



Stadt Köln

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Dokumentation des Forums MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität

2. Sitzung am 5. Juni 2023



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Wie können wir uns zukünftig sicher und bequem in Köln fortbewegen? Welche Veränderungen braucht die Mobilität im Veedel, sodass jede\*r am gesellschaftlichen Leben teilhaben kann? Wie kann sich die Mobilität im Einklang mit unserer Gesundheit und Umwelt weiterentwickeln?

In einer wachsenden Stadt wie Köln muss Mobilität zukünftig anders organisiert werden. Der nachhaltige Mobilitätsplan soll dabei helfen, dieser Veränderung Struktur und Orientierung zu geben. Dazu soll er nicht nur für sondern auch mit den Kölner\*innen entwickelt werden. Dazu wird unter Einbeziehung verschiedener Beteiligungsverfahren zunächst ein Leitbild sowie übergeordnete Ziele entwickelt. Dann wird die gegenwärtige Situation analysiert: Was läuft gut? Was läuft noch nicht so gut? Daraus werden anschließend eine Strategie und Maßnahmen entwickelt, mit denen die Ziele erreicht werden. Die Maßnahmen werden daraufhin priorisiert, zeitlich eingeordnet, finanziell kalkuliert und evaluiert. Wichtig bei dem mehrjährigen Prozess: Der nachhaltige Mobilitätsplan ist dynamisch aufgestellt. Die beschlossenen Maßnahmen zur Mobilitätswende werden weiter umgesetzt und der Plan wird während der Erarbeitung an mögliche Veränderungen angepasst.



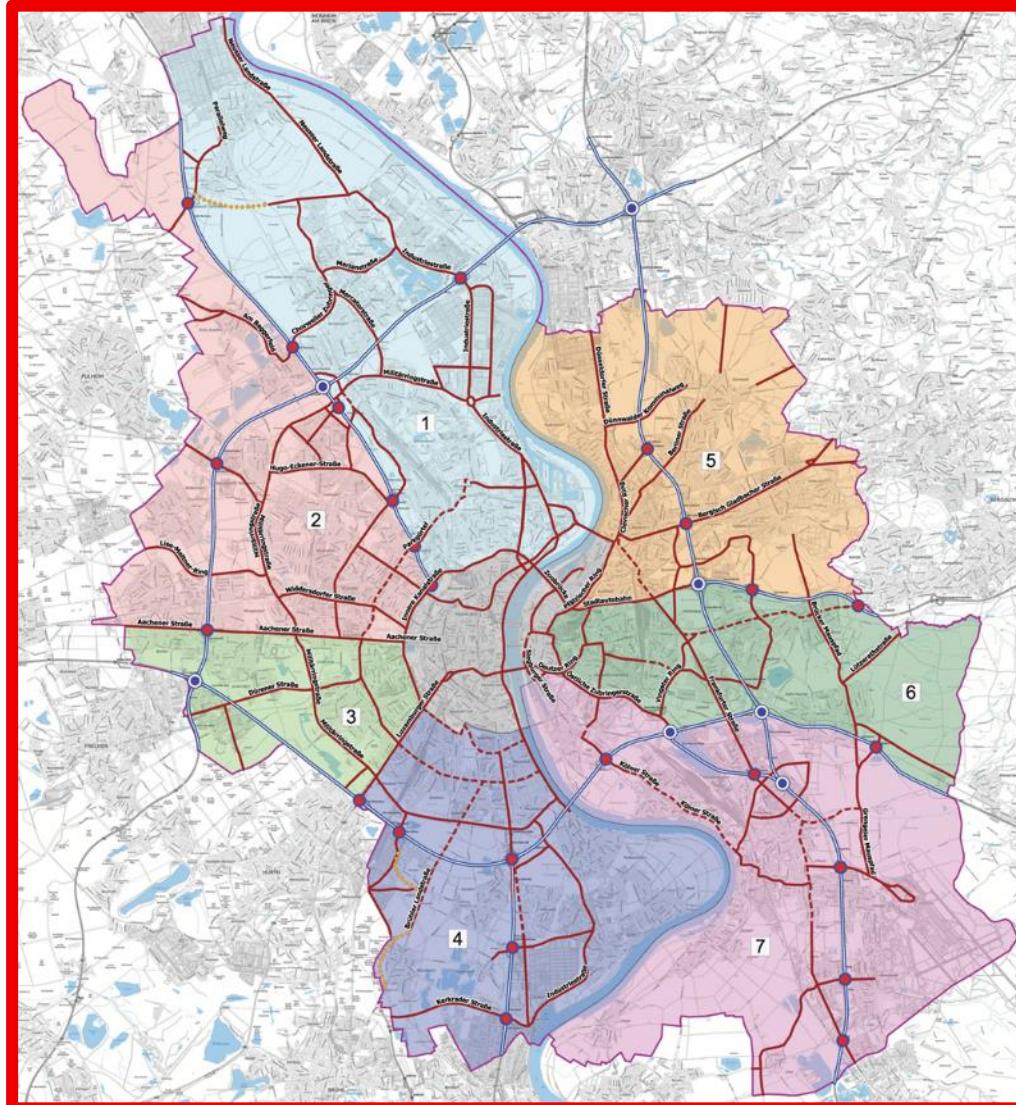
## Das Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität

Die Stadt Köln hat beschlossen, den derzeit stark vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenraum zu Gunsten des Umweltverbunds sowie der Aufenthaltsqualität in den Quartieren umzugestalten. Für eine gute und nachvollziehbare Planung wird dazu ein Grundnetz für den Kfz-Verkehr (MIV-Grundnetz) definiert. Auf diesem Netz wird priorisiert der Kfz-Verkehr geführt, während der Straßenraum abseits dieses Netzes gezielt auch anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden soll. Das Grundnetz gewährleistet als leistungsstarkes Verkehrsnetz die Versorgung und Erreichbarkeit der Stadt, während gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in den Veedeln durch die Umverteilung der Fläche steigt. Wo möglich, soll aber auch auf den Straßenzügen des Grundnetzes sukzessive mehr Raum umgestaltet werden.

Im Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität kommen jene Akteure zusammen, die insbesondere auf das Kfz-Netz angewiesen sind sowie weitere Nutzergruppen und Mobilitätsverbände. Das Forum unterstützt die Erarbeitung des MIV-Grundnetzes und berät zusätzlich die Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans durch das Einbringen spezifischer Sichtweisen zur Kfz-Mobilität. Die erste Sitzung fand am 9. März 2023 statt.

# Ablauf des 2. Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität

Uhrzeit	Ablauf
16.30	<b>Begrüßung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Christian Dörkes, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung</li></ul>
	<b>Einführung &amp; Moderation</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Dr. Ralf Brand, Rupprecht Consult</li><li>Maren Mayer de Groot, DialogWerke</li></ul>
	<b>Teil I - MIV-Grundnetz: Fortführung der Konsultation</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Jürgen Möllers &amp; Miljan Miljanović, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung</li><li>Alle Teilnehmenden</li></ul>
ca. 18.00	<i>Kurze Pause</i>
	<b>Teil II – Nachhaltiger Mobilitätsplan</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Stärken und Schwächen der heutigen Mobilität in Köln</li><li>Hinweise für das städtische Logistikkonzept</li><li>Alle Teilnehmenden</li></ul>
19.30	<i>Ende des Workshops</i>



# Begrüßung

## Christian Dörkes, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

In der ersten Sitzung des Forums MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität am 9. März 2023 wurde die grundsätzliche Methodik zur Erarbeitung des MIV-Grundnetzes vorgestellt.

Im Anschluss an die erste Sitzung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Hinweise und Anregungen zu dem Planungsstand einzureichen. Von der Möglichkeit wurde sehr umfassend und zum Teil äußerst detailliert Gebrauch gemacht, wofür sich die Stadtverwaltung ganz herzlich bedankt.

Die Einreichungen wurden von den zuständigen Mitarbeiter\*innen im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung gesichtet und hinsichtlich der Bedeutung für das MIV-Grundnetz ausgewertet. Schwerpunkt der zweiten Sitzung ist die Vorstellung und Diskussion der Eingaben hinsichtlich ihrer Bedeutung für das MIV-Grundnetz.

Im zweiten Teil der Sitzung erhalten die Mitglieder des Gremiums die Möglichkeit, ihre Perspektiven auch in die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans (SUMP) einzubringen.



# 1

## **MIV-Grundnetz – weitere Konsultation**

Jürgen Möllers und Miljan Miljanović, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

# 2

## **Nachhaltiger Mobilitätsplan – Stärken, Schwächen & Logistik**

Alle Teilnehmenden

# MIV-Grundnetz: Einschätzung zu den Rückmeldungen

Jürgen Möllers, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

- Vielen Dank für die erfolgten Gespräche/Eingaben an: ADAC, ADFC, Feuerwehr, FDP-Ratsfraktion, Fuss e.V., Handwerkskammer, IHK, Kölnmetall/Arbeitgeber Köln, KVB, mobycon, Polizei, Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger.
- Die Rückmeldungen haben gezeigt, dass die Erarbeitung des MIV-Grundnetzes auf einem sehr guten Wege sei. Die Eingaben waren sehr detailliert und umfangreich, jedoch hat keine der Eingaben die Methodik an sich infrage gestellt. „*Es wurde an der Methodik gerüttelt, aber sie ist stehen geblieben*“.
- Das Zwischenfazit entspricht den Erkenntnissen aus der Online-Beteiligung. Auch bei dieser wurde der Ansatz, die Kfz-Verkehre zukünftig stärker zu bündeln, grundsätzlich positiv bewertet (Unter der Anforderung, dass Mobilität & Versorgung gewährleistet bleiben).
- Zu den fachlichen Eingaben nach der letzten Sitzung wird es Stellungnahmen seitens der Stadt geben.

**Die Rückmeldungen machten zwei grundsätzliche Anforderungen deutlich:**

- Das MIV-Grundnetz sowie die Straßen mit Bus- & Stadtbahnverkehren müssen auch zukünftig leistungsfähig sein.
- Ein zügiges Durchkommen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr und Polizei) muss sowohl im MIV-Grundnetz als auch im untergeordneten Netz gewährleistet bleiben.

**Wichtiger Hinweis für das Verständnis zum MIV-Grundnetz:**

Ziel des MIV-Grundnetzes ist die Bündelung der Kfz-Verkehre. Aber auch außerhalb des MIV-Grundnetzes werden zukünftig weiterhin Kfz-Verkehre stattfinden.

**Die Rückmeldungen enthielten verschiedene Kritikpunkte, so zum Beispiel:**

- Es besteht die Sorge, dass einige Abschnitte aus politischen Gründen gestrichen wurden, obwohl sie eine hohe Punktzahl erreicht haben. (z.B. Ost-West-Achse samt Deutzer Brücke, Nord-Süd-Fahrt, Venloer Straße zw. Militärringstr. und Äußere Kanalstr.)
- Es wird angemerkt, dass der Kriterienkatalog zu sehr die bestehende Situation berücksichtige. Es werde verwaltet, anstatt zu gestalten. Zu bedenken seien daher weitere Kategorien & Negativ-Bepunktungen (z.B. Erhöhung der Lebensqualität, Verringerung von Lärm und Abgasen).

# MIV-Grundnetz: Diskussion zum aktuellen Bearbeitungsstand

## Sind in den gezeigten Karten bereits die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen dargestellt (Rheinuferstr. & Nord-Süd-Fahrt)?

Die Karten zeigen den IST-Zustand, Verlagerungen sind nicht simuliert. Die Bewertung des MIV-Grundnetzes geht davon aus, dass ausreichend Kfz-Kapazität auf dem Grundnetz bestehen bleibt, um die Verlagerungsverkehre aufzunehmen. Die Nord-Süd-Fahrt zu kappen oder zu sperren steht nicht zur Diskussion. Mit der Verdrängung des Durchgangsverkehrs von der Nord-Süd-Fahrt und Beibehaltung der Erschließungsfunktion wird von einer Verlagerung von bis zu 30% ausgegangen. Wenn eine Entscheidung getroffen werden müsste zur Stärkung des Kfz-Verkehrs auf der Rheinuferstr. oder der Nord-Süd-Fahrt, würde die Rheinuferstr. priorisiert werden, da die Nord-Süd-Fahrt durch das Zentrum Kölns führt.

## Ist es möglich zu simulieren, wohin sich der Verkehr verlagert, wenn die Kapazität der Nord-Süd-Fahrt reduziert wird?

Ja, die Simulation ist möglich, ist aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt. Abgebildet ist der IST-Zustand. Bei der Betrachtung der neuen Modal-Split-Werte wird deutlich, dass diese Hauptachsen weniger von Kölner\*innen sondern überwiegend von Auswärtigen, also z.B. für Pendelverkehre, genutzt werden.

## In welcher Form werden Verlagerungen mit flankierenden Maßnahmen begleitet (etwa um Pendler\*innen den Zugang zu den Industriegebieten im Kölner Norden mit dem ÖPNV zu ermöglichen)?

Im Gesamtkonzept des nachhaltigen Mobilitätsplans sind solche Maßnahmen enthalten; das MIV-Grundnetz ist dabei ein Teilespekt. Wenn man beispielsweise die Kölner Ringe betrachtet, ist festzustellen, dass mit der sukzessiven Ertüchtigung der Radinfrastruktur zu Lasten der Kfz-Spurigkeit die Kfz-Verkehrsbelastungen um ca. 30% reduziert wurden, ohne dass erkennbare Ausweichverkehre an anderer Stelle entstanden sind. Dies bedeutet, dass entweder eine sehr weiträumige Verlagerung erfolgt ist (wovon nicht auszugehen ist) oder aber eine grundlegende Änderung des Mobilitätsverhaltens.

## Von wann stammen die verwendeten Daten?

Die Daten stammen aus dem Jahr 2019 und bilden den aktuellsten Stand vor der Pandemie ab.

## 2019 war die Mühlheimer Brücke bereits eine Baustelle. Daher sind in den Daten sicherlich bereits Verlagerungsverkehre der Mühlheimer Brücke enthalten.

Die Mühlheimer Brücke ist ein hervorragendes Beispiel dafür, was passiert, wenn eine Brücke anteilig gesperrt wird: die Kapazität wurde um ca. die Hälfte reduziert, ohne dass auf den anderen Brücken übermäßige Verkehrsverlagerungen festgestellt wurden.

???

!!!

# MIV-Grundnetz: Beispiele zu den Rückmeldungen

Miljan Miljanović, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

**Ist eine Extra-Kategorie für besonders hoch belastete Straßen sinnvoll (vgl. RASt 06)?** Im Gegensatz zur RASt werden in verwendeten Kriterienkatalog Tages- statt Stundenbelastungen bewertet. Eine Bewertung von Stundenbelastungen und ggf. weiterer Belastungskategorien würde zu keinen anderen Ergebnissen führen.

**Ist das Gefahrgutnetz berücksichtigt und ausreichend bepunktet?** Das Gefahrgutnetz wurde beispielhaft betrachtet. Eine Aufnahme in den Kriterienkatalog würde zu keinen anderen Ergebnissen führen. Anmerkung: Tankstellen im untergeordneten Netz bleiben weiterhin erschlossen.

**Welche Auswirkung hätte eine höhere Bepunktung des mobilitätsrelevanten Verkehrsnetzes?** Dies führt zu keiner Veränderung der Ergebnisse.

**Ist eine höhere Bepunktung der bestehenden Spurigkeit betrachtet worden?** Dies wurde geprüft, führt jedoch zu keiner Änderung der Ergebnisse. Den Vorschlag, bei Einstreifigkeit je Richtung einen Punkt (statt 0 Punkte) zu geben wird nicht gefolgt, da nur Einbahnstraßen dann 0 Punkte bekämen.

**Wurde die Bedeutung für den Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktionen hinreichend geprüft?** Die Prüfung erfolgte entsprechend des Umfeldes. Wohn- und Geschäftsbereiche haben einen hohen Querungsbedarf und eine hohe Aufenthaltsfunktion, während Gewerbe- und Industriegebiete einen geringeren Querungsbedarf und eine geringere Aufenthaltsfunktion aufweisen.

**Sind weitere Kategorien für Straßen mit regelmäßigen Auslastungsspitzen und restriktionsfreie Straßen sinnvoll?** Sehr regelmäßige Auslastungsspitzen (z.B. 2-3 mal in der Woche) wurden berücksichtigt. Eventbezogene Auslastungsspitzen (z.B. Vorweihnachtszeit, Überschneidung von Großereignissen) sind als Sonderfall zu betrachten. Der Grundgedanke des MIV-Grundnetzes ist die Bündelung der Verkehre auf den Hauptachsen.

**Ist die Kfz-Verkehrsentwicklung korrekt betrachtet?** Dieses Kriterium kann mit dem Einsatz des Verkehrsmodells bewertet werden. Die vorläufige Bepunktung erfolgt unter der Annahme der 1. Maßgabe des Beschlusses: „Basis sind die vorliegen Verkehrsbelastungszahlen, angepasst an die Ziele von KölnMobil 2025 und darüber hinaus: Der stadtweite Anteil des Umweltverbundes soll bis 2035 auf 75% und innerhalb der Innenstadt von über 80% auf bis zu 90% erhöht werden.“

**Hinweise zu ortspezifischen Anmerkungen (z.B. Venloer Straße, Nord-Süd-Fahrt, Bonner Straße, Marktstraße etc.)** Einige Anmerkungen sind sehr detailliert. (z.B. Ampelschaltung zur Querung der Straße). Sie wurden nicht in der Veranstaltung diskutiert, zu ihnen wird es aber schriftliche Rückmeldungen geben.

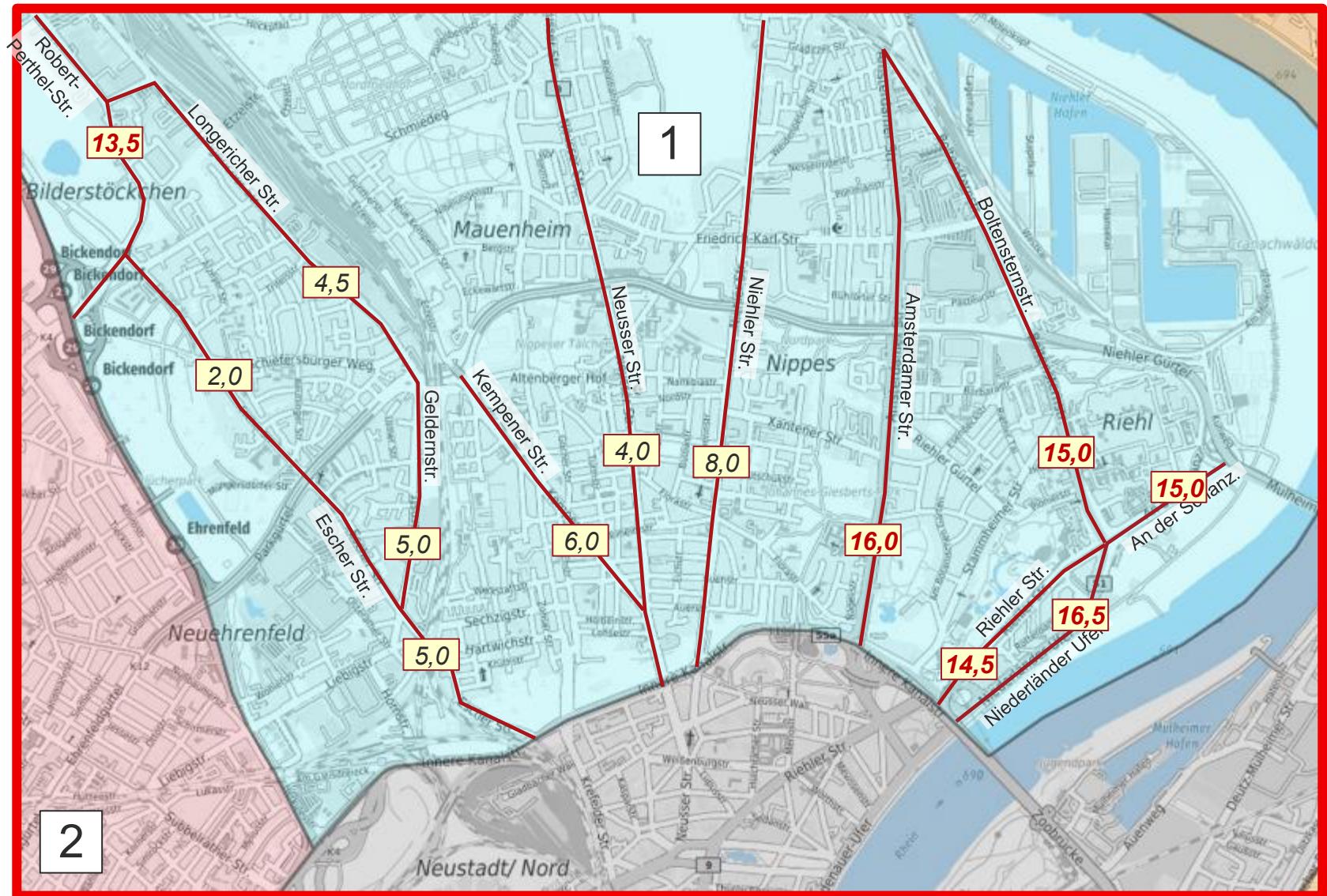
# MIV-Grundnetz: Vorgehensweise

## Wichtige Botschaften / Grundverständnis

- Nicht die absolute Punktzahl ist zur Einstufung eines Straßenzugs im MIV-Grundnetz von Bedeutung, sondern das relative Verhältnis von Straßenzügen (innerhalb des Korridors) untereinander.
- Je höher die Punktzahl des Straßenzugs in einen definierten Korridor ist, desto höher ist die Bedeutung für den Kfz-Verkehr bzw. die Zugehörigkeit zum neu definierten Grundnetz MIV.

## Vorgehen

- Die Straßen werden in Korridore eingeteilt.
- Es wird gefiltert nach ähnlich verlaufenden Straßenzügen mit Querschnittsbelastungen von >5.000 Kfz/Tag.
- Die Bepunktung erfolgt entsprechend eines einheitlichen Kriterienkatalogs.



# MIV-Grundnetz: Berücksichtigung Vorschläge

Zusammenfassung Korridor 1 Süd		zur Innenstadt radial ausgerichtete Straßenzüge												
Untersuchungsgebiet		Park- und Mauenheimer Gürtel (Norden) / Rhein (Osten) / Innere Kanalstraße (Süden) / Autobahn A57 (Westen)												
Kriterium		Escher Straße (südl. Parkgürtel)		Geldernstraße		Straßenzug		Kempener Straße		Neusser Straße (nördl. Innere Kanalstr.)		Punkte	Punkte	
1	Kfz-Belastung Bestand [Kfz/24h]	bis zu 6.500	1	1	bis zu 6.000	1	1	bis zu 11.000	2	2	bis zu 14.000	2	2	
2	Ausweisung als Lkw-Vorrangroute/Gefahrgutnetz	abschnittsweise	1	1	ja	0	1	nein	0	0	ja	0	1	
3	Ausweisung im GVK Netz	nein	0	0	nein	0	0	öHuUstr	1	1	nein	0	0	
4	Ausweisung im MRV	nein	0	0	nein	0	0	ja	1	2	ja	1	2	
5	Busnetz, Taktung auf der Strecke	keine Buslinien	0	0	10 Min	2	2	>10 Min	1	1	>10 Min	1	1	
6	Mehrspurigkeit je Richtung	nein	0	1	nein	0	1	nein	0	1	nein	0	1	
7	sensible Randnutzungen	Wohnen/Gewerbe	1	1	überw. Wohnen	0	0	überw. Wohnen	0	0	Wohnen/Geschäftsstr.	0	0	
8	polit. Beschlusslage	kein	1	1	kein	1	1	Beschluss vorhanden	0	0	Beschluss vorhanden	0	0	
9	Straßen mit Auslastungsspitzen	nein	0	0	nein	0	0	nein	0	0	nein	0	0	
10	Restriktionsfreie Straßen	nein	0	0	ja	2	ja	2	ja	2	ja	2	2	
11	Zielkonzept Radverkehr (gelbes oder grünes Netz)	grün	0	0	grün	0	0	grün	0	0	grün	0	0	
12	Bedeutung Fußverkehr (Aufenthaltsfunktion)	hoch	1	1	hoch	1	1	hoch	1	1	sehr hoch	0	0	
13	Kfz-Verkehrsentwicklung	Abnahme	0	0	Abnahme	0	0	Abnahme	0	0	Abnahme	0	0	
	Gesamt			5,0	6,0		5,0	9,0		6,0	10,0		4,0	9,0

Kriterium		Straßenzug												
		Niehler Straße		Amsterdamer Straße		Boltensternstraße (südl. Niehler Gürtel)		Riehler Straße (nördl. Zoobrücke)		Punkte	Punkte	Punkte	Punkte	
1	Kfz-Belastung Bestand [Kfz/24h]	bis zu 13.000	2	2	bis zu 25.000	4	4	bis zu 20.000	3	3	bis zu 14.500	2	2	
2	Ausweisung als Lkw-Vorrangroute/Gefahrgutnetz	ja	0	1	ja	2	2	ja	2	2	ja	2	2	
3	Ausweisung im GVK Netz	öHuUstr	1	1	öHuUstr	1	1	öHVZ	2	2	öHVZ	2	2	
4	Ausweisung im MRV	ja	1	2	ja	1	2	ja	1	2	ja	1	2	
5	Busnetz, Taktung auf der Strecke	>10 Min auf Teilstück	0,5	0,5	>10 Min	1	1	>10 Min auf Teilstück	0,5	0,5	keine Buslinien	0	0	
6	Mehrspurigkeit je Richtung	nein	0	1	2 je Richtung	1	2	2 je Richtung	1	2	2 je Richtung	1	2	
7	sensible Randnutzungen	überw. Wohnen	0	0	überw. Wohnen	0	0	überw. Wohnen	0	0	zum Teil Wohnen	1	1	
8	polit. Beschlusslage	kein	1	1	kein	1	1	kein	1	1	kein	1	1	
9	Straßen mit Auslastungsspitzen	nein	0	0	ja, +50%	1	ja, +50%	1	ja, +50%	1	ja, +50%	1	1	
10	Restriktionsfreie Straßen	abschnittsweise	1	1	ja	2	ja	2	ja	2	ja	2	2	
11	Zielkonzept Radverkehr (gelbes oder grünes Netz)	gelb(Fahrbahn)	1	1	gelb(getrennt)	2	2	gelb(getrennt)	2	2	gelb(getrennt)	2	2	
12	Bedeutung Fußverkehr (Aufenthaltsfunktion)	hoch	1	1	hoch	1	1	hoch	1	1	gering/hoch	1,5	1,5	
13	Kfz-Verkehrsentwicklung	Abnahme/Stagnation	0,5	0,5	Zunahme	2	2	Stagnation/Zunahme	1,5	1,5	Stagnation	1	1	
	Gesamt			8,0	12,0		16,0	21,0		15,0	20,0		14,5	19,5

öHuUstr: Örtliche Haupt- und Umgehungsstraße

öHVZ: Örtlicher Hauptverkehrszug

Im MIV Grundnetz

Im MIV Grundnetz

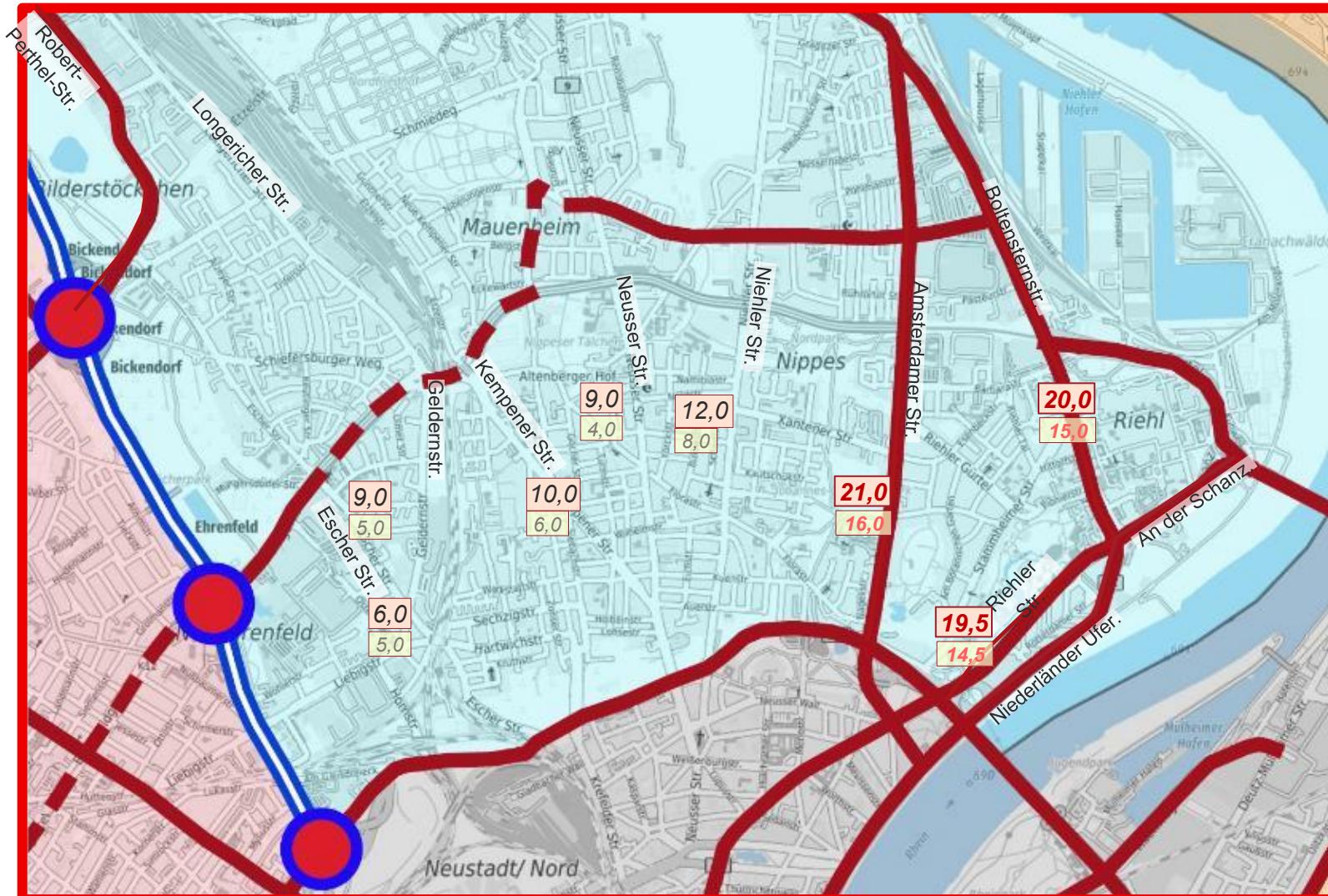
Im MIV Grundnetz

# MIV-Grundnetz: Berücksichtigung Vorschläge

## Auswirkungen der Vorschläge auf das MIV-Grundnetz

- Die Vorschläge zur Erweiterung und „Neubepunktung“ des Kriterienkatalogs führen dazu, dass alle Straßenzüge höher bepunktet werden. Das Endergebnis ändert sich dadurch nicht. Denn die Relation zwischen den verschiedenen Straßenzügen bleibt dabei nahezu gleich.
- Die Vorschläge zur Einbeziehung anderer Kriterien wie z.B. Lebensqualität, Lärm etc. wurden in den Kriterien „sensible Randnutzungen“ und „Aufenthaltsqualität“ mitbetrachtet.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die gewählte Vorgehensweise solide ist.



# MIV-Grundnetz: weitere Diskussion zum Bearbeitungsstand (1/2)

- **Wie werden sinkende Nutzerzahlen im ÖPNV berücksichtigt?** Für den ÖPNV gibt es ein Programm zur Netzentwicklung (sog. „ÖPNV-Roadmap“), in dessen Rahmen sich die Stadt Köln gemeinsam mit der KVB und den umliegenden Kommunen bemüht, den ÖPNV und das Netz zu stärken und die Kapazitäten zu erhöhen. Daran wird weiterhin festgehalten, denn der ÖPNV ist ein wichtiges Rückgrat für die Mobilität in Köln und der Region und soll dahingehend auch weiterentwickelt werden. Das Thema hat daher auch eine besondere Bedeutung im nachhaltigen Mobilitätsplan erhalten.
- **Wie wird mit Großbaustellen umgegangen? Früher gab es Koordinationsrunden mit Industrie und Arbeitgebern, diese finden aktuell nicht mehr statt.** Die Koordinationsrunden soll es in Zukunft wieder geben. Das Amt für Verkehrsmanagement achtet darauf, dass keine planbaren parallelen Maßnahmen im Mobilitätsrelevanten Netz (MRV) stattfinden. Das ist aber kein Thema des MIV-Grundnetzes.
- **Wenn zukünftig nur noch eine Straße einer Richtung im MIV-Grundnetz verbleibt, und diese gesperrt werden muss, was ist dann das Vorgehen?** Es gibt unterschiedliche Verkehrsnetze in Köln: Das MIV-Grundnetz demonstriert, wo der Verkehr zukünftig gebündelt werden soll. Das Mobilitätsrelevante Netz (MRV) ist im Vergleich erheblich dichter und sorgt dafür, dass im Bedarfsfall Ausweichrouten zur Verfügung stehen.
- **Anmerkung: Die aktuelle Diskussion ist zu kleinteilig und Status-Quo-orientiert. Die Stadt muss nachhaltiger und klimafreundlicher werden (dies gilt auch für Messe, Lanxess-Arena etc.). Es sollte daher langfristig mit Blick auf die eigenen Ziele gedacht und Neuordnungen berücksichtigt werden (z.B. dass Kfz-Verkehrsbelastungen wie an den Ringen reduziert werden).**
- **Anmerkung: Taxis dürfen normalerweise laut StVO in zweiter Reihe halten. Mit der Umsetzung der Radinfrastruktur auf den Ringen wurde diese Möglichkeit zu wenig berücksichtigt, sodass Nutzungskonflikte entstehen können.**
- **Vorschlag: Bei Großevents und Messezeiten könnte eine Taxispur eingerichtet werden.** Die Validität dieser Anmerkung wird anerkannt; für den aktuellen Planungsstand des MIV-Grundnetzes ist sie jedoch zu detailliert. Der Hinweis wird aber dokumentiert und mitgenommen.
- **Wie ist der zeitliche Horizont des MIV-Grundnetzes und wird die Planung mit parallel laufenden Prozessen zu anderen Verkehrsnetzen synchronisiert?** Das MIV-Grundnetz soll in erster Linie eine Handlungsoption für die nächsten Jahre sein. Die genaue Laufzeit ist nicht festgelegt sondern bewusst offen gehalten. Es sollte als Arbeitsstand betrachtet und fortlaufend gemeinsam mit dem nachhaltigen Mobilitätsplan weiterentwickelt werden.

# MIV-Grundnetz: weitere Diskussion zum Bearbeitungsstand (2/2)

- Auf der Ost-West-Achse soll der Durchgangsverkehr reduziert werden, es wurde aber noch nicht gesagt, wie das umgesetzt werden soll. Gibt es hier schon konkrete Vorstellungen? Eine Festlegung auf Details solcher Umgestaltungen ist nicht Gegenstand der Planungen zum MIV-Grundnetz. Das MIV-Grundnetz sagt lediglich aus, an welchen Straßen und Achsen die Umgestaltung des Netzes erfolgen soll, nicht aber, mit welchen Maßnahmen. Beispiel Kempener Str.: Ein Ausbau der Radwegeinfrastruktur auf der Straße wurde in der Vergangenheit aufgrund der Netzbedeutung der Straße abgelehnt. Das MIV-Grundnetz schafft durch die Festlegung der Netzbedeutung die Grundvoraussetzung für einen Umbau der bestehenden Infrastruktur.
- Was passiert, wenn Radverkehrsgrundnetz und MIV-Grundnetz in Konflikt stehen? Das Radverkehrsgrundnetz sollte mindestens genauso bedeutend sein wie das MIV-Grundnetz (Bsp. Kempener Str.). Das MIV-Grundnetz setzt nicht das Radverkehrsgrundnetz außer Kraft, es definiert lediglich die Bedeutung einzelner Verkehrskorridore für den Kfz-Verkehr. Dadurch hat das MIV-Grundnetz starke Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsnetze und auf die Quartiere.
- Gibt es eine Auswertung dazu, wie die neue Radinfrastruktur dort, wo Kfz-Fahrspuren weggenommen wurden, (z.B. auf den Ringen) genutzt wird? Dort, wo Spuren umgewidmet wurden, ist der Kfz-Verkehr um 10-30% zurückgegangen und der Radverkehr um 50-200% gestiegen. In absoluten Zahlen: auf den Ringen gab es zuvor ca. 3.000 Radfahrende pro Tag, mittlerweile sind es 6.000-7.000 Radfahrende pro Tag.
- Radverkehr sollte gestärkt werden, es ist aber auffällig, dass die Radwege in Köln oft in schlechtem Zustand sind. Es wäre wichtig, die bestehenden Radwege zu sanieren, dann würden sie mehr genutzt werden. Wie ist hier die Strategie? Der Zustand der Radwege ist durchaus ein Problem, dabei geht es jedoch weniger um die Instandsetzung, als vielmehr die Neuplanung: weniger als 30% der bestehenden Radinfrastruktur würde nach heutigen Standards wieder 1:1 saniert werden. An den meisten Stellen sind Umbaumaßnahmen und andere Dimensionierungen nötig.
- Welche Informationen sind in den zur Verfügung gestellten Karten samt Ebenen enthalten? Über die Ebenen in der PDF-Datei können sämtliche Verkehrsnetze angezeigt werden, die in die Bewertung für das MIV-Grundnetzes eingeflossen sind (z.B. Lkw-Vorrangroutennetz). Die Datei wird zur Verfügung gestellt.
- Hinweis: Die Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende Änderung des Mobilitätsverhaltens sollte berücksichtigt werden.

Nächste Schritte: Einige Anwesende bringen den Wunsch nach einem weiteren Treffen im Herbst 2023 zum Ausdruck; ein geeigneter Zeitpunkt könnte gegeben sein wenn das aktualisierte und integrierte Verkehrsmodell vorliegt.

**1**

## **MIV-Grundnetz – weitere Konsultation**

Jürgen Möllers / Miljan Miljanović, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

**2**

## **Nachhaltiger Mobilitätsplan – Stärken, Schwächen & Logistik**

**Alle Teilnehmenden**

# Mobilitätserhebung: Vorstellung

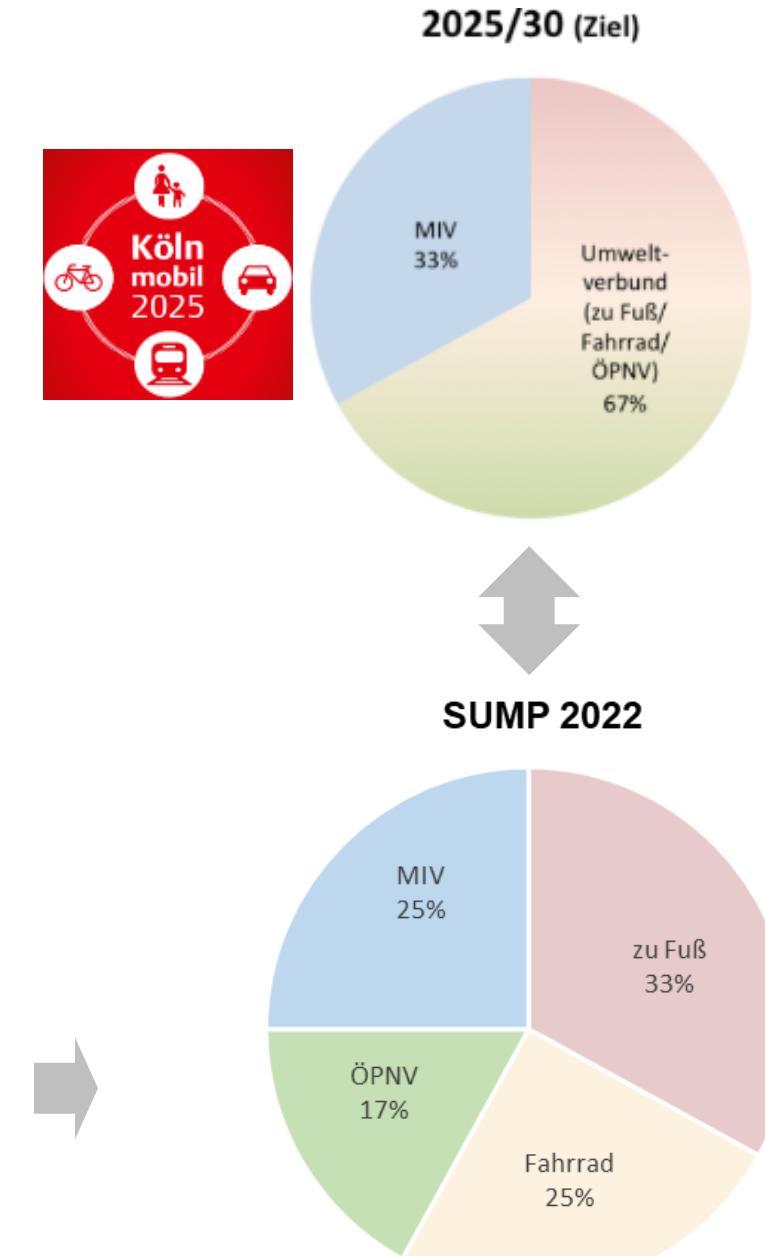
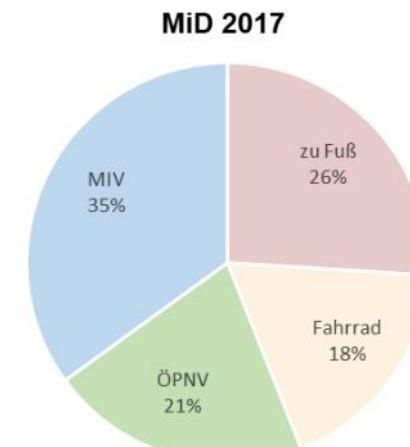
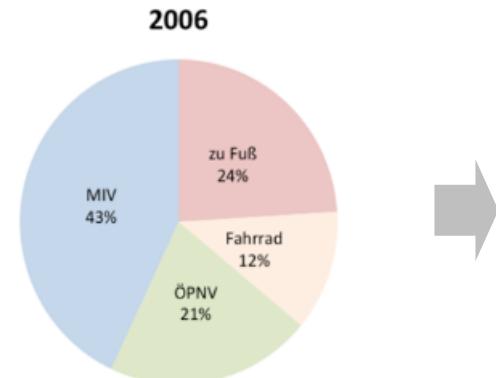
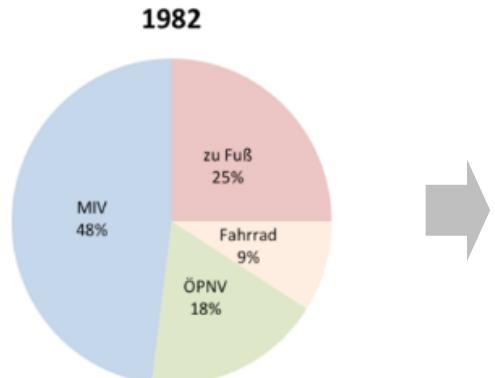
Christian Dörkes, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Von Okt. - Nov 2022 wurde eine Mobilitätserhebung nach der Methodik wie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt. Die Ergebnisse sind repräsentativ für die Stadt und auf Stadtbezirksebene. Befragt wurden nur Kölner\*innen, Pendelverkehre von außerhalb der Stadtgrenzen sind daher nicht abgebildet.

Die Ergebnisse zeigen eine deutliche Veränderung des Modal Split gegenüber 2017. Demnach liegt der Anteil des MIV nur noch bei 25% (statt 35%), der Anteil des Fußverkehrs stieg auf 33% (von 26%) und der Radverkehr liegt bei 25% (vorher 18%). Der ÖPNV ist hingegen von 21% auf 17% gesunken, was insbesondere auf die Effekte der Corona-Pandemie zurückgeführt wird. Insgesamt wird angenommen, dass sich die gestiegene Bedeutung des Homeoffice in den Ergebnissen widerspiegelt.

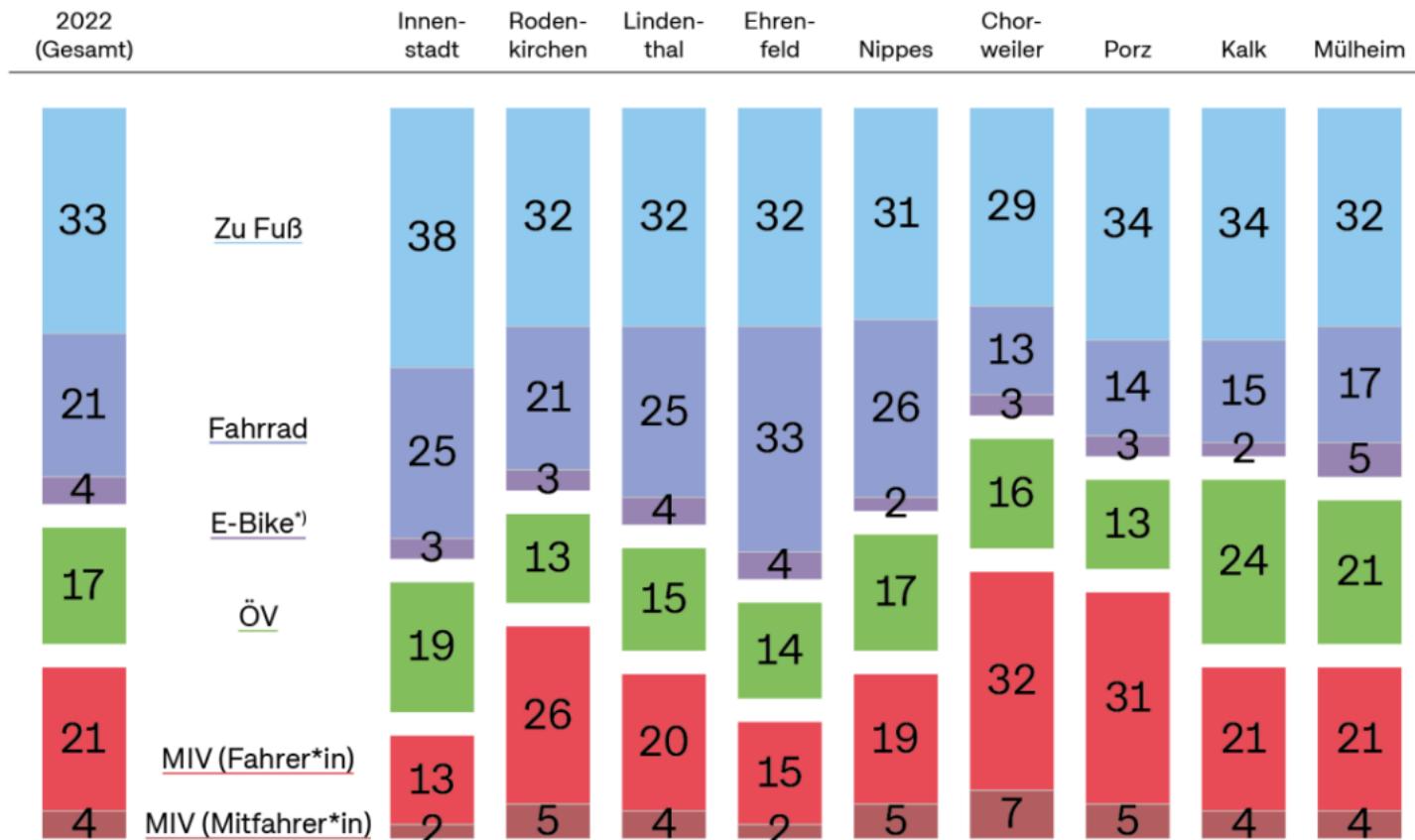
Auf Bezirksebene erkennt man einen hohen Anteil von Fußverkehrswegen in der Innenstadt. Ehrenfeld hat dagegen die meisten Radfahrenden. Der ÖPNV wird am stärksten in den Bezirken Kalk und Mühlheim genutzt. Die neue Rolle des E-Bikes bedeutet unter anderem, dass nun auch größere Distanzen im Radverkehr zurückgelegt werden.

Ein Kurzbericht über die ersten Ergebnisse kann hier abgerufen werden: [Kurzbericht](#).



# Mobilitätserhebung: Modal Split nach Stadtbezirken

Köln 2022 / Mittlere Normalwerkstage, Personen > 6 Jahre, nach Stadtbezirken, in %



\*) - inkl. Pedelecs, E-Scooter

Quelle: PB Consult GmbH; Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022

# Mobilitätserhebung: Diskussion

- Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass Wirtschaftsverkehre und Pendelverkehre nicht abgebildet sind. Es ist der Stadt bekannt und bewusst, dass der Anteil der MIV-Nutzung unter den Einpendelnden in den vergangenen Jahren stagniert oder sogar gestiegen ist.
- Sind die Zahlen repräsentativ für die Stadtteile wenn man nach z.B. Wegezwecken oder Wegelängen analysiert? Repräsentativ sind die Ergebnisse auf Stadt- und Stadtbezirksebene. Auf Stadtteilebene ist dies nur vereinzelt möglich
- Ist es möglich, die Ergebnisse im Verkehrsausschuss auf Stadtteilebene zu betrachten? Eine detaillierte Analyse der Ergebnisse ist in Arbeit, die Ergebnisse sind auf Stadtteilebene jedoch nur in Einzelfällen repräsentativ.
- Sind die Wegelängen berücksichtigt worden? Ja. Auch eine Auswertung nach einzelnen Verkehrsmitteln ist dabei möglich, liegt aber noch nicht vor. Aktuell ist aber schon bekannt, dass im Vergleich zu 2017 die Anzahl der Wege insgesamt etwas gesunken ist wie auch die Wegedauer und die Länge der Strecken insgesamt.
- Daten aus 1986 sind mit heutiger Situation nicht vergleichbar. Ist eine Auswertung des Nutzungsverhaltens nach Altersgruppen möglich? Dies ist bereits in einer groben Erstauswertung möglich. Eine detailliertere Analyse ist in Arbeit. Die Altersgrenze von 6 Jahren ist mit dem Beginn der individuellen Mobilität in diesem Alter zu erklären.
- Eine Studie des Wuppertal Instituts beinhaltet ambitioniertere Ziele als „Köln 2025“; sie sollten ebenfalls berücksichtigt werden. Dieses Thema ist Bestandteil des nachhaltigen Mobilitätsplans. Aktuell wird ein Leitbild entwickelt auf dessen Basis Indikatoren ausgewählt werden, die mit Zahlen zu belegen sind. Dazu muss – auch mit der Politik – eine Diskussion geführt werden.
- Anmerkung: Der hohe Anteil von MIV an Pendelverkehren ist nicht verwunderlich. Die Radwegeinfrastruktur und ÖPNV-Qualität sind unzureichend, um eine echte Alternative zum MIV darzustellen.
- Ruht sich die Verwaltung auf den guten Ergebnissen der Mobilitätsbefragung aus, oder werden die Ziele für 2035 angepasst? Was werden die neuen Ziele sein? Die Entscheidung über neue Ziele wird im Prozess zum nachhaltigen Mobilitätsplan gemeinsam mit Politik und Stadtgesellschaft getroffen.

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Leitbild-Übersicht (Stand: 5.6.2023)

<b>Titel</b>	„Besser durch Köln“				
<b>Ziele</b>	Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin	Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben	Ich komme gut durch Stadt und Umland	Ich erledige vieles direkt im Veedel	Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima
<b>Beschreibung</b>	Mobilität ist sicher, sauber und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.	Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.	Mobilität ist schnell, flexibel und gut vernetzt.	Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.	Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.
<b>Handlungsfelder</b>	Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Inter- & Multimodalität, MIV, Wirtschafts- & Lieferverkehr, Raumplanung				
<b>Heutige Arbeitsphase</b>	<p><b><u>Stärken &amp; Schwächen der heutigen Mobilität in Köln</u></b></p>				
	<p><b>Hinweise für das städtische <u>Logistikkonzept</u> (Sustainable Urban Logistics Plan SULP)</b></p>				

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Arbeitsphase & Diskussion

In der Arbeitsphase hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, sich im Rahmen eines **Wandelgangs** mit den Zielbildern des SUMP-Leitbilds „Besser durch Köln“ zu beschäftigen. Hierzu wurden **sechs Stationen** aufgebaut: an fünf Stationen waren die **Zielbilder des nachhaltigen Mobilitätsplans** dargestellt, eine sechste Station beschäftigte sich mit dem geplanten **Logistikkonzept**.

Fragen zu den Zielbildern des nachhaltigen Mobilitätsplans:

1. Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?
2. Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

Zum Thema Logistik:

1. Wo(mit) trägt die Stadt Köln schon heute zum Leitbild des nachhaltigen Mobilitätsplans bei?
2. Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

Die Rückmeldungen wurden an Moderationswänden festgehalten; sie werden nachfolgend dargestellt. Typischerweise wurden dabei insbesondere Schwächen identifiziert. Aufgrund der kurzen Vorbereitungszeit erhalten die Teilnehmenden daher die Möglichkeit, weitere Hinweise im Nachgang der Sitzung einzureichen.

## Ergebnisse der Diskussion

**Wie wird das (zeitliche) Zusammenspiel zwischen dem nachhaltigen Mobilitätsplan und dem Logistikkonzept aussehen?** Die Trennung von Mobilität und Logistik-/Wirtschaftsverkehr in zwei Konzepte war eine bewusste Entscheidung der Stadt. Ziel ist es, den Rahmen, den der nachhaltige Mobilitätsplan vorgibt, für den Wirtschaftsverkehr anzupassen und die Konzepte unter Wahrung der jeweiligen Anforderungen zusammenzuführen und daraus die entsprechenden Arbeitsprogramme zu entwickeln.

**Haben die Teilnehmenden die hier gezeigten Zielbilder im Vorfeld schonmal gesehen?** Diejenigen Teilnehmenden, die auch im Mobilitäts-Beirat sind, haben die Zielbilder in Vorbereitung auf die anstehende Beiratssitzung bereits zugesendet bekommen. Für die übrigen Teilnehmenden sind die Informationen neu.

**Es ist schwierig, sich nach der praktischen, detaillierten Diskussion zum MIV-Grundnetz nun wieder auf der übergeordneten Ebene des SUMP einzufinden. Was ist das konkrete Ziel dieser Betrachtung?** In der Vergangenheit wurde von Seiten der Teilnehmenden der Wunsch geäußert, auch in den SUMP-Prozess stärker eingebunden zu werden. Dieser Bitte wird hiermit nachgekommen und gezielt die Expertise der Teilnehmenden dieses Gremiums eingeholt.

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin.

Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

- Keine Eingaben

Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Eine Person weist darauf hin, dass sie sich weder auf dem Rad, noch zu Fuß, noch im vollen Bus oder der Bahn wohlfühlt.
- Es fehlt an sicheren Radwegen, die getrennt vom MIV geführt werden.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Kontrollen aktuell nicht ausreichen.
- Es gibt keine oder kaum Kontrolle von Radfahrenden, was zu Angst bei Fußgänger\*innen beiträgt.
- Es passieren häufig Wegeunfälle mit dem Fahrrad.
- Die Menschen nehmen zu wenig Rücksicht aufeinander.
- Es fehlt häufig an gegenseitiger Rücksicht: Hier ist mehr Kommunikation bei der Umsetzung von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen nötig.
- Hindernisse, wie zum Beispiel Falschparker auf Geh- und Radwegen, sollten entfernt werden.
- Köln ist nicht sauber.
- Bahnen fahren nicht zuverlässig und fallen oft aus.
- Köln braucht eine Basis-Gestaltungssatzung für Radwege. Diese sollte unter anderem folgende Punkte beinhalten: Keine Absenkungen an Querstraßen und Grundstückszufahrten; kein gefasstes[Anm.:undeutlich] Pflaster; eine dauerhaft rote Einfärbung...

Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

- Keine Eingaben

Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- MIV ist im Vergleich zu den teuren ÖPNV-Preisen günstig.
- Die Ziele zur Barrierefreiheit im ÖPNV wurden verfehlt.
- Es ist wichtig, dass Bordsteige abgesenkt werden.
- Für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung mangelt es an Parkmöglichkeiten für den MIV.
- Es sollte eine Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung auf Bundesebene eingefordert werden.
- Zugleich sollte die ÖPNV-Finanzierung auf kommunaler Ebene geprüft werden (Querverbund).

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

**Stärken:** Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

**Schwächen:** Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

**Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin**

*Mobilität ist sicher, sauber und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.*

Köln ist ein lebendiger Ort und Menschen fühlen sich wohl, wenn sie unterwegs sind.

Mobilität ist **sicher**. Kinder können sich im Umfeld ihres Wohnortes und auf dem Schulweg sicher bewegen und Jugendliche autonom in der Stadt unterwegs sein. Angsträume wurden konsequent reduziert und ihrer Entstehung wurde bei neuen Angeboten von Beginn an vorgebeugt. Schwere Unfälle sind die absolute Ausnahme.

Öffentliche Verkehrsmittel und Straßen sind **sauber**. Auch ein übersichtlicher und geordneter öffentlicher Raum trägt zum Wohlbefinden bei, denn so stehen Verkehrsmittel nicht im Weg.

Menschen nehmen aufeinander **Rücksicht**. Die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, Kontrollen und die Sensibilisierung für die Perspektiven aller Verkehrsteilnehmer\*innen fördern mehr Miteinander auf den Straßen unserer Stadt.

Indikatoren

- **Sicher:** Verkehrstote & Schwerverletzte, Wahrgenommene Sicherheit
- **Sauber:** Wahrgenommene Sauberkeit
- **Rücksicht nehmen:** Wahrgenommene Rücksichtnahme

**ENTWURF**  
Stand: 23.5.23

21

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

Legamaster

**Stärken:** Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

**Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben**

*Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.*

Mobilität ermöglicht es Menschen, selbstbestimmt und unabhängig von Alter, Geschlecht, Gesundheit, familiärer Situation, Vermögen oder Herkunft am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

Die Angebote des ÖPNV sind durchweg **barrierefrei** und auch im Straßenraum wurden große Fortschritte gemacht. Sollten relevante Verkehrsmittel oder Infrastrukturen, zum Beispiel Aufzüge, einmal ausfallen, so werden bedürftige Menschen schnell über digitale Angebote informiert.

Mobilität ist **bezahlbar**. Jeder Mensch in Köln kann sich ein ÖPNV-Ticket leisten. Dort wo Mobilität zukünftig mehr kostet, zum Beispiel beim Bewohnerparken, findet diese Bepreisung sozial gerecht statt.

Schließlich **eröffnet Mobilität Chancen**. Insbesondere Kölner Sozialraumgebiete sind gut angebunden und das Angebot ist nicht nur auf klassische Pendelverkehre ausgelegt. Komplexe Wegeketten aus Erledigungen und dem Holen und Bringen von Kindern sind gut ohne eigenes Auto zurückzulegen. Auch Menschen, die beispielsweise noch nicht lange in Deutschland leben oder Köln als Tourist\*innen besuchen, finden sich zurecht, denn Mobilität ist verständlich.

Indikatoren

- **Barrierefrei:** Barrierefreiheit Haltestellen, Barrierefreiheit Gehwege
- **Bezahlbar:** Bezahlbarkeit ÖV-Ticket
- **Chancen eröffnen:** Angebotsqualität Sozialräume, Engmaschige öffentliche Mobilität

**Schwächen:** Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

ÖPNV wird teurer MU müssen zu günstig

Bessere Fristfest ziele ÖPNV verpflicht

Abschaltung von Bordsteinen

Was kann ich für die Zukunft tun

Neuregelung der ÖPNV Finanzierung auf Sozialer Ebene erforderlich

Punkten der ÖPNV Finanzierung auf Sozialer Ebene > Auswirkungen

ENTWURF  
Stand: 23.5.23

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

## Ich komme gut durch Stadt und Umland

### Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

- Das Mobility-as-a-Service Angebot in Köln wächst.
- Das Projekt „RingFrei“: Die Gestaltung der Ringe für den Radverkehr ist auf einem sehr guten Weg.

### Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Die Bahnen und Busse fahren nicht zuverlässig und der ÖPNV muss ausgebaut werden.
- Die Taktung des ÖPNVs insbesondere am Wochenende und Abends ist unzureichend.
- Die Bürgersteige sind zu schmal und voller Gerümpel.
- Viele Radwege sind in einem schlechten Zustand.
- Das Park & Ride-Angebot muss ausgebaut werden, da es aktuell „faktisch“ nicht vorhanden ist.
- Köln benötigt ein attraktives Schnellbusnetz. Dies gilt insbesondere für Außenbezirke und auf Strecken ohne Bahn.
- Busse stehen häufig im Stau.
- Es besteht eine Diskrepanz zwischen frisch sanierten Straßen und maroden Fahrradwegen.
- Die RadPendlerRoute 4 von Porz funktioniert nur mit der Brücke über die A4.

### Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Das Ordnungsamt kontrolliert auf vielen Straßen die Falschparker nicht.
- Der kundenfreundliche Ausbau des Carsharing-Angebots für das Umland ist wichtig.
- Im Bereich der Radinfrastruktur sollte bei der Linienführung sowie im Hinblick auf Breite und Qualität der Wege eine bessere Abstimmung mit dem Umland erfolgen.
- Für lange Strecken gibt es für Mitarbeiter\*innen kaum Alternativen zum MIV.
- Die Linie 7 sollte zeitnah bis zum Anschlusspunkt mit dem SPNV des Rhein-Sieg-Kreises geplant werden.
- Um die Querung des Rheins mit dem Rad zu verbessern, werden weitere 6-8 Brücken benötigt
- Es fehlt an Radschnellwegen und RadPendler Routen.

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

**Stärken:** Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

*(Handwritten note: Mobilität ist ein großer Vorteil)*

*(Handwritten note: Bringt vor! Die Qualität der Ringe für den Radverkehr ist auf einem sehr guten Stand.)*

## Ich komme gut durch Stadt und Umland

*Mobilität ist schnell, flexibel und gut vernetzt.*

Mobilität stärkt Kölns Attraktivität als Wohnort, Arbeitsort und Wirtschaftsstandort.

Auf dem Weg durch Köln, nach Köln hinein und in das Umland kommen Bewohner\*innen, Gäste, Arbeitnehmer\*innen und Gewerbetreibende angemessen **schnell** voran. Gut erhaltene Infrastruktur sowie intelligente Verkehrsleitung und -steuerung tragen zu einem optimierten Verkehrsfluss auf den Kfz-Hauptrouten bei. Ein leistungsstarker ÖPNV und gut ausgebauten, schnellen Radverbindungen bieten wirkliche Alternativen zum Pkw.

Mobilität ist **flexibel**. Die nächste ÖPNV-Station und geteilte Mobilitätsangebote sind gut erreichbar. Busse und Bahnen sind zuverlässig und verkehren in attraktiven, gut abgestimmten Takten und auch zu Tagesrandzeiten. Autonome Fahrzeuge tragen, je nach Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, zu einem flexibleren Angebot bei. Bei der Weiterentwicklung der Infrastruktur wurden technische Innovationen berücksichtigt.

Mobilitätsangebote sind darüber hinaus **gut vernetzt**. Digitale Angebote und Mobilstationen ermöglichen den nahtlosen Übergang zwischen Sharing-Angeboten und öffentlichem Verkehr. Ein Netz an Bike sowie Park & Ride Anlagen erleichtert intermodales Reisen, insbesondere auf Pendelstrecken.

**Indikatoren**

- **Schnell:** Reisezeitvergleich, Stau MIV / Verspätungen ÖPNV
- **Flexibel:** Erreichbarkeit ÖPNV, Erreichbarkeit Sharing-Angebote
- **Gut vernetzt:** Anzahl Mobilitätsstationen, B/P+R, Digitale Integration

**ENTWURF**  
Stand: 23.5.23

**Schwächen:** Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

*Burgstraße zu schnell und volle Kreuzung*

*Tiefbau ÖPNV über Weichen aussteuern*

*Viele Radwege in schlechtem Zustand!*

*Wen könnte der öffentliche Schnellverkehr besser für Fahrräder nutzen?*

*Busse müssen wieder neu starten*

*Das Ordnungsamt kontrolliert oft viele Straßen die Fahrsäpolare nicht*

*Radverkehrsfeste für die Umgebung des Garings, das Garings darf nicht komplett verschwinden*

*Bei Radverkehrsfesten der Kfz bei Kurvenfahrt - Radfahrer müssen sich umsetzen*

*Für lange Wege ist es wichtig, dass es einen guten Radweg gibt*

*Worauf muss besonders Wert gelegt werden, damit Radfahrer nicht mehr soviel Angst haben?*

*Radverkehrswende-Radkreuzungen*

*Querung des Rheins fürs Rad + 6-8 Brücken!*

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

## Ich erledige vieles direkt im Veedel

### Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

- Direkte Wege und Einbahnstraßenöffnung in den Veedeln tragen positiv zum Zielbild bei

### Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Die Planungen der Stadt sollten insgesamt die Veedel und deren Stärkung mehr berücksichtigen, da nicht alle alles in der Kölner Innenstadt erledigen wollen
- Eine konsequente Durchsetzung ordnungsrechtlicher Maßnahmen, zum Beispiel gegen Falschparker ist nötig.
- Die Arbeitsstelle liegt [oft] in anderen Veedeln.
- Eine vernünftige Raumplanung und Stärkung von Viertelzentren wird als wichtig erachtet
- Das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“, nach dem auch mit dem Rad und zu Fuß 15 Minuten pro Weg benötigt werden, sollte mehr Berücksichtigung finden
- Die Stärkung des Fußverkehrs und eine Neuauflistung des Straßenraums aus Sicht von Fußgängern.
- An den Radwegen muss gearbeitet werden, um dem Zielbild näher zu kommen.
- Für Ältere [und] Behinderte geht im Veedel nicht alles mit dem Rad.

### Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Sicheres Fahrradparken sollte in den Veedeln verbessert werden
- Die Quartierszentren, wie zum Beispiel in der Severinstraße, sind keine Fußgängerzonen
- Ältere Menschen haben Angst vor Radfahrern.
- Mehr Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr geöffnet werden.
- Die Veedel sind aufgrund der Einbahnstraßen oder Radwege teilweise nicht für Lastenräder geeignet
- Viele Veedel (z.B. Ehrenfeld) bieten lokal alles, andere jedoch nicht (z.B. Müngersdorf, Egelspfad und Vogelsang).

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

Legamaster

**Stärken:** Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

Direkte Wege durch Einbeziehung Straßennutzung

**Ich erledige vieles direkt im Veedel**

Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.

Die Kölner Veedel sind lebens- und liebenswerte Orte, die zur aktiven Fortbewegung einladen.

Viele Orte des täglichen Lebens sind auf **kurzem Wege** zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen. Hierzu tragen kompakte, durchmischte und vielfältige Stadtteile bei. Die Nahversorgung und das nächste Bezirkszentrum sind gut zu erreichen.

Die Veedel laden zum **Verweilen ein**. Die Neuverteilung des Straßenraums hat Platz für spielende Kinder, Begegnungen zwischen Menschen und Stadtgrün geschaffen. Abseits der Kfz-Hauptrouten fahren weniger Autos und sie bewegen sich langsamer durch die Straßen.

Die **Erreichbarkeit wird dabei sichergestellt**. Einsatzkräfte, Handwerker\*innen, Lieferant\*innen und andere Gewerbetreibende kommen ans Ziel. Mobilitätseingeschränkte Menschen haben Zugang zu angemessener Mobilität und auch Patient\*innen und Kund\*innen erreichen ihre Ziele.

Indikatoren

- **Kurze Wege:** Erreichbarkeit Nahversorgung
- **Verweilen:** Nutzung öffentlicher Raum, wahrgenommene Aufenthaltsqualität
- **Erreichbarkeit sicherstellen:** Leitlinien für Veedel-Entwicklung

ENTWURF  
Stand: 23.5.23

Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

Nahversorgung der Stadt mit allen entsprechenden Dienstleistungen muss besser werden. Beispiele dafür sollte es geben, um die Veedel besser zu machen.

Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Festivalspaare aber sicher

Mehr Einbahnstraßen für Rad öffnen

26

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

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

### Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

- Die Grünflächen in Köln motivieren zur Nutzung von Rad- und Fußverkehr.

### Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Es sollte möglich sein, dass ältere Menschen immer das Fahrrad nutzen können.
- Radpendlerrouten und Radschnellwege.
- Köln lenkt den Verkehr auf die Autobahn um, um innerstädtische Klimaziele zu erreichen.
- Die Sicherheit von Fußgängern sollte verbessert werden. Fahrräder und E-Scooter stellen hier ein Problem dar. (In Antwort darauf: 80 Prozent der Fußgängerunfälle haben Autos als Gegner.)
- Grünbereiche sollten gestärkt werden.
- Die Ladeinfrastruktur ist nicht ausreichend.

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

**Stärken:** Wo(mit) trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

**Schwächen:** Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

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

*Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.*

Durchmischte Stadtteile vermeiden längere Wege durch die Stadt. Attraktive Mobilitätsangebote, eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung und mehr Sicherheit auf den Straßen motivieren die Menschen in Köln, ihre Fortbewegung zunehmend auf das Zufußgehen, das Rad sowie öffentliche und Sharing-Angebote zu verlagern. Bei den verbleibenden Kfz-Verkehren sind alternative, nachhaltige Antriebsformen wie die Elektromobilität weit verbreitet. Die notwendige Ladeinfrastruktur ist vorhanden. Auch andere Technologien wie Wasserstoffantriebe leisten, dort wo sie betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll sind, einen Beitrag zur Antriebswende.

So trägt Mobilität zu einem **gesünderen Leben** in der Stadt bei, denn einerseits haben aktive Mobilitätsformen an Beliebtheit gewonnen und andererseits gibt es weniger Lärm und Luftschadstoffe.

Auch die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors wurden aufgrund dieser Maßnahmen stark reduziert und Mobilität in Köln leistet einen wichtigen Beitrag zur **Klimaneutralität**.

Schließlich trägt der Mobilitätssektor auch zur **Anpassung an die Folgen des Klimawandels** bei. Entsiegelung und Begrünung von Flächen bieten Abkühlung bei Hitze und erlauben Versickerung bei Starkregen. Infrastruktur und Angebote im Mobilitätsbereich wurden so angepasst, dass sie den negativen Folgen des Klimawandels trotzen.

**Indikatoren**

- **Gesundheit:** Luftschadstoffe (Nox, PM2,5), Anteil Fahrrad & Fußverkehr am Modal Split
- **Klimaneutralität:** Treibhausgase (CO<sub>2</sub>e)
- **Klimaanpassung:** Grad der Versiegelung, Resilienz der Infrastruktur

**ENTWURF**  
Stand: 23.5.23

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase

## Geplantes nachhaltiges Logistikkonzept

### Stärken: Womit trägt Köln schon heute zum Zielbild bei?

- Es gibt multimodale Knoten.
- Das Know-How und das Netzwerk sind vorhanden.
- Es gibt eine Lastenrad-Förderung.
- Es gibt viel kombinierten Verkehr vorhanden ist, aber die Last Mile muss freibleiben
- Köln hat eine tolle logistische Anbindung.

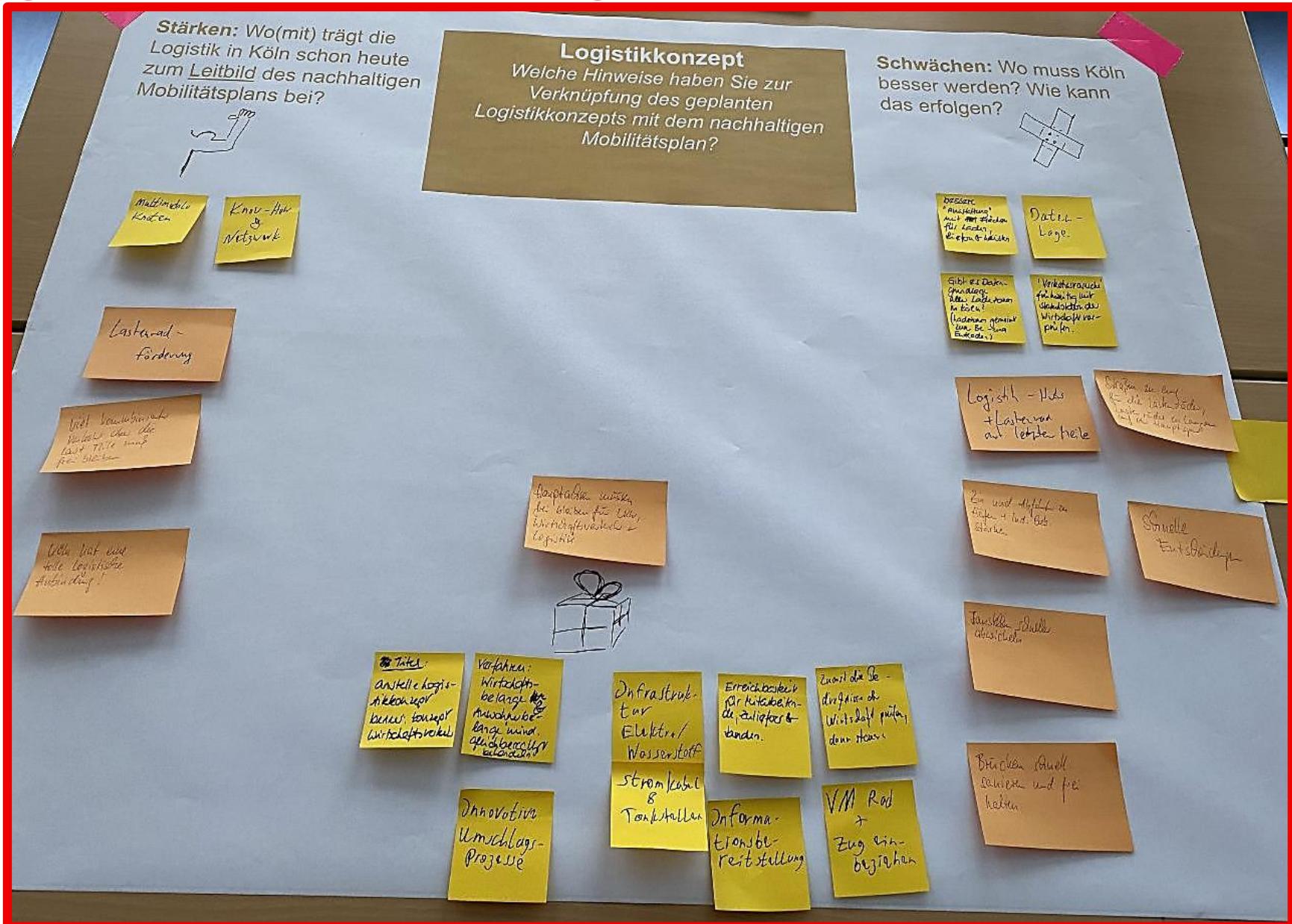
### Schwächen: Wo muss Köln besser werden? Wie kann das erfolgen?

- Entscheidungen sollten schnell getroffen werden.
- Baustellen sollten schneller abgewickelt werden.
- Brücken sollten schnell saniert und freigehalten werden.
- Eine bessere „Ausstattung“ mit Flächen fürs Laden und Liefern wird benötigt.
- Die Datenlage sollte ausgebessert werden: Gibt es eine Datengrundlage aller Be- und Entladezonen in Köln?
- Verkehrsversuche sollten frühzeitig mit Stakeholdern der Wirtschaft vorgeprüft werden.
- Logistik-Hubs und Lastenrad sollten für die Letzte Meile- Verkehre gestärkt werden.
- Die Straßen sind zu eng für Lastenräder und die Lastenräder zu langsam für die Hauptstraßen.
- Die Zu- und Abfahrten zu den Häfen und Industriegebieten sollten gestärkt werden.

### Weitere Hinweise:

- „Konzept Wirtschaftsverkehr“ sollte anstelle „Logistikkonzept“ für den Titel verwendet werden.
- Im Verfahren zur Erstellung des Konzepts sollten Wirtschaftsbelange und Anwohnerbelange mindestens gleichberechtigt behandelt werden.
- Die Hauptachsen müssen für LKW, Wirtschaftsverkehr und Logistik frei bleiben.
- Die Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff (Stromkabel und Tankstellen) sollte mitbedacht werden
- Die Informationsbereitstellung ist zu beachten.
- Innovative Umschlagsprozesse
- Die Erreichbarkeit für Mitarbeitende und Zulieferer und Kunden ist zu bedenken.
- Die Bedürfnisse der Wirtschaft sollten zuerst geprüft und dann gesteuert werden.
- VM [Verkehrsmanagement?] Rad und Zugverkehr sind einzubeziehen.

# Nachhaltiger Mobilitätsplan: Ergebnisse der Arbeitsphase



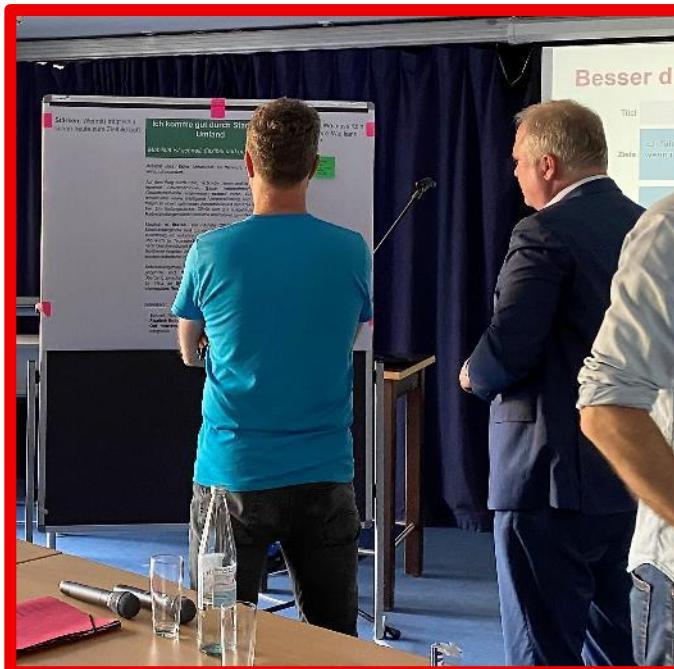
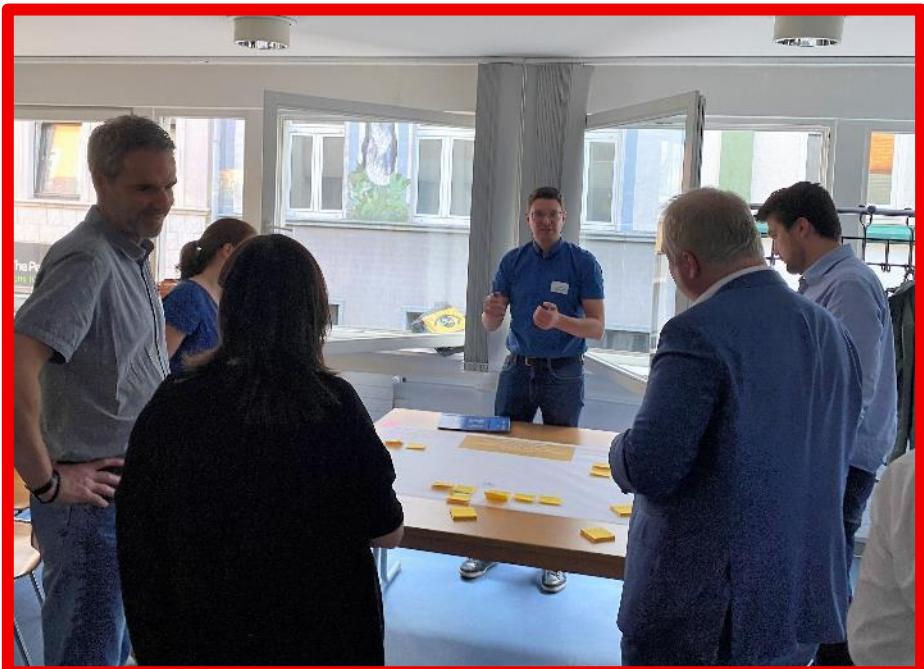
# MIV-Grundnetz: Ausblick

**Jürgen Möllers, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

- Vielen Dank allen Beteiligten für die offene Diskussion und die zahlreichen, teils auch sehr detaillierten Rückmeldungen. Alle Eingaben werden für die Erstellung der Ratsvorlage gesichtet und ausgewertet.
- Zu den eingereichten Rückmeldungen und Kommentaren zur Planung wird es Stellungnahmen geben.
- Auf dieser Basis wird nun eine Beschlussvorlage für die Politik erarbeitet. Diese wird voraussichtlich nach der Sommerpause im August der Politik vorgestellt werden. Da Interesse an einer weiteren Einbindung in den Prozess besteht, kann im Nachgang die Beschlussvorlage nochmal in einer weiteren Veranstaltung dem Forum MIV Grundnetz & Kfz-Mobilität vorgestellt werden. Ein genauer Termin wäre noch festzulegen, möglich wäre ein Termin im September oder Oktober.



# Impressionen aus der Arbeitsphase



# Impressum



**Stadt Köln**

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

**Konzeption und Moderation**

DialogWerke GmbH

Ruprecht Consult GmbH

Juni 2023

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages