



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

Okt



08.10

Mobilitätsbeirat



Vorstellung und Überarbeitung Zielszenario / Zielwerte



Bewertung des Zielszenarios

Nov



4.11.

Interfraktionelles
Gespräch



08.11

Projektgruppe

Diskussion der Zielszenario-Bewertung
und Anpassungen



19.11

Lenkungskreis



27.11

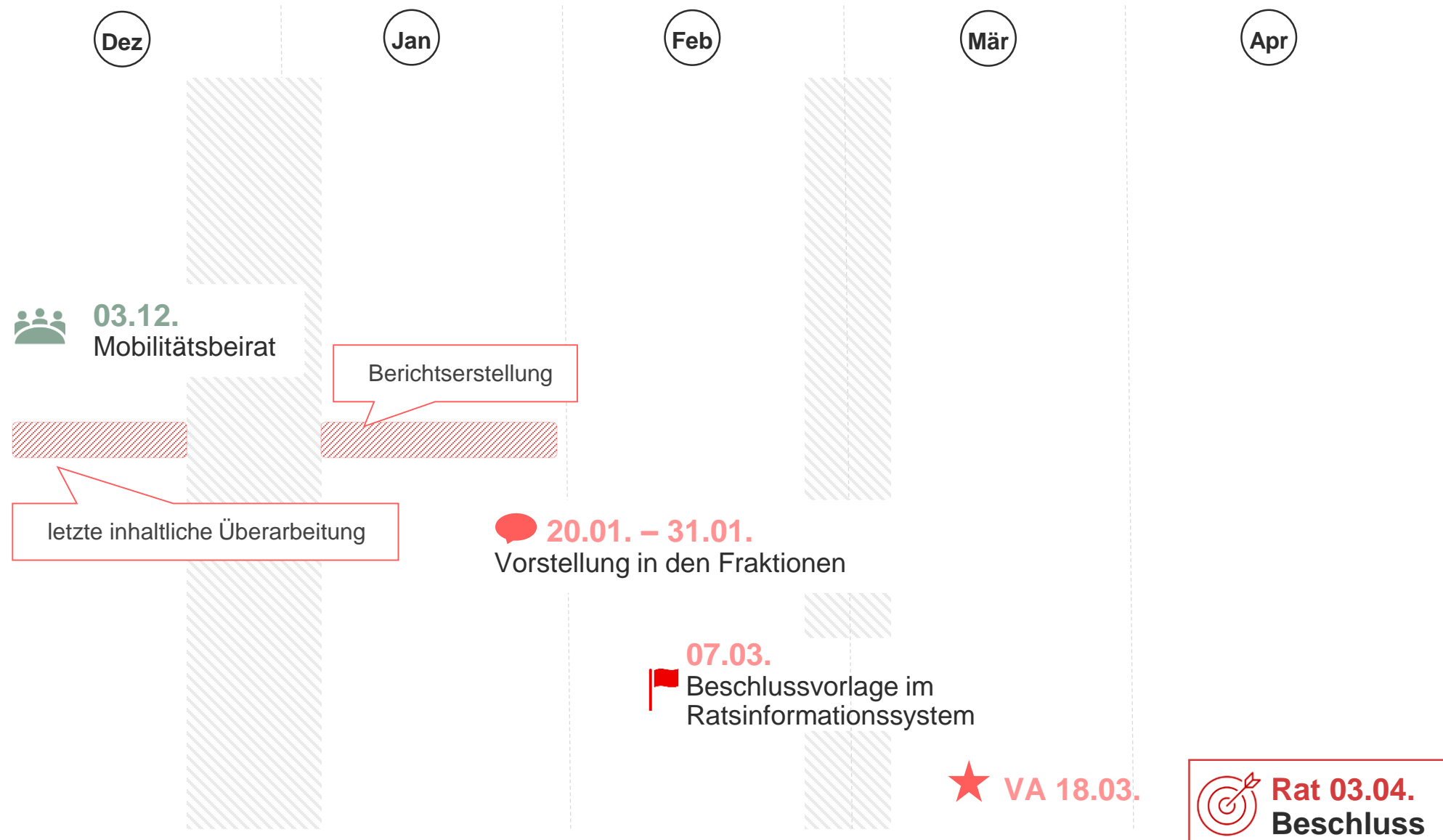
Runder Tisch
Mobilität & Gesellschaft

Bewertung des Zielszenarios aus
Perspektive der Sozialverträglichkeit

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 **mobiltaetsplan@stadt-koeln.de** melden.



© Day of Victory Studio/ Shutterstock

Abgrenzung Stufe 1 und 2



Stufe 1

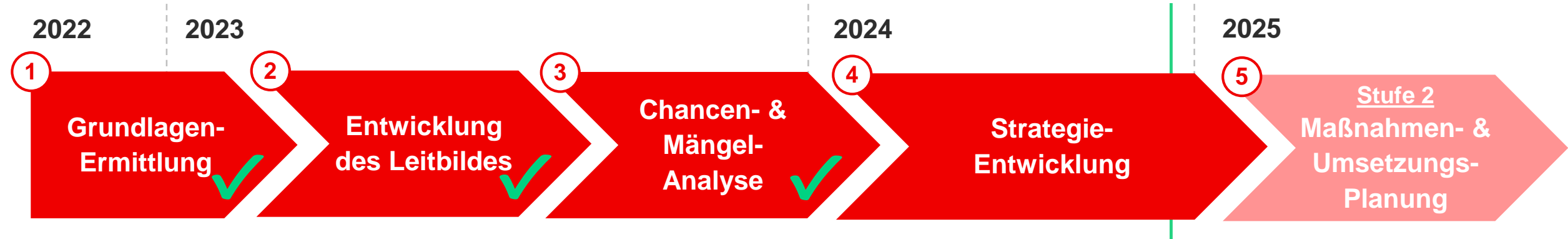


Stufe 2

Umsetzungsplanung durch Fachämter



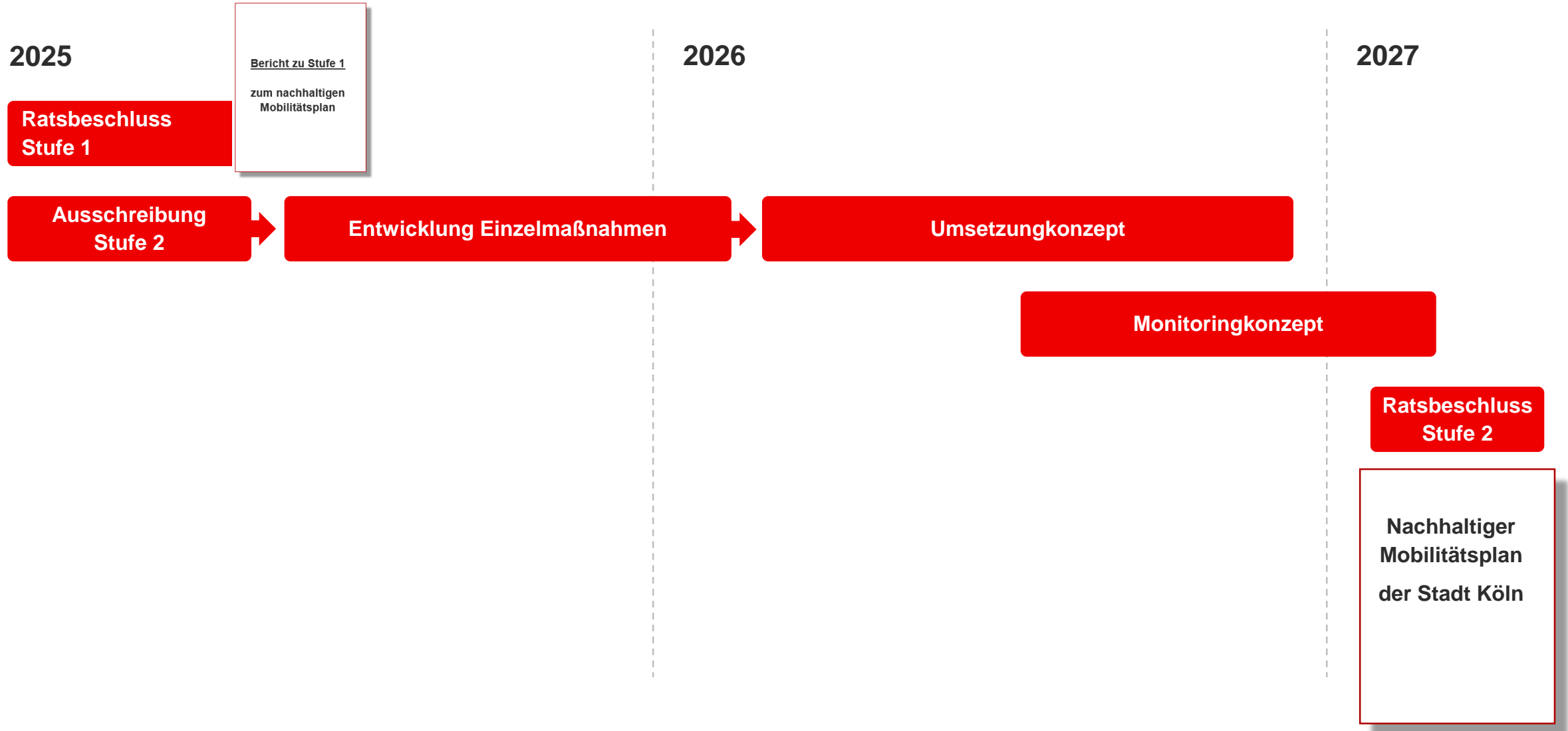
Stufe 1: Grundlagen & Strategie



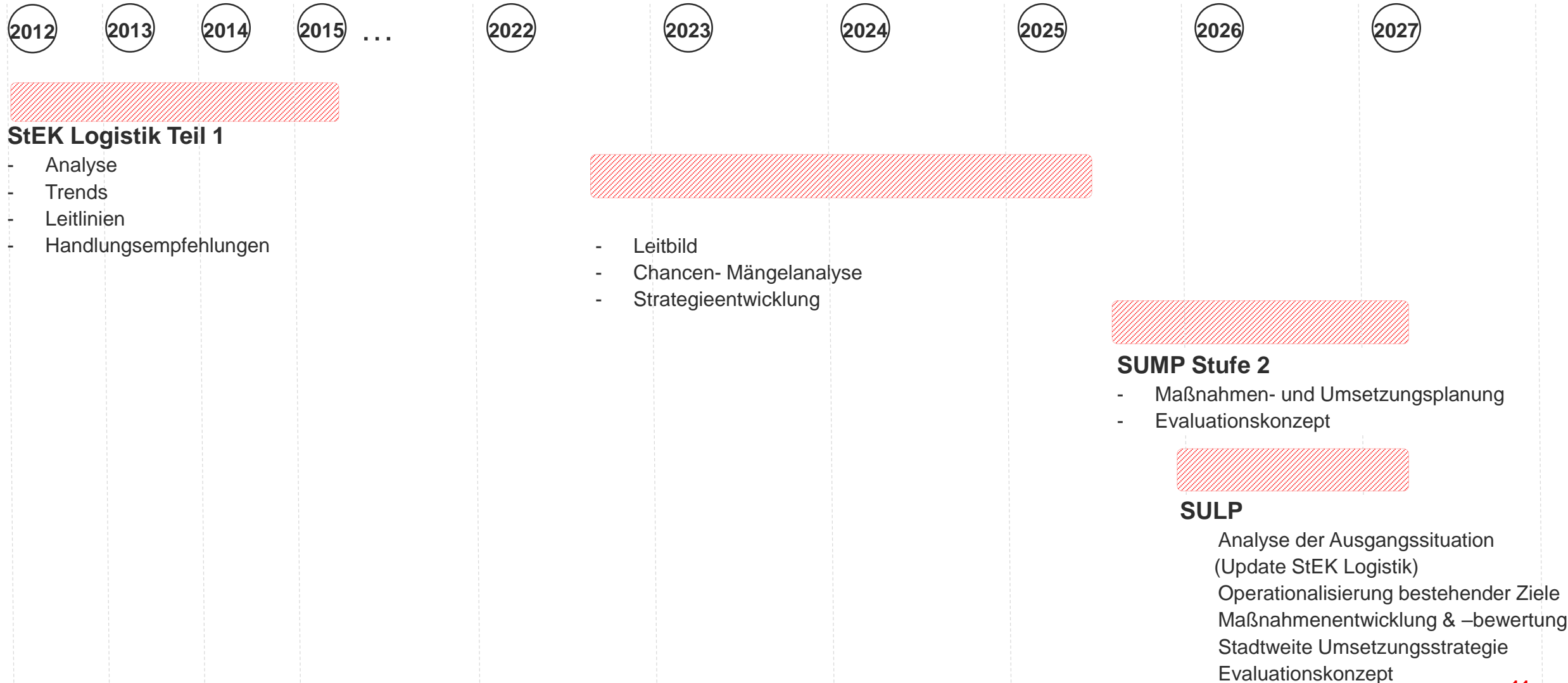
Bericht zu Stufe 1

zum nachhaltigen Mobilitätsplan

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)



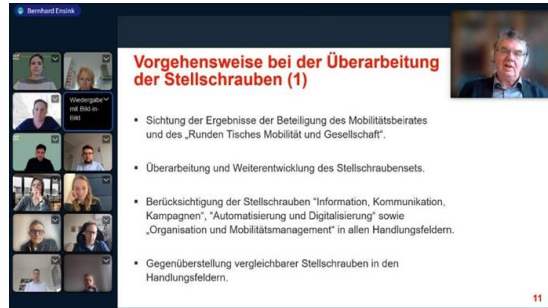
26.09.2023 | Bürgerzentrum Deutz

- Köln Klimaneutral 2035
- Indikatoren (Diskussion)



30.01.2024 | Handwerkskammer

- Chancen- und Mängelanalyse



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
- **Lenkungskreis** (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
Erschließungs- qualität 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

Ich erledige vieles direkt im Veedel

 Zielwert hat sich seit dem letzten Mobilitätsbeirat geändert

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
Barrierefreiheit ÖV	% Haltestellen (SPNV & Stadtbahn) barrierefrei	Stadtbahn: 87%, SPNV: 53 %	100 % der Haltestellen barrierefrei	Personenbeförderungsgesetz
Kostenbelastung ÖV-Ticket	Preis ÖPNV-Monatskarte * durchschn. Haushaltgröße / Einkommen der armutsgefährdeten Haushalte	VRS-Monatsticket ¹ : 6,5 % Deutschlandticket ² : 4,3%	5 % oder weniger des monatlichen Gehalts für ÖPNV-Tickets für Köln-Pass-Besitzer*innen	Eigene Erfahrung/Benchmark
Erschließungs- qualität Sozialräume	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


¹ Monatsticket mit KölnPass im Bereich 1b ohne Abo (47,80 EUR)

² Reduziertes Deutschlandticket für KölnPass-Inhaber*innen (29 €, Stand Oktober 2024)

Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle
Verkehrstote & Schwerverletzte	Anzahl Schwerverletzten und Tote im Straßenverkehr	668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote	Keine Verkehrstoten & Schwerverletzten (Vision Zero)	Polizei NRW
Unfallhäufungsstellen	Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die mehr als einmal in den letzten 5 Jahren gemeldet wurden	29	0	Eigene Erfahrung
Wahrgenommene Sicherheit	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
Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Fahrrad zur Schule kommen	Anteil an Personen zwischen 7 und 10 Jahre alt, die Fahrrad oder Fuß nutzen für Wegezweck Ausbildung	69 %	80 %	Eigene Erfahrung/Benchmark
Wahrgenommene Sauberkeit	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
Wahrgenommene Rücksichtnahme	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

 Zielwert hat sich seit dem letzten Mobilitätsbeirat geändert

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	Anzahl Pkw/1.000 EW	Anteil mit altern. Antrieben [%]	Raumtyp	Anzahl Pkw/1.000 EW	Anteil mit altern. Antrieben [%]	Raumbuch Mobilstation/Benchmark
		Innenstadt	276	12	Innenstadt	< 250	> 50%	
		Innere Stadt	330	7	Innere Stadt	< 270		
		Äußere Stadt	444	7	Äußere Stadt	< 400		

Das Zielszenario

Wir haben in Feedback in verschiedenen Beteiligungsformaten gesammelt




Lenkungskreis



Projektgruppe



Mobilitätsbeirat



Interfraktionelles
Gespräch

Dabei haben wir den Großteil des Feedbacks vom Mobilitätsbeirat übernommen

Diese Anmerkungen wurden beispielsweise übernommen:

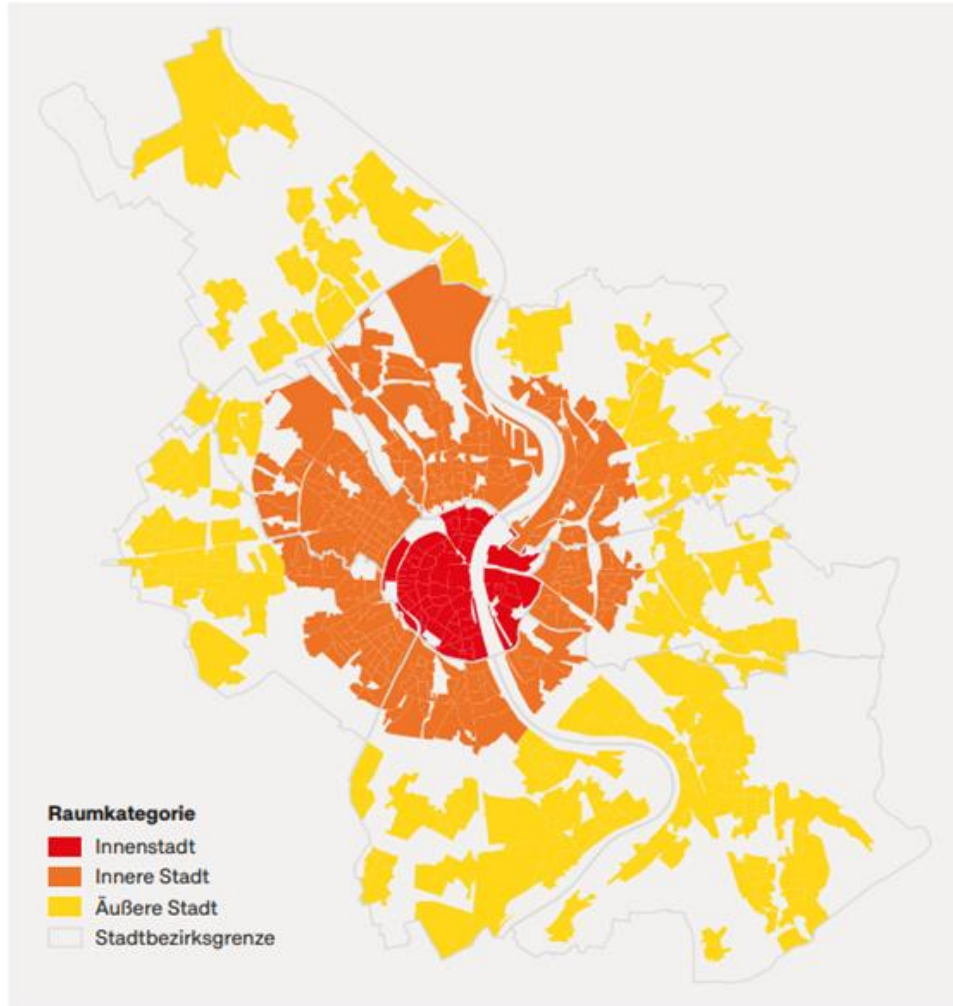
- MaaS-Plattform rausnehmen, da Sinnhaftigkeit angezweifelt wurde
- Raumbuch-Bezug für den Ausbau von Mobilitätsstationen herstellen
- Gewerbegebiete bei der Bearbeitung und Einzelhandel- und Zentrenkonzepte mitberücksichtigen
- ...

Diese Anmerkungen wurden beispielsweise NICHT übernommen:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Grünflächen ausbauen und dabei auch Trinkbrunnen beachten▪ Strategische Maßnahmen auch fürs Umland betrachten▪ Differenzierung zwischen Verkehren innerhalb des Raumtyps und in den Raumtyp |  | <ul style="list-style-type: none">▪ 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

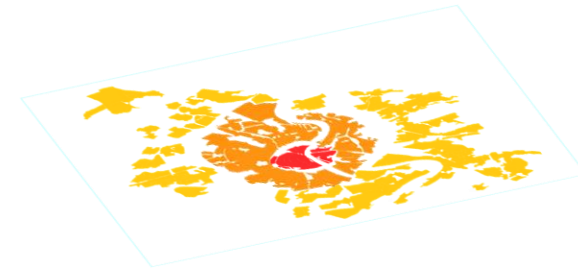
Veränderungen seit dem letzten
Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



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**

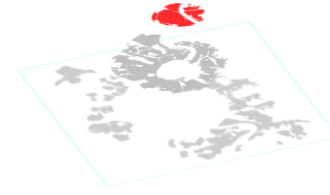
Netzwerke schaffen

- 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 Sharing-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



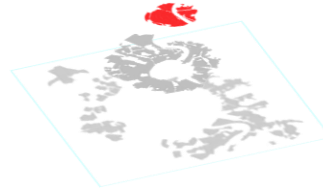
Wege besser organisieren

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



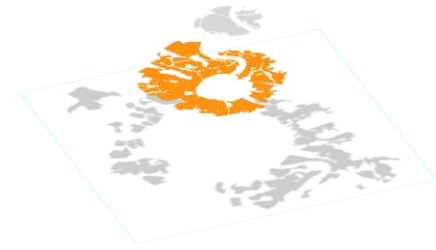
Stadtgrün erweitern

- > 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

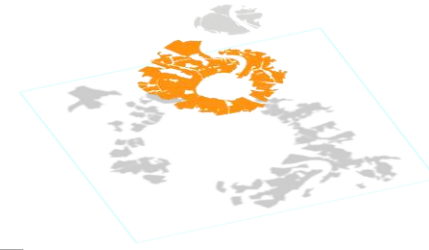
- Wenig Nutzungsdurchmischung **in einigen Bereichen.**
- Geringer Anteil kurzer Wege.
- Wenig Sharing-Angebote.
- Fehlende Tangentialverbindungen und Rheinüberquerungen.

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

Veränderungen seit dem letzten
Mobilitätsbeirat sind gelb markiert



Alles erreichen

- > Direktverbindungen stärken
- > Hochwertige Fußwege schaffen



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



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



Angebote erweitern

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



Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern



Nachbarschaft stärken

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

Äußere Stadt

Veränderungen seit dem letzten Lenkungsreis 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
- RadPendlerRouten
- 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

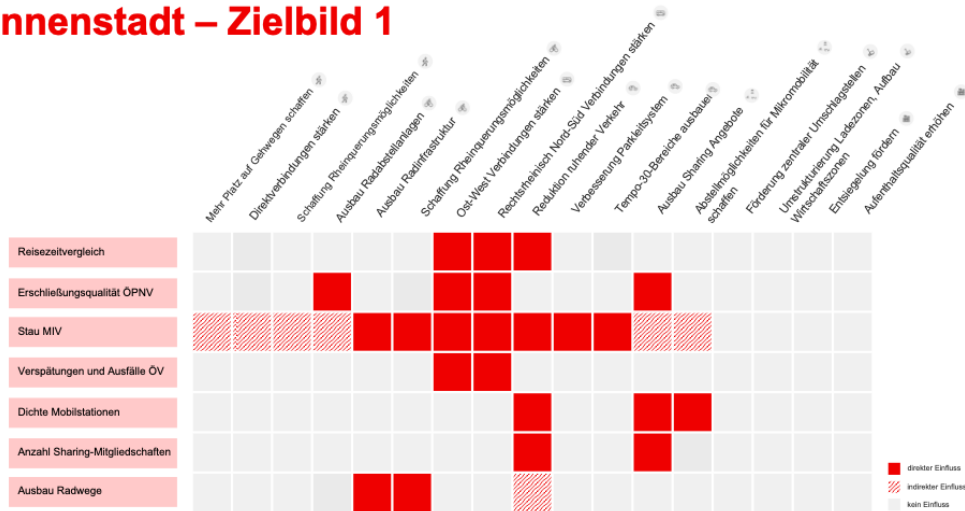


Sozialverträglichkeit

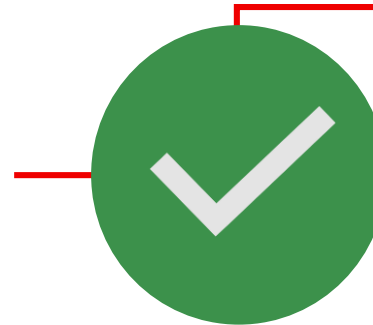


Jedes Zielbild wird mit den strategischen Maßnahmen angesprochen

Innenstadt – Zielbild 1



81



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

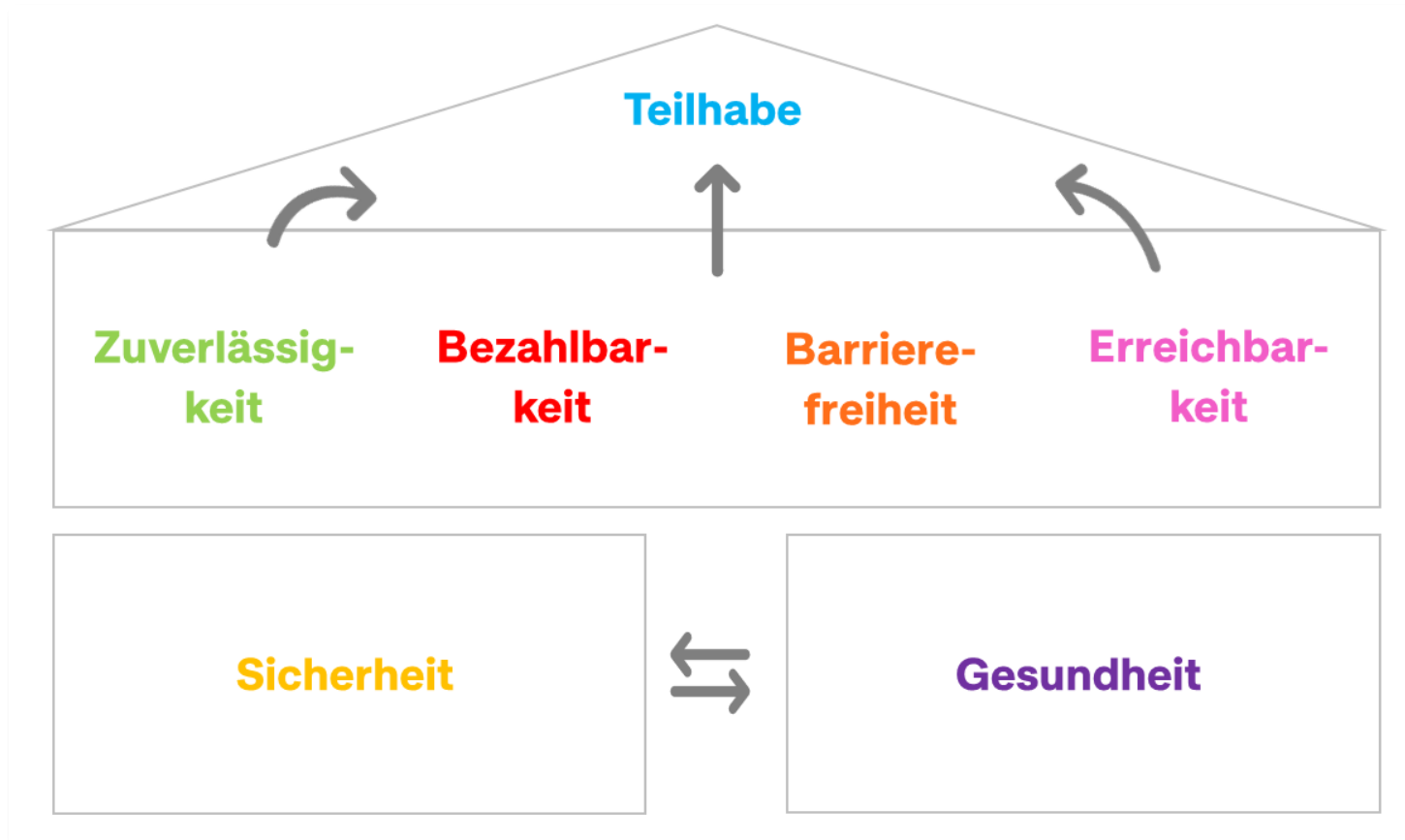
... sind die Voraussetzungen geschaffen, alle strategischen Maßnahmen umsetzen zu können.

Alle strategischen Maßnahmen müssen umgesetzt werden ...



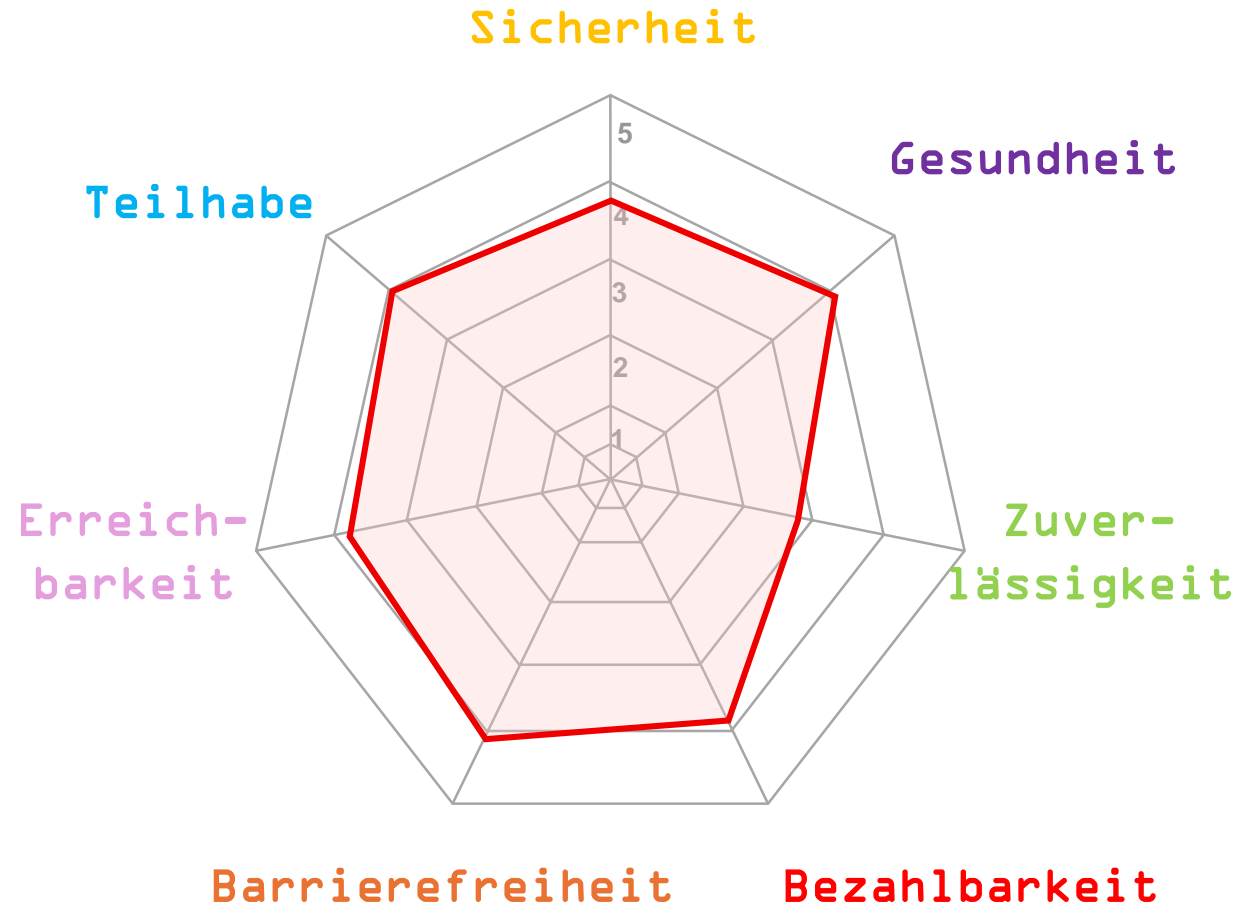
...um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen

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 SUMP's 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

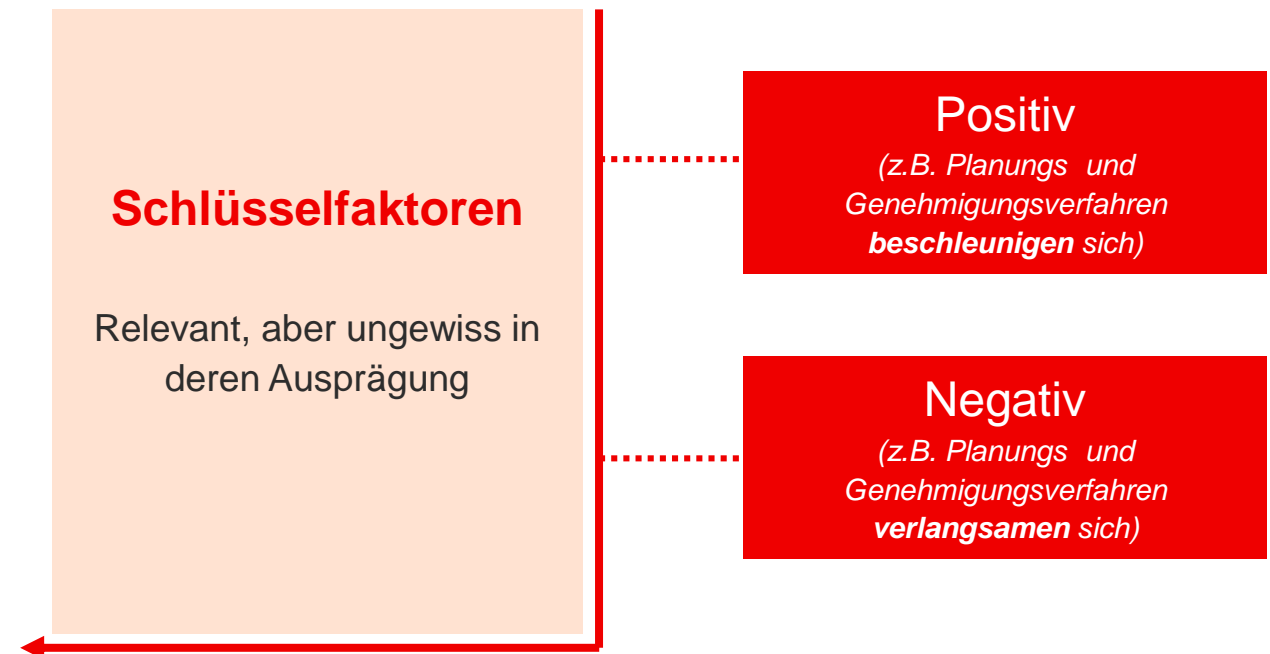
Alternative und nachhaltige Treibstoffe

ÖPNV-Tarife

Energiepreise

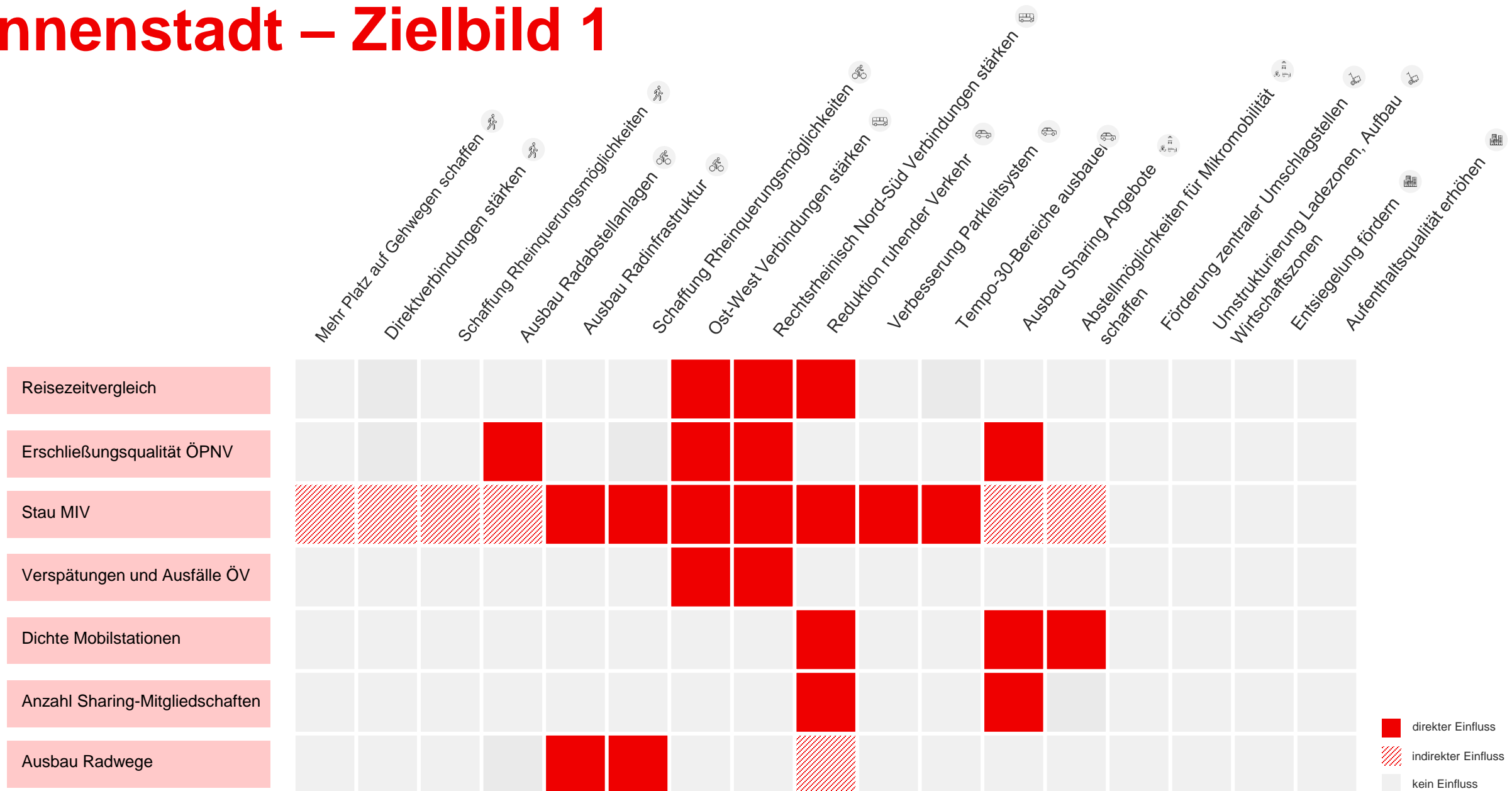
Veränderte Arbeitsmobilität

...sind ungewiss in ihrer Ausprägung

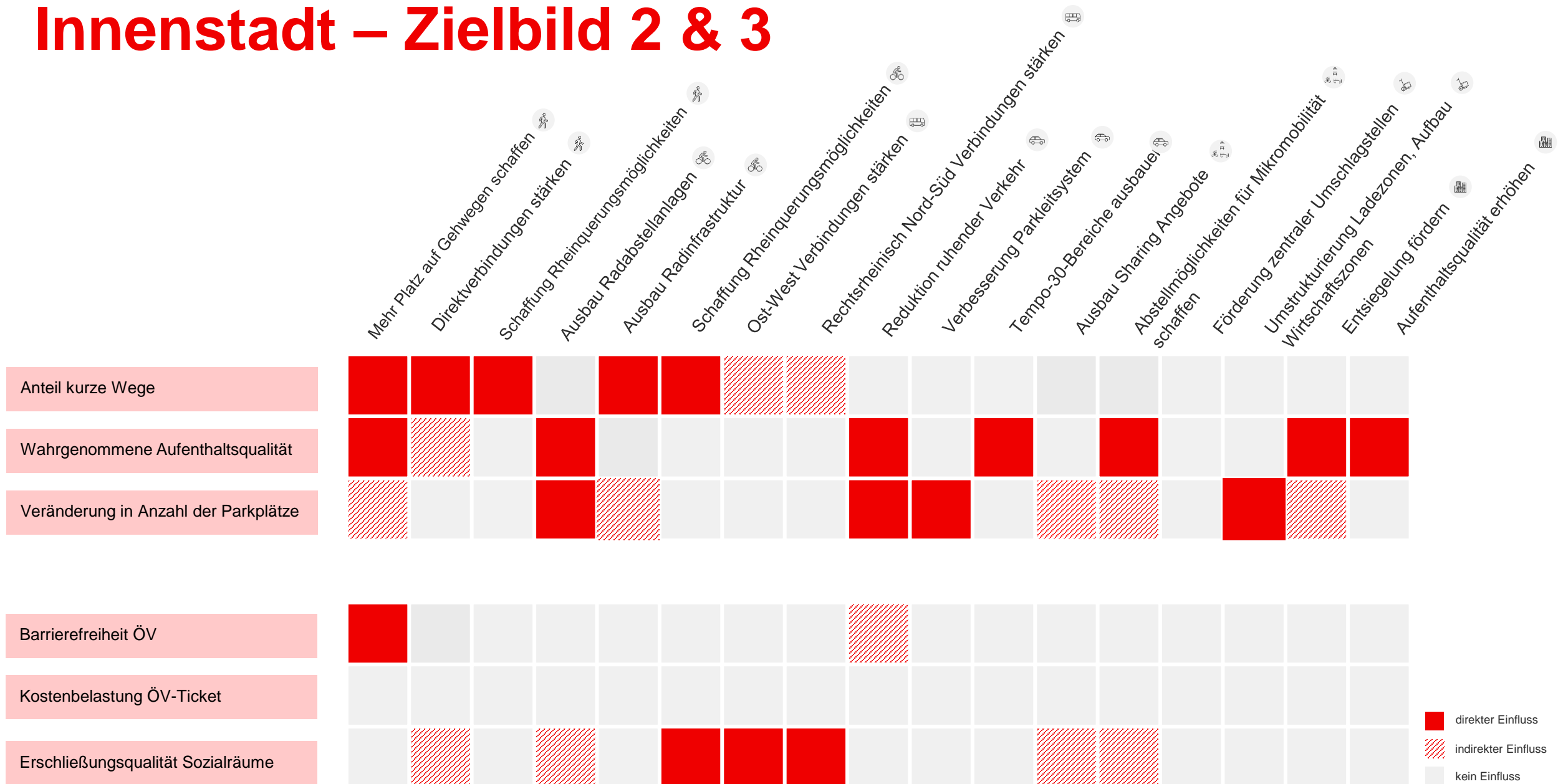


Überprüfung des Zielszenarios

Innenstadt – Zielbild 1

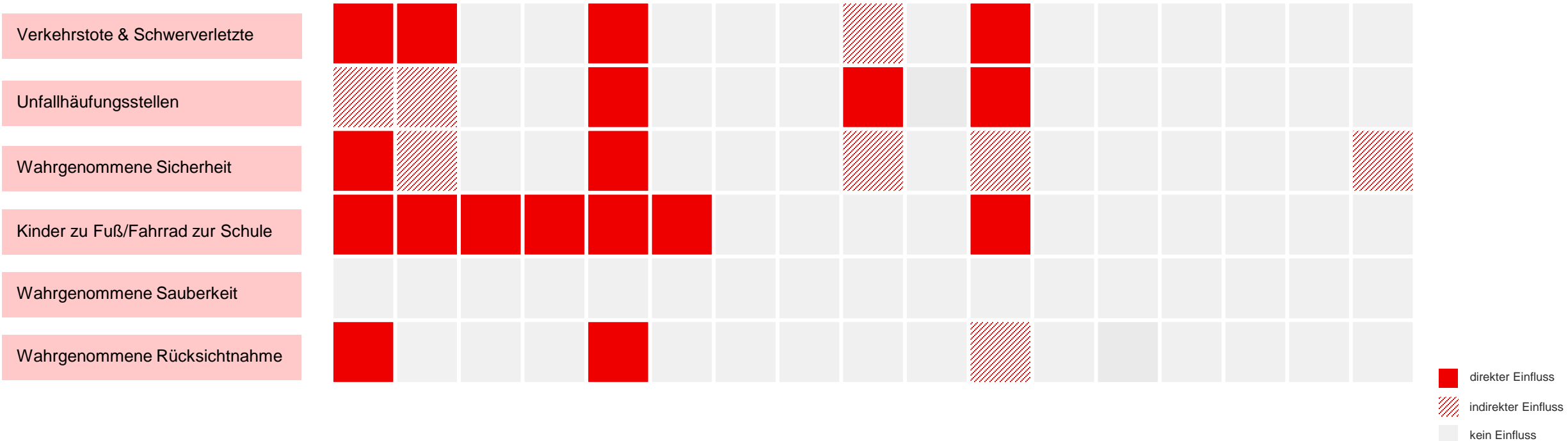


Innenstadt – Zielbild 2 & 3

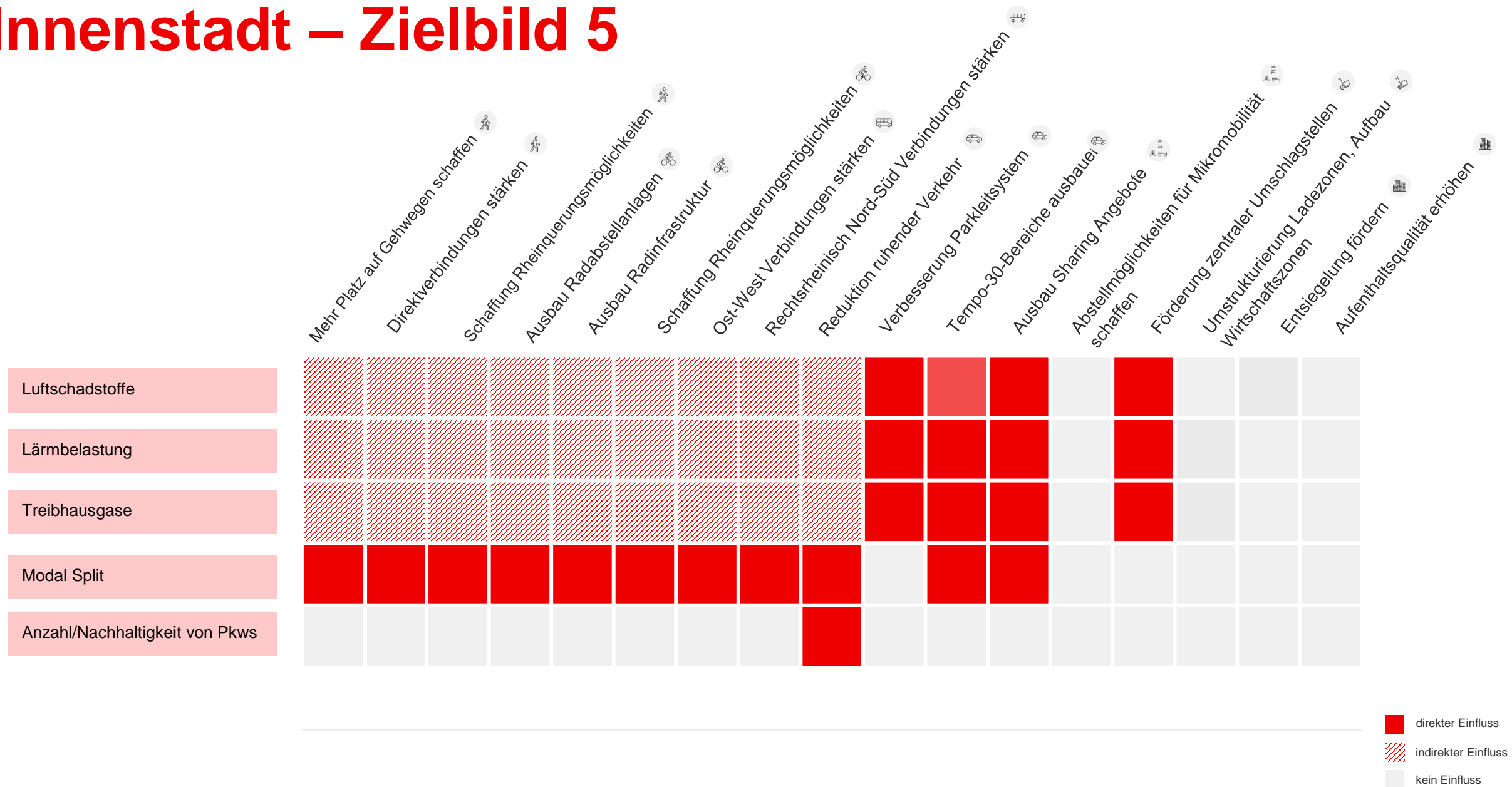


Innenstadt – Zielbild 4

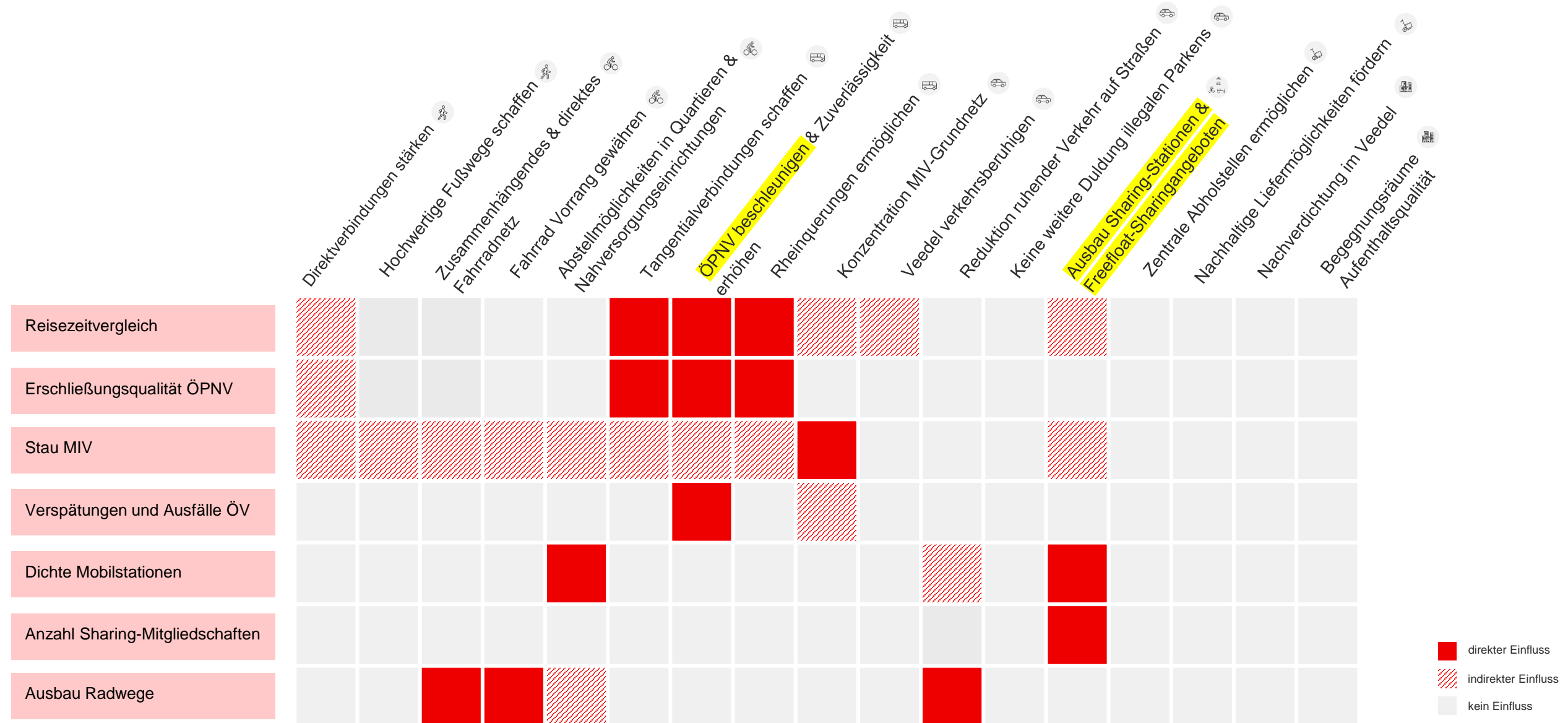
Mehr Platz auf Gehwegen schaffen
Direktverbindungen stärken
Schaffung Rheinquerungsmöglichkeiten
Ausbau Radabstellanlagen
Ausbau Radinfrastruktur
Schaffung Rheinquerungsmöglichkeiten
Ost-West Verbindungen stärken
Rechtsrheinisch Nord-Süd Verbindungen stärken
Reduktion ruhender Verkehr
Verbesserung Parkleitsystem
Tempo-30-Bereiche ausbauen
Ausbau Sharing Angebote
Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität
Förderung zentraler Umschlagstellen
Umstrukturierung Ladezonen, Aufbau
Entsiegelung fördern
Aufenthaltsqualität erhöhen



Innenstadt – Zielbild 5

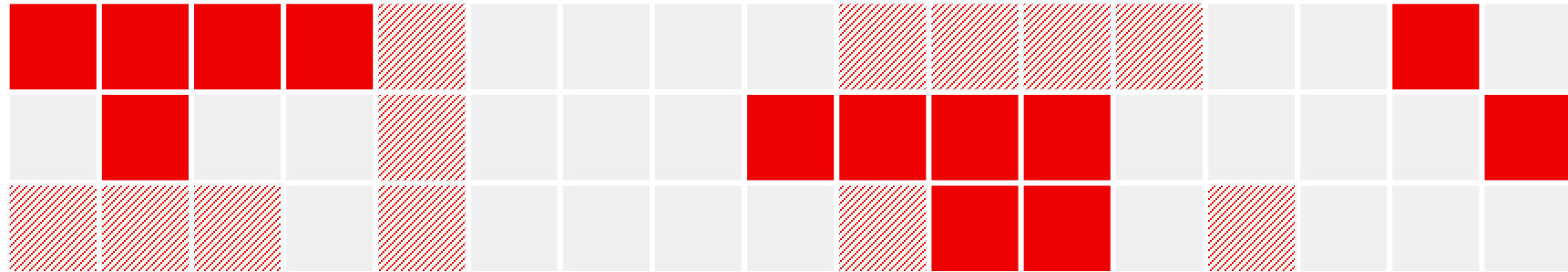





Innere Stadt – Zielbild 1



Innere Stadt – Zielbild 2 & 3

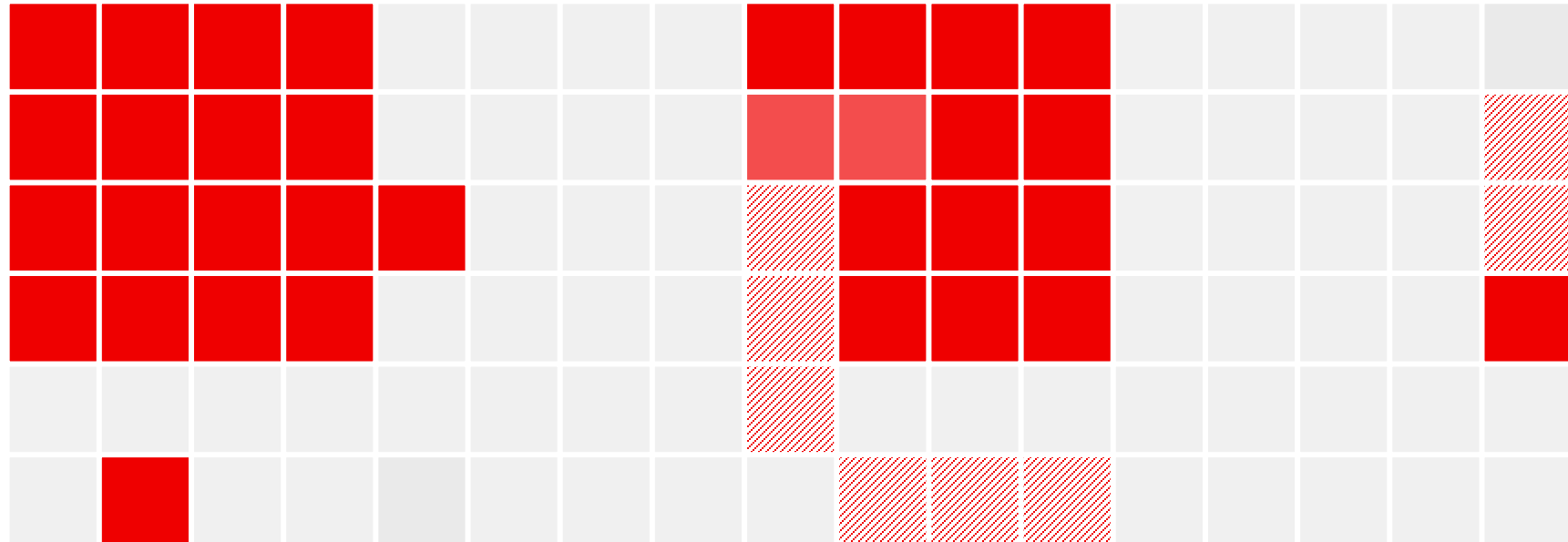
Direktverbindungen stärken 
 Hochwertige Fußwege schaffen 
 Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz 
 Fahrrad Vorrang gewähren 
 Abstellmöglichkeiten in Quartieren & Nahversorgungseinrichtungen 
 Tangentialverbindungen 
ÖPNV beschleunigen & Zuverlässigkeit erhöhen
 Rheinquerungen ermöglichen 
 Konzentration MIV-Grundnetz 
 Veedel verkehrsberuhigen 
 Reduktion ruhender Verkehr auf Straßen 
Ausbau Sharing-Stationen & Freefloat-Sharingangeboten
 Zentrale Abholstellen ermöglichen 
 Nachhaltige Liefermöglichkeiten 
 Nachverdichtung im Veedel 
 Begegnungsräume Aufenthaltsqualität 



 direkter Einfluss
 indirekter Einfluss
 kein Einfluss

Innere Stadt – Zielbild 4

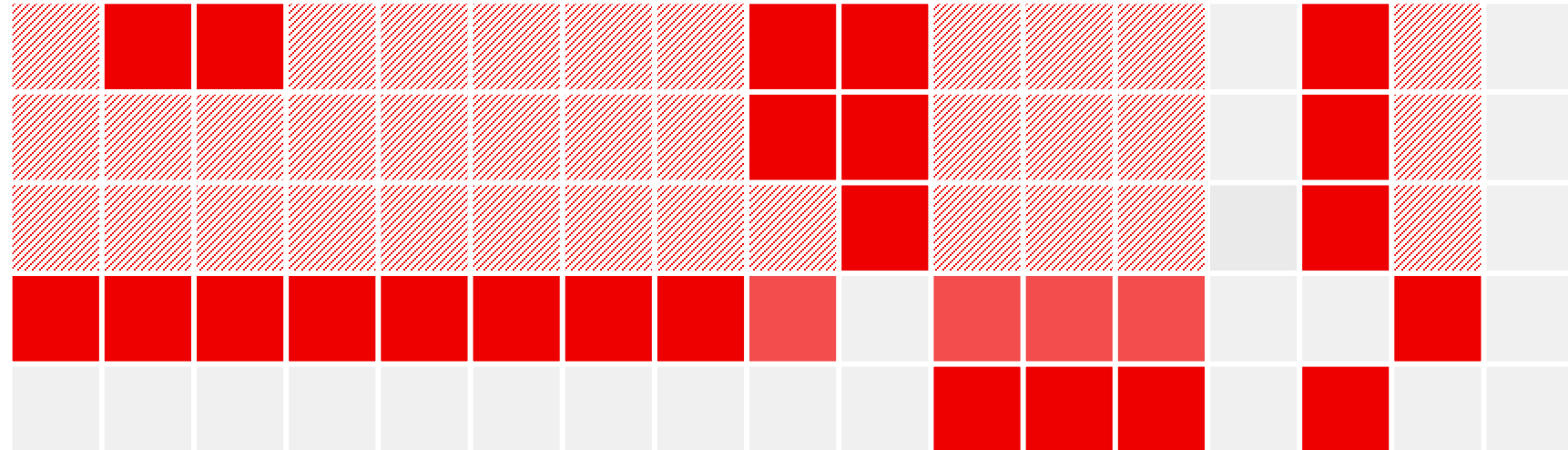
Direktverbindungen stärken
 Hochwertige Fußwege schaffen
 Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz
 Fahrrad Vorrang gewähren
 Abstellmöglichkeiten in Quartieren & Nahversorgungseinrichtungen
 Tangentialverbindungen
ÖPNV beschleunigen & Zuverlässigkeit erhöhen
 Rheinquerungen ermöglichen
 Konzentration MIV-Grundnetz
 Veedel verkehrsberuhigen
 Reduktion ruhender Verkehr
 Keine weitere Duldung illegalen Parkens
Ausbau Sharing-Stationen & Freefloat-Sharingangeboten
 Zentrale Abholstellen ermöglichen
 Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern
 Nachverdichtung im Veedel
 Begegnungsräume Aufenthaltsqualität



direkter Einfluss
 indirekter Einfluss
 kein Einfluss

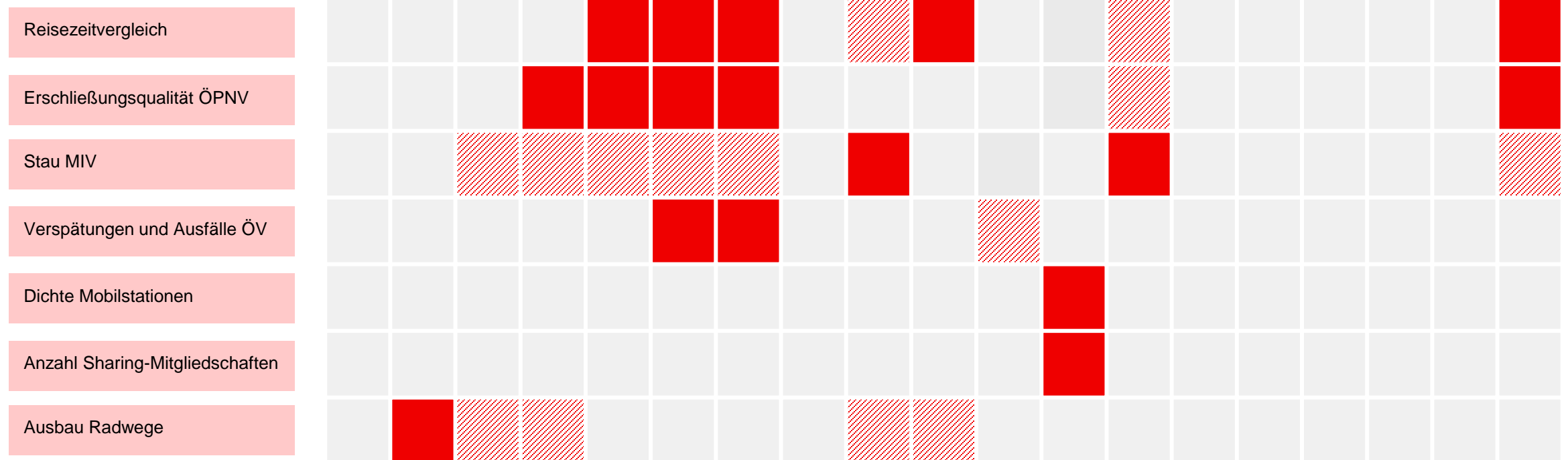
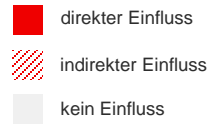
Innere Stadt – Zielbild 5

Direktverbindungen stärken
 Hochwertige Fußwege schaffen
 Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz
 Fahrrad Vorrang gewähren
 Abstellmöglichkeiten in Quartieren & Nahversorgungseinrichtungen
 Tangentialverbindungen
ÖPNV beschleunigen & Zuverlässigkeit erhöhen
 Rheinquerungen ermöglichen
 Konzentration MIV-Grundnetz
 Veedel verkehrsberuhigen
 Reduktion ruhender Verkehr auf Straßen
Ausbau Sharing-Stationen & Freefloat-Sharingangeboten
 Zentrale Abholstellen ermöglichen
 Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern
 Begegnungsräume im Veedel Aufenthaltsqualität



direkter Einfluss
 indirekter Einfluss
 kein Einfluss

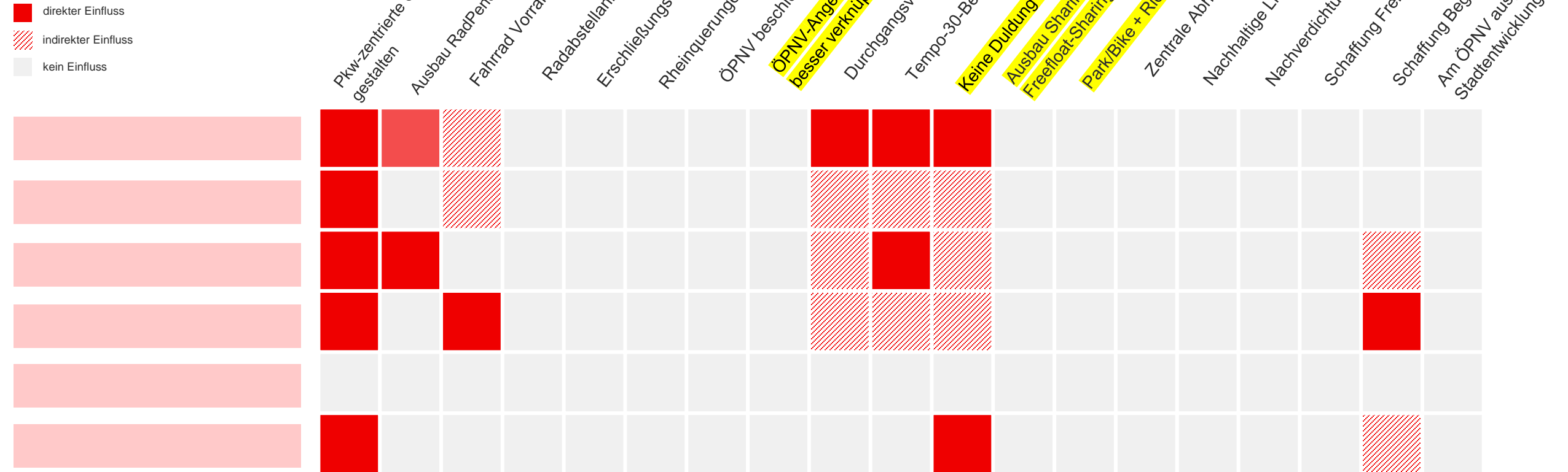
Äußere Stadt – Zielbild 1



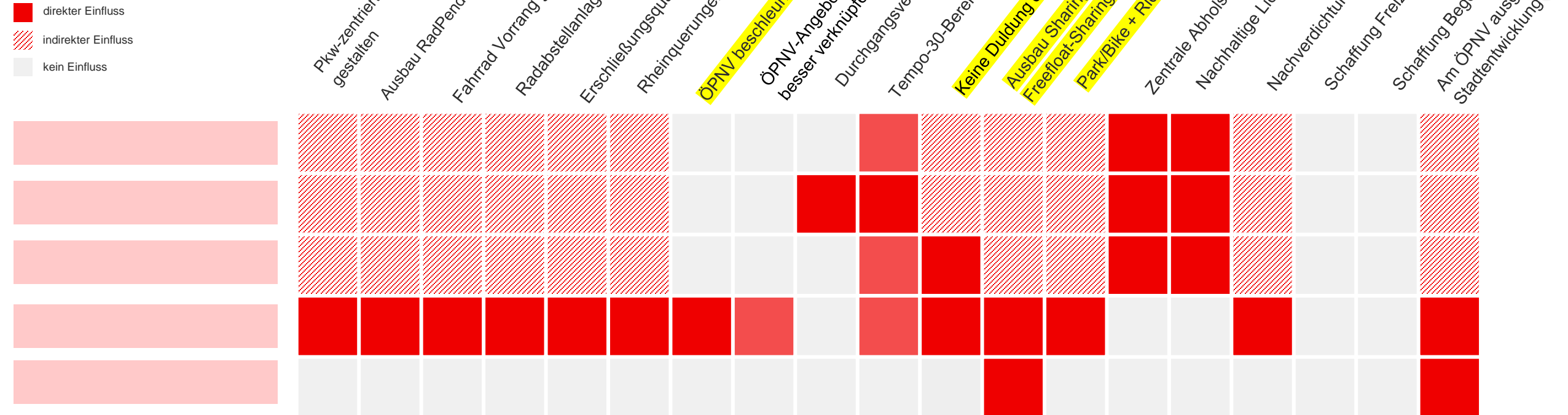
Äußere Stadt – Zielbild 2 & 3



Äußere Stadt – Zielbild 4

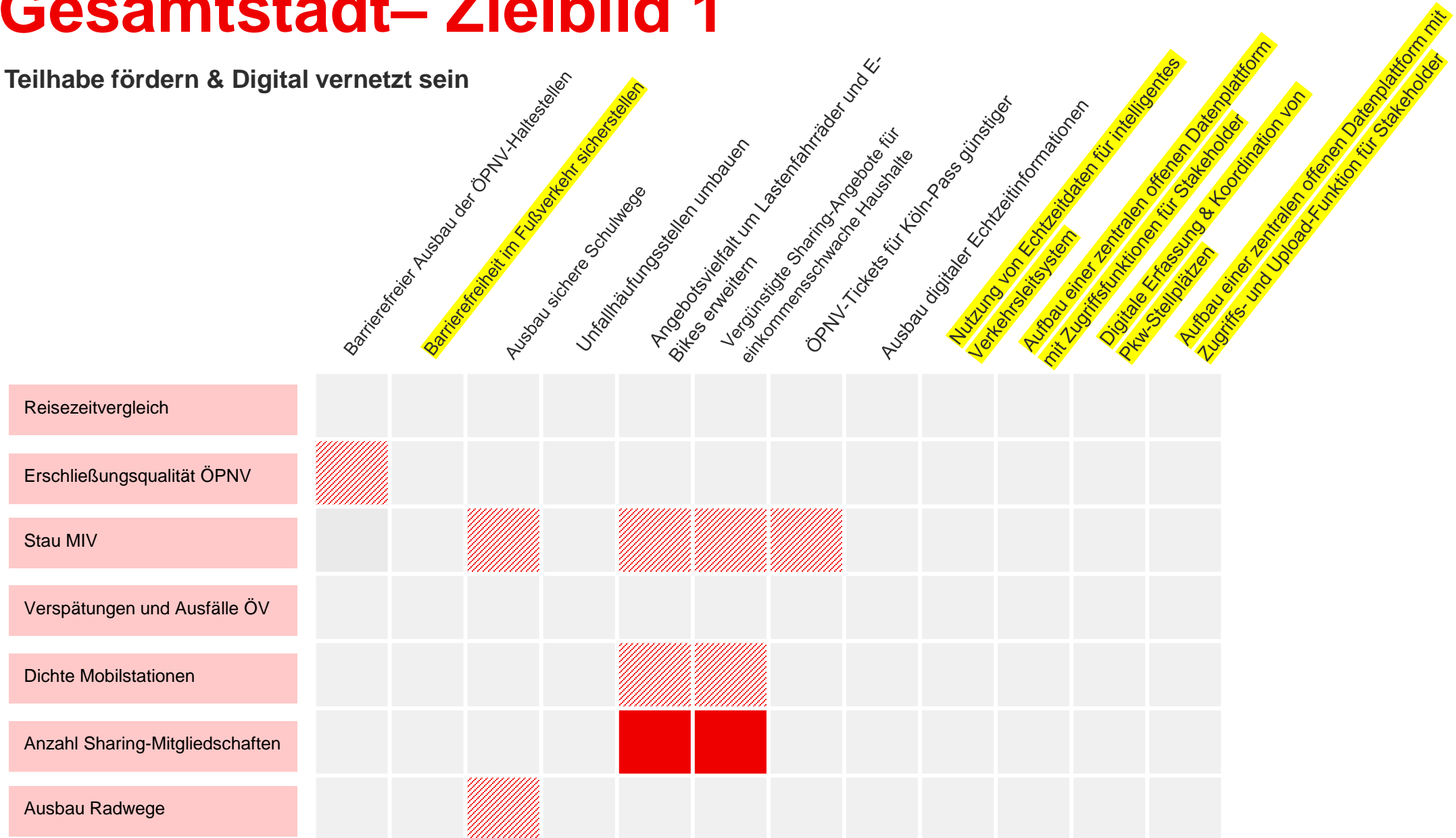


Äußere Stadt – Zielbild 5



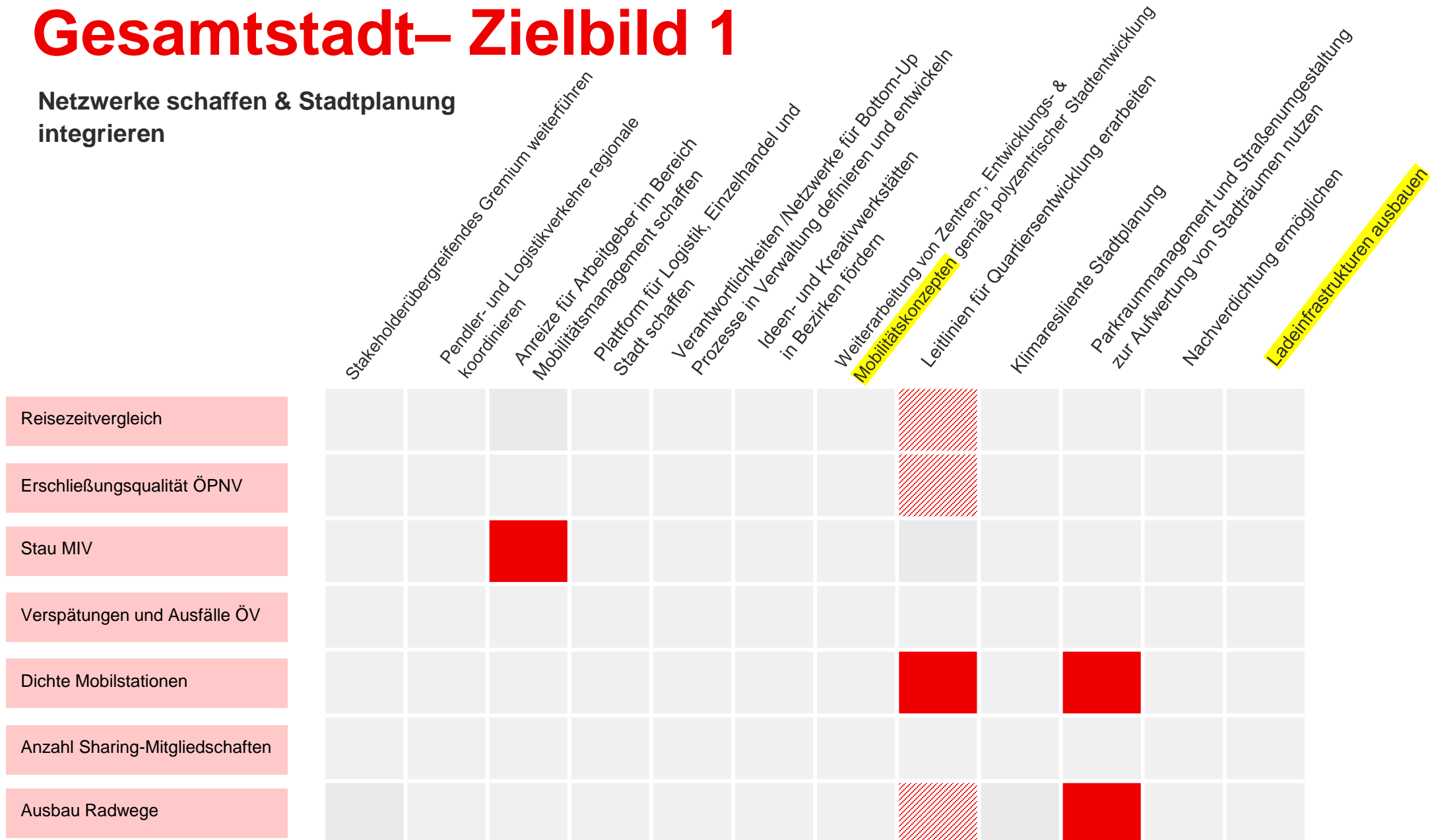
Gesamtstadt– Zielbild 1

Teilhabe fördern & Digital vernetzt sein



Gesamtstadt– Zielbild 1

Netzwerke schaffen & Stadtplanung integrieren



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 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern
 Weiterarbeitung von Zentren- Bottom-Up Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung
 Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten
 Klimaresiliente Stadtplanung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen
 Nachverdichtung ermöglichen
 Ladeinfrastrukturen ausbauen

Anteil kurze Wege

Aufenthaltsqualität

Veränderung Anzahl Parkplätze

Barrierefreiheit ÖV

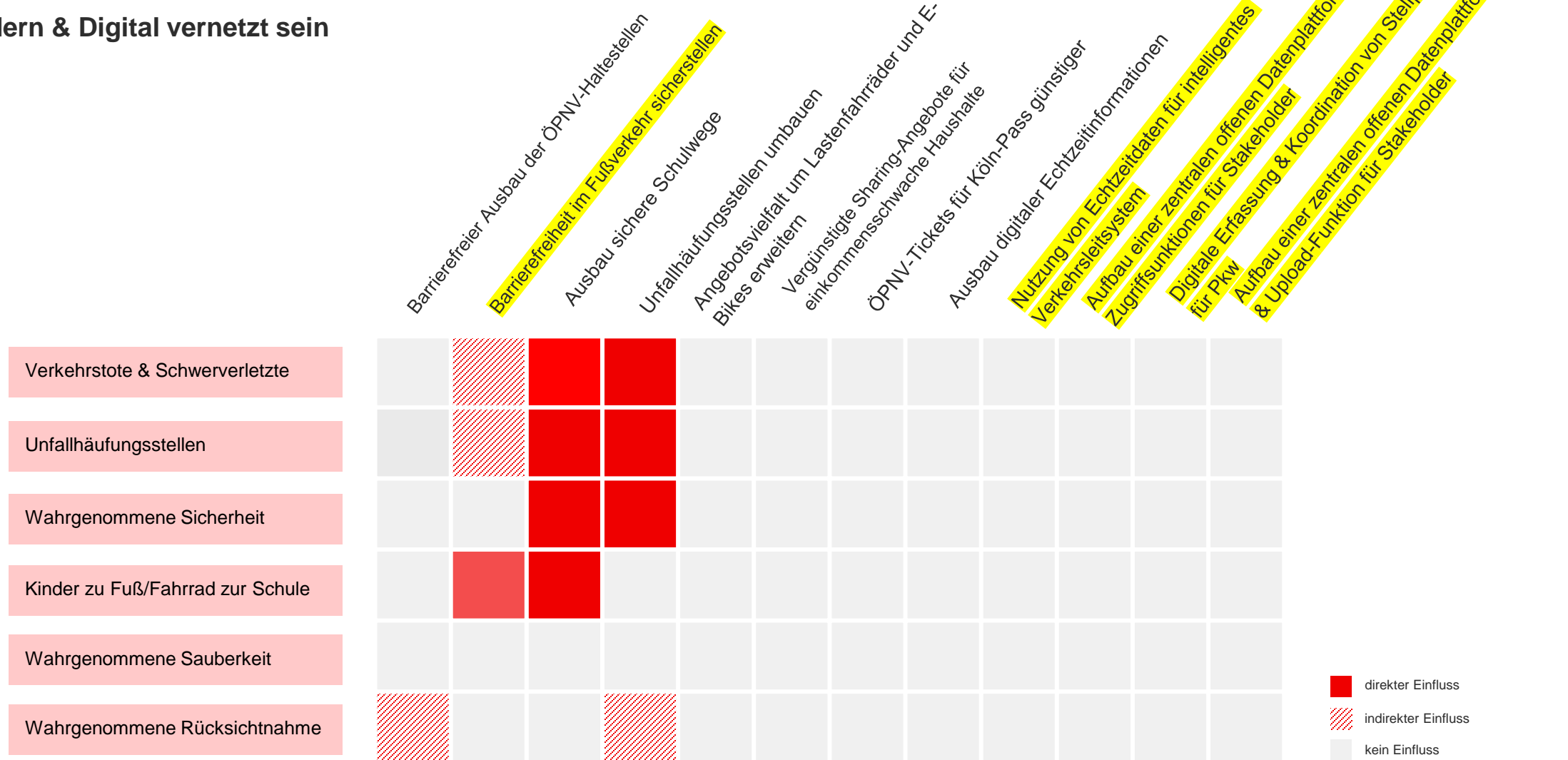
Kostenbelastung ÖV-Ticket

Erschließungsqualität Sozialräume

■ 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 im Bereich Stadt schaffen
 Verantwortlichkeiten, Einzelhandel und in Verwaltung definieren und entwickeln
 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern
 Weiterarbeit von Zentren- und Entwicklungsprozesse
Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung
 Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten
 Klimaresiliente Stadtplanung
 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen
 Nachverdichtung ermöglichen
Ladeinfrastrukturen ausbauen

Verkehrstote & Schwerverletzte

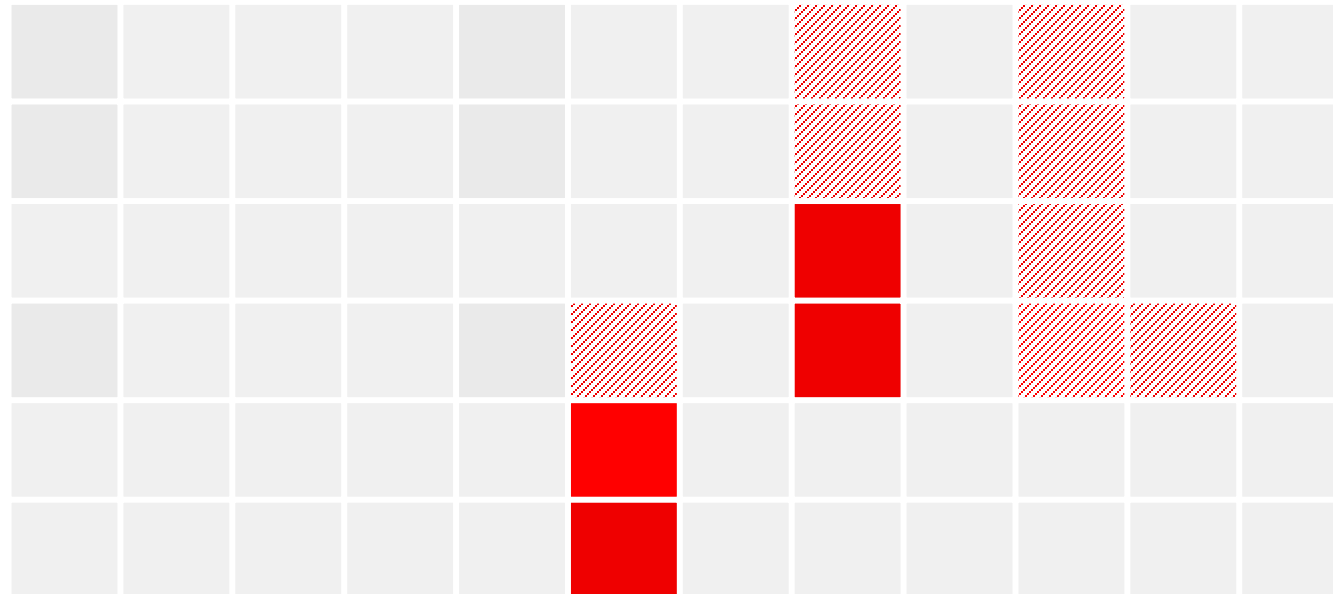
Unfallhäufungsstellen

Wahrgenommene Sicherheit

Kinder zu Fuß/Fahrrad zur Schule

Wahrgenommene Sauberkeit

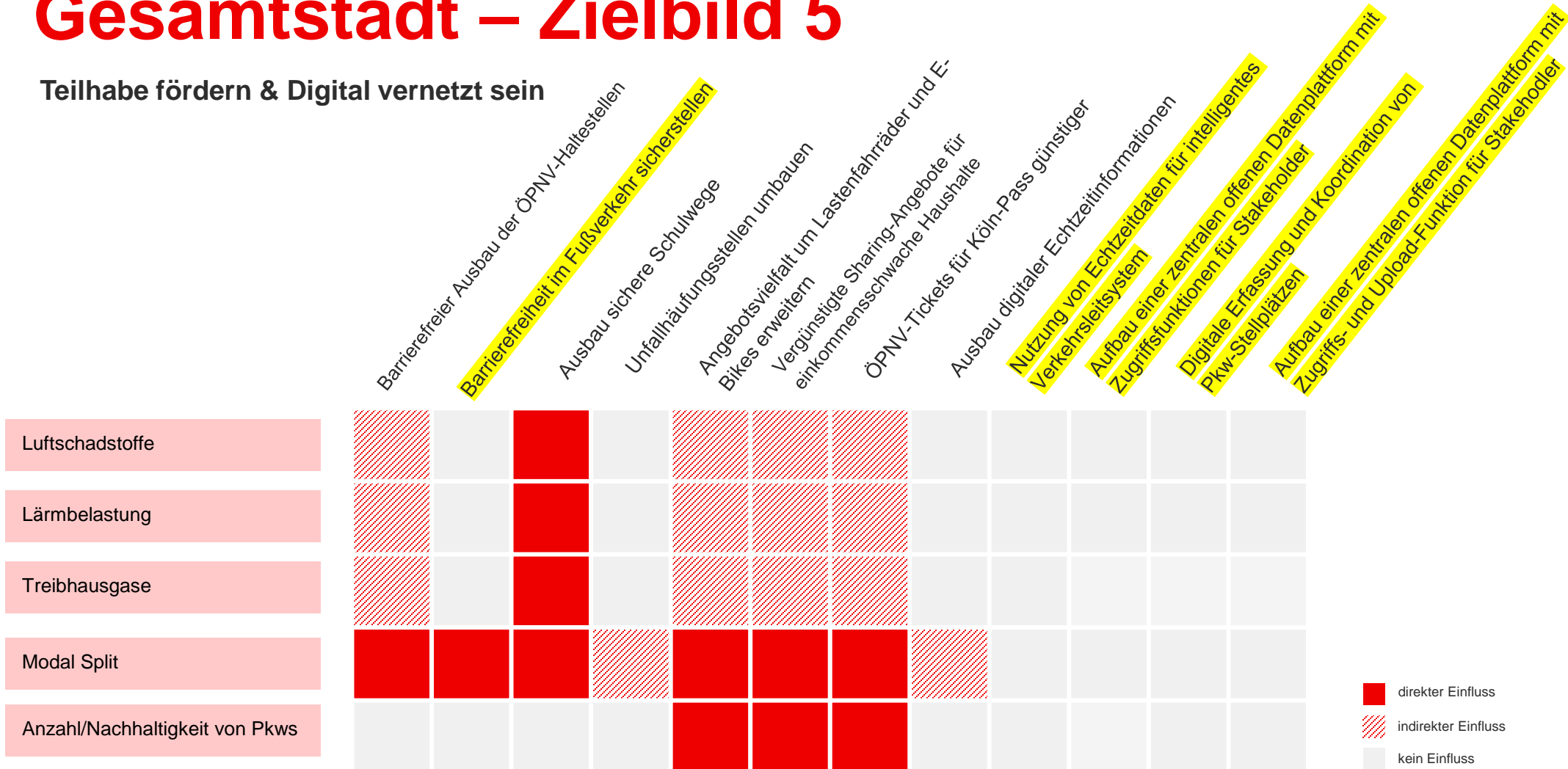
Wahrgenommene Rücksichtnahme



direkter Einfluss
 indirekter Einfluss
 kein Einfluss

Gesamtstadt – Zielbild 5

Teilhabe fördern & Digital vernetzt sein



Gesamtstadt – Zielbild 5

Netzwerke schaffen & Stadtplanung integrieren

