



Stadt Köln

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan

Forum MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität  
Dokumentation der 3. Sitzung am 22. Januar 2024



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Programm

## Einführung

---

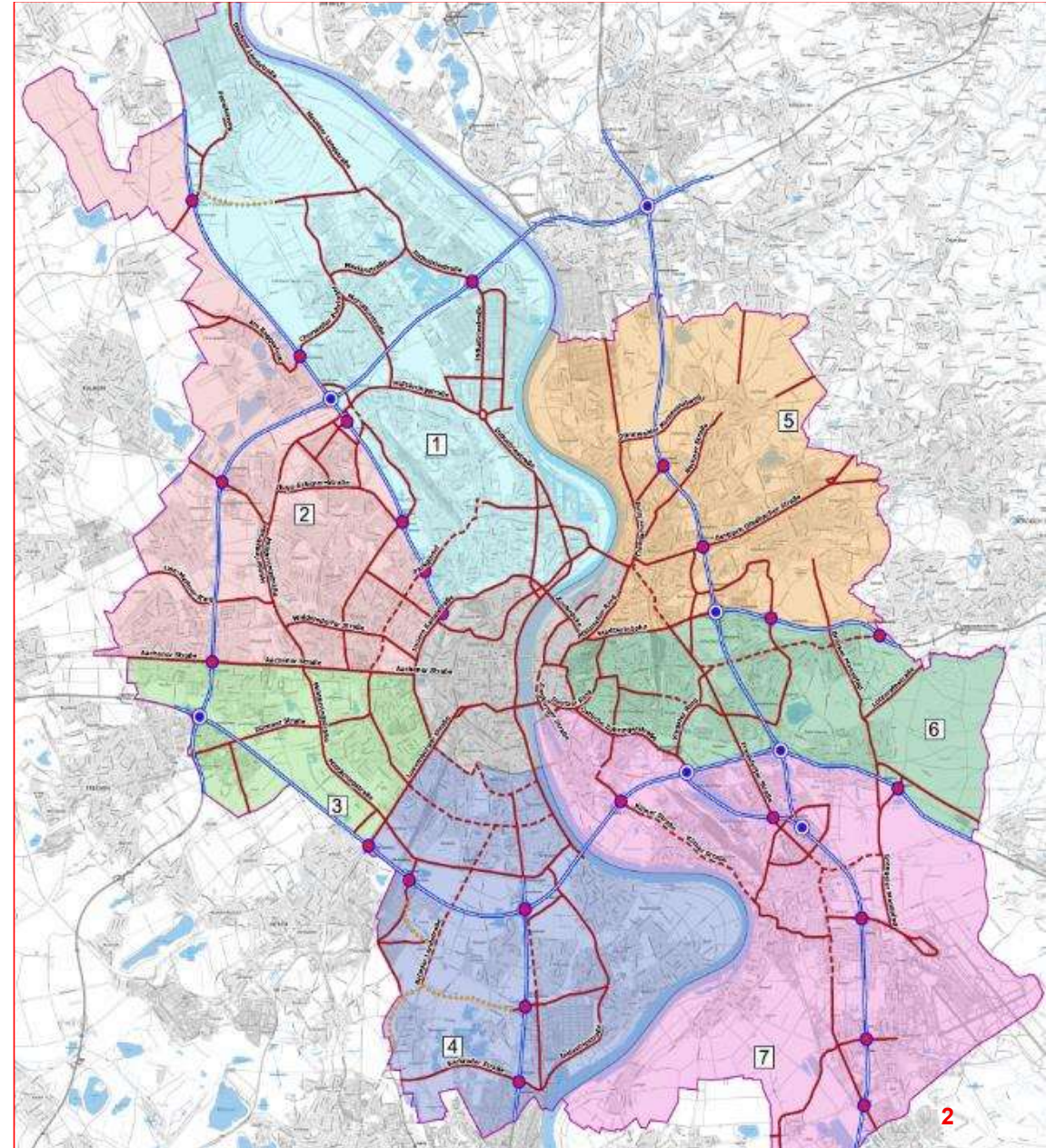
### Teil 1: Nachhaltiger Mobilitätsplan

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

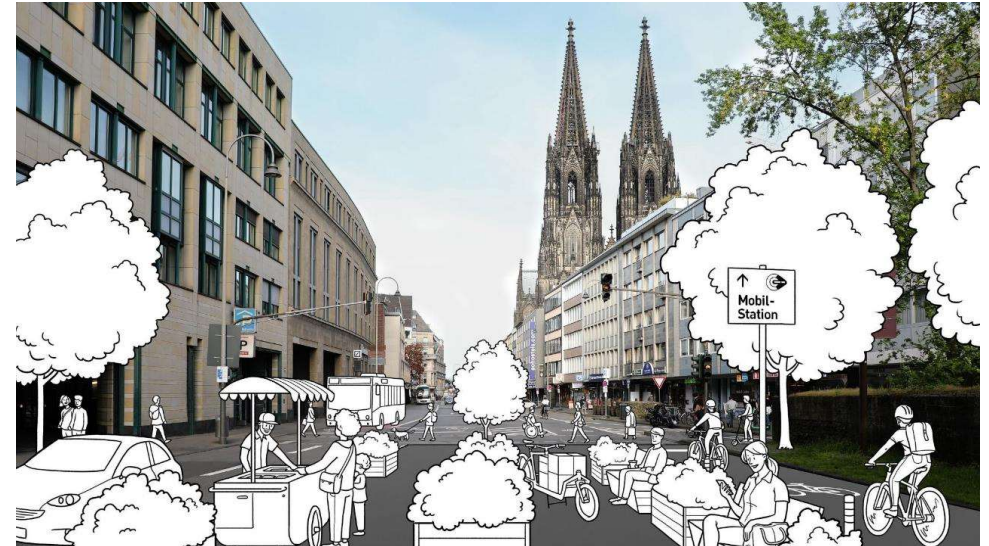
## Thorsten Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

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-Grundnetztes 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



## 3. Sitzung am 22. Januar 2024

- Vorstellung & Diskussion Zielkonzept
- Aktuelles zum nachhaltigen Mobilitätsplan

## 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)





Stadt Köln

## Teil 1

# Nachhaltiger Mobilitätsplan

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



Gefördert durch:

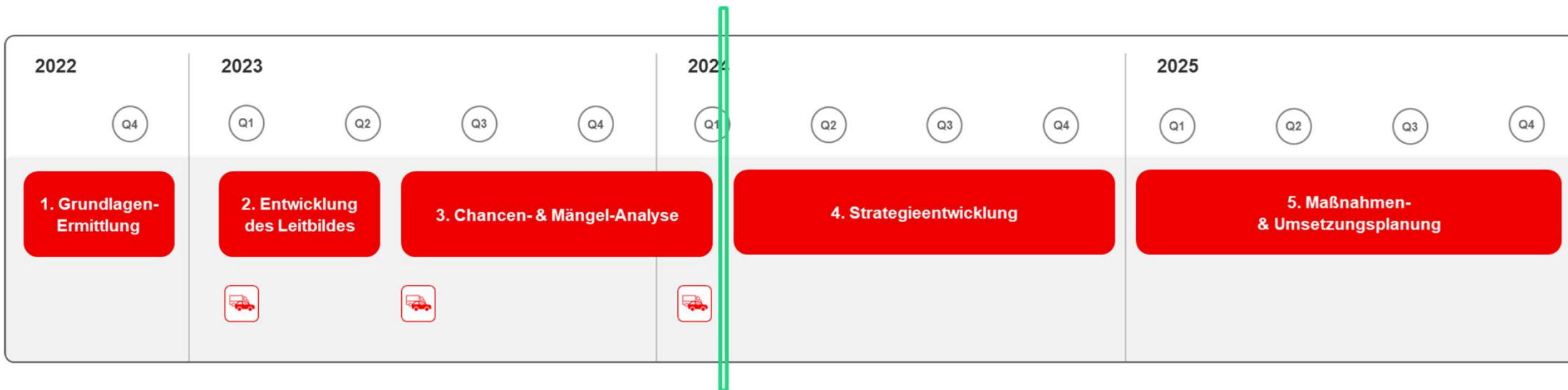


Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

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.



# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

Leitbild für die  
Mobilität in Köln 2035



# 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> Erschließungsqualität 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 Mobilstationen pro 1.000 Einwohner:innen			<u>Indikator:</u> Wahrgenommene Sauberkeit	<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

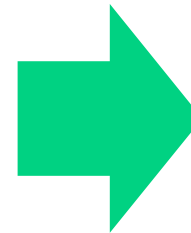


Analyse

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

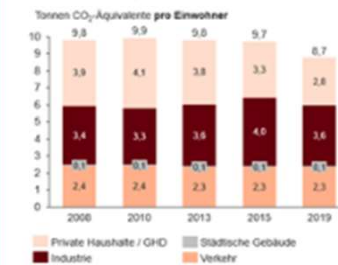
## Leitbild: „Besser durch Köln“

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			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkws
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgen. Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				

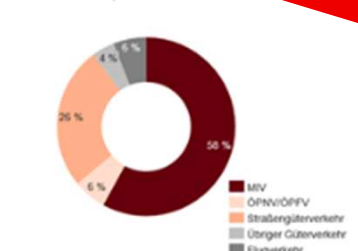


## Analyse Treibhausgasemissionen

THG-Emissionen pro Einwohner, 2008 - 2019

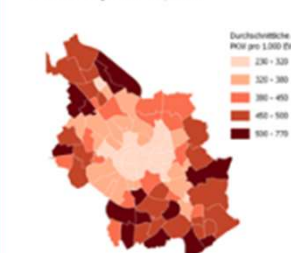


Aufteilung der THG-Emissionen Verkehrssektor, 2019



## Analyse zugelassene Pkw pro 1.000 Einwohner

Pkw-Dichte je Stadtteil, 2022



Pkw-Dichte je Raumtyp, 2022



Beispielhafte Analysen

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Geplante Schritte der Mobilitätsplanung



# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Handlungsfelder und Stellschrauben

Handlungsfeld 1 Radverkehr	Handlungsfeld 2 Fußverkehr	Handlungsfeld 3 ÖPNV	Handlungsfeld 4 Inter & Multi modalität	Handlungsfeld 5 MIV	Handlungsfeld 6 Wirtschafts und Lieferverkehr	Handlungsfeld 7 Raumplanung
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 Schienenverkehrs- halten
(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 Ver- teilung der Verkehre innerhalb der Stadt	Klimaresilientere Stadtplanung
Bessere Information & Kommunikation	Sicherstellung Barrierefreiheit	Mehr Zugänglichkeit & Einfachheit	Mobilitäts- management	Optimierte Nutzung von Straßen		
		Ausbau Angebotsvielfalt				

# Besser durch Köln. Der Nachhaltige Mobilitätsplan.

## Geplante Schritte der Mobilitätsplanung



### 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:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# MIV-Grundnetz

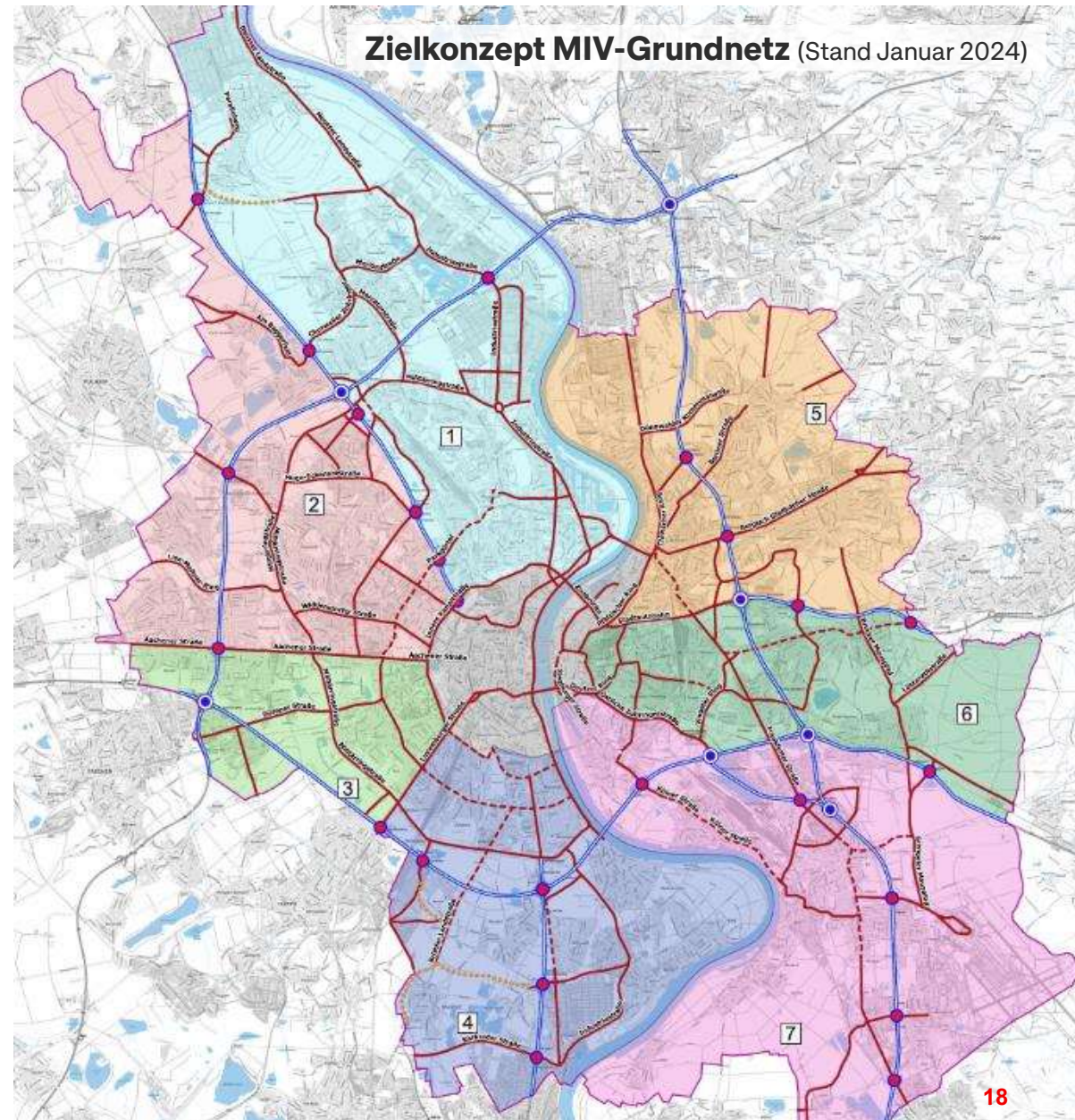
## Beratungsfolge

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 könne. Zu Beginn der Sitzung werden daher zwei Beispiele gezeigt, bei denen jeweils die Umwidmung einer Kfz-Fahrpur in einen Radfahrstreifen 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

**Miljan 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)



vorher



nachher

Beispiel 1: Friesenwall

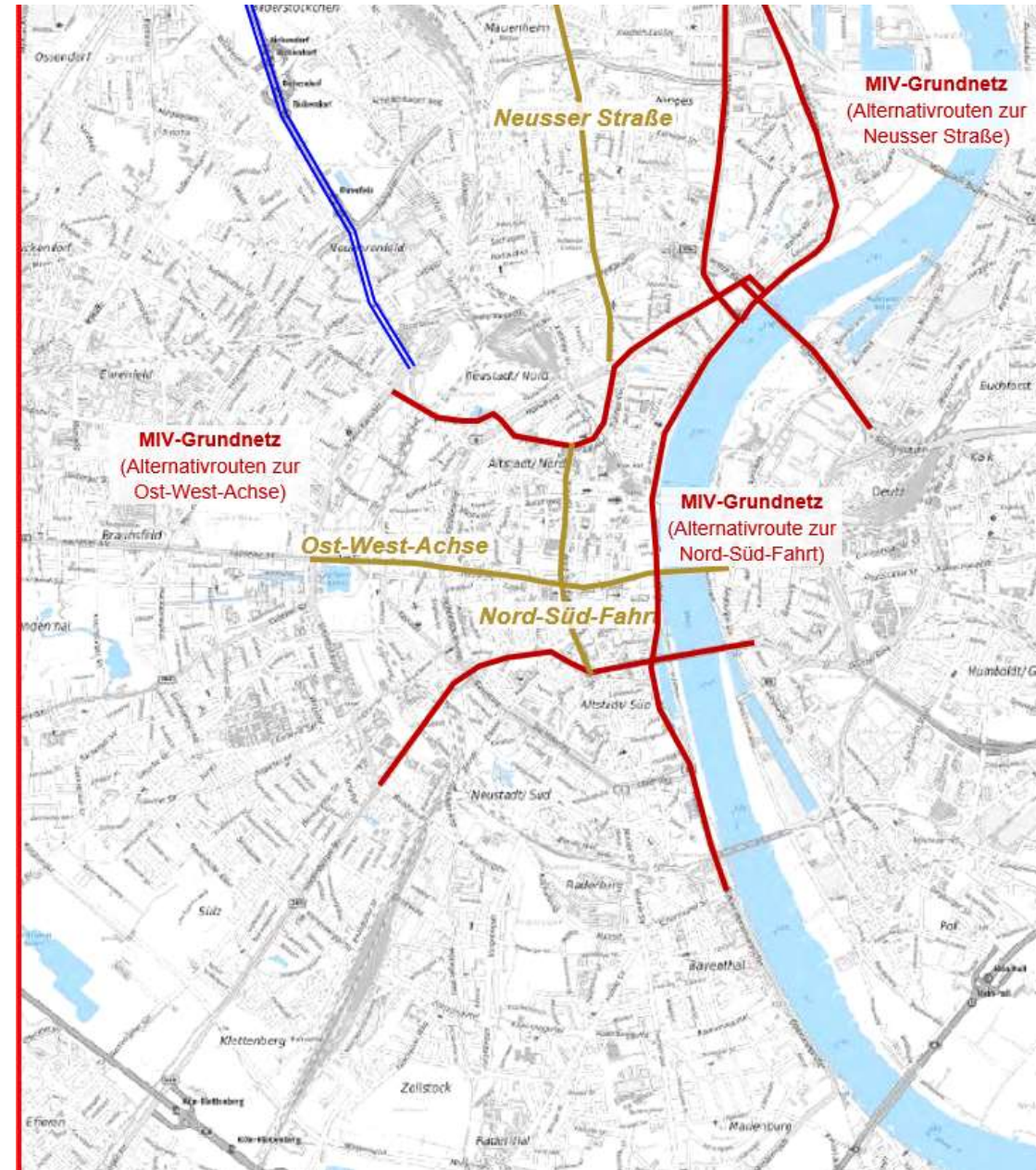


vorher



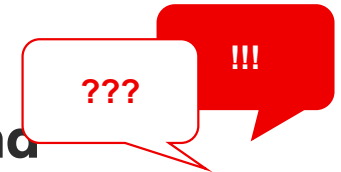
nachher

Beispiel 2: Kölner Ringe



# 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.

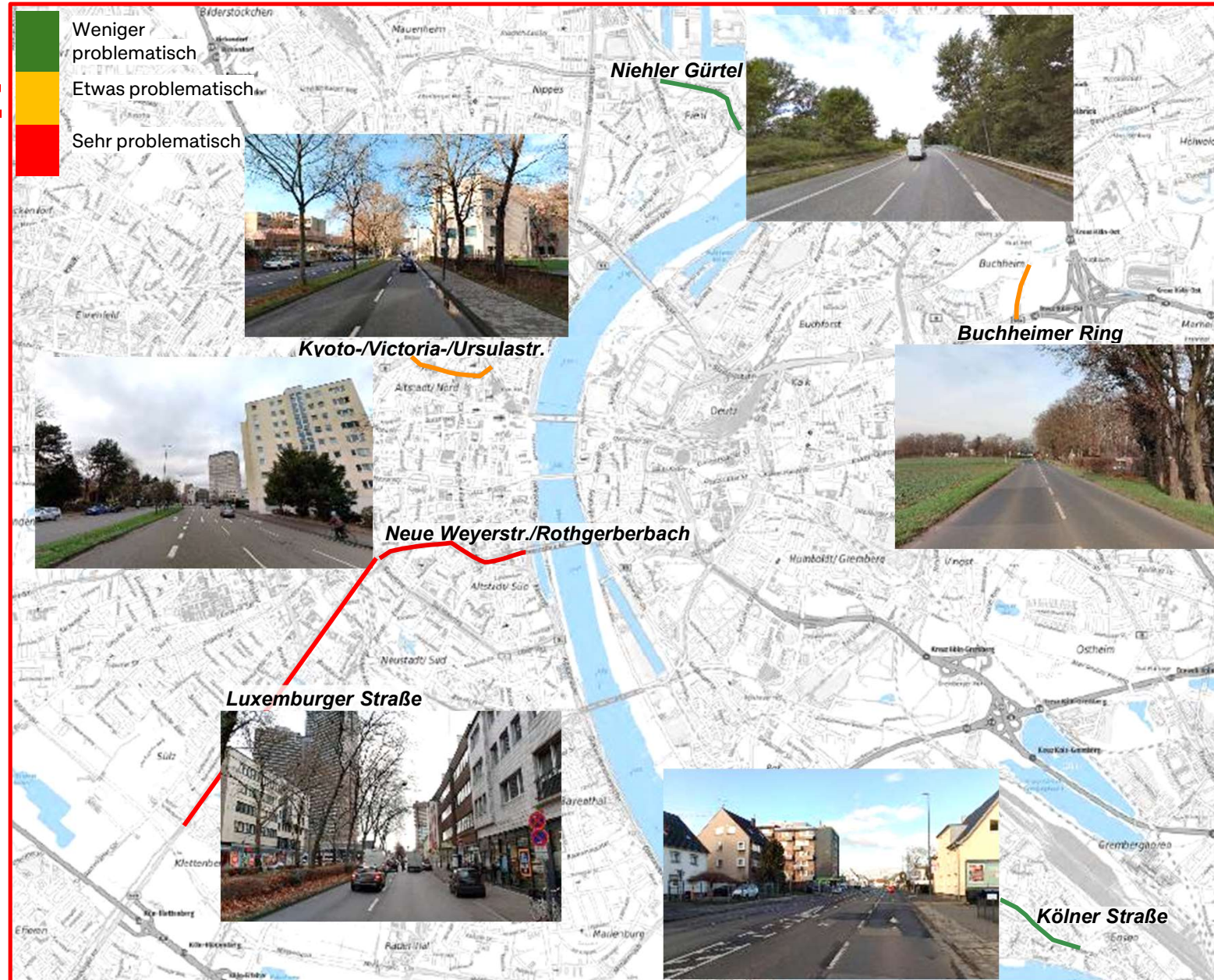
**Ist das MIV-Grundnetz auch in der Lage, den prognostizierten Wirtschaftsverkehr und Lkws aufzunehmen, obwohl Spuren umgewidmet werden?** Ja, der Wirtschaftsverkehr ist berücksichtigt und das Netz ist konform mit Lkw-Anforderungen. Auch zukünftig prognostizierte Verkehrszunahme, insbesondere von Wirtschaftsverkehr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

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

... die Klimabilanz besser wird

Gewerbebetriebe Erreichbarkeit

... Kein MIV Rumpfnetz

Lücken schließen

Alle Verkehrs- teilnehmer berücksichtigt

Ausbau von P+R Radinfrastruktur Ausbau + Modernisierung

Bündelfunktion bleibt

Basis für schnelle <sup>polit.</sup> Beschlüsse

Leistungsfähig + komplett

Einsatz- + Reaktionszeit f. Polizei gewährleistet

OPNV-Netz bleibt intakt

Stadtraum nicht zerschnitten wird

Handwerker, Lieferanten + Mitarbeitende Erreichbarkeit

Straßenraum geradelt aufteilen falls Verkehrsträger

Mobilität ganzheitlich betrachtet inkl. technolog. Optionen

Fahrradwege sichergestellt

Nicht Verhinderung sondern Ergänzung d. Erreichbarkeit inkl. Klimaschutz

Mobilitätsbedarf d. Menschen erfüllt

Berücksichtigung d. Belange d. Umweltverbands auf dem MIV-Netz berücksichtigt

Akzeptanz von Nutzern in der - Keine Schleifwegnutzung

Wirtschaften/Industrie ermöglicht

Handwerker mobilität ermöglicht

Rettungsdienst einrücken innerhalb von 5 Minuten

Verteilungskonflikte entschärft

Bedarfe der Logistikbranche berücksichtigt

Negative Folgen bündeln sich nicht auf dem Grundnetz

Rahmen für polit. Handlungsfähigkeit

Aufenthaltsqualität 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?*



Lückenlose Achsen für Radverkehr, wichtige Lückenschlüsse für Radfahrende...

Lösung für Luxemburger Straße

Technische Nachrüstung LSA im Grundnetz

Permanente Information der Öffentlichkeit

Radgürtel umsetzen

Künftige gewünschte Mobilität berücksichtigen (Zielvorstellung)

Gute & effiziente Baustellenplanung

Flexible Anpassung an Jahreszeiten! Sommer & Winter

Verkehrsfluss für Kfz erhalten

Verkehrsfluss an Ziele + Prognosen anpassen!

Schön wäre es, wenn alle Engstellen des MIV-Grundnetzes mit guter Rad- und Fußinfrastruktur ausgestattet werden (prioritär) oder wenn dort gute Alternativen für den Umweltverbund entstehen

Lösung für das Rheinufer

Was ist Ihnen bei der Realisierung des MIV-Grundnetzes besonders wichtig?

Was soll die Verwaltung als erstes angehen?

Kein MIV-Rumpfnetz

Kein MIV-Rumpfnetz

Verkehrsfluss für Kfz erhalten

Verkehrsfluss an Ziele + Prognosen anpassen!

flexible Anpassung an Jahreszeiten! Sommer - Winter

Künftige gewünschte Mobilität berücksichtigen (Zielvorstellung)

Gute & effiziente Baustellenplanung

Schön wäre es, wenn alle Engstellen des MIV-Grundnetzes mit guter Rad- und Fußinfrastruktur ausgestattet werden (prioritär) oder wenn dort gute Alternativen für den Umweltverbund entstehen

Technische Nachrüstung LSA im Grundnetz

Lösung für die Luxemburger

Lückenschlüsse Radnetz

Lückenlose Achsen für Radverkehr

Lösung für Rheinufer

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

Navi- Anbieter einbinden, um entsprechende Navigation für MIV zu veranlassen

Die Informationen müssen so einfach gestaltet werden, dass ein Schüler sie verstehen kann

Das Ziel klar vor Augen führen

Kommunikation auf Augenhöhe und nicht von oben herab

Die Informationen müssen so einfach gestaltet werden, dass ein Schüler sie verstehen kann. Prüfen!

Das Ziel klar vor Augen führen!

Kommunikation bitte auf Augenhöhe und nicht von oben herab

Klarstellung: Es gibt MIV auch in anderen Straßen

Bitte die Presse besser informieren, mit Hilfe von Schulbesuchern, wenn bekannt wird, auf dem MIV-Grundnetz wären alle Fahrpläne für immer unbrauchbar.

Kommunikation von potenziell sinkenden & steigenden Fahrtzeiten

Der Begriff „Netz“ erzeugt vielleicht falsche Erwartungen. Womöglich besser „Korridore“ oder ähnlich.

Klarstellung: Es gibt MIV auch in anderen Straßen

Kommunikation von potenziell sinkenden & steigenden Fahrtzeiten einzelner Strecken

Persönliche Gespräche mit den Gewerbetreibenden vor Ort

Persönliche Gespräche mit den Gewerbetreibenden vor Ort

Gespräche auch mit Schulen etc. führen

Kommunizieren, dass langfristig Änderungen möglich sind

Kommunizieren, dass langfristig Änderungen möglich sind

Herausarbeiten von Vorteilen

Herausarbeiten von Vorteilen

Navi-Anbieter einbinden

Erschließung auch ohne fundierte Klarstellen

Gespräche mit Schulen und Universitäten: Häufiger Punkt in Online Umfragen

# 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



**Stadt Köln**

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

**Moderation**

DialogWerke GmbH

Januar 2024

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages