

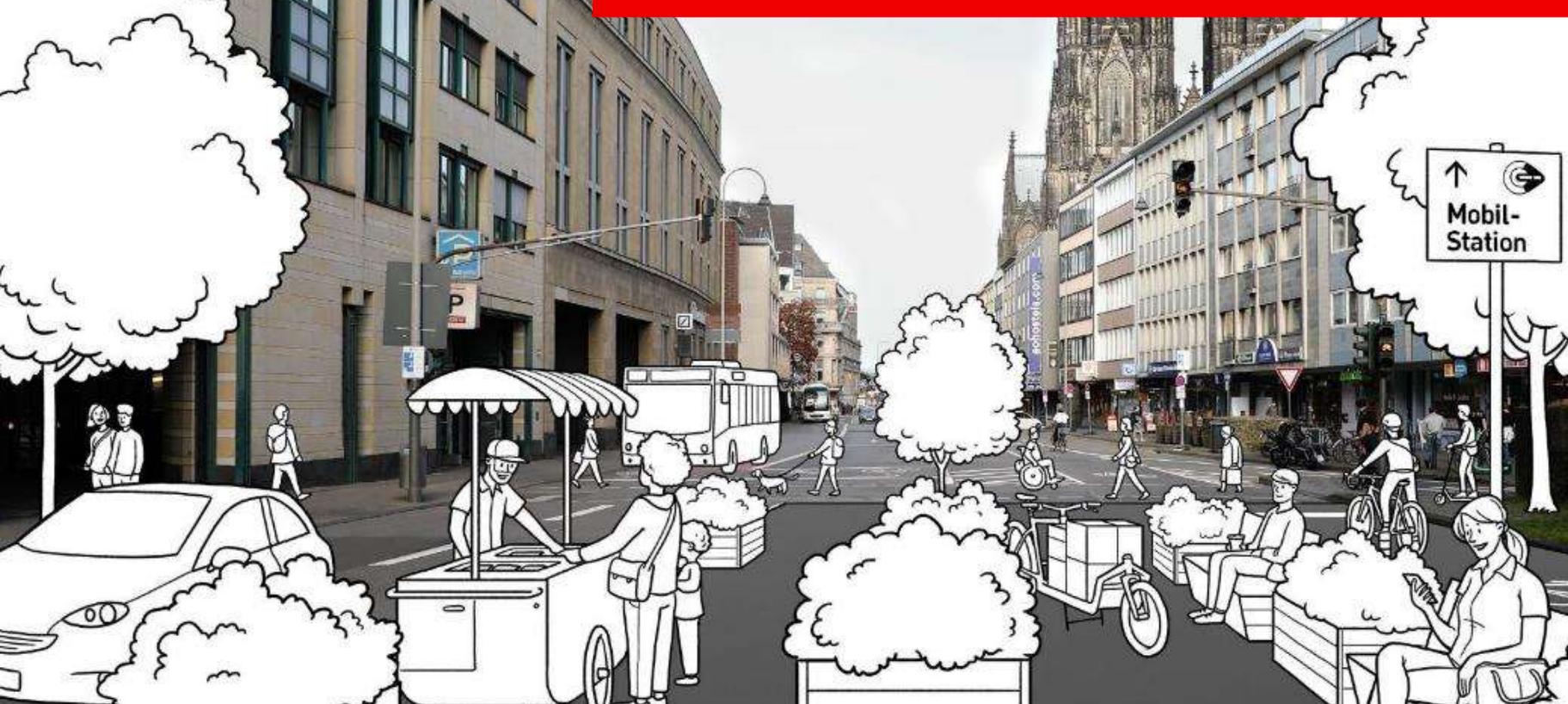


Stadt Köln

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan

Forum MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität

Dokumentation der 3. Sitzung am 22. Januar 2024



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Programm

## Einführung

---

### **Teil 1: Nachhaltiger Mobilitätsplan**

Aktueller Stand der Mobilitätsplanung

Geplante Schritte der Mobilitätsplanung

Fragen & Diskussion

---

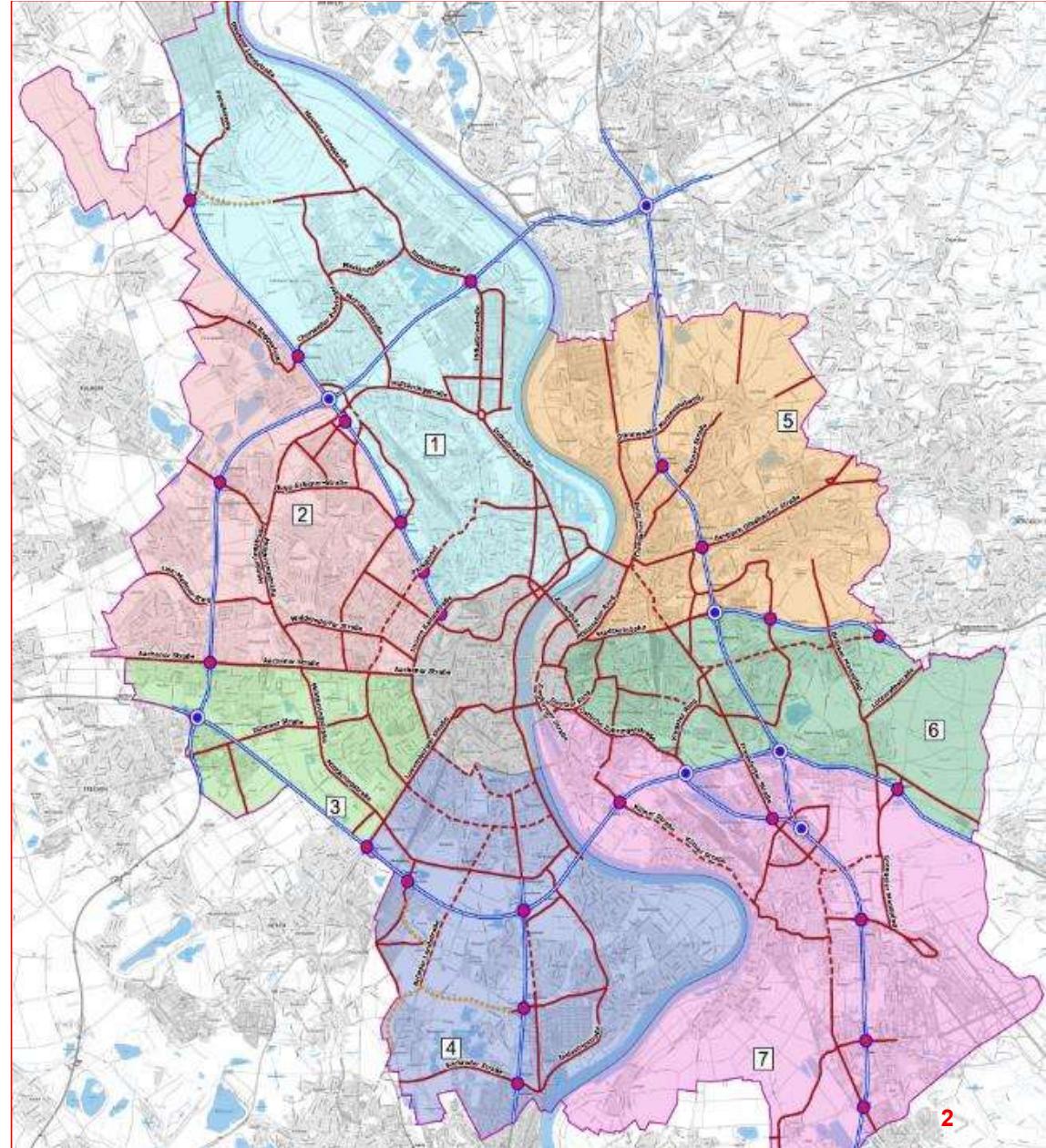
### **Teil 2: MIV-Grundnetz**

Rückblick auf den Erarbeitungsprozess

Vorstellung des Zielkonzepts

Beispiele für Umplanungen

Fragen & Diskussion



# Das Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität

## Teilnehmende Akteure

- Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH
- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Kreisverband Köln e.V.
- Agora Köln e.V.
- ARBEITGEBER KÖLN e.V.
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- DEHOGA Nordrhein e.V.
- Berufsfeuerwehr Köln
- Fuss e.V.
- Ford Drive Europe
- Handelsverband NRW Aachen-Düren-Köln e.V.
- Handwerkskammer zu Köln
- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Kreishandwerkerschaft Köln
- Ratsfraktion CDU
- Ratsfraktion FDP
- Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.
- VCD Regionalverband Köln e.V.

### Angefragt, aber keine Teilnahme:

- #RingFrei
- Automobilclub Verkehr e.V. (ACV)
- Bundesverband Carsharing e.V. (Cambio Carsharing)
- Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
- Köln Business
- Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Ratsfraktion SPD
- Ratsfraktion Volt
- TAXI RUF Köln
- Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln
- Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.
- Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrheinwestfalen e.V.

# Begrüßung

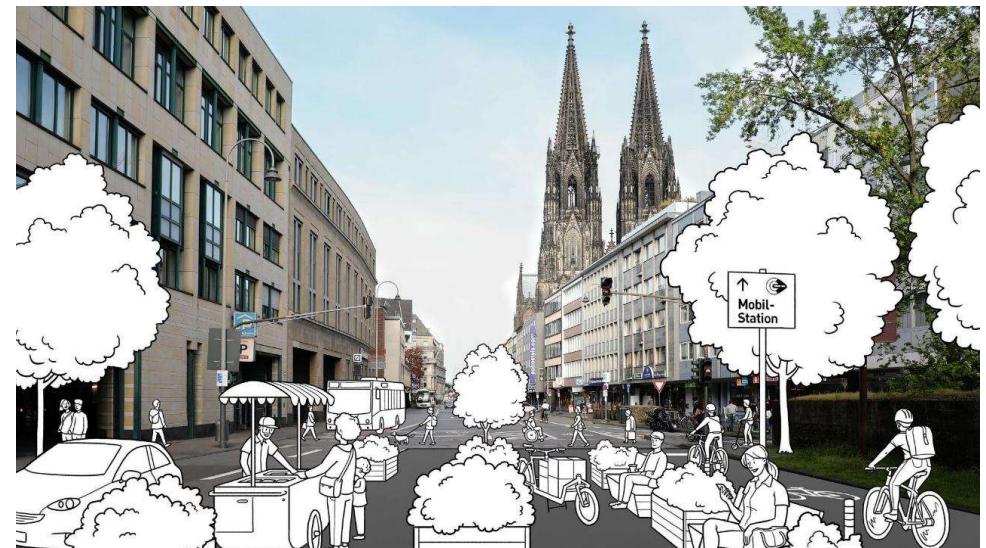
## **Thorsten Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

Nach zwei Sitzungen im letzten Jahr stellt diese dritte Sitzung den Abschluss des Beteiligungserfahrens zum MIV-Grundnetz dar. Im Folgenden wird das erarbeitete Zielkonzept nun in die politische Beschlussfassung gehen.

Die Stadt bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmenden für ihre Zeit und ihre wertvollen Beiträge. Das Zielkonzept konnte durch die Iterationen deutlich an Qualität gewinnen.

## **Christian Klasen, DialogWerke**

Bei der 1. Sitzung im März 2023 wurden die Methodik und der Prozess zur Erarbeitung des MIV-Grundnetzes vorgestellt. Daran anschließend wurden Anregungen und Fragen gesammelt, welche in der 2. Sitzung im Juni 2023 diskutiert wurden. In der 2. Jahreshälfte wurde schließlich das Zielkonzept des MIV-Grundnetzes erstellt und im Herbst der Entwurf der Beschlussvorlage mit den politischen Fraktionen in einem Fachgespräch konsultiert. Einige Medien haben daraufhin bereits vom MIV-Grundnetz berichtet, welches heute vorgestellt wird.



Parallel zum MIV-Grundnetz erarbeitet das Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung derzeit den Nachhaltigen Mobilitätsplan *Besser durch Köln*. Obwohl beide Prozess unabhängig voneinander laufen, möchte die Verwaltung auch heute wieder einen Überblick über die aktuelle Entwicklung geben.

Die nächste Folie zeigt den bisherigen Prozess mit den jeweiligen Inhalten der Sitzungen.

# Das Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität



## 1. Sitzung am 9. März 2023

- Hintergrund, Methode, Prozess
- Erwartungen an MIV-Grundnetz
- Ergebnisse Online-Beteiligung



## 2. Sitzung am 5. Juni 2023

- Beantwortung Fragestellungen
- Vorstellung & Diskussion neuer Bearbeitungsstand
- Vorstellung Mobilitätserhebung
- Stärken und Schwächen der Mobilität in Köln (Konsultation zum nachhaltigen Mobilitätsplan)



## 3. Sitzung am 22. Januar 2024

- Vorstellung & Diskussion Zielkonzept
- Aktuelles zum nachhaltigen Mobilitätsplan



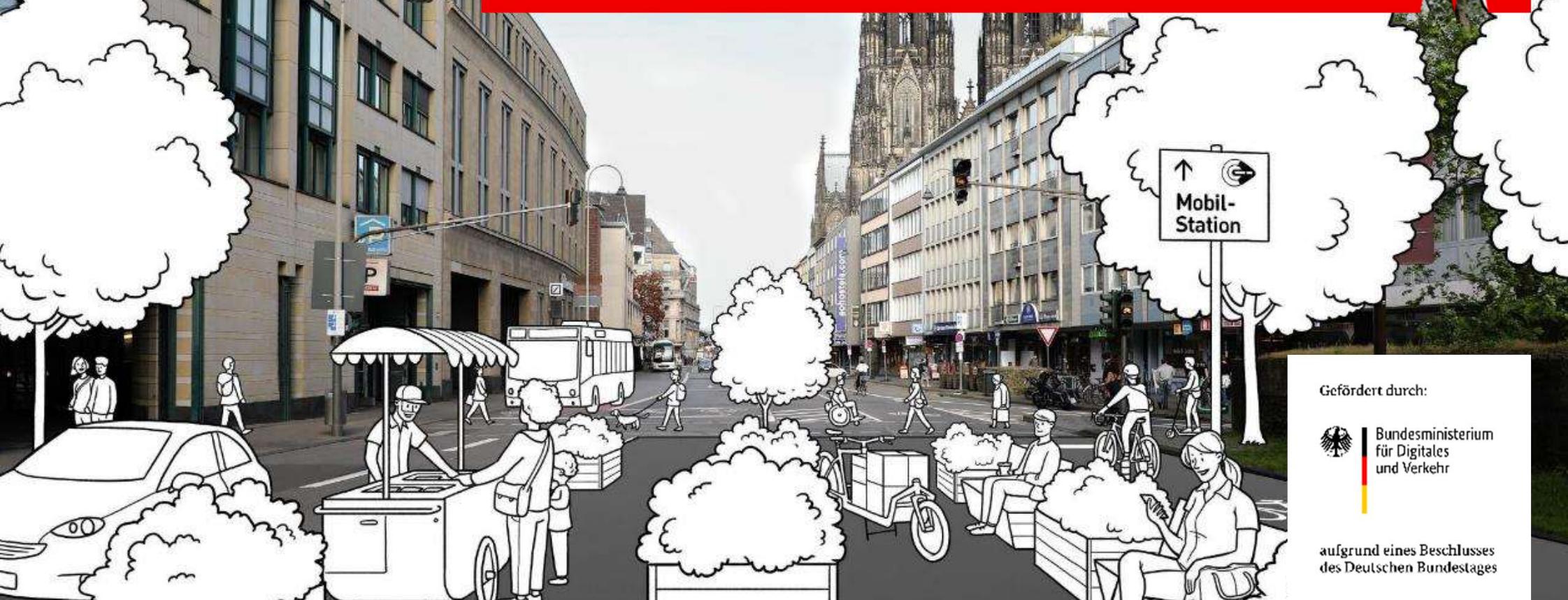


Stadt Köln

Teil 1

## Nachhaltiger Mobilitätsplan

- Barbara Pauli, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- Christian Klasen, DialogWerke



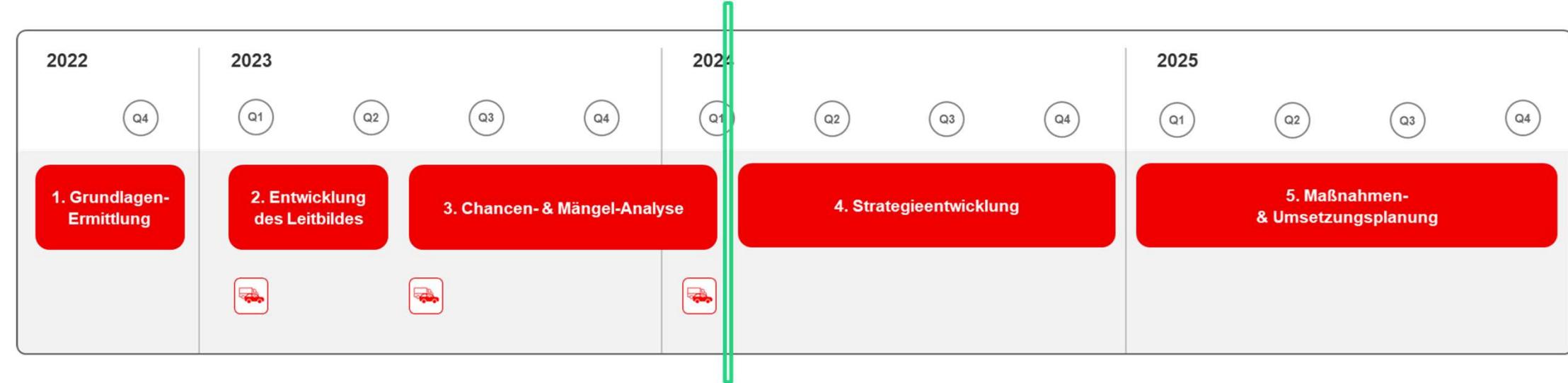
Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Aktueller Stand der Mobilitätsplanung



# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Übersicht

### 1. Es wurden 5 Zielbilder entwickelt

- Ich komme gut durch Stadt und Umland
- Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben
- Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin
- Ich erledige vieles direkt im Veedel
- Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima

### 2. Jedem Zielbild sind Mess-Indikatoren zugeordnet

- Beispiele: Reisezeit, Erschließung ÖPNV, Stau MIV.

### 3. Die Chancen- und Mängelanalyse basiert auf den Ergebnissen der Beteiligung und einer Indikator-gestützten Analyse

- Indikatoren z.B. Treibhausgasemissionen, Anzahl zugelassener PKW
- Beteiligung: Mobilitäts-Beirat, Runder Tisch etc.

### 4. Geplante Schritte der Strategieentwicklung

- Zielwerte der Indikatoren definieren
- Stellschrauben entwickeln
- Szenarien entwickeln und bewerten
- Ziel-Szenario und Zielwerte festlegen

### 5. Stellschrauben

- Sie sind sieben Handlungsfeldern zugeordnet.
- Es werden Werte in verschiedenen Intensitäten (stark, mittel, schwach) festgelegt.

### 6. Geplante Schritte der Mobilitätsplanung

- Die zweite Online-Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan wird im Frühjahr 2024 stattfinden.

→ Detailliertere Infos auf den folgenden Folien.



**Ich komme gut durch  
Stadt und Umland.**

Mobilität ist schnell,  
zuverlässig und gut vernetzt.

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Leitbild für die Mobilität in Köln 2035



**Ich kann am gesellschaft-  
lichen Leben teilhaben.**

Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar  
und eröffnet Chancen.



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

Mobilität ist sicher, sauber und  
Menschen nehmen Rücksicht  
aufeinander.



**Ich erledige vieles  
direkt im Veedel.**

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



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

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

# Jedem Zielbild sind Indikatoren zugeordnet.

## Leitbild: „Besser durch Köln“

<u>Zielbild:</u> Ich komme gut durch Stadt und Umland	<u>Zielbild:</u> Ich erledige vieles direkt im Veedel	<u>Zielbild:</u> Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben	<u>Zielbild:</u> Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin	<u>Zielbild:</u> Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima
<u>Indikator:</u> Reisezeitvergleich	<u>Indikator:</u> Anteil kurze Wege	<u>Indikator:</u> Barrierefreiheit Haltestellen	<u>Indikator:</u> Verkehrstote & Schwerverletzte	<u>Indikator:</u> Luftschadstoffe (NOx, PM10)
<u>Indikator:</u> Erschließungsqualität ÖV	<u>Indikator:</u> Wahrgen. Aufenthaltsqualität	<u>Indikator:</u> Bezahlbarkeit ÖV-Ticket	<u>Indikator:</u> Anzahl der Unfallhäufungspunkte	<u>Indikator:</u> Lärmbelastung
<u>Indikator:</u> Stau MIV	<u>Indikator:</u> Veränderung in Anzahl der Parkplätze	<u>Indikator:</u> Erschließungs- qualität ÖV in Sozialräumen	<u>Indikator:</u> Wahrgenommene Sicherheit	<u>Indikator:</u> Treibhausgase (CO2e)
<u>Indikator:</u> Verspätungen & Ausfälle ÖV			<u>Indikator:</u> Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	<u>Indikator:</u> Modal Split
<u>Indikator:</u> Anzahl Mobil- stationen pro 1.000 Einwohner:innen			<u>Indikator:</u> Wahrgenommene Saubерkeit	<u>Indikator:</u> Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkws
<u>Indikator:</u> Anzahl Sharing- Mitgliedschaften			<u>Indikator:</u> Wahrgen. Rücksichtnahme	
<u>Indikator:</u> Ausbau Radwege				

# **Beteiligungsergebnisse und Indikator-gestützte Analysen zeigen Chancen- und Mängel auf.**



Beteiligung

- Mobilitätsbeirat im März 2023
- Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft im März 2023
- PolisMOBILITY im Mai 2023
- Regionalforum im Juni 2023
- Aufsuchende Beteiligung im September 2023
- Mobilitätsforum im September 2023

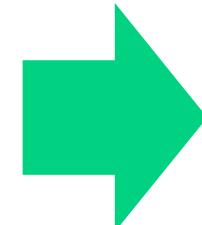


Analyse

# Beispiel: Zielbild „Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Klima und Umwelt“

## Leitbild: „Besser durch Köln“

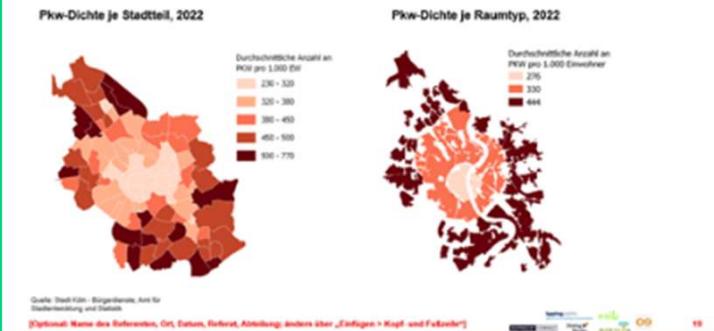
Ich komme gut durch Stadt und Umland	Ich erledige vieles direkt im Veedel	Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben	Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin	Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima
Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege	Barrierefreiheit Haltestellen	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Erschließungsqualität ÖV	Wahrgen. Aufenthaltsqualität	Bezahlbarkeit ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungspunkte	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2e)
Verspätungen & Ausfälle ÖV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Anzahl Mobilstationen pro 1.000 Einwohner				Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkws
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften				Wahrgen. Rücksichtnahme
Ausbau Radwege				



## Analyse Treibhausgasemissionen



## Analyse zugelassene Pkw pro 1.000 Einwohner



# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Geplante Schritte der Mobilitätsplanung



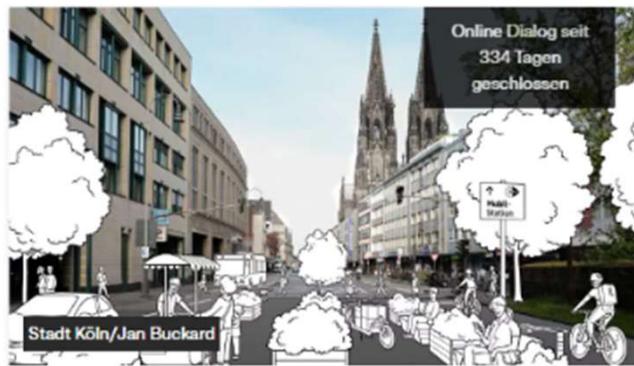
# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Handlungsfelder und Stellschrauben

<b>Handlungsfeld 1 Radverkehr</b>	<b>Handlungsfeld 2 Fußverkehr</b>	<b>Handlungsfeld 3 ÖPNV</b>	<b>Handlungsfeld 4 Inter &amp; Multi modalität</b>	<b>Handlungsfeld 5 MIV</b>	<b>Handlungsfeld 6 Wirtschafts und Lieferverkehr</b>	<b>Handlungsfeld 7 Raumplanung</b>
Mehr und verbesserte Fahrradabstellplätze 	Mehr Platz für Fußgänger	Nachhaltigere Antriebe	Flächendeckendere Sharing-Angebote	Nachhaltigere Antriebe	Nachhaltigere Antriebe	Dichtere und kompaktere Bebauung
Mehr durchgehende Radinfrastruktur nach neuem Standard	Bessere Straßen-Überquerungen	Höhere Haltestellendichte	Auf- und Ausbau von Mobilstationen	Sicherere Straßen für alle	Mehr Parkplätze für Lieferungen und Dienstleister	Nachverdichtung an Schienenverkehrshalten
(Neue) RadPendlerRouten	Bessere Information & Kommunikation	Mehr Abfahrten/dichtere Takte	Mehr Zugänglichkeit & Einfachheit	Besserer Verkehrsfluss	Bessere Anbindung der Stadt an Verkehrswege	Vielfältigere Nutzung von Gebäuden und Flächen
Sanierung bestehender Radwege	Höhere Aufenthaltsqualität	Schnellere & verlässlichere Verbindungen	Bessere (digitale) Information	Optimierte Nutzung von Parkplätzen	Nachhaltigere Verteilung der Verkehre innerhalb der Stadt	Klimaresilientere Stadtplanung
Bessere Information & Kommunikation	Sicherstellung Barrierefreiheit	Mehr Zugänglichkeit & Einfachheit	Mobilitätsmanagement	Optimierte Nutzung von Straßen		
		Ausbau Angebotsvielfalt				

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Geplante Schritte der Mobilitätsplanung



### Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Wie wollen wir in Köln mobil sein? Die Ergebnisse der Online-Beteiligung finden Sie hier. Zudem finden Sie hier alle Informationen zu den weiteren Beteiligungsformaten!

Weiterlesen

## 2. Online-Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan Frühjahr 2024

### Inhalt

- Vorstellung der Stellschrauben (mit Maßnahmen-Beispielen)
- Priorisierung der Stellschrauben innerhalb der Handlungsfelder
- Einschätzung der Akzeptanz
- Einschätzung der Wirksamkeit
- Diskussion innerhalb der Handlungsfelder

Informationen zur Bewerbung lassen wir Ihnen rechtzeitig zukommen!

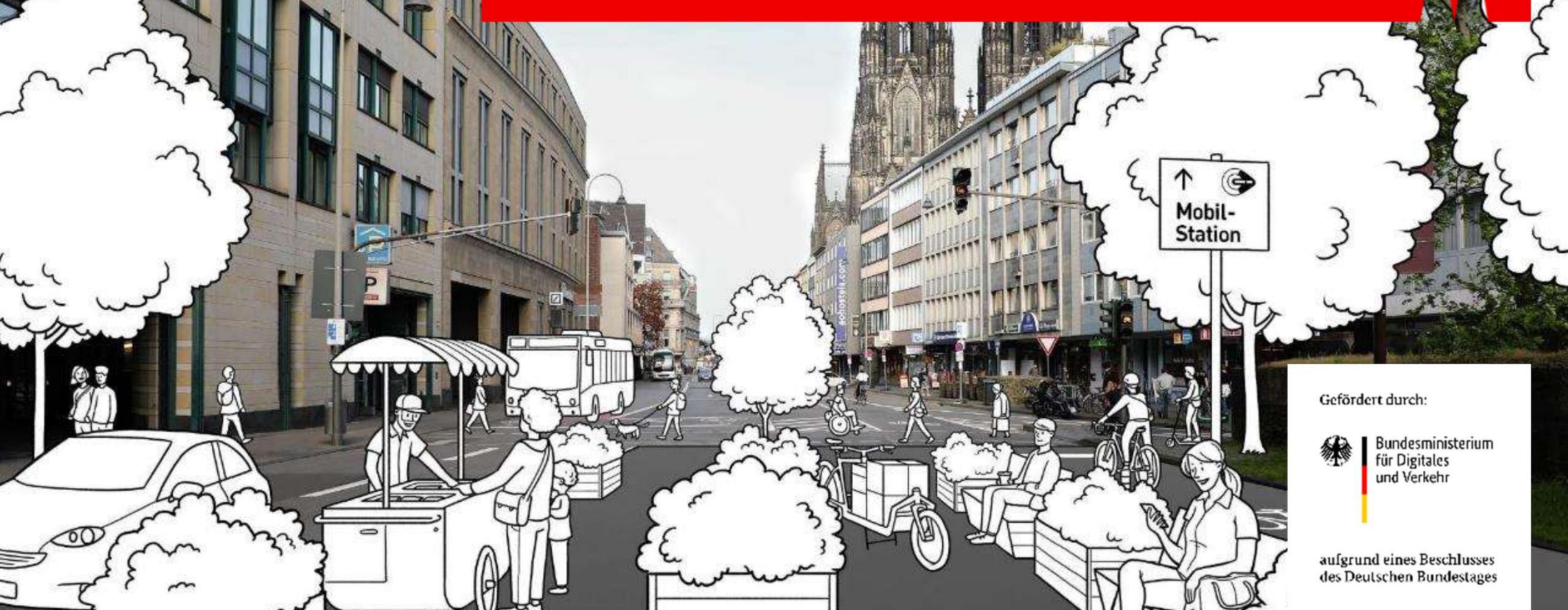


Stadt Köln

Teil 2

## MIV-Grundnetz

- Jürgen Möllers, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- Miljan Milanovic, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# MIV-Grundnetz

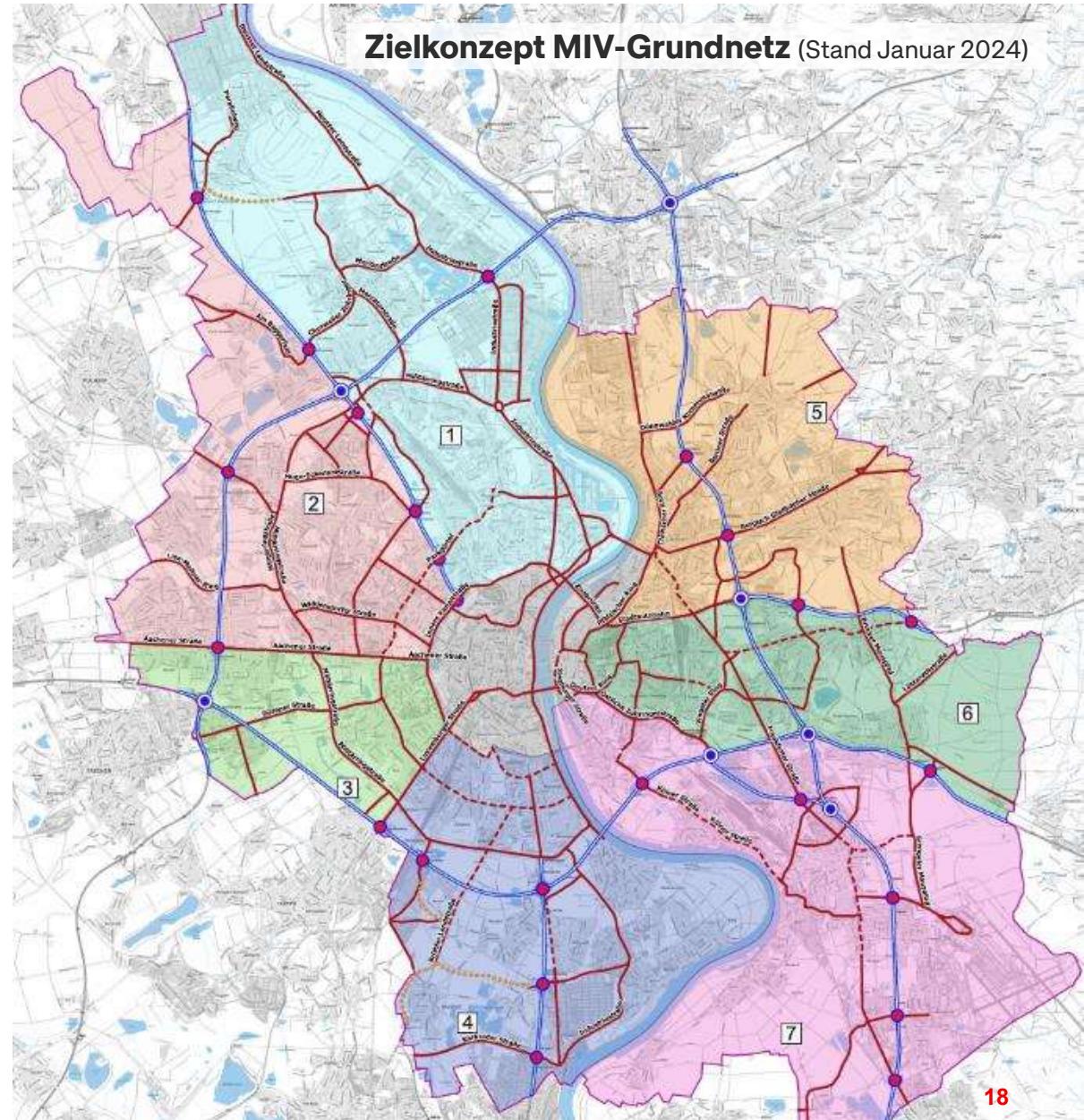
## Beratungsfolge

24.06.2021	Beschluss des Rates der Stadt Köln
23.08.2022	1. Mitteilung an Verkehrsausschuss
24.01.2023	2. Mitteilung an Verkehrsausschuss
01.-14.02.2023	Online-Beteiligung
09.03.2023	1. Sitzung Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität (mit Akteuren)
05.06.2023	2. Sitzung Forum MIV-Grundnetz & Kfz-Mobilität (mit Akteuren)
16.10.2023	Fachgespräch mit verkehrspolitischen Fraktionssprechern und Mitgliedern des Unterausschusses für regionale Zusammenarbeit
<b>22.01.2024</b>	<b>3. Sitzung Forum MIV-Grundnetz &amp; Kfz-Mobilität (mit Akteuren)</b>

# MIV-Grundnetz

Hinweise und Anregungen des  
**Fachgesprächs vom 16.10.2023** wurden  
aufgenommen.

- Prüfung des Netzes im Zusammenhang mit Entwicklung Weststadt:  
Keine Anpassung erforderlich
  
- Prüfung des Netzes im Zusammenhang mit Entwicklung Rondorf Nord-West:  
Aufnahme der geplanten Entflechtungsstraße Rondorf in das MIV-Grundnetz



# MIV-Grundnetz

**Miljan Miljanović,**  
**Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

Im bisherigen Prozess kam die Frage auf, ob und wie eine bessere Radverkehrsführung im späteren MIV-Grundnetz integriert werden können. Zu Beginn der Sitzung werden daher zwei Beispiele gezeigt, bei denen jeweils die Umwidmung einer Kfz-Fahrpur in einen Radfahrsteifen erfolgte. Die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr blieb dabei erhalten. Stauungen konnten auch nach der Umsetzung nicht festgestellt werden.



Beispiel 1: Riehler Straße



Beispiel 2: Turiner Straße

# MIV-Grundnetz

**Milan Miljanović,**  
**Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

Auch auf den Straßen im **untergeordneten Netz** wird die Erreichbarkeit trotz der Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds sichergestellt.

- Im Friesenwall wurde eine Fahrradstraße eingerichtet. (Beispiel 1)
- An den Kölner Ringen wurde eine Kfz-Fahrpur in eine Radverkehrs-Spur umgewidmet. (Beispiel 2)



Beispiel 1: Friesenwall



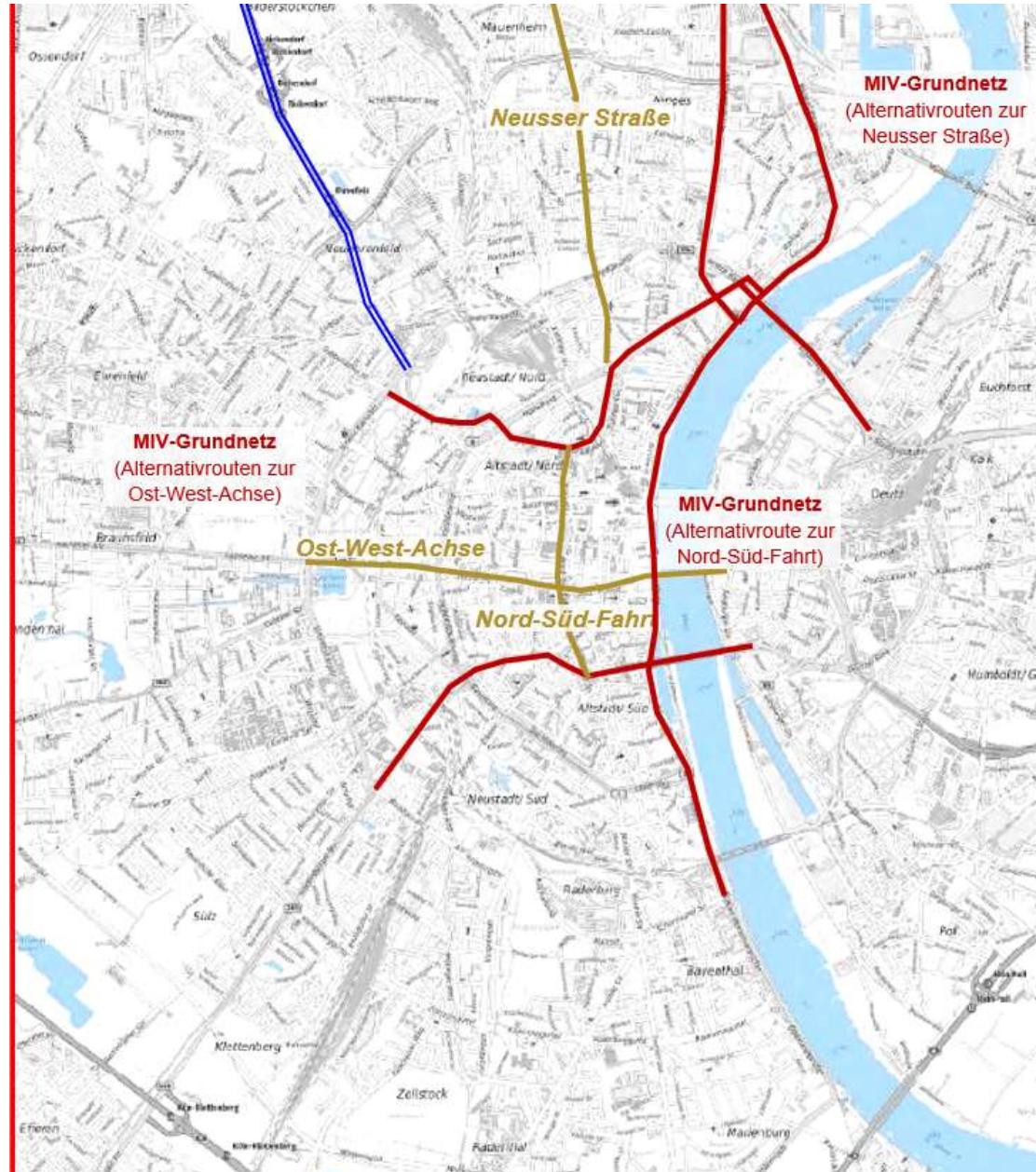
Beispiel 2: Kölner Ringe

# MIV-Grundnetz

**Jürgen Möllers, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

In dem politischen Fachgespräch sowie der Öffentlichkeit wurden einige Streckenabschnitte und Straßen diskutiert, da diese nicht im MIV-Grundnetz vorgesehen sind. Zu ihnen folgte folgende Begründung:

- Die verfügbaren Parallelrouten zur **Neusser Straße** erreichen, entsprechend des verwendeten Kriterienkatalogs, bezüglich Straßenbreite, Buserschließung usw. deutlich höhere Punktzahl und sind daher für das MIV-Grundnetz vorzuziehen. Darüber hinaus sollen Einkaufsstraßen in der Regel nicht zum MIV-Grundnetz gehören. Aber auch hier gibt es Ausnahmen, wie beispielsweise die Aachener Straße.
- Die **Nord-Süd-Fahrt** ist einer der am meisten diskutierten Abschnitte. Sie stellt einen wichtigen Lückenschluss für den Radverkehr dar. Die Hauptroute auf der Nord-Süd Verbindung durch die Innenstadt wird auf der Rheinuferstraße liegen.
- Die **Ost-West-Achse** durchquert die Innenstadt. Die Durchfahrbarkeit der Innenstadt muss nach wie vor gewährleistet sein, allerdings gebündelt auf dem MIV-Grundnetz. Das sind die Straßenachsen Kyotostr. / Victoriastr. / Ursulastr. und Neue Weyerstr. / Rothgerberbach / Perlengraben.



# MIV-Grundnetz

## Wesentliche Diskussionspunkte zum aktuellen Bearbeitungsstand



**Die Innenstadt verfügt über eine hohe Dichte von Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen. Wie kann sie ein „weißer Fleck“ im MIV-Grundnetz sein, im Gegensatz zum gut abgedeckten Porzer Süden?** In Porz gibt es keine Alternativstrecken. In Nippes und Ehrenfeld gibt es hingegen parallele Achsen für den MIV, genauso in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit, Zentralitätsfunktion und Erschließung der Innenstadt wird sichergestellt, aber der Fokus liegt auf der Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität sowie der Vermeidung von Durchgangsverkehren.

**Die Kölner Bäche enden am Barbarossaplatz, das bedeutet, der Verkehr wird in ein Nadelöhr gelenkt. Die Nord-Süd-Fahrt wird ohnehin keine attraktive Flaniermeile werden. Wie kann man diese für den MIV wichtige Achse verwerfen?** Durch die Ertüchtigung der Radinfrastruktur an der Nord-Süd-Fahrt kann eine Kfz-Entlastung von 20-30% erwartet werden. Das vorgeschlagene Grundnetz ist in der Lage, die Verkehrsverlagerungen aufzunehmen.

**Gibt es ein Update des Verkehrsmodells unter Einbeziehung des Fahrrad- und Güterverkehrs?** Das Update kommt, die Analysen sind auf der Grundlage der neuesten Daten abgeschlossen. Auch Wechselwirkungen können dargestellt werden. Es soll ein eigenes Radverkehrs-Modell angelegt werden. Dies ist jedoch nicht ganz leicht, da die Modellierung von Radverkehr schwieriger ist als die des MIV.

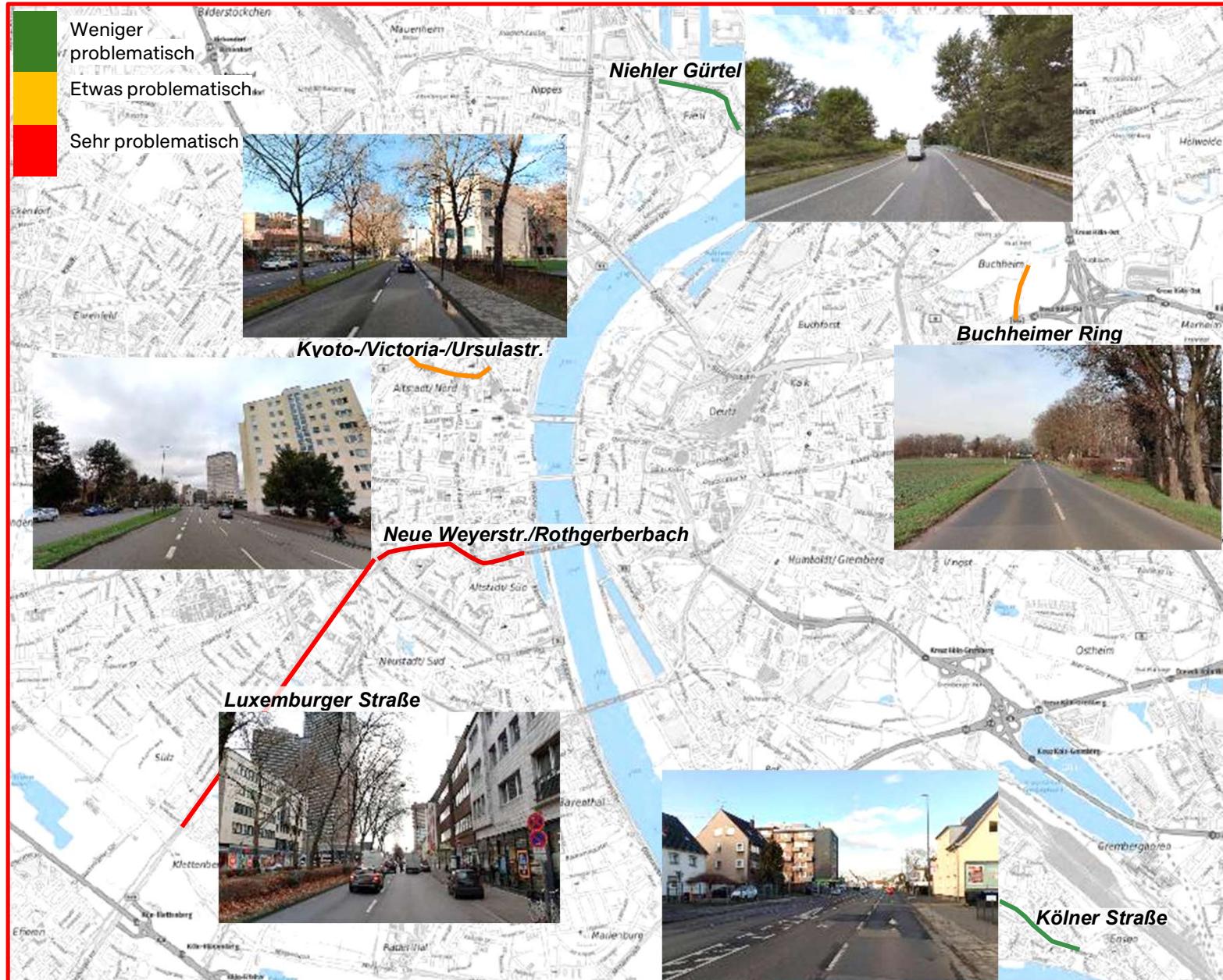
**Ist das MIV-Grundnetz auch in der Lage, den prognostizierten Wirtschaftsverkehr und Lkws aufzunehmen, obwohl Spuren umgewidmet werden?** Ja, der Wirtschaftsverkehr ist berücksichtigt und das Netz ist konform mit Lkw-Anforderungen. Auch zukünftig prognostizierte Verkehrszunahme, insbesondere von Wirtschaftsverkehr und Lkws, ist berücksichtigt worden.

**Warum muss der Verkehr von der B8 auf die Porzer Hauptstraße verlagert werden, wo dann keine Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann?** Aktuell ist das an dieser Stelle alternativlos und muss vorläufig akzeptiert werden.

# MIV-Grundnetz

**Streckenabschnitte mit Handlungsbedarf,** welche im Zielkonzept Bestandteil des MIV-Grundnetzes sind, jedoch Netzlücken im Radverkehrsnetz bzw. keine Radverkehrsinfrastruktur aufweisen:

- Niehler Gürtel
- Kölner Straße
- Neue Weyerstr./Rothgerberbach
- Kyoto-/Victoria-/Ursulastr.
- Buchheimer Ring
- Luxemburger Straße



# MIV-Grundnetz

**Jürgen Möllers,**  
**Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung**

- Es gibt sechs Stellen, an denen das vorgeschlagene MIV-Grundnetz mit dem angestrebten Lückenschluss im Radnetz (ohne Radverkehrsinfrastruktur) in den Konflikt gerät. Davon betrachtet die Stadt zwei als weniger problematisch (grün), zwei als etwas problematisch (gelb) und zwei als sehr schwierig (rot).
- Als besonders problematisch wird die Luxemburger Straße gesehen: Radverkehr ist hier mangelhaft und fließt im Mischverkehr mit. Straßenbahn verläuft in der Mitte, zwei KFZ-Spuren in beide Richtungen mit hohem Verkehrsaufkommen. Bürgersteig ist relativ schmal und wird durch parkende Autos/Parkbuchten zusätzlich verschmälert. Die Stadt versucht, eine fachlich fundierte Lösung vorzulegen. Für die Luxemburger Straße gibt es aktuell jedoch noch keine Lösung.
- Positiv ist zu sehen, dass es nur diese sechs Stellen sind, wo MIV-Grundnetz und Radnetz im Konflikt stehen. Dass heute nur über derart wenige Abschnitte diskutiert wird, wäre noch vor neun Monaten undenkbar gewesen.



Besonders problematischer Abschnitt 1: Luxemburger Straße



Besonders problematischer Abschnitt 2: Neue Weyenstraße/Rothgerberbach

# MIV-Grundnetz: Aktuell identifizierte Problemstellen

## Wesentliche Diskussionspunkte

???

!!!

**Von Axa-Hochhaus bis Südbrücke gibt es auf der Rheinuferstraße und Promenade Konflikte, hier teilen sich Fuß- und Radverkehr eine Spur. Nur streckenweise gibt es eine Abgrenzung. Der Radverkehr müsste hier auf eine Fahrspur verlegt werden, um diese zu entschärfen.** Die Streckenabschnitte ohne Abgrenzung müssten dann ebenfalls zu den oben genannten Konflikten hinzugefügt werden.

**Die Luxemburger Straße ist eine wichtige Achse, die sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr benötigt wird. Wenn dem Radverkehr hier keine gesonderte Spur gegeben wird, fließt er im Mischverkehr mit. Das kann von niemandem gewollt sein.** Für die Luxemburger Straße hat die Stadt leider aktuell noch keine Lösung.

**Wie kann die Kölner Straße als grüne Linie (= weniger problematisch) eingezeichnet sein, wenn die jetzigen Verkehrsmengen nicht aufgefangen werden können?** Die Kölner Straße ist je nach Abschnitt differenziert zu betrachten. Zum Teil ist sie problematischer und sollte an den entsprechenden Stellen tatsächlich nicht grün markiert sein.

**Wie wird mit älteren Beschlüssen umgegangen, die noch nicht umgesetzt sind, aber nach Verabschiedung des MIV-Grundnetzes nicht mehr dem „state of the art“ entsprechen werden? Werden diese dann zurückgestellt bzw. aktualisiert?** Mit der Beschlussfassung des MIV-Grundnetzes, müssen bestehende Beschlüsse bezüglich der Netzbedeutung geprüft werden. Die Stadt geht zudem davon aus, dass eine kontinuierliche Aktualisierung des Netzes alle drei bis fünf Jahre erforderlich ist. Die Entwicklung ist dynamisch, was regelmäßige Überarbeitungen und Neubewertungen erforderlich macht. Das MIV-Grundnetz ist demnach nicht für die nächste Dekade festgelegt, sondern ein dynamisches Konzept.

**Warum dreht sich die Debatte nur um den MIV und den Radverkehr, aber nicht um den Fußverkehr?** Mit besserer Radinfrastruktur ist auch für den Fußverkehr eine Menge gewonnen, denn dann fahren keine Fahrräder mehr auf dem Bürgersteig. Zudem geht es ja genau darum, alle Straßen außerhalb des MIV-Grundnetzes für den Fußverkehr aufzuwerten und angenehmer zu gestalten. Eine Aufwertung des Straßenraums kommt auch dem Fußverkehr zugute.

# MIV-Grundnetz

## Erwartungen aus der ersten Sitzung

... die Klimabilanz  
besser wird

Gewerbebetriebe  
Erreichbarkeit

Kein MIV  
Rumpfnetz

Lücken schliessen

Alle Verkehrs-  
teilnehmer  
berücksichtigt

Bündelungs-  
funktion bleibt

Leistungs-  
fähig & komplett

ÖPNV-Netz  
bleibt intakt

Das MIV-Grundnetz  
ist für Köln dann ein  
Erfolg, wenn (...)

Handwerker, Liefer-  
anten & Mitarbeiter  
Erreichbarkeit

Straßenraum gereift  
ausarbeiten falls  
Verkehrsstörungen

Mobilität ganz-  
heitlich betrachtet  
inkl. technolog.  
Optionen

Fahrradwege  
sichergestellt

Ausbau von P+R  
Radinfrastruktur  
Ausbau & Modernisierung

Basis für schnellere  
Beschlüsse

Nicht Verhindern  
sondern Ergänzung  
d. Erreichbarkeit inkl.  
Klimaschutz

Mobilitätsbedarf  
d. Menschen erfüllt

Berücksichtigung d.  
Belange d. Umwelt-  
verbands auf dem MIV  
Netz berücksichtigt

Akzeptanz von  
Netzverändern - keine  
Schleichwegnutzung

Wirtschaft & Industrie  
ermöglicht

Handwerker mobi-  
lität ermöglicht

Rettungsdienst erreich-  
bar innerhalb von  
5 Minuten

Verteilungs Konflikte  
entschärft

Einsatz- +  
Reaktionsschnell f.  
Polizei gewährleistet

Stadt Raum nicht  
zerschnitten wird

Bedarfe der lo-  
gistikbranche  
berücksichtigt

Negative Folgen  
bündeln sich nicht  
auf dem Grundnetz

Rahmen für polit.  
Handlungsfähigkeit

Aufenthaltsqua-  
lität sichergestellt

# Ein Blick nach vorne

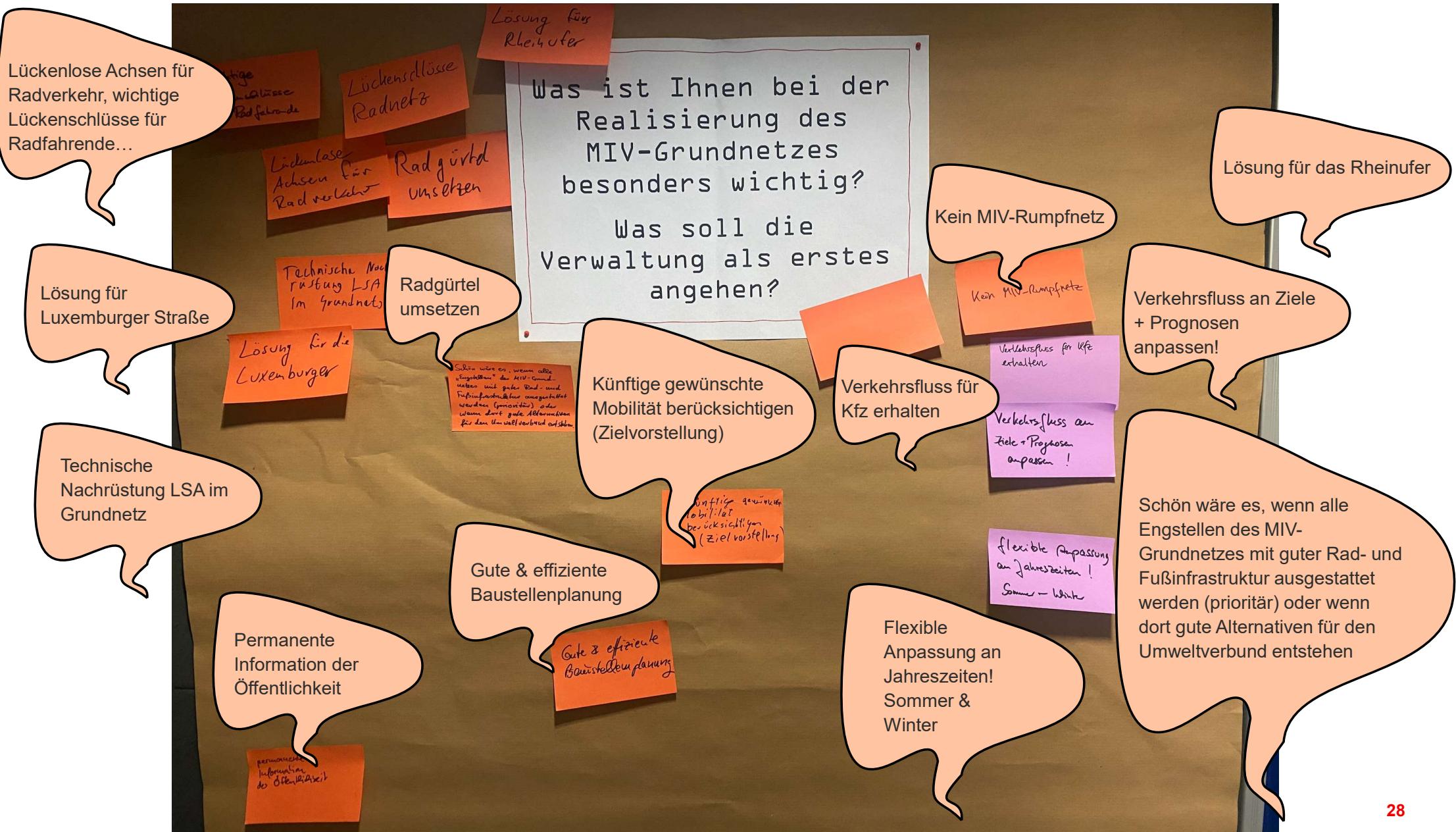
In der Pause haben alle Teilnehmenden die Möglichkeit, an zwei Stellwänden ihre Wünsche, Hinweise und Meinungen zu den folgenden beiden Fragestellungen festzuhalten.

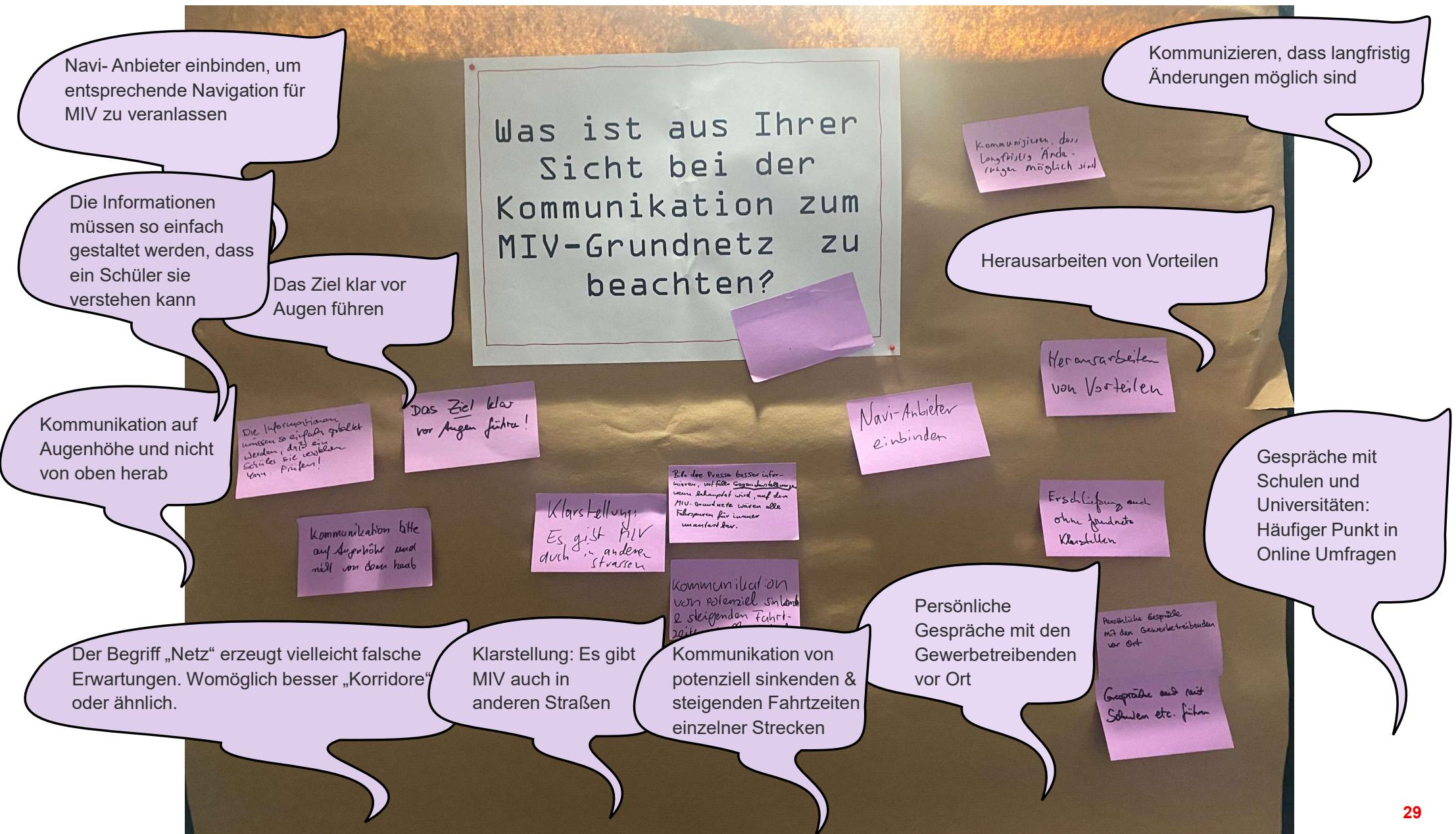
*Was ist Ihnen bei der Realisierung des MIV-Grundnetzes  
besonders wichtig? Was soll die Verwaltung als erstes angehen?*



*Was ist aus Ihrer Sicht bei der Kommunikation zum MIV-  
Grundnetz zu beachten?*







# MIV-Grundnetz

## Weiteres Vorgehen

Februar/März 2024      Finalisierung des Zielkonzepts

23. April 2024      1. Durchgang Verkehrsausschuss (Einbringen der Beschlussvorlage)

25.04.2024	Bezirksvertretung Innenstadt Bezirksvertretung Kalk
02.05.2024	Bezirksvertretung Nippes
	Bezirksvertretung Chorweiler
06.05.2024	Bezirksvertretung Rodenkirchen
	Bezirksvertretung Lindenthal
07.05.2024	Bezirksvertretung Porz
13.05.2024	Bezirksvertretung Ehrenfeld
03.06.2024	Bezirksvertretung Mülheim

*April/Mai/Juni 2024:  
optional 3 Rückfragetermine für Bezirksvertretungen*

11. Juni 2024      2. Durchgang Verkehrsausschuss mit Beschlussfassung

27. Juni 2024      Rat der Stadt Köln mit Beschlussfassung

# Impressum



Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

**Moderation**  
DialogWerke GmbH

Januar 2024

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages