**

Folgende strategische Maßnahmen mit regionaler Wirkung sind bislang geplant:

## Strategische gesamtstädtische Maßnahmen

- Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen
- Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
- Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen
- Ausbau digitaler Echtzeitinformationen
- Aufbau einer zentralen offenen Datenplattform mit weitreichenden Zugriffsfunktionen für Stakeholder
- Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
- Erarbeitung von Einzelhandels-, Zentren- und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)

## Teilraumbezogene Maßnahmen

- Park/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen
- RadPendler Routen
- ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen
- Angebotsausbau von Mobilstationen
- ÖPNV beschleunigen (v.a. vor MIV) und Zuverlässigkeit erhöhen
- Rheinquerungen ermöglichen

# Unser Programm für heute

1

## Einführung

- Thorsten Siggelkow
  - Christian Klasen
- 

2

## Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

3

## Bewertung des Zielszenarios

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

4

## Ausblick

- SUMP-Team
- Thorsten Siggelkow

# Kriterien für die Bewertung des Zielszenarios

Leitbild

Klimaneutralität

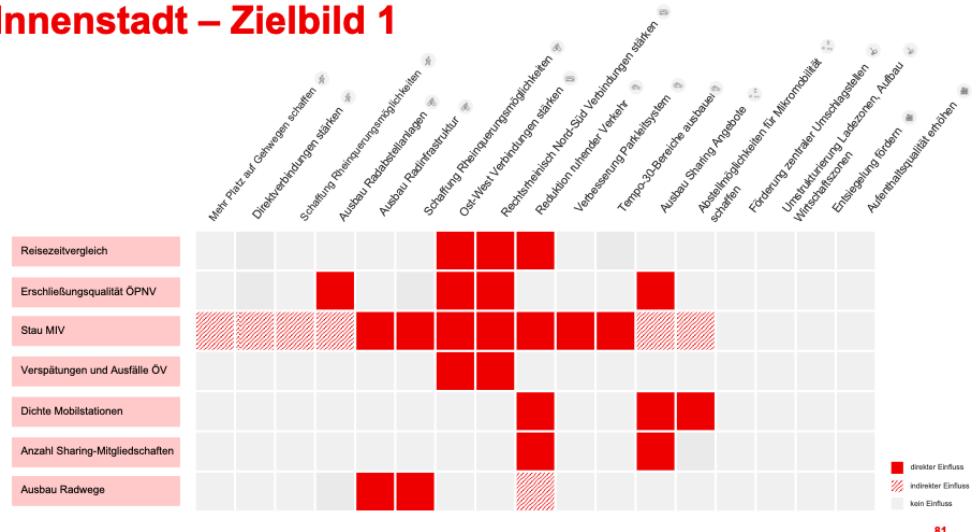
Umsetzbarkeit

Sozialverträglichkeit



# Jedes Zielbild wird mit den strategischen Maßnahmen angesprochen

## Innenstadt – Zielbild 1



Überprüfung aller strategischer Maßnahmen, inwiefern sie die Zielindikatoren (in-)direkt positiv beeinflussen und somit die Zielbilder erreicht werden können.



Alle Indikatoren werden positiv durch die strategischen Maßnahmen beeinflusst!

# Klimaneutralität ist erreichbar, erfordert aber extreme Anstrengungen und die richtigen Voraussetzungen

**Wenn sich wesentliche Schlüsselfaktoren positiv entwickeln...**

Rechtliche Experimentier- und Handlungsspielräume für Kommunen

Planungs- und Genehmigungsverfahren

Politische Unterstützung

Abstimmung der Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplanung

Politische Anforderungen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene

Persönliche Veränderungsbereitschaft

Bewusstsein für barrierefreie Stadt

Finanzielle Handlungsspielräume der Stadt

Bereitschaft von Lieferdiensten zur Kooperation / Koordination

Alternative und nachhaltige Treibstoffe

ÖPNV-Tarife

Energiepreise

Veränderte Arbeitsmobilität

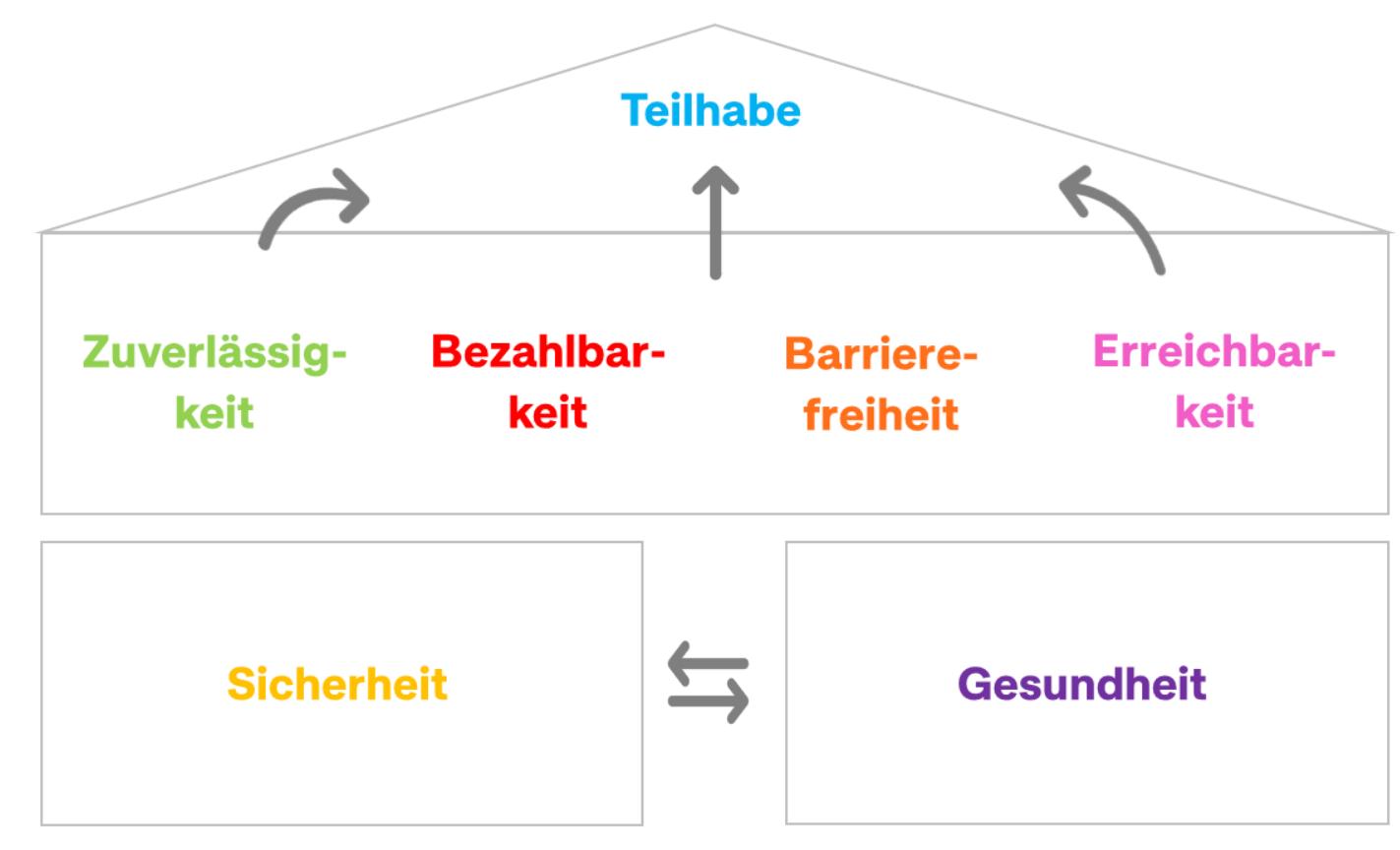
**... sind die Voraussetzungen geschaffen, alle strategischen Maßnahmen umsetzen zu können.**

**Alle strategischen Maßnahmen müssen umgesetzt werden ...**



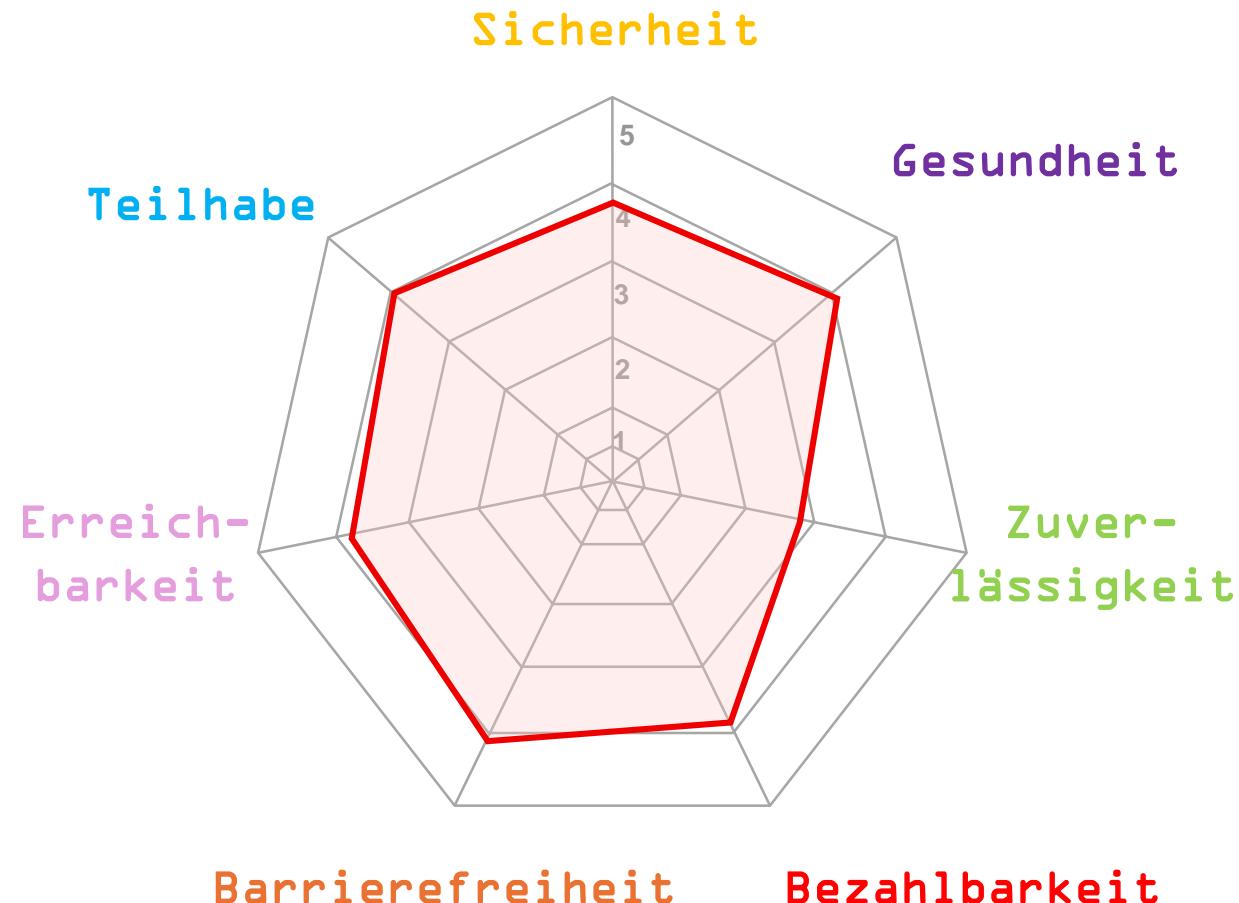
**...um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen**

# Das Zielszenario steht im Einklang mit sozialverträglicher Mobilität



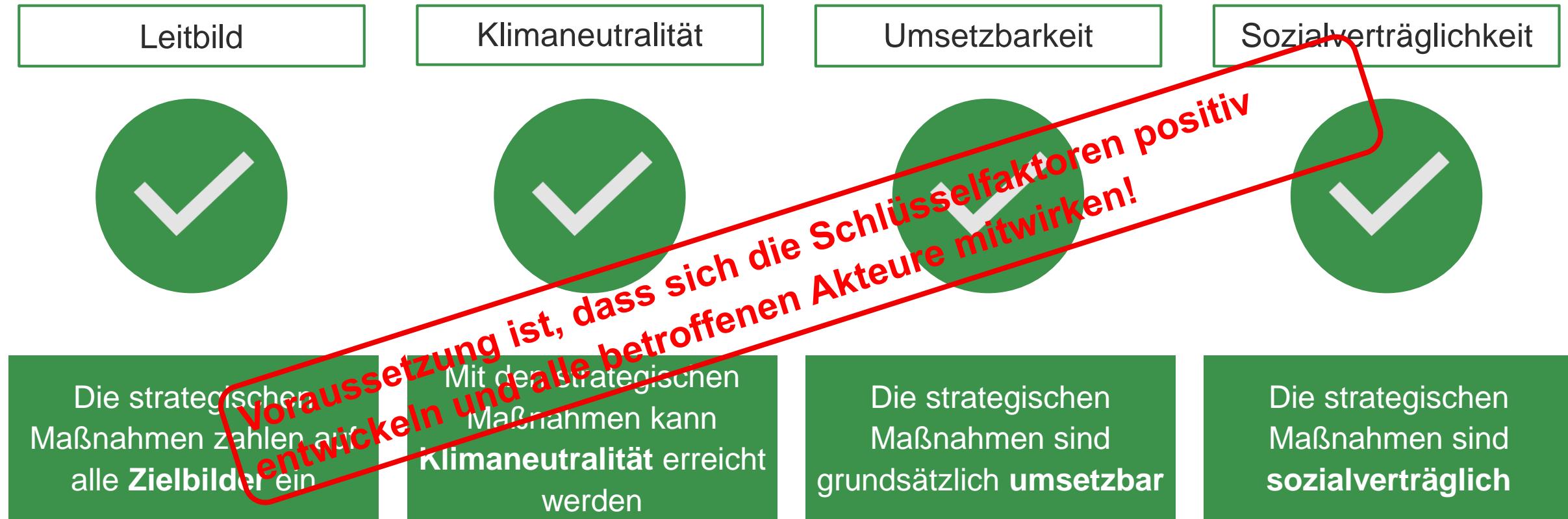
Die strategischen Maßnahmen ermöglichen Teilhabe. Keine der strategischen Maßnahmen schließt bestimmte Bevölkerungsgruppen aus

# Bewertung Runder Tisch Mobilität & Gesellschaft



**Bewertungsskala**  
5 = sehr positiver Einfluss  
1 = kein positiver Einfluss

# Die Bewertung des Zielszenarios zeigt: Es werden alle Weichen für eine zweite Phase gestellt



# In der zweiten Stufe des SUMPs gilt es nun, die strategischen Maßnahmen zu konkretisieren

In der ersten Phase wurde der Grundstein gelegt

**Die Bewertung des Zielszenarios zeigt: Es werden alle Weichen für eine zweite Phase gestellt**

Leitbild

Klimaneutralität

Umsetzbarkeit

Sozialverträglichkeit



Die strategischen Maßnahmen zählen auf alle Zielbilder ein



Mit den strategischen Maßnahmen kann Klimaneutralität erreicht werden



Die strategischen Maßnahmen sind grundsätzlich umsetzbar.



Die strategischen Maßnahmen sind sozialverträglich

34

In der zweiten Phase gilt es ...

1. die strategischen Maßnahmen auszugestalten und (wo möglich) räumlich zu verorten

2. Ressourcen- und Budgetzuweisungen zu fixieren

3. beim Land, dem Bund und der EU günstige Rahmenbedingungen zu bewerben

# Unser Programm für heute

1

## Einführung

- Thorsten Siggelkow
  - Christian Klasen
- 

2

## Zielwerte und Zielszenario für den nachhaltigen Mobilitätsplan

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

3

## Bewertung des Zielszenarios

- Bernhard Ensink und Helene Loy, Mobycon
  - Gemeinsame Diskussion
- 

4

## Ausblick

- SUMP-Team
- Thorsten Siggelkow

# Ausblick

## Regionalforum

- > 12. Dezember 2024
- > Vorstellung & Diskussion finales Zielszenario mit Perspektive des Umlands

## Verkehrsausschuss

- > 18. März 2025

## Ratssitzung

- > 3. April 2025

### Einladung:

### Mobilitätsbeirat in Stufe 2

erste Sitzung voraussichtlich im 4. Quartal 2025

# Anhang

# **Einfluss der Schlüsselfaktoren**

# Schlüsselfaktoren & Trends wurden in Beteiligungsprozessen identifiziert & bewertet

## Schlüsselfaktoren

- Rechtliche Experimentier- und Handlungsspielräume für Kommunen
- Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Politische Unterstützung
- Abstimmung der Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplanung
- Politische Anforderungen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene
- Persönliche Veränderungsbereitschaft
- Bewusstsein für barrierefreie Stadt
- Finanzielle Handlungsspielräume der Stadt
- Bereitschaft von Lieferdiensten zur Kooperation / Koordination
- Alternative und nachhaltige Treibstoffe
- ÖPNV-Tarife
- Energiepreise
- Veränderte Arbeitsmobilität

Fließen in die Bewertung ein, indem die strategischen Maßnahmen daraufhin geprüft werden, wie **resilient** diese gegenüber Veränderungen durch Schlüsselfaktoren sind

## Trends

- Die Stadtgesellschaft wird älter und diverser
- Wohnungsmarktsituation wird angespannter
- Die Freizeitmobilität und Mobilität für Besorgungen verändert sich
- Multi-/intermodales Verkehrsverhalten nimmt zu
- Die Gesellschaft über zunehmenden Veränderungsdruck auf die Politik aus
- Lieferverkehre nehmen zu
- Spürbare Klimafolgen nehmen zu (z.B. Hitzewellen, Starkregen)
- Die Verfügbarkeit von Verkehrsdaten nimmt zu
- Freizeitmobilität nimmt zu**
- Mobilität für Besorgungen nimmt ab**

Sind bereits bei der Entwicklung der Strategieszenarien und des Zielszenarios mitberücksichtigt worden. Zudem waren Trends stets im Hinterkopf bei der Bewertung der strategischen Maßnahmen

# Zur Erinnerung: Schlüsselfaktoren sind ungewiss in ihrer Ausprägung

## Schlüsselfaktoren...

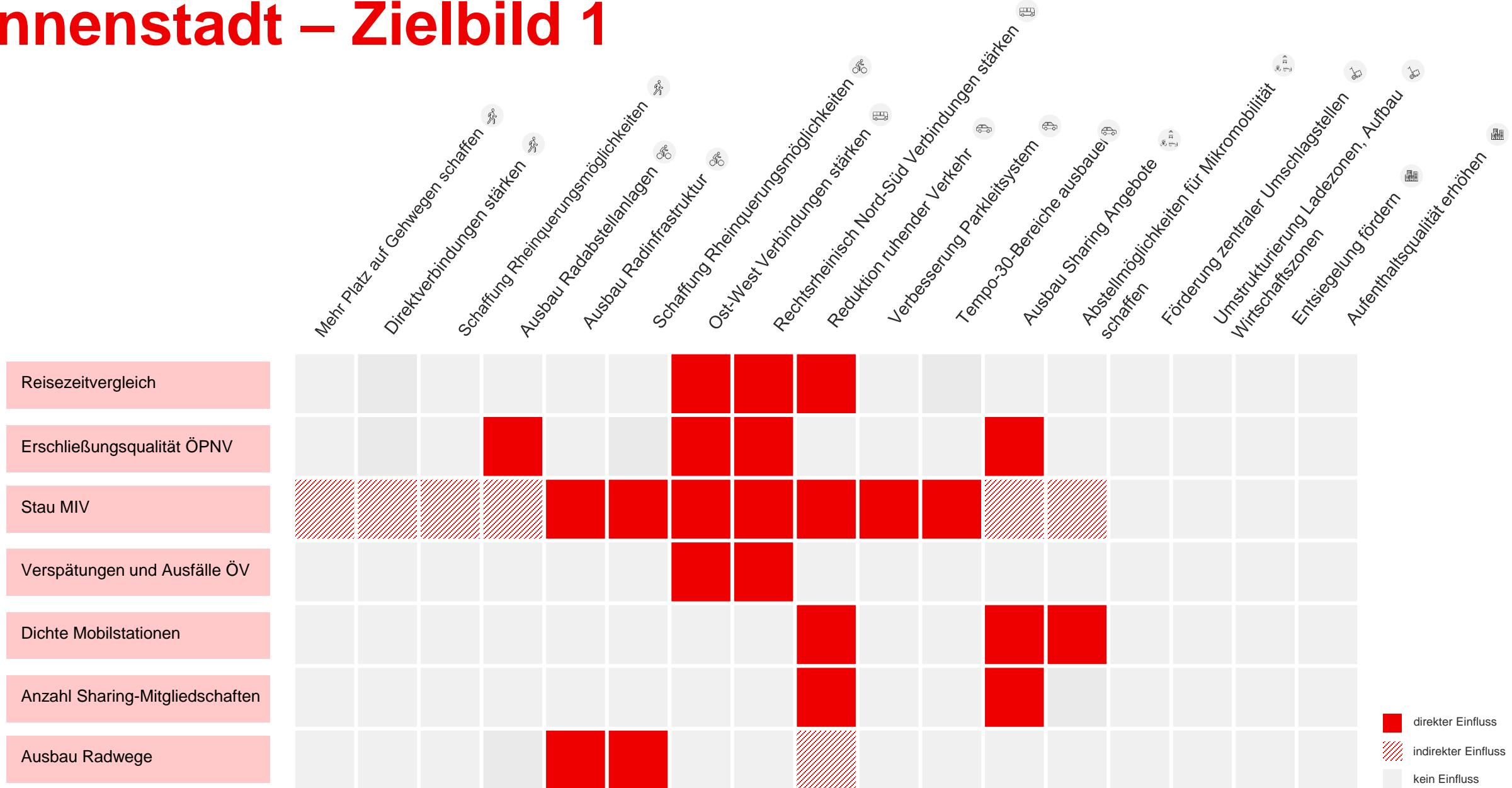
- Rechtliche Experimentier- und Handlungsspielräume für Kommunen
- Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Politische Unterstützung
- Abstimmung der Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplanung
- Politische Anforderungen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene
- Persönliche Veränderungsbereitschaft
- Bewusstsein für barrierefreien Stadt
- Finanzielle Handlungsspielräume der Stadt
- Bereitschaft von Lieferdiensten zur Kooperation / Koordination
- Alternative und nachhaltige Treibstoffe
- ÖPNV-Tarife
- Energiepreise
- Veränderte Arbeitsmobilität

## ...sind ungewiss in ihrer Ausprägung

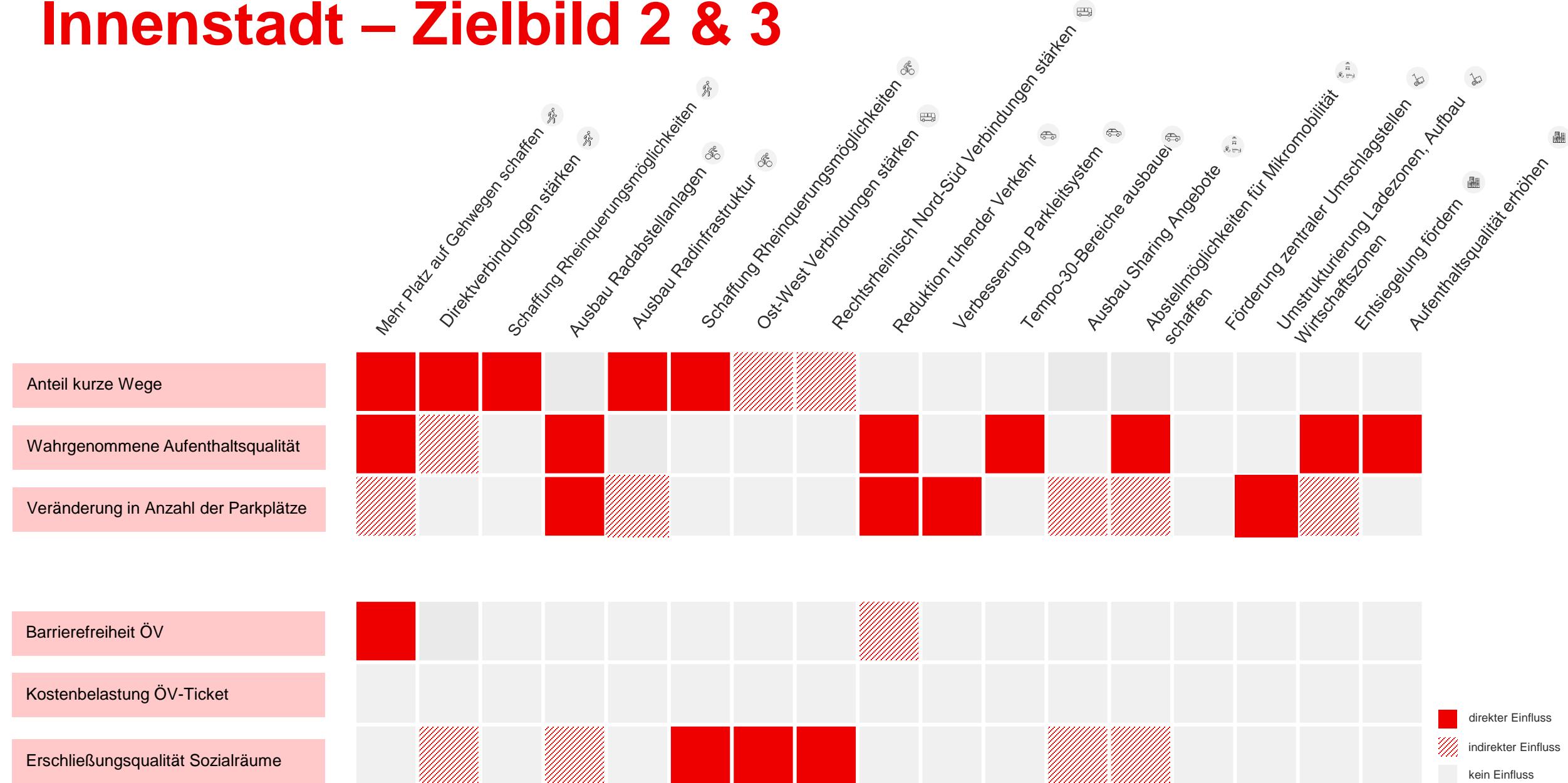


# **Überprüfung des Zielszenarios**

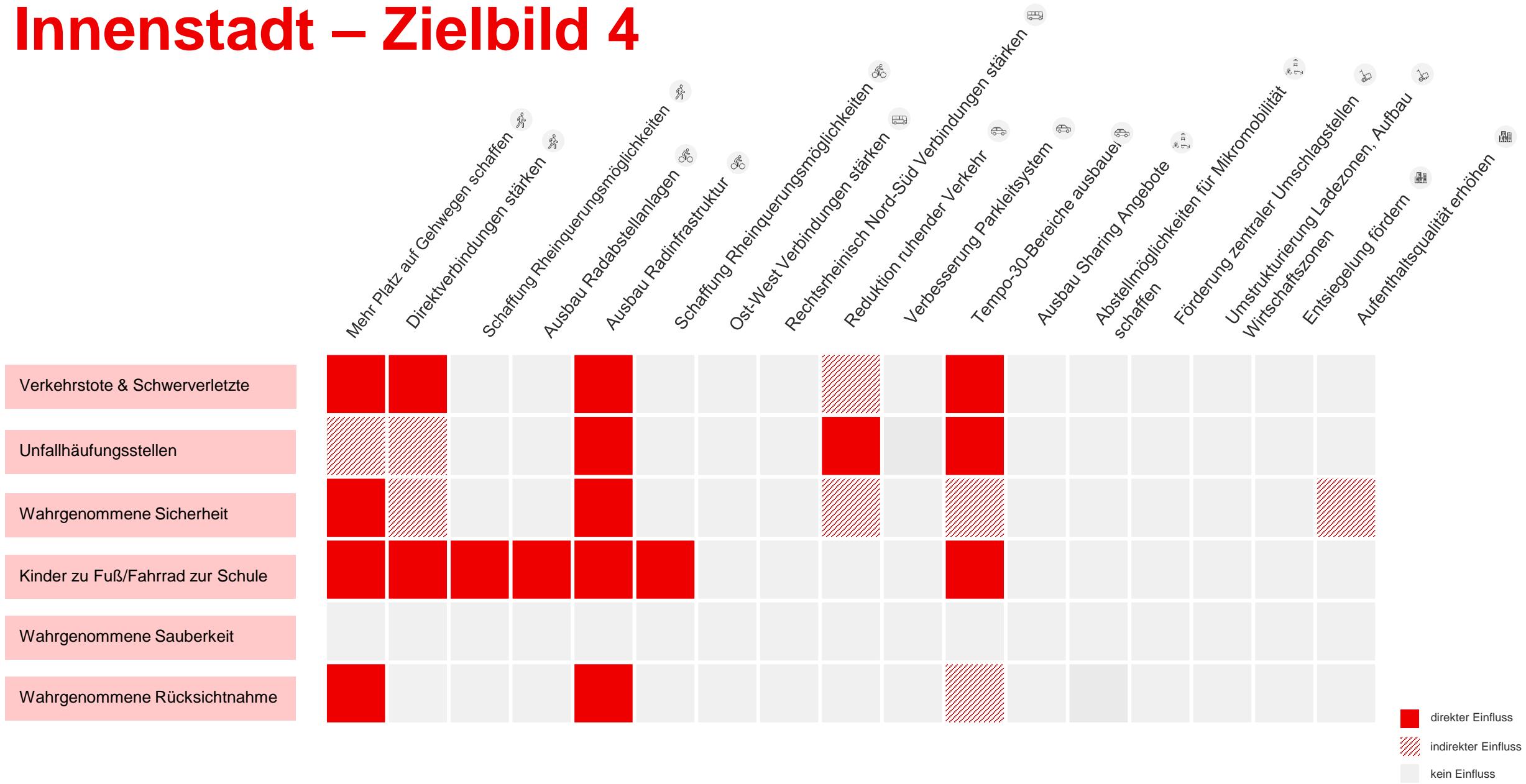
# Innenstadt – Zielbild 1



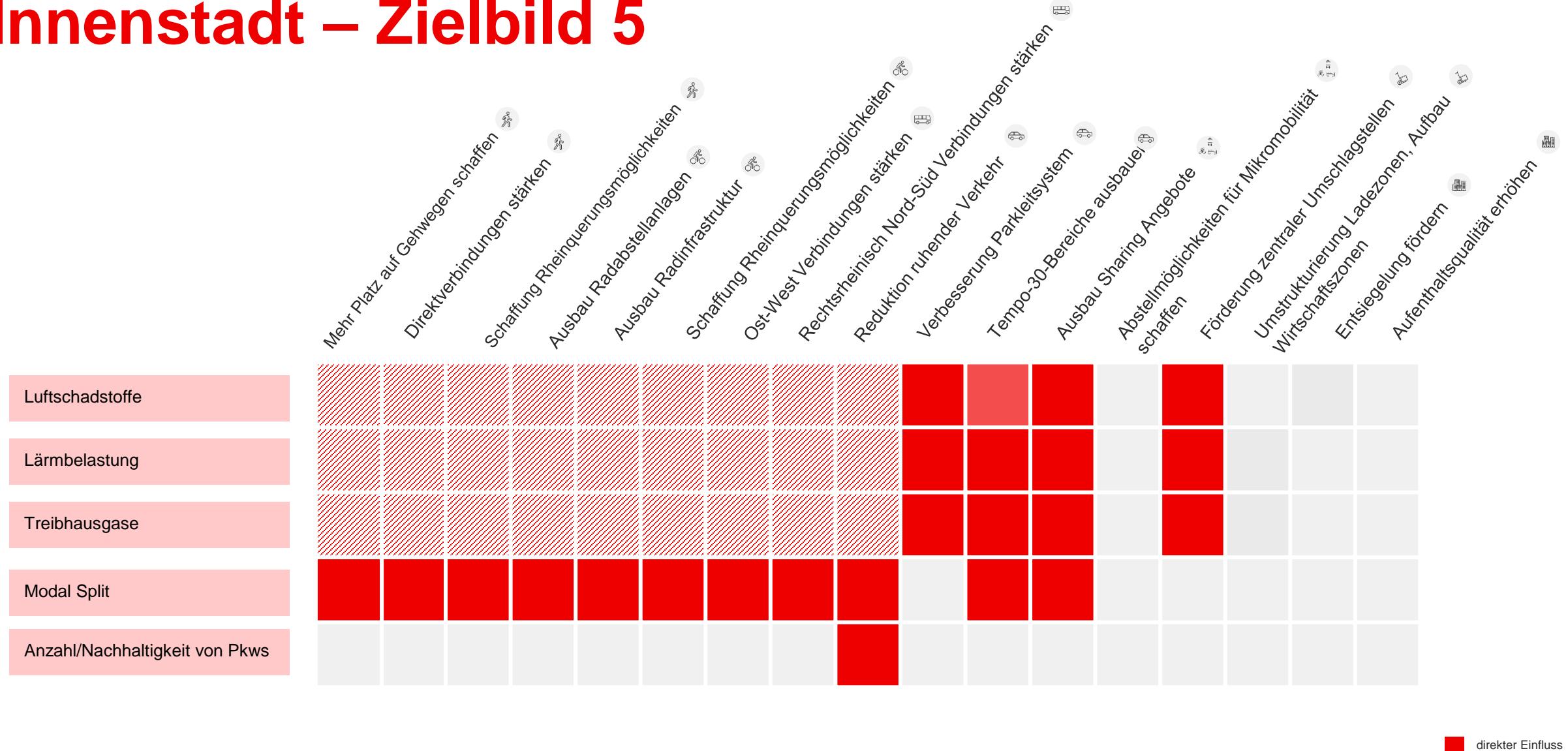
# Innenstadt – Zielbild 2 & 3



# Innenstadt – Zielbild 4

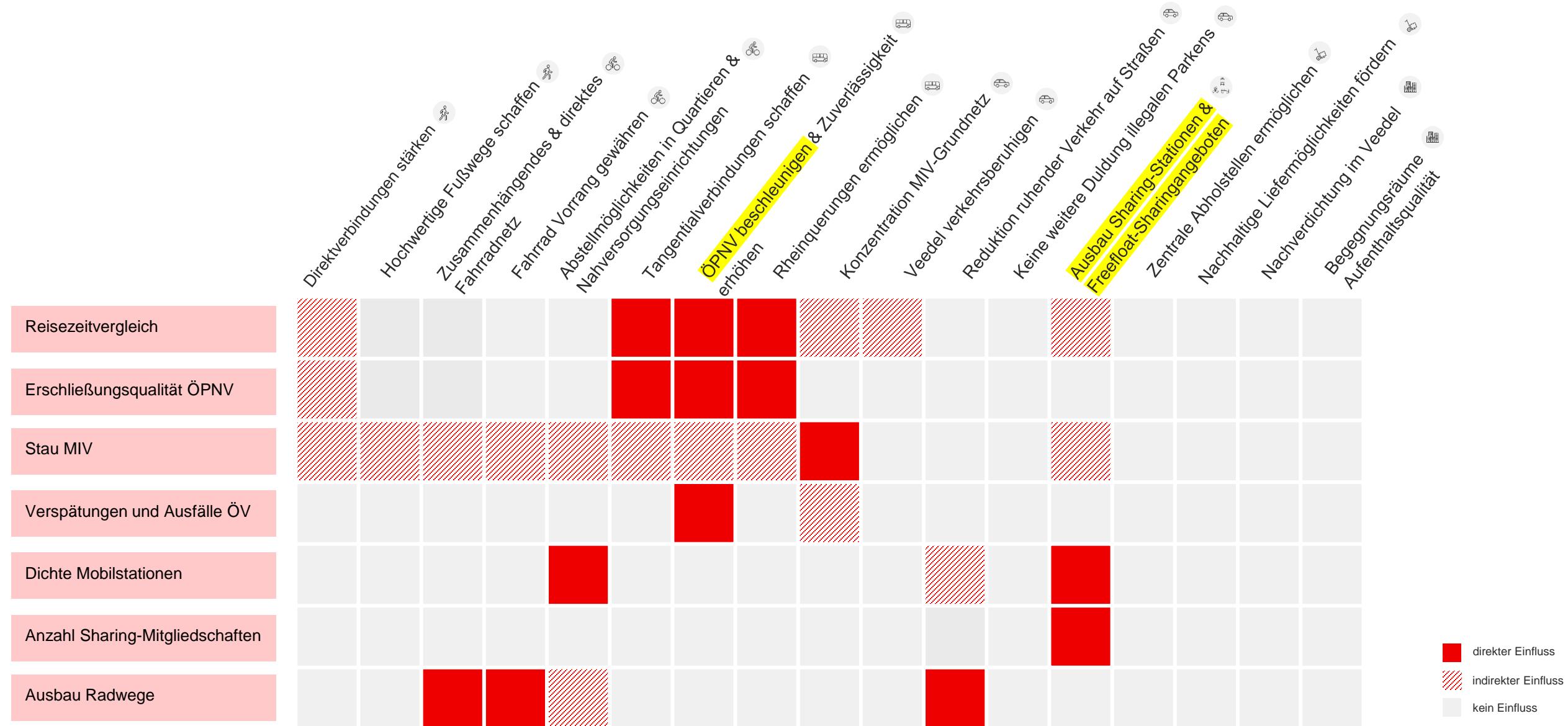


# Innenstadt – Zielbild 5

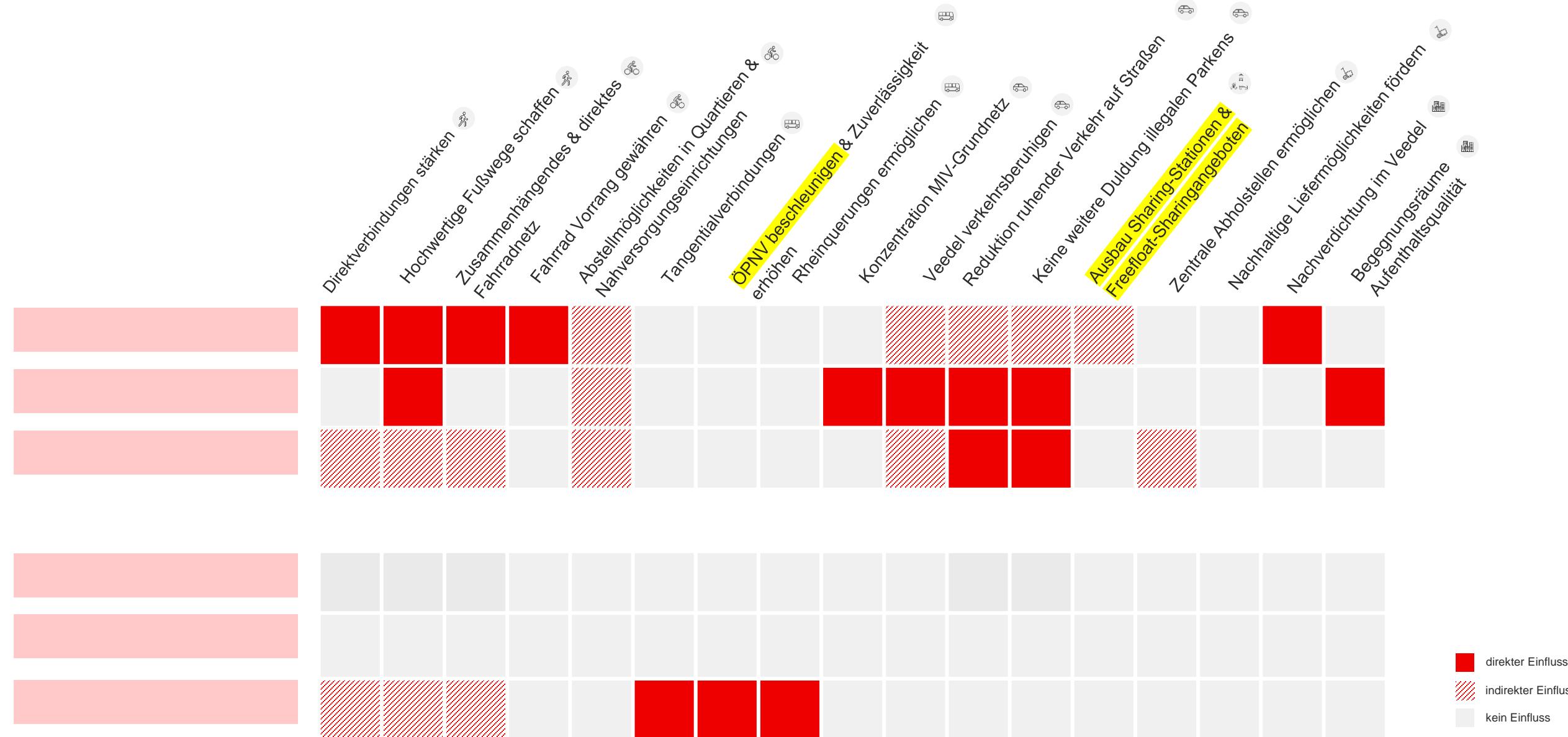


█ direkter Einfluss  
█ indirekter Einfluss  
█ kein Einfluss

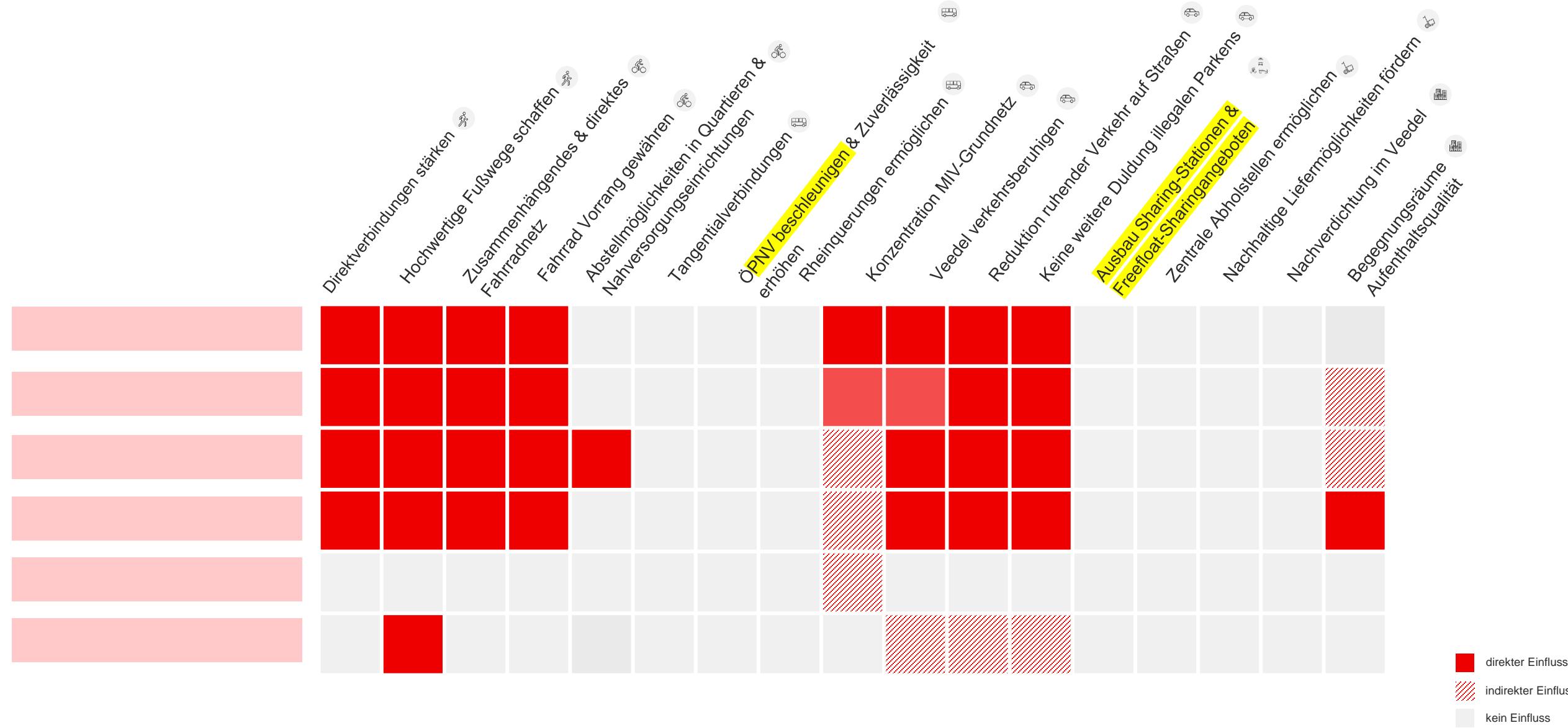
# Innere Stadt – Zielbild 1



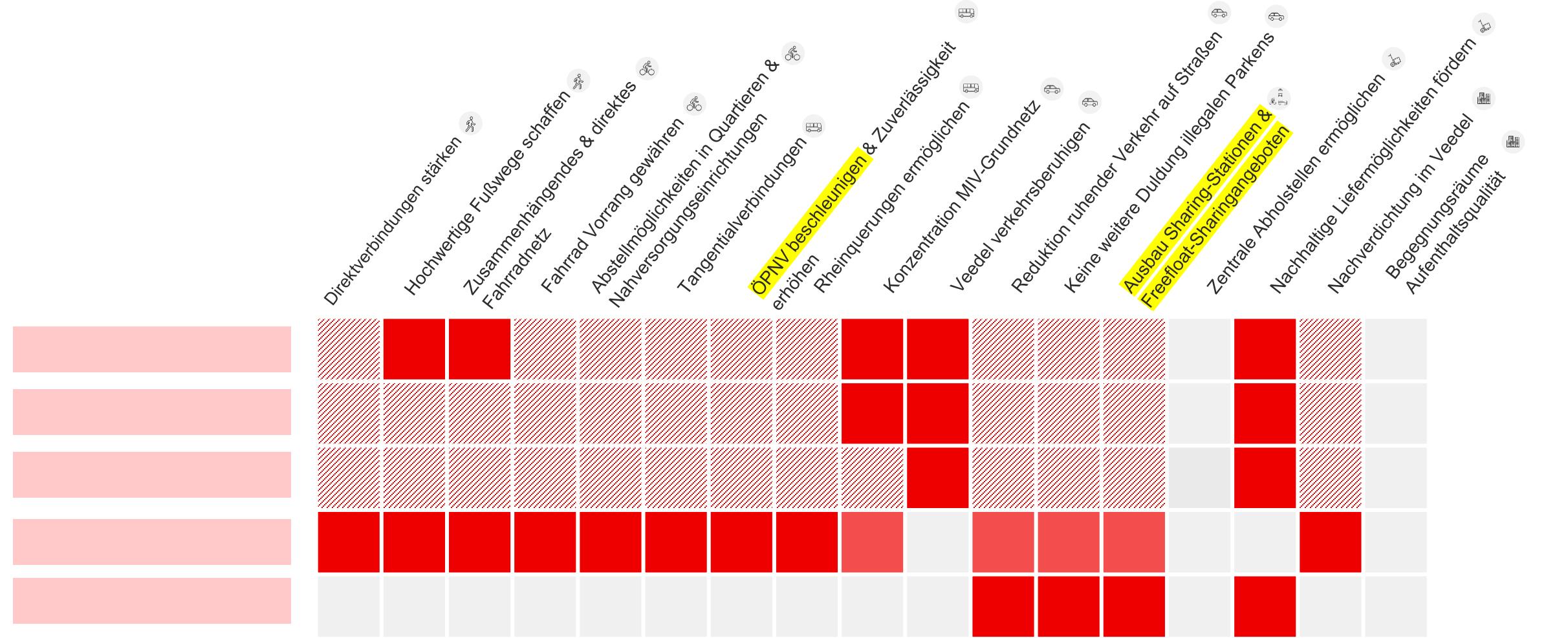
# Innere Stadt – Zielbild 2 & 3



# Innere Stadt – Zielbild 4

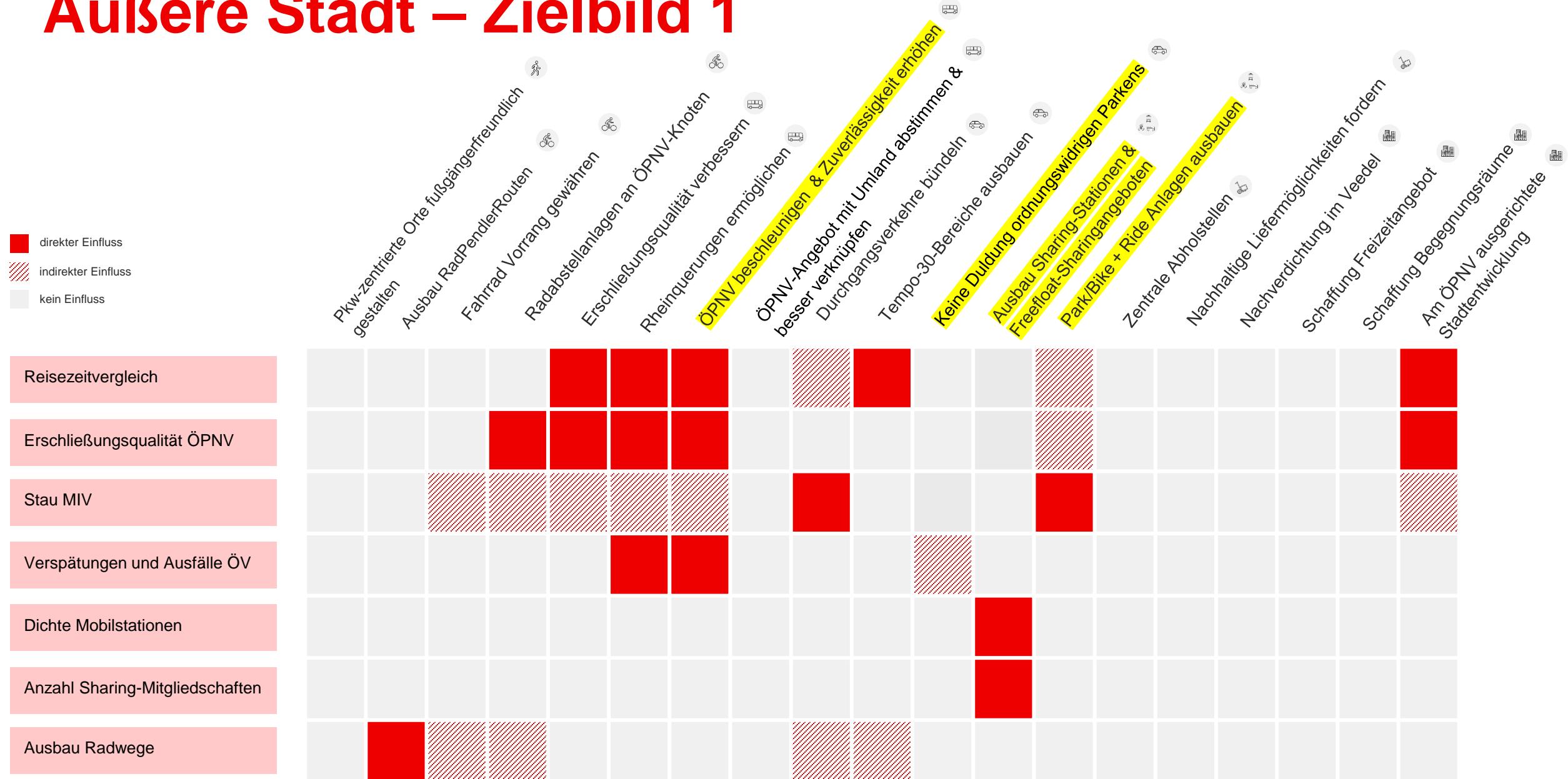


# Innere Stadt – Zielbild 5

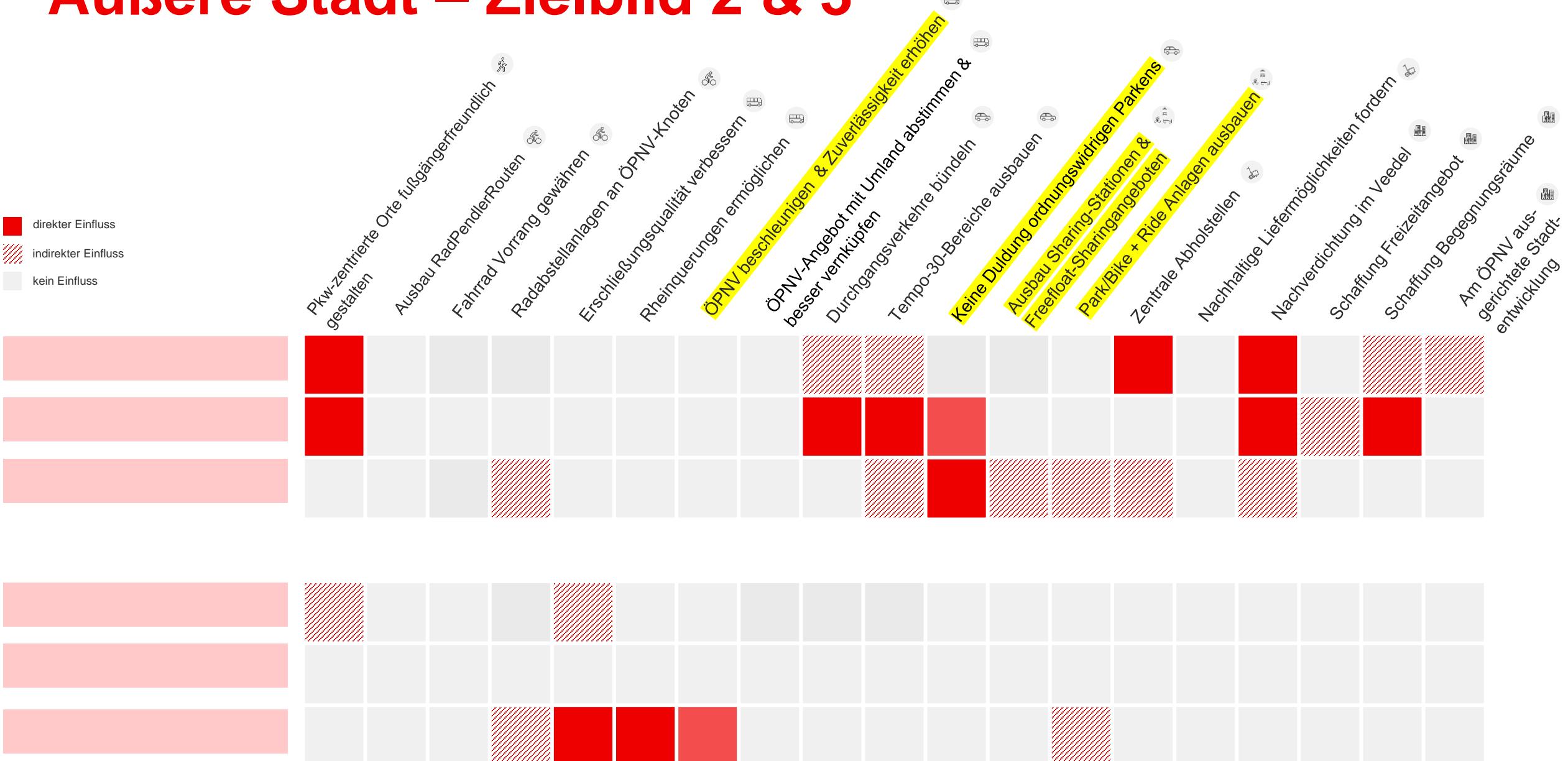


■ direkter Einfluss  
■ indirekter Einfluss  
■ kein Einfluss

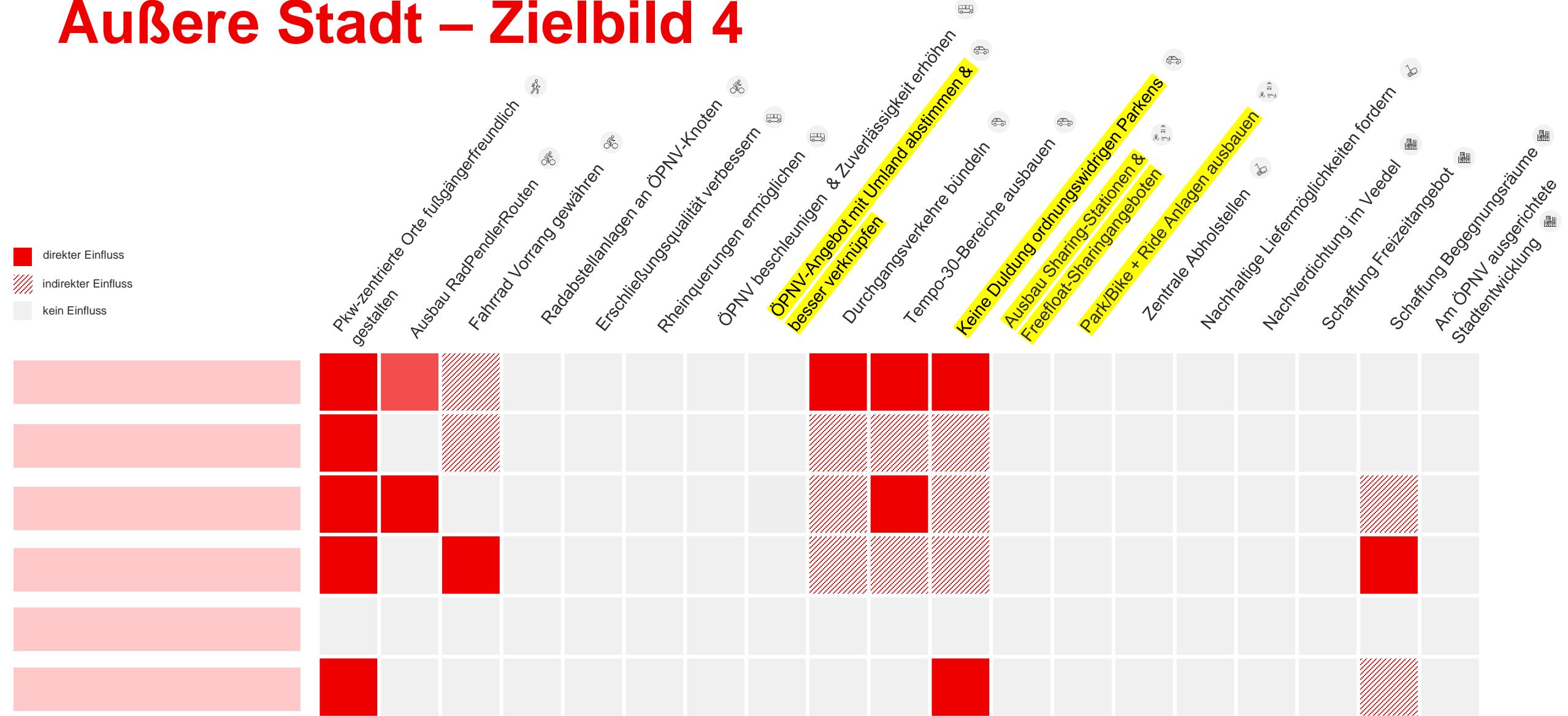
# Äußere Stadt – Zielbild 1



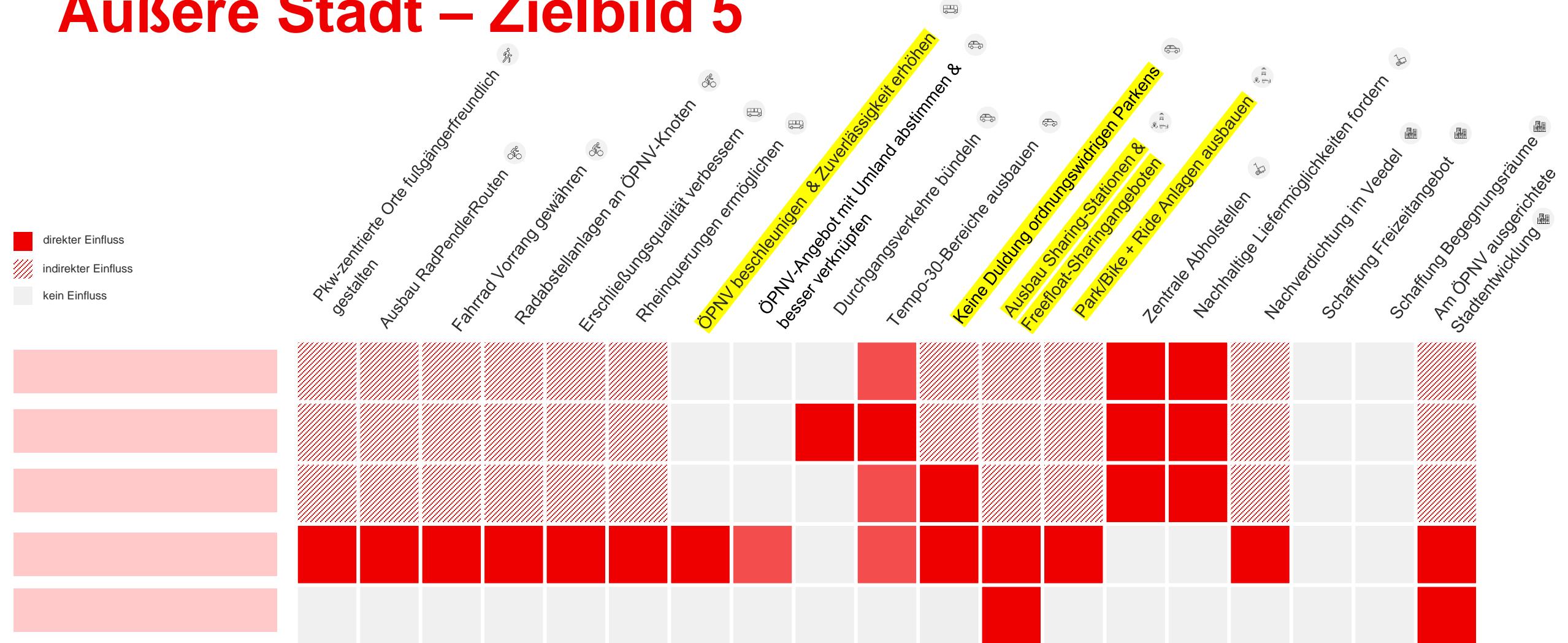
# Äußere Stadt – Zielbild 2 & 3



# Äußere Stadt – Zielbild 4

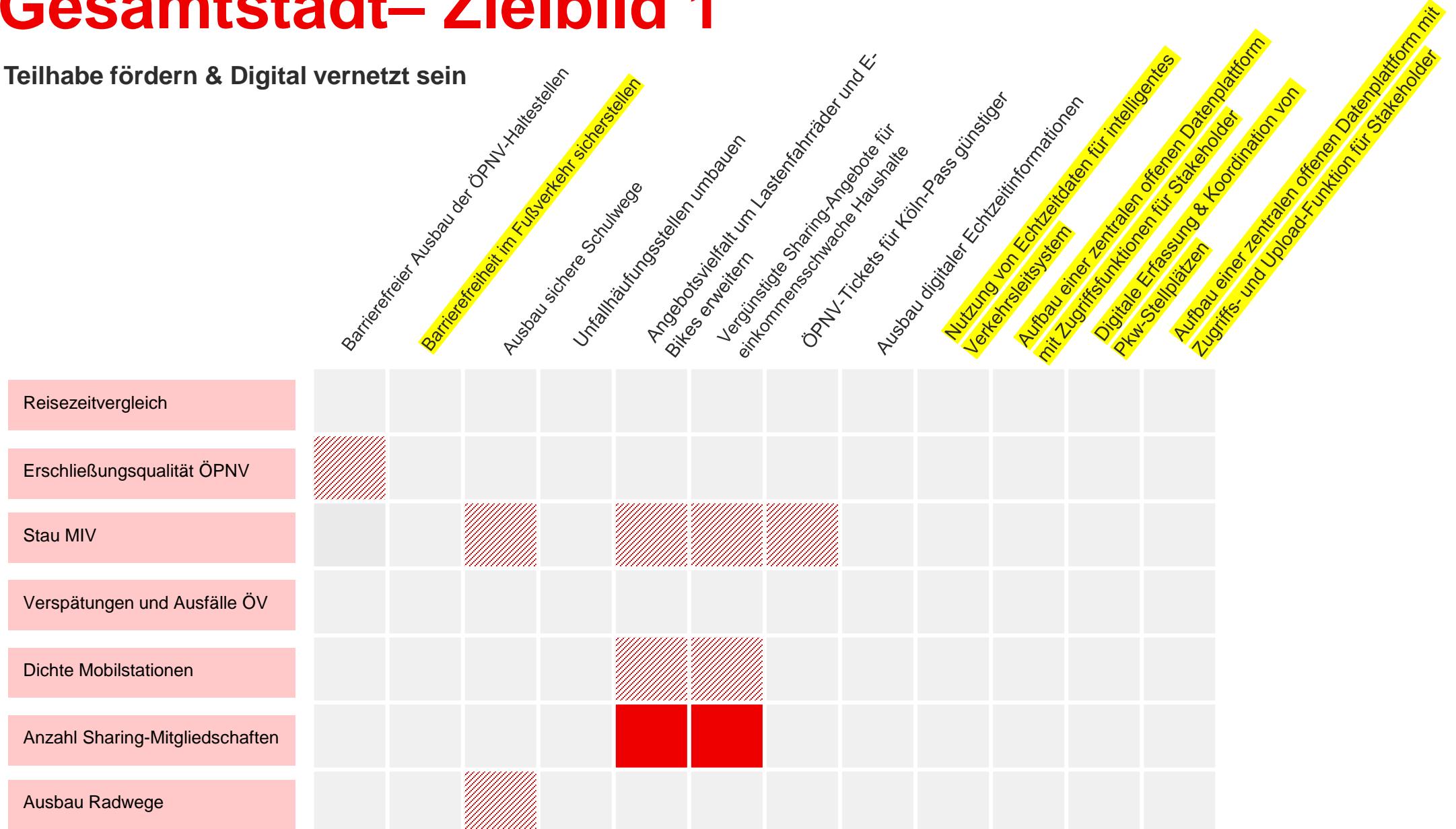


# Äußere Stadt – Zielbild 5



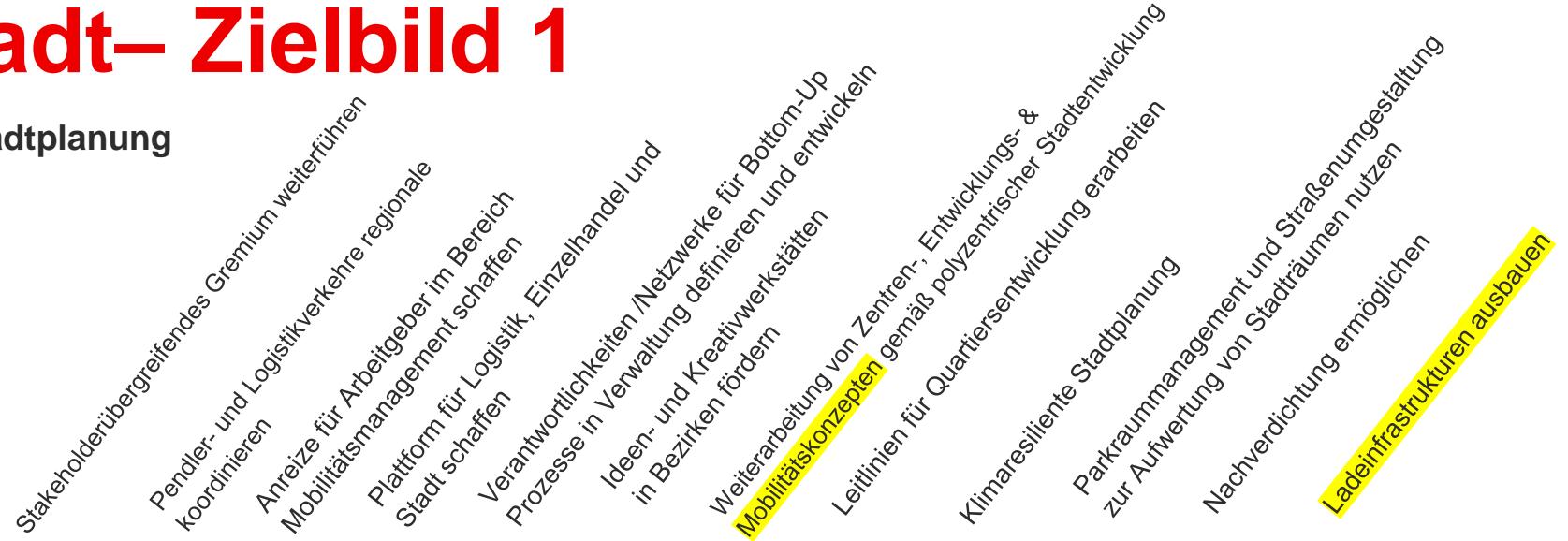
# Gesamtstadt– Zielbild 1

Teilhabe fördern & Digital vernetzt sein



# Gesamtstadt– Zielbild 1

**Netzwerke schaffen & Stadtplanung integrieren**



Reisezeitvergleich

Erschließungsqualität ÖPNV

Stau MIV

Verspätungen und Ausfälle ÖV

Dichte Mobilstationen

Anzahl Sharing-Mitgliedschaften

Ausbau Radwege

direkter Einfluss

indirekter Einfluss

kein Einfluss

# Gesamtstadt– Zielbild 2 & 3

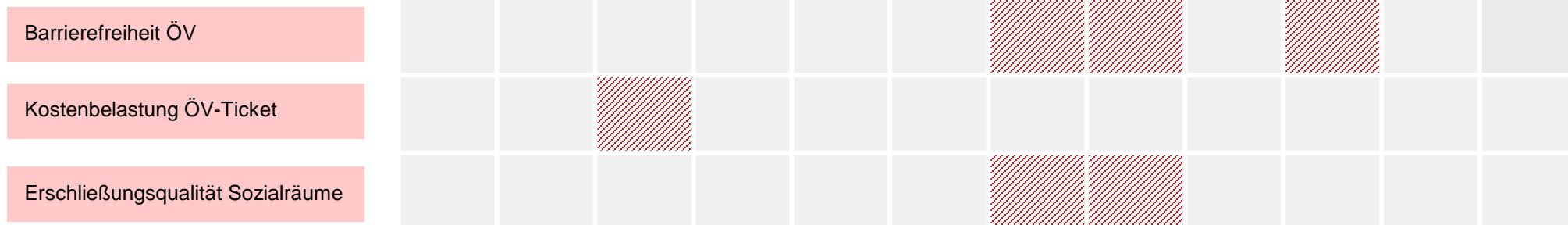
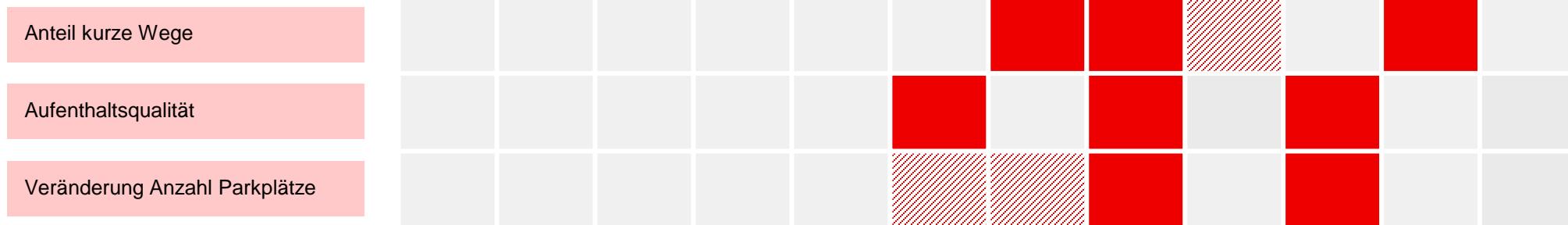
Teilhabe fördern & Digital vernetzt sein



# Gesamtstadt– Zielbild 2 & 3

**Netzwerke schaffen & Stadtplanung integrieren**

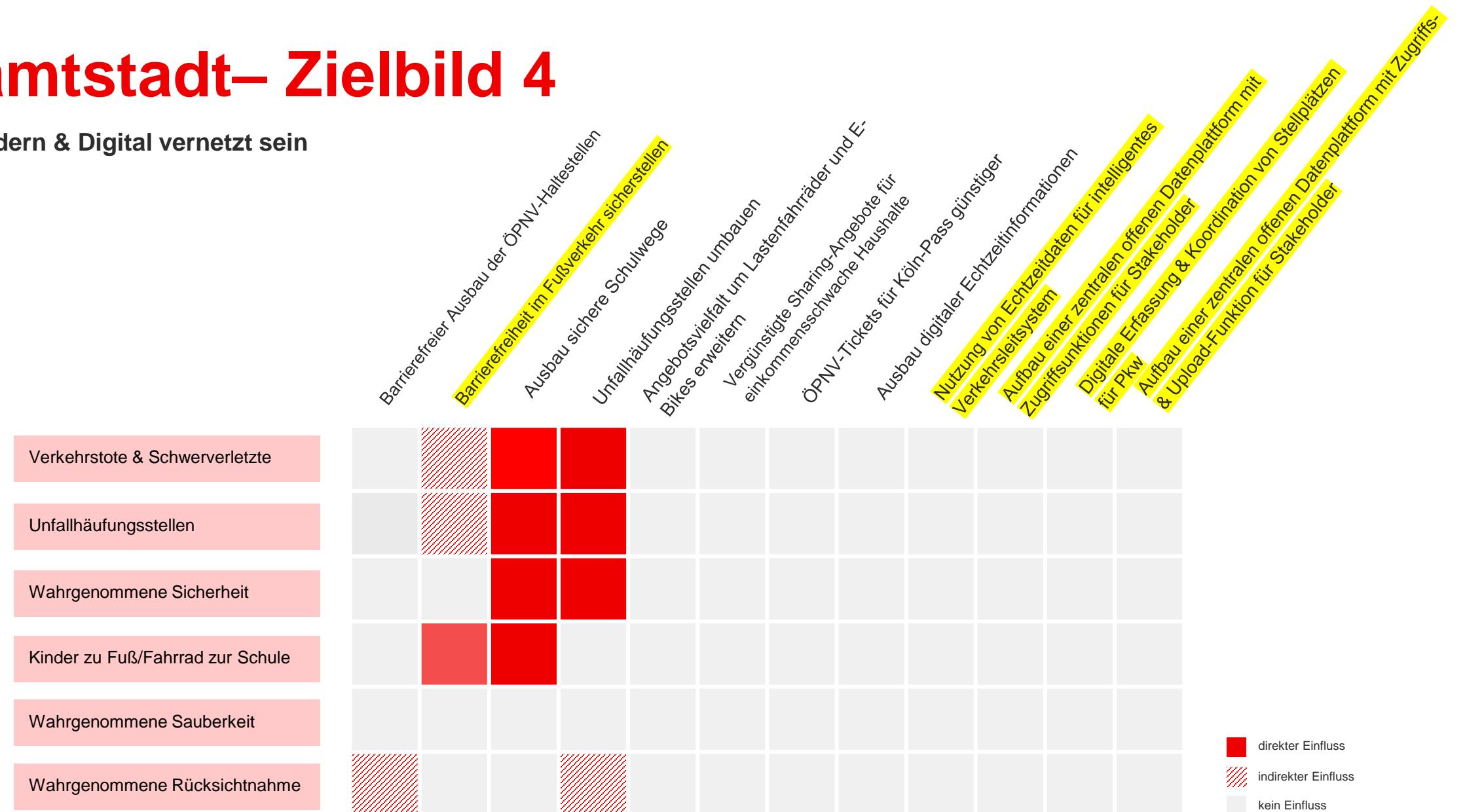
Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen  
 Pendler- und Logistikverkehre regional Koordinieren  
 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen  
 Plattform für Logistik, Einzelhandel und Stadt schaffen  
 Verantwortlichkeiten /Netzwerke für Prozesse in Verwaltung definieren und entwickeln  
 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern  
 Weiterarbeitung von Bottom-Up Mobilitätskonzepten  
 Leitlinien für Zentren-, Entwicklungs- & Quartiersentwicklung erarbeiten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung  
 Klimaresiliente Stadtplanung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen  
 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung  
 Nachverdichtung ermöglichen  
 Ladeinfrastrukturen ausbauen



■ direkter Einfluss  
 ■ indirekter Einfluss  
 ■ kein Einfluss

# Gesamtstadt– Zielbild 4

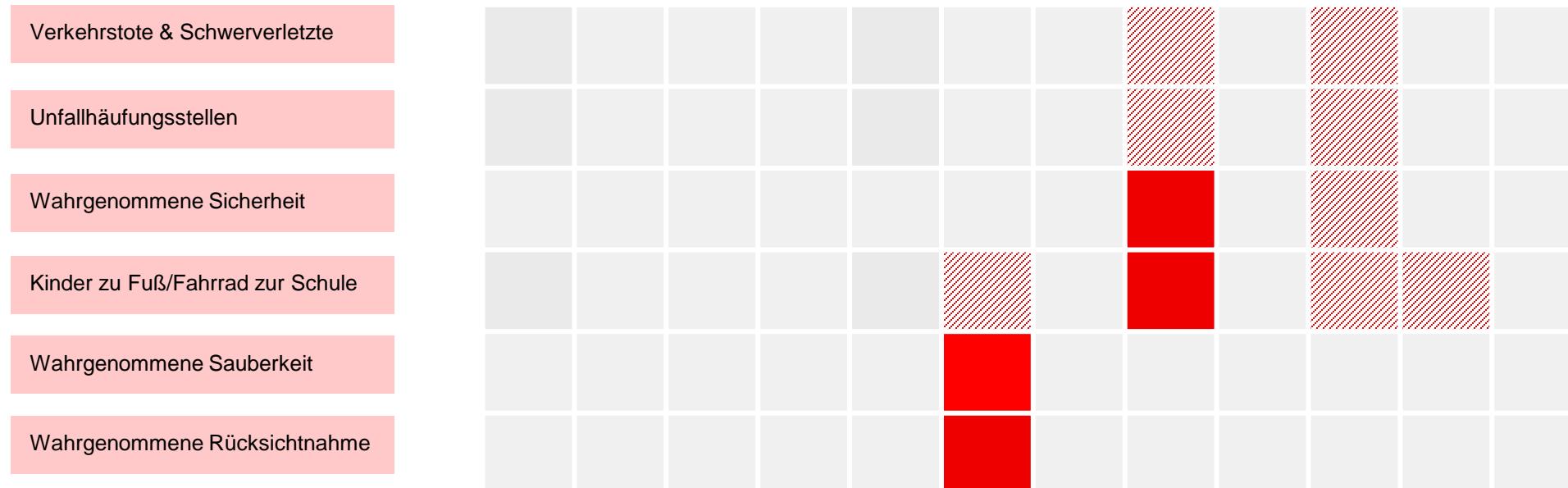
Teilhabe fördern & Digital vernetzt sein



# Gesamtstadt– Zielbild 4

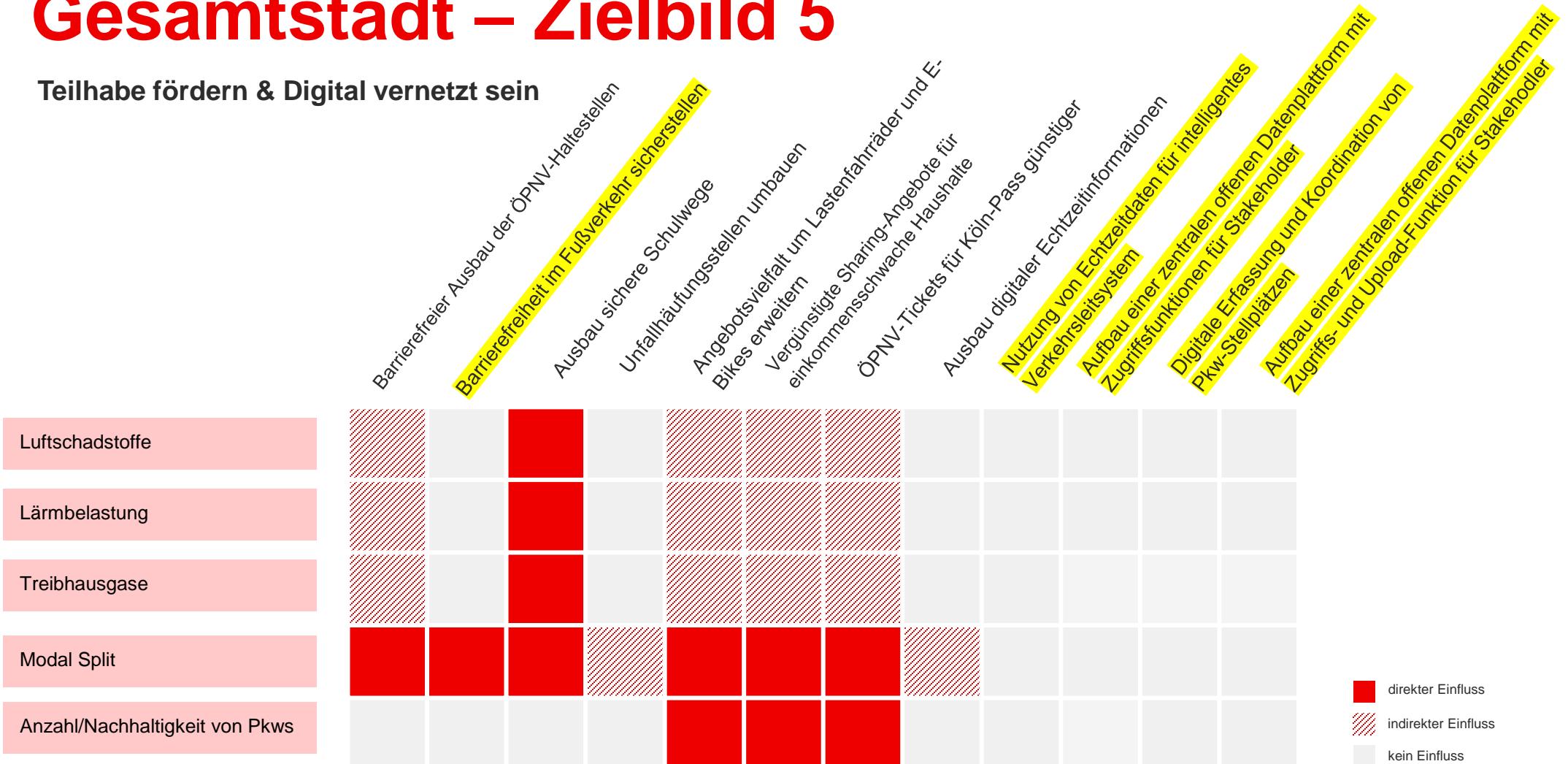
## Netzwerke schaffen & Stadtplanung integrieren

Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen  
 Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren  
 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen  
 Plattform für Logistik, Einzelhandel und Stadt schaffen  
 Verantwortlichkeiten /Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in Verwaltung definieren und entwickeln  
 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern  
**Mobilitätskonzepte von Zentren-, Quartiersentwicklungs- & Weiterarbeitung ausarbeiten**  
 Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten  
 Klimaresiliente Stadtplanung  
 Parkraummanagement und Stadträumen nutzen  
 Nachverdichtung ermöglichen und Straßenumgestaltung  
**Ladeinfrastrukturen ausbauen**



# Gesamtstadt – Zielbild 5

Teilhabe fördern & Digital vernetzt sein



# Gesamtstadt – Zielbild 5

**Netzwerke schaffen & Stadtplanung integrieren**

Stakeholderübergreifendes Gremium  
weiterführen  
Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren  
Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen  
Plattform für Logistik, Einzelhandel und Stadt schaffen  
Verantwortlichkeiten /Netzwerke für Einzelhandel und Ideen- und Kreativwerkstätten in Verwaltung definieren und entwickeln  
Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern  
Weiterarbeitung von Mobilitätskonzentren für Bottom-Up Prozesse  
Leitlinien von Zentren-, Quartiersentwicklung erarbeiten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung  
Klimaresiliente Stadtplanung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen  
Parkraummanagement und Straßenumgestaltung  
Nachverdichtung ermöglichen  
**Ladeinfrastrukturen ausbauen**

