



Stadt Köln

Besser durch Köln

**Der nachhaltige
Mobilitätsplan**

Grundlagenanalyse





Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung

Heimrich & Hannot, Köln; rheinsatz, Köln

Visualisierungen

Jan Buckard/tippingpoints GmbH, Bonn

13-HF/68/08.2025

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Was ist bisher passiert?	8
Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?	10
Vorgaben zur Erstellung eines SUMP	11
Leitfaden SUMP	11
SUMI	12
Politische Richtlinien in Deutschland und auf EU-Ebene	13
Klimaneutralität/Treibhausgase	13
Luftreinhaltung	14
Lärmschutz	15
Emissionsfreie Fahrzeuge	16
Verkehrssicherheit	16
Konzepte	17
Strategie Klimaneutrales Köln 2035	18
Stadtstrategie Kölner Perspektiven 2030+	19
Luftreinhalteplan bzw. Green City Masterplan	19
Agglomerationskonzept des Region Köln/Bonn e.V.	20
Beschlüsse	20
Zusammenfassung zu den Zielen in Richtlinien, Konzepten und Beschlüssen	23
Wo steht die Stadt Köln?	25
Themenfeld Rad- und Fußverkehr	27
Themenfeld ÖPNV	30
Themenfeld MIV	33
Themenfeld Neue Mobilität	36
Themenfeld Logistik	39
Anhang	42
Tabelle aller für den nachhaltigen Mobilitätsplan relevanten Konzepte	43
Best Practices und Bewertung der Ausgangssituation für alle Themenfelder	47

Abkürzungen

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
EU	Europäische Union
KVB	Kölner Verkehrsbetriebe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMI	Sustainable Urban Mobility Indicators
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
THG	Treibhausgas
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

Einleitung

Die Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans startet mit dem ersten Arbeitspaket zur Darstellung der **Grundlagen**. Bevor das Leitbild entwickelt wird, sollen bestehende Richtlinien, Konzepte und Beschlüsse gesichtet und eingeordnet werden.

Doch zuerst zum **nachhaltigen Mobilitätsplan** selbst, der wie folgt definiert wird:

„Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien.“¹

Er umfasst nicht nur die strategischen Ziele, sondern ausdrücklich auch die Umsetzung und Evaluation der enthaltenen Maßnahmen. Mit ihm ist also auch der Anspruch verbunden, die Mobilität in Köln umfassend und schnell zu verändern.

Im englischen wird der nachhaltige Mobilitätsplan auch **Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)** genannt. Im deutschen entspricht der SUMP einem „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP). Die Verkehrsentwicklungsplanung hat eine lange Planungstradition – obwohl deren Aufstellung nicht vorgeschrieben ist². In den letzten Jahren ist jedoch die Bezeichnung „SUMP“ immer häufiger auch in Deutschland vorzufinden. Das liegt daran, dass der SUMP als Konzept von der EU als einheitlicher Standard für die nachhaltige Mobilitätsplanung in Städten unterschiedlichster Größe empfohlen und gefördert wird. Im Rahmen der sogenannten TEN-V Verordnung soll das transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut werden und durch Kohäsion, Effizienz und Nachhaltigkeit Vorteile für die Nutzer*innen schaffen.³

1 Rupprecht Consult (Herausgeber). Zusammenfassung für Entscheidungsträger:innen – Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP). Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Decision makers summary for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan). Köln, 2020 und Frankfurt, 2021

2 Difu (2018): Was ist eigentlich SUMP und VEP? Difu-Magazin Berichte 04/2018, difu.de/12346

3 BMDV (2023): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V), <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>

Teil dieses transeuropäischen Verkehrsnetzes sind sogenannte „urban nodes“. Für diese urbanen Knotenpunkte, als funktionale urbane Gebiete zu verstehen, soll die Erstellung eines SUMP zukünftig verpflichtend sein. Köln ist einer dieser urbanen Knotenpunkte.

Der vorliegende Zwischenbericht zum ersten Arbeitspaket widmet sich den folgenden drei grundlegenden Fragen:

1. Was ist bisher passiert?
2. Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?
3. Wo steht die Stadt Köln?

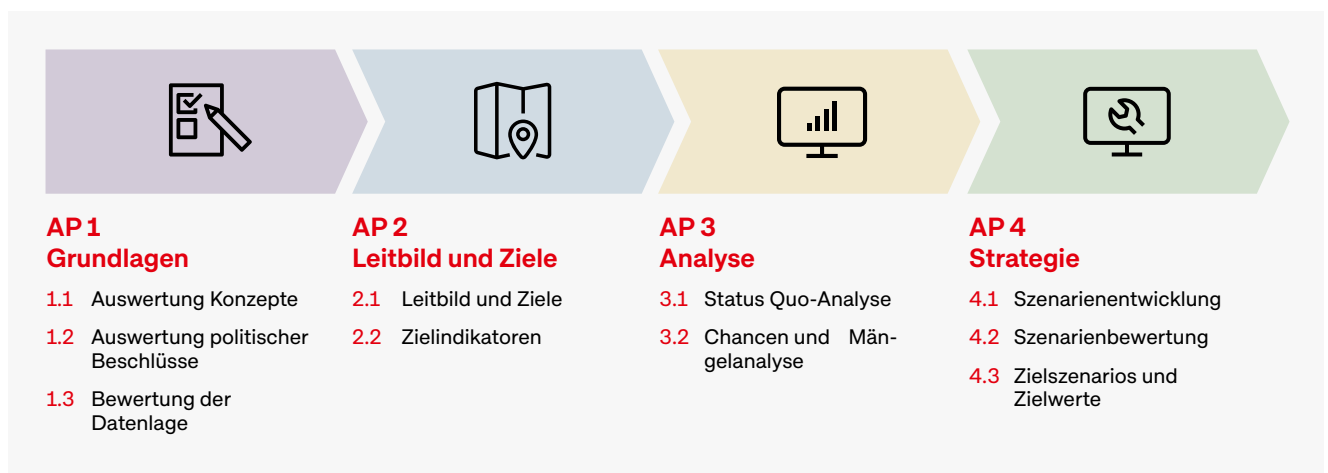
Die erste Version dieses Zwischenberichts wurde im Februar 2023 zum Abschluss des Arbeitspaketes erstellt. Im Zuge des Projektabschlusses von Stufe 1 wurden vereinzelte Sachstände im Bericht aktualisiert.

Was ist bisher passiert?

Der vorliegende Zwischenbericht beschreibt die Ergebnisse des ersten Arbeitspakets „Grundlagen“. Dazu gehört die Auswertung von Richtlinien, Konzepten, politischen Beschlüssen, der Datenlage und die Bewertung des MIV-Grundnetzes.

Die folgende Abbildung zeigt den Ablauf zur Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans.

Abbildung 1: Ablauf des Erstellungsprozesses der 1. Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans



**Was sind die
politisch-strategischen
Leitplanken für den
SUMP?**

Vorgaben zur Erstellung eines SUMP

Ein nachhaltiger Mobilitätsplan ist ein gesetzter Begriff in der europäischen Verkehrsplanung. Entsprechend gibt es Richtlinien zur Erstellung eines SUMP, die im Folgenden aufgezeigt werden. Relevant sind insbesondere der Leitfaden zur SUMP-Erstellung und die SUMI-Indikatoren.

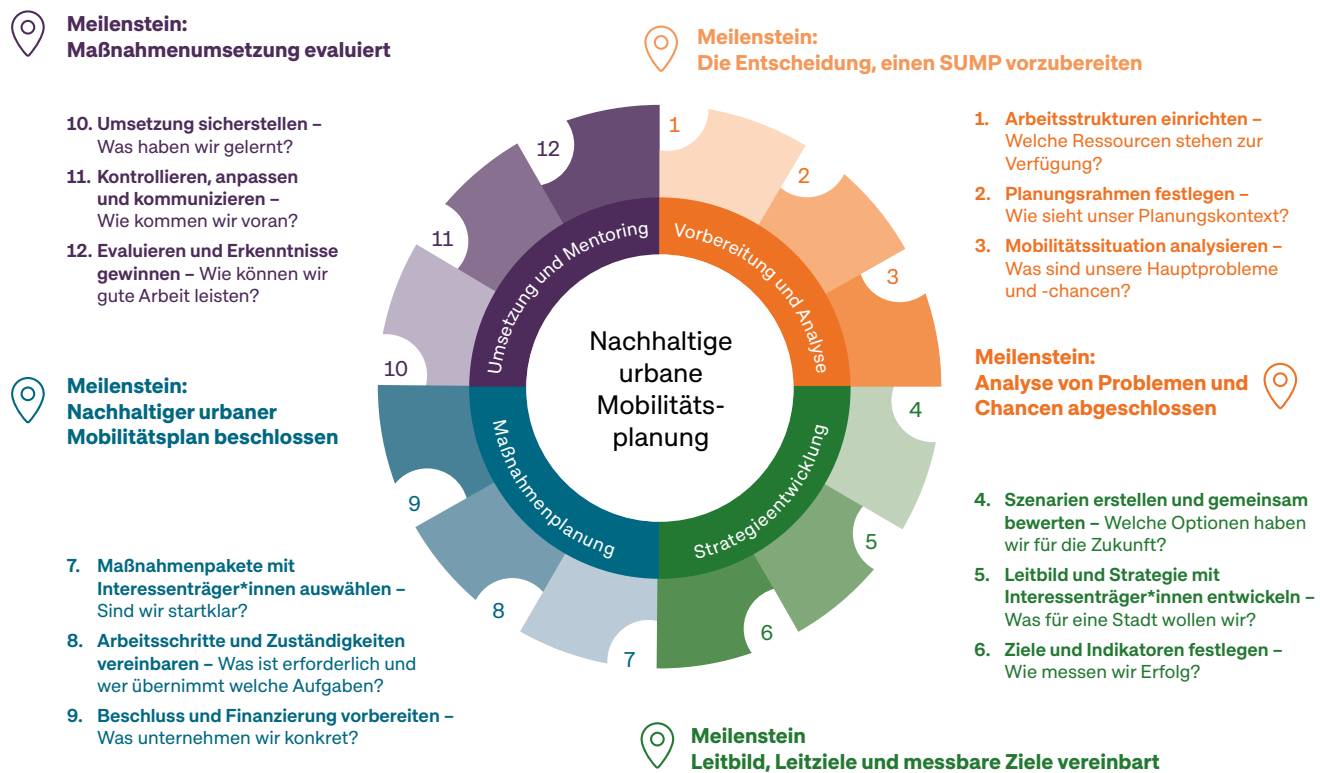
Leitfaden SUMP

Ende 2013 wurde eine erste Version der sogenannten „SUMP Guidelines“ bzw. „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne“ veröffentlicht. 2019 wurde eine zweite Neufassung dieses Leitfadens herausgegeben. Die Inhalte wurden im Rahmen des „SUMP-Up“-Projekts erarbeitet, das unter dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ der EU gefördert wurde. Das Dokument beinhaltet wichtige Grundlagen, die bei der Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätsplans berücksichtigt werden sollen. Nach einer Vorstellung des Konzepts „SUMP“ werden die Arbeitsschritte dort detailliert vorgestellt und mit hilfreichen Beispielen sowie Expert*innenwissen angereichert. Die folgende Abbildung veranschaulicht einen idealtypischen Ablauf bei der Erstellung.⁴

4 Rupperecht Consult (Herausgeber). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021. <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?

Abbildung 2: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (2. Ausgabe) – ein Überblick für Entscheidungsträger*innen.



SUMI

SUMI steht für „Sustainable Urban Mobility Indicators“ und beschreibt ein Indikatorensystem für europäische Städte zur Beschreibung der Nachhaltigkeit von urbanen Verkehrssystemen. Dieses Indikatorensystem wird im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in einem Forschungsprojekt für den deutschen Raum reflektiert und auf die Anwendbarkeit hin überprüft. Auf Basis einheitlicher Datengrundlagen und Indikatoren soll schließlich die Mobilitätsplanung in deutschen Städten durchgeführt werden.⁵ Die Indikatoren sind vor allem für das zweite Arbeitspaket der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans in Köln relevant, in dem Indikatoren entwickelt werden.

⁵ BMDV (2023): Forschungsprojekt „Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität“, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Urbane-Mobilitaet/Indikatoren-nachhaltiger-urbaner-Mobilitaet/indikatoren-nachhaltiger-urbaner-mobilitaet.html>

Politische Richtlinien in Deutschland und auf EU-Ebene

Als Planungsgrundlage für den nachhaltigen Mobilitätsplan werden die gesetzlichen Vorgaben der Europäischen Union und Deutschland zugrunde gelegt. Nach aktueller Gesetzeslage sind insbesondere die folgenden fünf Arten von Vorgaben von großer Wichtigkeit, wobei auch starke Verknüpfungen untereinander bestehen: Klimaneutralität/ Treibhausgase, Luftreinhaltung, Lärmschutz, emissionsfreie Fahrzeuge sowie Verkehrssicherheit. Zu jeder der fünf Arten gibt es vorherrschende und untergeordnete Richtlinien (Tabelle 1).

Abbildung 3: Vorherrschende und untergeordnete Richtlinien in der EU- und nationalen Gesetzgebung

	Klimaneutralität/ Treibhausgase	Luftreinhaltung	Lärmschutz	Emissionsfreie Fahrzeuge	Verkehrssicherheit
	Green Deal	Luftqualität und saubere Luft für Europa	Umgebungsärmrichtlinie	Clean Vehicle Directive	1. Vision Zero 2. Abbiegeassistent
	Klimaschutzgesetz	Luftqualität und saubere Luft für Europa	6. Teil des BImSchG und Verordnung über Lärmkartierung (34. BImSchG)	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz	1. StVO + Straßenverkehrsordnungs-Novelle 2. Abbiegeassistent
	Vorherrschende Richtlinie	Vorherrschende Richtlinie			

Klimaneutralität/Treibhausgase

Mit dem **Green Deal** wurde ein europäisches Klimagesetz von der Europäischen Kommission geschaffen, mit dem sich die EU-Mitgliedsstaaten verpflichtet haben, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Dabei wurde eine signifikante Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 festgeschrieben.⁶

⁶ Europäische Kommission, o.J. A.

Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?

Die nationale Gesetzgebung schreibt mit dem **Klimaschutzgesetz** verschärfte Klimaschutzvorhaben vor. Dazu gehören:

- › eine Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 65 % gegenüber dem Jahr 1990,
- › eine Verringerung bis 2040 um mindestens 88 %,
- › die Erreichung der Treibhausgasneutralität bis 2045,
- › anschließend negative Emissionen, das bedeutet die Bindung von mehr Treibhausgasen im Vergleich zum Ausstoß.⁷

Im Februar 2024 wurde die Neufassung des Klimaschutzgesetzes und ein neues **Klimaschutzprogramm**⁸ vorgelegt, die Ziele bleiben jedoch unverändert. Statt eines Rückblicks auf das vergangene Jahr ist mit der Novelle nun aber der Ausblick auf die zukünftige Entwicklung ausschlaggebend und die sektorenunabhängige Erreichung der Treibhausgasemissionen steht im Fokus.⁹

Der nachhaltige Mobilitätsplan soll die Maßnahmen des Klimaschutzprogrammes, insbesondere den Umstieg auf alternative Antriebe und die Förderung des ÖPNV, berücksichtigen. Das Leitbild und die Maßnahmen des nachhaltigen Mobilitätsplans sollen eine signifikante Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) im Rahmen der vorgegebenen Minderungsziele anstreben.

Luftreinhaltung

Die **EU-Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa** legt Standards für verschiedene Schadstoffe in der Luft fest und definiert Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in der EU. Für den Verkehrssektor enthält die Richtlinie verschiedene Bestimmungen und Maßnahmen, die auch für den nachhaltigen Mobilitätsplan relevant sind:

- › Festlegung von Emissionsstandards für Fahrzeuge.

⁷ Die Bundesregierung, Klimaschutzgesetz, 2022.

⁸ BMWK (2023): Klimaschutzprogramm 2023 der Bundesregierung, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/tipps-fuer-verbraucher/klimaschutzgesetz-2197410>

⁹ Die Bundesregierung (2024): Ein Plan fürs Klima, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/tipps-fuer-verbraucher/klimaschutzgesetz-2197410>

- › Einführung von Kontrollen und Überwachungsprogrammen für die Einhaltung dieser Standards.
- › Förderung von Maßnahmen zur Verringerung von Verkehrsemissionen, wie z. B. Förderung sauberer Fahrzeuge und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.
- › Festlegung von Luftqualitätszielen, um die Gesundheit der Bürger*innen zu schützen, insbesondere in Bezug auf Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10 & PM2,5) und Ozon.¹⁰

In Ballungsräumen und Städten ist der Straßenverkehr eine Hauptquelle für Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung. Während Stickstoffdioxid hauptsächlich aus den Auspuffemissionen stammt, resultiert Feinstaub insbesondere aus dem Abrieb von Bremsen und Reifen.

Die in Deutschland geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub wurden 2022 nur vereinzelt überschritten. Die strengeren Richtwerte der WHO für PM2,5 wurden im gleichen Jahr jedoch an fast allen Messstationen in Deutschland überschritten.¹¹

Mit der Normalisierung des Verkehrsverhaltens nach der Corona-Pandemie ist die Luftbelastung zudem wieder angestiegen. Daher sollte der nachhaltige Mobilitätsplan der Stadt Köln die verkehrsbezogenen Maßnahmen der EU-Richtlinie berücksichtigen, um langfristig zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung beizutragen. Ein zentraler Aspekt dabei ist die Förderung des Umweltverbunds und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Erstrebenswert ist, die Pkw-Dichte zu verringern und zugleich darauf hinzuarbeiten, dass die verbleibenden Fahrzeuge kleiner und leichter werden, da sie weniger Schadstoffe emittieren.

Lärmschutz

In Bezug auf Lärmschutz gibt die EU die EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Diese definiert folgende Ziele:

- › Erstellung von Lärmkarten und Entwicklung von Aktionsplänen zur Reduzierung der Lärmbelastung.
- › Implementierung von Lärminderungsmaßnahmen, wie die Förderung leiser Verkehrsmittel und die Gestaltung von Lärmschutz entlang von Straßen.

10 Europäische Kommission (2015): Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>

11 UBA (2023): Luftqualitätsgrenzwerte in Deutschland 2022 erneut nahezu überall eingehalten, <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaetsgrenzwerte-in-deutschland-2022-erneut>

Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?

- › Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung.¹²

Die vorherrschende Richtlinie für den nachhaltigen Mobilitätsplan ist beim Thema Lärmschutz aber vor allem die deutsche Gesetzgebung, bzw. die Übersetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie auf nationaler Ebene. Dies ist insbesondere der sechste Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zur Lärminderungsplanung. Der Teil des Gesetzes „gilt für Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind“ (§ 47a (1) BImSchG).

Ebenfalls relevant ist die II. Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). In dieser wird unter anderem die Berechnung der Lärmindizes festgelegt.

Emissionsfreie Fahrzeuge

Zusätzlich zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs müssen bestehende und zusätzliche öffentliche Verkehre auf der Straße emissionsfrei(er) gemacht werden. Die gesetzliche Vorgabe dafür schafft das **Clean Vehicles Directive (CVD)** und das **Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)**, wonach ab 2032 ausschließlich emissionsfreie Busse (Klasse M2 und M3) eine Neuzulassung erhalten sollen. Damit soll die Erreichung der Klimaneutralität untermauert werden.

Verkehrssicherheit

Für die Verkehrssicherheit in Deutschland ist die **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** die maßgebliche Rechtsvorschrift zur Regelung des Straßenverkehrs in Deutschland. Sie ist für alle Verkehrsteilnehmende gültig und ist in drei Teile gegliedert. Der erste Teil regelt das Verhalten im Straßenverkehr, der zweite Teil die Klassifikation von Verkehrszeichen sowie andere Verkehrseinrichtungen und der

¹² UBA (2022): Umgebungslärmrichtlinie,
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laermrichtlinie>

dritte Teil enthält Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften.¹³ Im Jahr 2023 wurde die StVO novelliert und um einige Aspekte ergänzt: Die flexiblere Anordnung von Bewohnerparken für Behörden, die erleichterte Einrichtung von Sonderfahrstreifen und Tempo 30-Regelung innerorts sowie das Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen.¹⁴ Ein wichtiger weiterer Aspekt zur Sicherheit sind **Abbiegeassistenten**. Laut EU-Verordnung 2019/2144 sind Abbiegeassistenten ab dem 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 7. Juli 2024 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge Pflicht.¹⁵ Die Regelungen der StVO und zu Abbiegeassistenten müssen beim nachhaltigen Mobilitätsplan beachtet werden bzw. sollten den Regelungen nicht widersprechen.

Relevant für das Leitbild und die Zielwerte des nachhaltigen Mobilitätsplans ist die weit verbreitete sogenannte „**Vision Zero**“. Die Vision Zero verfolgt das Ziel die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf null zu reduzieren. Die EU hat sich das Ziel gesetzt die Vision Zero so weit wie möglich bis 2050 zu erreichen.¹⁶

Konzepte

Der nachhaltige Mobilitätsplan in Köln baut auf mehreren Konzepten auf und hat viele Schnittstellen zu Konzepten anderer Fachbereiche. Die fünf relevantesten und handlungsfeldübergreifenden Konzepte sind Köln Mobil 2025, die Strategie Klimaneutrales Köln 2035, die Kölner Perspektiven 2030+, der Luftreinhalteplan bzw. Green City Masterplan und das Agglomerationskonzept Köln/Bonn e. V. Jedes dieser Konzepte wird im Folgenden vorgestellt. Eine Liste aller Konzepte, die den nachhaltigen Mobilitätsplan betreffen, findet sich im Anhang.

Köln Mobil 2025

1992 veröffentlichte die Stadt Köln ihr Gesamtverkehrskonzept (GVK), das bis heute das wichtigste Strategiedokument der Stadt zum Thema Mobilität war. Das GVK enthält zehn Ziele für die zukünftige Mobilität und beschreibt Maßnahmen, die für jeden Verkehrsträger umgesetzt werden sollten. Im Jahr 2008 wurde

13 Bundesamt für Justiz (2013): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

14 BMDV (2023): Kabinett beschließt Neuregelung in der Straßenverkehrsordnung, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/neuregelung-stvo.html>

15 Die Bundesregierung (2022): Abbiegeassistenten ab sofort Pflicht

16 European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (2022): EU Road Safety: Towards "Vision Zero", https://cinea.ec.europa.eu/publications/eu-road-safety-towards-vision-zero_en

Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?

festgestellt, dass bei bestimmten Zielen erhebliche Fortschritte erzielt wurden – zum Beispiel bei dem Erreichen der angestrebten Verlagerung des Modal Splits. In anderen Bereichen blieb man jedoch hinter den Möglichkeiten zurück. Mit der Erkenntnis, dass sich der Bereich der Mobilität in den letzten zwei Jahrzehnten erheblich weiterentwickelt hatte, musste die Strategie fortgeschrieben werden.

Schließlich wurde das Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ im Jahr 2014 veröffentlicht. Darin wird das ehrgeizige Ziel formuliert, einen Modal Split von einem Drittel für den MIV und zwei Dritteln für den Umweltverbund zu erreichen. Zudem werden übergeordnete Ziele für die Zukunft der Mobilität in Köln, wie z. B., dass sich Köln „als lebenswerte und klimafreundliche Stadt zu einer menschengerechten und umweltverträglichen Mobilität [bekennt]“, genannt. Die Ziele sollen in die Entwicklung des Leitbildes des nachhaltigen Mobilitätsplans einfließen.

Obwohl „Köln Mobil 2025“ nie vom Rat der Stadt beschlossen wurde, hatte das Strategiepapier eine hohe Bedeutung und Bindungswirkung in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie in weiteren sektoralen Planungen der Stadt. So wurden in den nachfolgenden Verkehrskonzepten, unter anderem im 2017 veröffentlichten 3. Nahverkehrsplan, die Ziele aus der Strategie als Leitlinien für die darin enthaltenen ÖPNV-Maßnahmen genannt. Als die Stadt 2019 den Klimanotstand¹⁷ ausgerufen hat, forderte sie zudem eine „Mobilitätstransformation im Sinne des Strategiepapiers Köln Mobil 2025“. Es ist daher naheliegend, dass der nachhaltige Mobilitätsplan die Inhalte von „Köln Mobil 2025“ als Ausgangsbasis nimmt.

Strategie Klimaneutrales Köln 2035

Die Strategie „Klimaneutrales Köln 2035“ beschreibt den Weg zur Klimaneutralität. Das dazu veröffentlichte Gutachten zeigt einen möglichen, in einem Szenario abgebildeten Pfad zur Zielerreichung sowie Herausforderungen und Handlungsspielräume. Außerdem wurden Aktivitätenempfehlungen erarbeitet, mit denen die Stadt die Klimaneutralität evaluieren und steuern kann. Das in diesem Kontext erarbeitete Indikatorensystem sollte mit dem nachhaltigen Mobilitätsplans abgestimmt sein.

¹⁷ https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=87854

Für das Ziel der Klimaneutralität werden Entwicklungspfade für die einzelnen Sektoren aufgezeigt. Im Verkehrssektor soll der Endenergieverbrauch bis 2035 um 26 % reduziert werden. Die noch zu verbrauchende Energie soll bis 2030 zu 100 % aus Ökostromquellen gewonnen werden. Entsprechend wichtig ist auch die Antriebswende in der Mobilität mit der Umstellung auf alternative Antriebe. Kern der Mobilitätswende muss eine Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehren sein. Insbesondere braucht es einen sogenannten „Modal Shift“ zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fahrrad, Fußverkehr, ÖPNV).¹⁸

Stadtstrategie Kölner Perspektiven 2030+

Gleichzeitig erfolgt die Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans nicht nur im Kontext bestehender Mobilitätsziele, sondern auch im breiteren Kontext der städtischen Entwicklungsziele. „Kölner Perspektiven 2030+“ ist eine Strategie, die „gewissermaßen den ganzheitlichen stadtentwicklungspolitischen Rahmen“ des nachhaltigen Mobilitätsplans schafft.¹⁹

Die Strategie skizziert die Entwicklung der Stadt in den nächsten zehn Jahren, wobei viele der darin enthaltenen Leitprinzipien eng mit dem Thema Mobilität verbunden sind.

Luftreinhalteplan bzw. Green City Masterplan

Der Luftreinhalteplan wurde von der Stadt Köln erstellt, ist 2008 in Kraft getreten und seitdem mehrfach aktualisiert worden. Er enthält Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Reduzierung von Luftschadstoffen. Außerdem umfasst er verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsemissionen, wie die Förderung von Elektrofahrzeugen, die Einführung von Umweltzonen und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs.

Der Green City Masterplan ist ein umfassendes Konzept der Stadt Köln zur Förderung von nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität. Er umfasst verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Umweltauswirkungen und zur Schaffung einer grünen und lebenswerten Stadt, wie die Förderung von Grünflächen, die Reduzierung von Energieverbrauch und die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

18 Gertec Ingenieurgesellschaft und Jung Stadtkonzepte (2022): Stadt Köln. Band 1: Köln klimaneutral 2035 – Fachgutachten, <https://www.stadt-koeln.de/artikel/72336/index.html>

19 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=89634

Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?

Beide Pläne enthalten also bereits eine Reihe von Maßnahmen und Strategien zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Der nachhaltige Mobilitätsplan kann auf diese Pläne aufbauen und sie ergänzen, indem er zusätzliche Maßnahmen zur Förderung einer effizienten, umweltfreundlichen und sicheren Mobilität in der Stadt erarbeitet.

Agglomerationskonzept des Region Köln/Bonn e. V.

Das Agglomerationskonzept wurde 2018 veröffentlicht und ist eine langfristige planerische Initiative für die Region Köln/Bonn. Es umfasst einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten und beinhaltet Maßnahmen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung, zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und zur Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrssystems. Das Ziel des Konzepts ist es, die Verkehrsbelastung zu reduzieren, die Autoaffinität aufzulösen und die Lebensqualität in der Region dabei zu steigern. Es beinhaltet verschiedene Projekte wie den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, die Förderung des Radverkehrs und die Optimierung der Straßeninfrastruktur, um eine effiziente Mobilität für die Bewohner*innen zu gewährleisten.

Beschlüsse

Der Rat ist das zentrale Organ der Stadt Köln und für alle Angelegenheiten der Stadtverwaltung zuständig. Mindestens 90 gewählte Mitglieder inklusive der Oberbürgermeisterin setzen sich im Rat zusammen. Wichtig für den nachhaltigen Mobilitätsplan sind die Beschlüsse – die richtungsweisenden Entscheidungen des Kölner Stadtrats. Folgende Beschlüsse wurden für den nachhaltigen Mobilitätsplan als besonders relevant zusammengestellt:



1. Klimanotstand (2081/2019)²⁰:

Mit dem Beschluss bekennt sich der Rat unter anderem zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. Die Transformation der Stadt ist demnach zwingend erforderlich und muss schnellstmöglich vorangetrieben werden. Die Eindämmung des Klimawandels hat in der städtischen Politik eine hohe Priorität und soll zukünftig bei allen Entscheidungen beachtet werden. Dazu gehört explizit auch eine *„Mobilitätstransformation im Sinne des Konzepts Köln Mobil 2025 und des beschlossenen Aufbaus der Elektro-Ladeinfrastruktur inkl. Darstellung von finanziellen Auswirkungen. Die dargestellten Maßnahmen sollen in den Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) mit hoher Priorität einfließen.“*



2. Klimaneutralität 2035 (AN/1377/2021)²¹:

Das Klimaziel der Stadt Köln wird mit diesem Beschluss auf die gesamtstädtische Klimaneutralität bis 2035 angepasst. Alle von der Stadt Köln direkt beeinflussbaren THG-Emittent*innen dürfen nicht mehr THG emittieren, als auf natürliche oder künstliche Art und Weise gebunden werden können. Es soll ein „Maßnahmenplan Klimaneutralität bis 2035“ von der Verwaltung erarbeitet werden. Dazu gehören auch Minderungsziele mit Meilensteinen und Zwischenzielen sowie ein geeignetes Indikatoren-Set.



3. SUMP-Beschluss (2609/2019)²²:

Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Erarbeitung eines nachhaltigen Mobilitätsplans für Köln. Es wird auf die Ausgangslage, die vorbereitenden Überlegungen zur SUMP-Erarbeitung sowie auf die Ressourcen, Finanzbedarf und Zeitplanung eingegangen. Ziel des nachhaltigen Mobilitätsplans ist dem Beschluss nach eine *„verbesserte Erreichbarkeit der Stadt durch eine hochqualitative und nachhaltige Mobilität, die eine ausgewogene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsmittel beinhaltet. Zudem soll die regionale Zusammenarbeit dabei besondere Beachtung finden.“*

20 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=87854

21 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=102307

22 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=89634



4. SUMP-Bedarfsfeststellung (0313/2021)²³:

Anschließend an den SUMP-Beschluss stellt der Verkehrsausschuss mit diesem Beschluss den Bedarf für die Beauftragung zur Erarbeitung der ersten Stufe des SUMP fest und beauftragt die Verwaltung mit der Einleitung des Vergabeverfahrens.



5. MIV-Grundnetz (AN/0566/2021)²⁴:

Der Rat beschließt mit dem Antrag die Neugestaltung des MIV-Grundnetzes mit dem Ziel, „den vorhandenen Straßenraum für den MIV deutlich zu reduzieren“. Der Antrag macht deutlich, dass die Stadt die Nutzung des städtischen Raums neu priorisieren will – weg von der vorherrschenden Priorisierung des Autos. Dies bildet eine wichtige strategische Leitlinie für den nachhaltigen Mobilitätsplan.



6. Gesamtnetzbetrachtung (AN/0171/2019)²⁵:

Der Beschluss regelt die Abstimmung unterschiedlicher Konzepte und Pläne aufeinander. Unter anderen den Nahverkehrsplan, die Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan, die ÖPNV-Roadmap, die von go.Rheinland entwickelten Maßnahmen sowie die des Agglomerationskonzeptes. Das Ergebnis soll anschließend in einer Projektgruppe weiterentwickelt und verbunden mit Öffentlichkeitsbeteiligung zur Basis einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung in Köln werden.

23 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=99133

24 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=100183

25 https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=84550

Zusammenfassung zu den Zielen in Richtlinien, Konzepten und Beschlüssen

Die bereits gesetzten Richtlinien, Konzepte und Beschlüsse zeigen teils wichtige Zielwerte auf. In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten, zentralen und weiterhin aktuellen quantitativen Ziele aus den Konzepten zusammengefasst:

Konzept	Ziel
Köln Mobil 2025	Modal Split von 1/3 MIV und 2/3 Umweltverbund
Kölner Perspektiven 2030+	Keine quantitativen Ziele
Agglomerationskonzept Köln/Bonn e.V.	Keine quantitativen Ziele
Luftreinhalteplan	Stickstoffdioxid (NO ₂) unter Jahresgrenzwert von 40 µg/m ³
Green City Masterplan	Keine quantitativen Ziele
Klimaneutrales Köln 2035	Klimaneutralität bis 2035

Die einzelnen Konzepte enthalten teilweise auf Maßnahmenebene weitere quantitative Zielwerte. So stellt der Green City Masterplan zum Beispiel Ziele auf wie „kurz- bis mittelfristig sollen rund 100 CarSharing-Fahrzeuge auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden“. Die Maßnahmenebene der Konzepte wird im dritten Teil dieses Berichts analysiert und bewertet.

Die Richtlinien auf EU- und nationaler Ebene sind oft weniger ambitioniert (z. B. zur Klimaneutralität) oder fließen direkt in die für Köln erstellten Konzepte ein (z. B. Lärm- und Luftemissionen). Die Beschlüsse sind durch die Konzepte ebenfalls abgedeckt (insbesondere Beschlüsse zu Klimaneutralität und Klimanotstand durch die Strategie Klimaneutrales Köln 2035).

Was sind die politisch-strategischen Leitplanken für den SUMP?

Die **qualitativen Ziele** sind weitaus umfangreicher und wurden gesondert zusammengestellt. Die Ziele sollen bei der Erstellung des Leitbildes berücksichtigt werden.

Es konnte ein potenzieller **Zielkonflikt** zwischen den bestehenden Konzepten ausgemacht werden. Es ist festzustellen, dass die Umsetzung der Ziele eine Umverteilung der **Verkehrsflächen** erforderlich machen und der Flächendruck zu Konflikten zwischen den Nutzungen führen kann – insbesondere in Räumen mit hoher Flächenkonkurrenz, um nur einige Nutzungen zu nennen: der Ausbau von Radpendler Routen²⁶, Mobility Hubs²⁷ und Mobilstationen²⁸, Fahrradabstellplätze²⁹, die Ausweitung von Carsharing³⁰, die wohnortnahe Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs³¹, Ladeinfrastruktur³² oder der Ausbau des ÖPNV³³. Gleichzeitig soll die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft begrenzt werden.³⁴ Außerdem könnten zukünftig auch andere Nutzungen in den Fokus rücken und mehr Flächen im öffentlichen Raum beanspruchen, beispielsweise zur Begrünung und Entsiegelung zur Klimaanpassung.

26 Agglomerationskonzept Köln Bonn e.V.: <https://www.region-koeln-bonn.de/fileadmin/redaktion/pdf/downloads/rkb-konzept-agglomerationskonzept.pdf>

27 Agglomerationskonzept Köln Bonn e.V.

28 Raumbuch Mobilstationen Köln:

<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=831547&type=do>

29 Bike-and-Ride Konzept für die Stadt Köln.

30 Carsharing-Konzept

https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=101244

31 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=95471

32 Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum https://amtsinfo.sessionnet.verwaltung.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=99129

33 Köln Mobil 2025

<https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>

34 Bundesverkehrswegeplan 2030 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

Wo steht die Stadt Köln?

Die Ausgangslage in Köln wird entlang von fünf Themenfeldern beurteilt: Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Motorisierter Individualverkehr (MIV), Neue Mobilität und Logistik. Für jedes der Themenfelder wurden sogenannte „Maßnahmen-Kategorien“ zusammengestellt. Für das Themenfeld ÖPNV sind zwei der Maßnahmenkategorien beispielsweise „Nachhaltige Antriebe“ und „Sicherstellung attraktive Grundversorgung“. Die Maßnahmenkategorien wurden dann mit möglichen Maßnahmen unterfüttert. Für die Kategorie „Nachhaltige Antriebe“ im Themenfeld ÖPNV sind das unter anderem die Elektrifizierung der ÖPNV-Flotte und das Laden mit Öko-Strom.

Um den Stand in Köln zu den einzelnen Themenfeldern zu erfassen, wurden die Maßnahmen aus den relevantesten themenfeldübergreifenden und -spezifischen Konzepten beurteilt. Zu den themenfeldübergreifenden Konzepten zählen Köln Mobil 2025, Kölner Perspektiven 2030+, das Agglomerationskonzept Köln/Bonn e.V., der Luftreinhalteplan/Green City Masterplan und die Strategie Klimaneutrales Köln 2035 (siehe auch voriges Kapitel). Ergänzt werden sie durch themenfeldspezifische Konzepte, die für jedes Themenfeld variieren. Sie werden in den folgenden Unterkapiteln aufgelistet.

Zur Beurteilung der Ausgangssituation wurden zudem Best Practice Beispiele aus anderen Städten für jede der Maßnahmenkategorien recherchiert und mit den Maßnahmen in Köln verglichen. Der Vergleich wurde entlang von drei Bewertungskriterien vorgenommen:

- › **Politisches Ambitionsniveau:** Beurteilt die Maßnahmen in den relevanten Konzepten auf einer Skala von „Hinter ähnlichen deutschen Städten (mit mehr als 600.000 Einwohner*innen)“ bis „Vorreiter in Deutschland und international“.
- › **Messbarkeit:** Beurteilt die Messbarkeit der in den Konzepten hinterlegten Ziele auf einer Skala von „Keine messbaren Ziele“ bis „Haben messbare Ziele, die auf Gesamtziele einzahlen“.
- › **Umsetzungsgrad:** Misst die Verbindlichkeit, mit der die Ziele in den Konzepten untermauert wurden auf einer Skala von „Politische Ambitionen bisher nur als Willensbekundung“ bis „Konzepte erstellt und deren Ziele sowie Maßnahmen beschlossen“.

Das finale Ergebnis der Themenfeldanalyse zeigt für jedes Themenfeld, inwiefern die Ziele der Stadt ambitioniert, messbar und umsetzungsbereit sind.



Themenfeld Rad- und Fußverkehr

Im Themenfeld Rad- und Fußverkehr wurden fünf Maßnahmenkategorien gebildet. Dazu gehören weiche Maßnahmen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verkehrsflussmanagement, strategische und gestalterische Maßnahmen sowie Umgestaltung des Park- und Straßenraums.

Abseits der themenfeldübergreifenden Konzepte sind für dieses Themenfeld die einzelnen Radverkehrs- und Mobilitätskonzepte der Stadtteile und das Bike-and-Ride-Konzept relevant. Welche Themenfelder die Konzepte berühren, lässt sich aus der folgenden Abbildung ableiten.

Abbildung 4: spezifische Maßnahmenkategorien und die zugeordneten Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Weiche Maßnahmen
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verkehrsflussmanagement
- › Strategische & gestalterische Maßnahmen
- › Umgestaltung des Park- und Straßenraums

Weiche Maßnahmen

- › Verkehrserziehung
- › Kampagnen, Medien und Bürgerbeteiligungen
- › Service Points (Reparaturservice)



Erhöhung der Verkehrssicherheit

- › Vision Zero
- › Winterdienst
- › Beleuchtung
- › (Physische) Trennung zwischen den Verkehrsmitteln
- › Sichere Querungsmöglichkeiten mit abgesenkten Bordsteinen



Verkehrsflussmanagement

- › Bevorrechtigung an Kreuzungen
- › Wegweisungsnetz
- › Mobility Hubs mit Sharing Angeboten für verschiedene Fahrradarten
- › direktes Wegenetz
- › Öffnung von Einbahnstraßen



Strategische und gestalterische Maßnahmen







- › Einheitliche Gestaltung der Rad- und Fußwege
- › Kommunenübergreifende Infrastruktur
- › Finanzierung & Subventionierung von Fahrrädern für den privaten und den dienstlichen Gebrauch
- › Verknüpfung und räumliche Bündelung von Einrichtungen des alltäglichen Bedarfs



Umgestaltung des Park- und Straßenraums

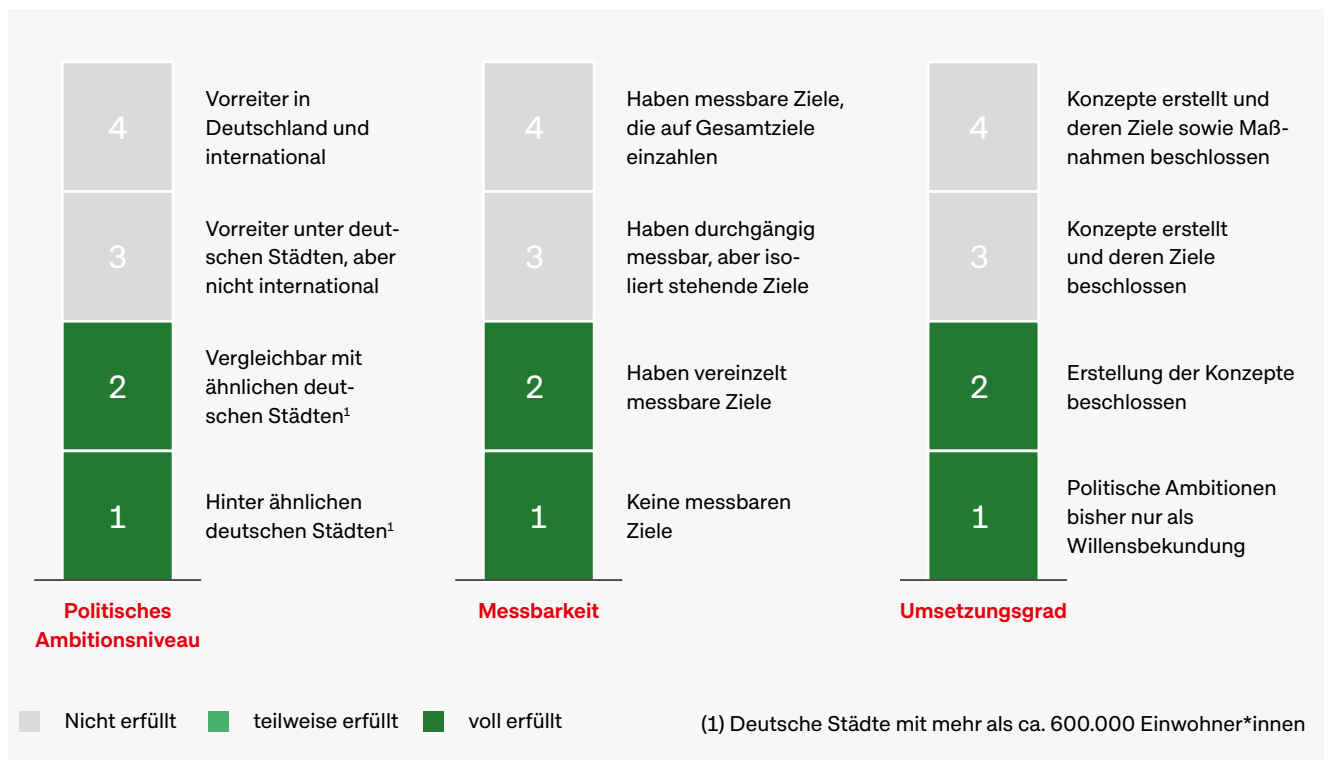
- › Umverteilung zugunsten von Rad- und Fußverkehr
- › Fahrradparken
- › Schaffung von Aufenthaltsqualität
- › Netzlücken schließen

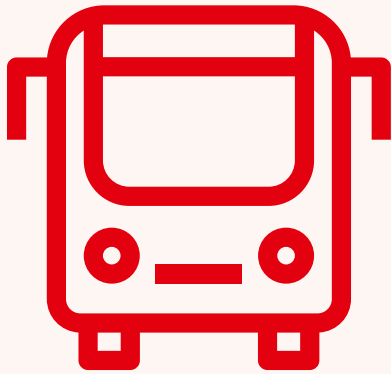


-  Köln Mobil 2025
-  Kölner Perspektiven 2030+
-  Klimaneutralität 2035
-  Radverkehrs- & Mobilitätskonzepte der Stadtteile
-  Agglomerationskonzept
-  Bike and Ride Konzept

Anhand von 27 Best Practices aus Großstädten in Deutschland und im Ausland wurden Kölns Ambitionen, die Messbarkeit der Ziele sowie der Umsetzungsgrad anhand der bestehenden Konzepte eingeschätzt. Das Ambitionsniveau der Stadt Köln ist vergleichbar mit ähnlichen deutschen Städten. International kann Köln in diesem Themenbereich aber nicht mithalten. So gibt es Städte, die weitaus ambitioniertere Ziele verfolgen. Messbare Ziele zur Quantifizierung des Fortschritts sind teilweise festgelegt, sollten jedoch zukünftig konsequent in der Maßnahmenentwicklung aufgenommen werden. Die folgende Abbildung zeigt diese Einordnung entlang der entwickelten Skalen mit Werten von eins bis vier.

Abbildung 5: Beurteilung der Ausgangssituation in Köln anhand der drei Bewertungskriterien für den Rad- und Fußverkehr





Themenfeld ÖPNV

Das Themenfeld ÖPNV umspannt die Maßnahmenkategorien Nachhaltige Antriebe, Sicherstellung attraktiver Grundversorgung, Qualitätsoffensive auf Kernrelationen, Innovation und Automatisierung sowie Zugänglichkeit und Einfachheit.

Speziell für den ÖPNV gibt es in Köln den 3. Nahverkehrsplan als wichtiges Konzept und zentrales Planungsinstrument sowie mehrere Infrastruktur-Planwerke. Dazu gehören die ÖPNV-Roadmap, die Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan, der SPNV-Nahverkehrsplan von go.Rheinland, das Maßnahmenkonzept Bahnknoten Köln und das Wasserbuskonzept. Wie die Konzepte auf die einzelnen Maßnahmenkategorien einzahlen, zeigt die folgende Abbildung.

Abbildung 6: spezifische Maßnahmenkategorien und die zugeordneten Maßnahmen für den ÖPNV

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Nachhaltige Antriebe
- › Sicherstellung attraktive Grundversorgung
- › Qualitätsoffensive auf Kernrelationen
- › Innovation und Automatisierung
- › Zugänglichkeit & Einfachheit

Nachhaltige Antriebe

- › Elektrifizierung der ÖPNV-Flotte
- › Modernisierung Betriebshöfe, z. B. Ladeinfrastruktur und Umlaufoptimierung
- › Laden auf Strecken, z. B. opportunity charging & in-motion charging
- › Laden mit Öko-Strom



Sicherstellung attraktiver Grundversorgung

- › Ausbau Infrastruktur, z. B. Verlängerung von Bestandslinien, Schaffung zusätzlicher Strecken und Linien
- › Ausweitung der Betriebszeiten, z. B. frühere Beginn/Ende oder mehr 24/7 Linien
- › Neue Haltestellen auf Bestandslinien
- › Zusätzliche Umsteigemöglichkeiten und direktere Linienführungen



Qualitätsoffensive auf Kernrelationen

- › Größere, längere Fahrzeuge
- › Taktverdichtungen auf Bestandslinien
- › Expressbus-Linien
- › Beschleunigung im Stadtverkehr (z. B. eigene Fahrspuren, Busschleusen, gesteuerte Ampelschaltungen, Bevorzugung bei Baustellen)



Innovation und Automatisierung

- › Automatisierung von Bahn, Busse und Betriebshöfe
- › Digitaler Vertrieb und Information
- › Multimodale Integration (z. B. Sharing, MaaS)
- › Einführung / Ausweitung innovativer Angebotsformen (z. B. On-Demand, Seilbahn, Wasserbus)



Zugänglichkeit & Einfachheit

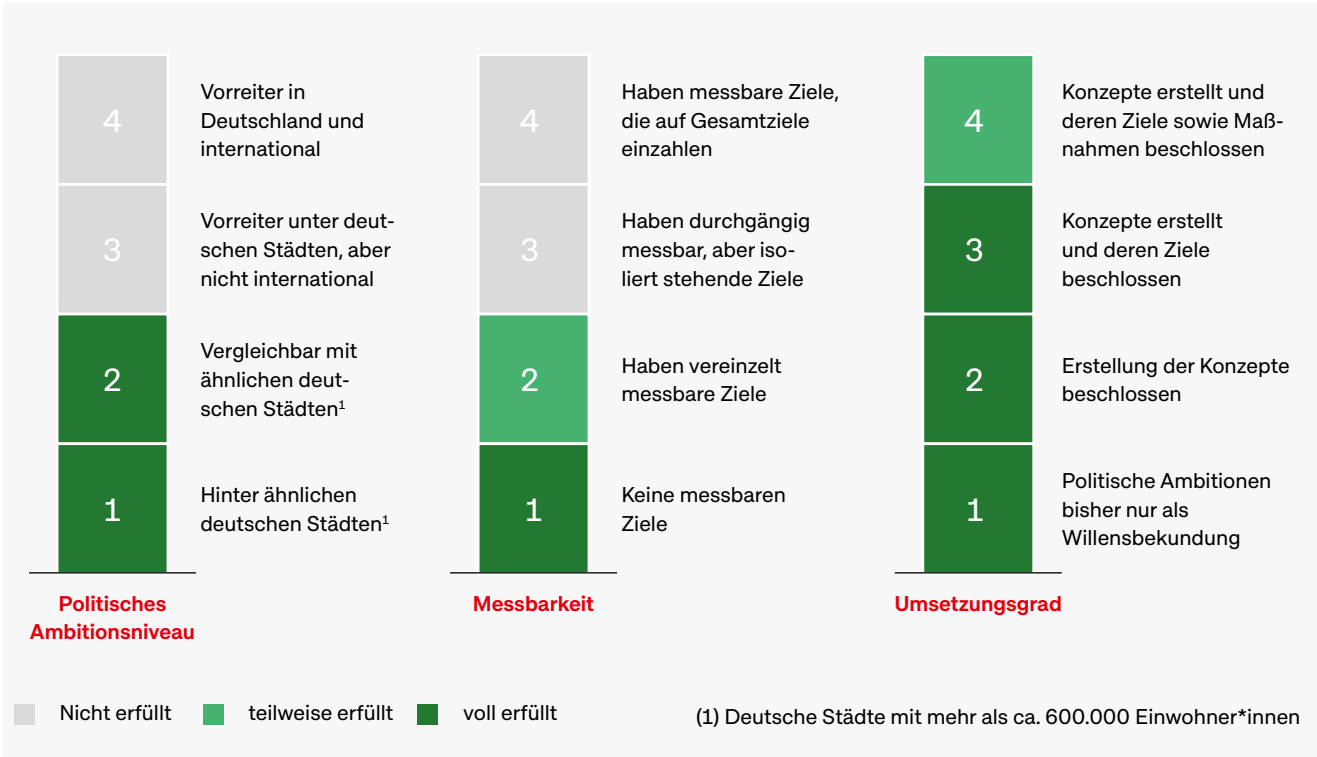
- › Einfache und klare Kommunikation (z. B. Fahrpläne, Fahrgastinformationen)
- › Einfache und günstige Tarife
- › Zusätzliche Zugänge zu Haltestellen & Bahnhöfe
- › Komfortable und barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge
- › Umgestaltung von Angsträume an Haltestellen und Bahnhöfe



- Köln Mobil 2025
- Kölner Perspektiven 2030+
- Klimaneutralität 2035
- 3. Nahverkehrsplan
- Luftreinhalteplan/GCM
- Infrastruktur-Planwerke
- Agglomerationskonzept

Zum Vergleich wurden 25 Best Practices aus vergleichbaren Städten herangezogen (siehe Anhang). Der Vergleich zeigt, dass Köln viele Pläne für den Neu- und Ausbau des ÖPNV hat. Allerdings muss ein Stück weitergegangen werden, um zu den Vorreitern in Deutschland zu gehören. Abgesehen von der Machbarkeitsstudie für Wasserbusse gibt es beispielsweise nur wenige konkrete Ziele und Maßnahmen für die Innovation und Automatisierung des ÖPNV. Die Stadt hat auch Ziele in Bezug auf die Zugänglichkeit, aber in anderen Bereichen (z.B. benutzerfreundliche Informationen) sind noch Anstrengungen erforderlich. Insgesamt müssen die Ziele und Maßnahmen in Zukunft stärker quantifizierbar werden. Die Bewertung der drei Kriterien zeigt sich in der folgenden Abbildung.

Abbildung 7: Beurteilung der Ausgangssituation in Köln anhand der drei Bewertungskriterien für den ÖPNV





Themenfeld MIV

Für das Themenfeld MIV wurden die fünf Maßnahmenkategorien Nachhaltige Antriebe, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verkehrsflussmanagement, Umgestaltung des Parkraums und Umgestaltung des Zugangs zum Straßenraum identifiziert.

Neben dem Beschluss für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum (0309/2021)³⁵ vom 25.05.2021 gibt es die sich in Planung befindenden Konzepte zum MIV-Grundnetz und den Masterplan Parken. Welche der Maßnahmenkategorien von den Konzepten betroffen sind, zeigt die folgende Abbildung.

35 https://amtsinfo.sessionnet.verwaltung.stadtkoeln.de/vo0050.asp?__kvonr=99129

Abbildung 8: spezifische Maßnahmenkategorien und die zugeordneten Maßnahmen für den MIV

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Nachhaltige Antriebe
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verkehrsflussmanagement
- › Umgestaltung des Parkraums
- › Umgestaltung des Zugangs zum Straßenraum

Nachhaltige Antriebe

- › Elektrifizierung gesamte Fahrzeug-Flotte
- › Elektrifizierung spezifischer Flotten, z. B. Fuhrpark der Stadt, Taxi-Flotten
- › Ausbau der Ladeinfrastruktur
- › Laden mit Öko-Strom



Erhöhung der Verkehrssicherheit

- › Vision Zero
- › Ausweitung von Tempo 30
- › Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Ausbau Kreisverkehre, School Streets)



Verkehrsflussmanagement

- › Verkehrsleitsystem/ Smart Parking
- › Verbesserung Verkehrsfluss (z. B. LSA, Pförtnerampeln)
- › Ertüchtigung von Strecken für autonomes Fahren
- › Circulation Planning



Umgestaltung des Parkraums

- › Parkraummanagement (z. B. erhöhte, bzw. differenzierte Parkgebühren und Parkzonen)
- › Gestaltung Stellplatzschlüssel bei Immobilienentwicklung
- › Umnutzung von Parkplätzen für Radwege oder Parklets



Umgestaltung des Zugangs zum Straßenraums

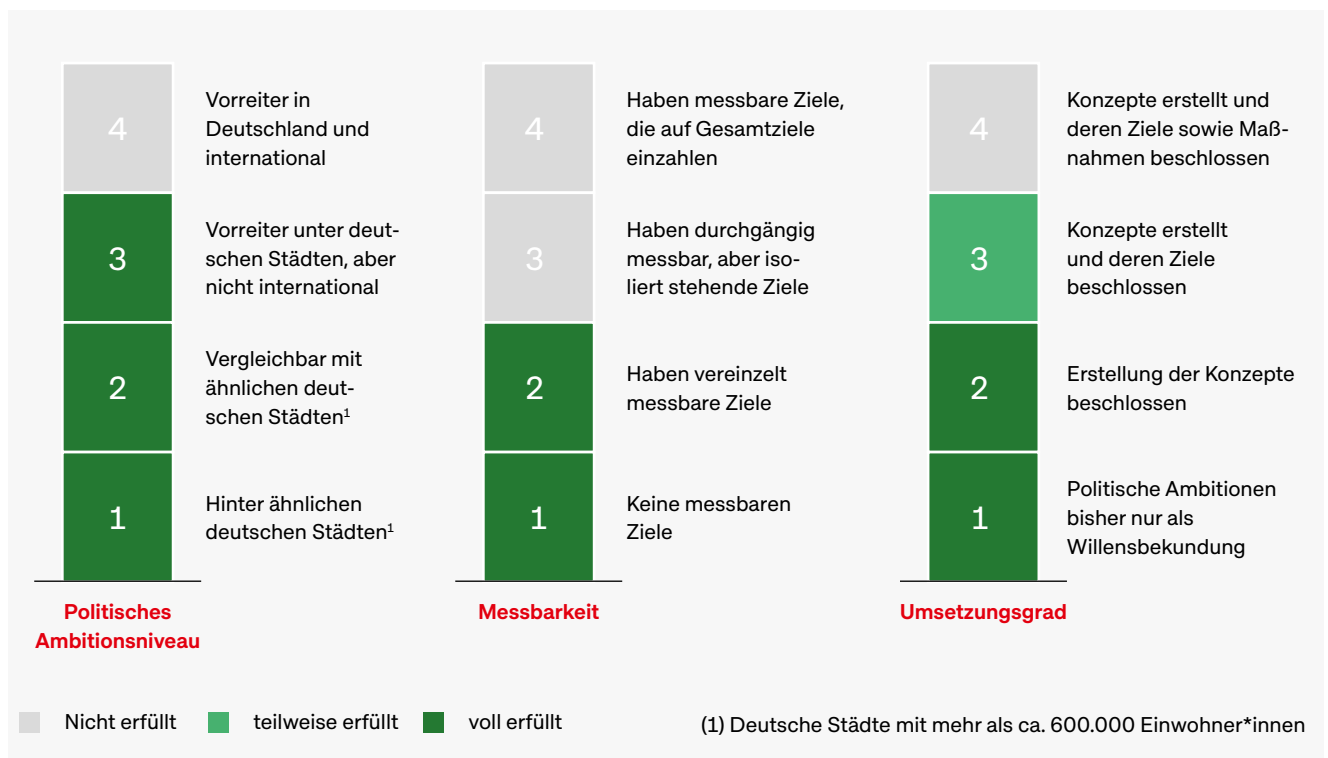
- › Umweltzonen
- › License Plate Restrictions
- › City Maut / Limited Traffic Zonen
- › Autofreie Straßen/Quartiere
- › Umnutzung von Kfz-Spuren



- Köln Mobil 2025
- Kölner Perspektiven 2030+
- Klimaneutralität 2035
- MIV-Grundnetz (Beschluss)
- Luftreinhalteplan/GCM
- Masterplan Parken (Beschluss)
- Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Für die Beurteilung der Ausgangssituation des MIV wurden 24 Best Practices aus anderen Städten ausgewählt (siehe Anhang). Das Fazit der Gegenüberstellung von Köln mit diesen Best Practices zeigt, dass Köln auf einem guten Weg ist, sich ehrgeizige Ziele für einen nachhaltigen MIV zu setzen. Mit dem MIV-Grundnetz und dem künftigen Masterplan Parken ist die Stadt anderen Vorreitern in Deutschland und Europa einen Schritt näher gekommen, aber die Ziele und Maßnahmen befinden sich noch in der Anfangsphase. Gleichzeitig könnte die Stadt ehrgeizigere Ziele und Maßnahmen im Bereich des Verkehrsflussmanagements und der Verkehrssicherheit entwickeln. Im Bereich des MIV sind vergleichsweise viele Ziele zwar vereinzelt messbar, aber noch nicht durchgängig.

Abbildung 9: Beurteilung der Ausgangssituation in Köln anhand der drei Bewertungskriterien für den MIV





Themenfeld Neue Mobilität

Das Themenfeld Neue Mobilität setzt sich aus fünf Maßnahmenkategorien zusammen. Dazu zählen Digitale Vernetzung, Städtebauliche Integration, Verfügbarkeit, Mobilitätsmanagement sowie Regulation und Evaluation.

Speziell für die Neue Mobilität sind drei Konzepte relevant: das verbundweite Konzept für die Errichtung von Mobilstationen, das Raumbuch Mobilstationen und das Car-Sharing-Konzept. Jedes Themenfeld wird von den Konzepten abgedeckt, wie die folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 10: spezifische Maßnahmenkategorien und die zugeordneten Maßnahmen für die Neue Mobilität

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Digitale Vernetzung
- › Städtebauliche Integration
- › Verfügbarkeit
- › Mobilitätsmanagement
- › Organisatorische Vernetzung

Digitale Vernetzung

- › Multimodale Mobilitäts-App
- › Ticketing (u. a. Integration div. Mobilitätsdienstleister in das ÖPNV Ticketing)
- › Digitale Pendlerplattformen
- › Autonomes Fahren (u. a. Erarbeitung von Mobilitätsstrategie sowie tragfähiger Betriebs- und Geschäftsmodelle)



Städtebauliche Integration

- › Mobilitätsstationen/Mobilitätspunkte
- › Corporate Design
- › Unterschiedliche Größe/Anforderungen



Verfügbarkeit

- › Free-floating vs. Stationsgebundenes Car-Sharing
- › Lösungsansatz für Randgebiete oder Schwachverkehrszeiten (u. a. On-Demand Angebote, Last-Mile Angebote)
- › Quantitative Verfügbarkeit von „neuen“ Mobilitätsangeboten (u. a. Bike-Sharing, E-Tretroller) auch an intermodalen Knotenpunkten



Mobilitätsmanagement

- › Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen und Standorte (u. a. Neubürger*innenmanagement)
- › Betriebliches Mobilitätsmanagement
- › Kommunales Mobilitätsmanagement
- › Beratung, Marketing und Information
- › Koordinations- und Organisationsstrukturen innerhalb der Kommune
- › Kooperationen mit umliegenden Kommunen



Regulation und Evaluation

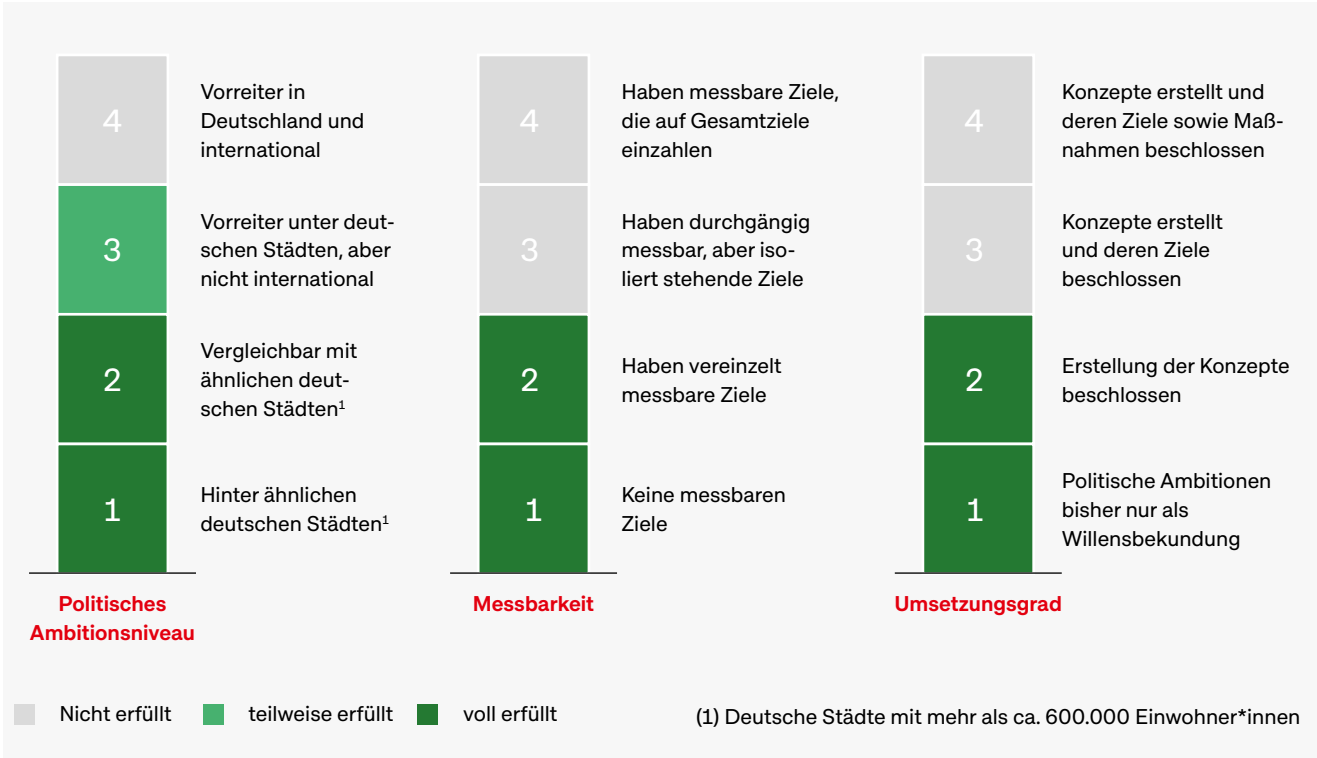
- › Gesamtkonzeption für die Vergabe von Stellplätzen/Flächen per Sondernutzung im öffentlichen Raum
- › Nutzung von Daten zur Regulation und Evaluation sowie zur Kontrolle der verkehrlichen Wirksamkeit neuer Mobilitätsangebote
- › Kontrolle/Regulierung u. a. der E-Tretroller Nutzung im öffentlichen Raum (u. a. durch Geofencing)

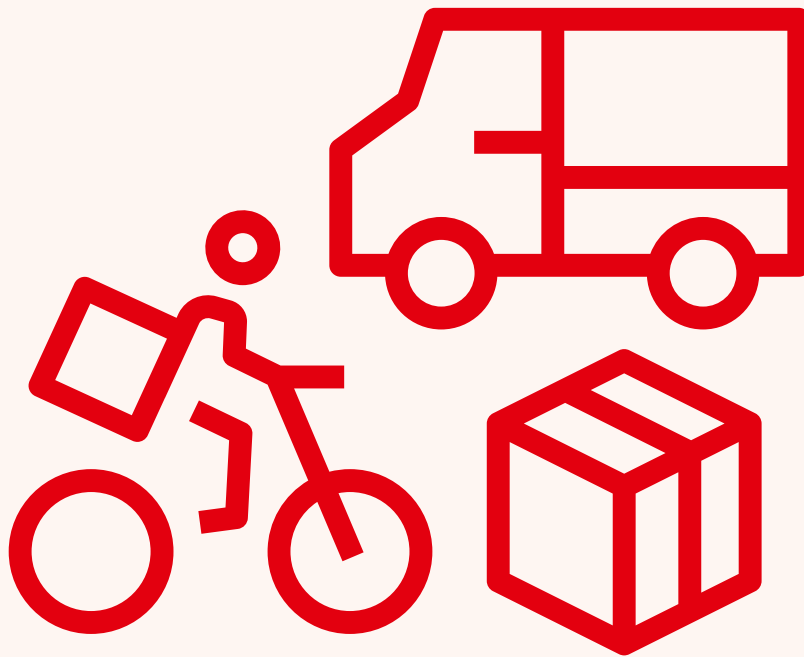


- Köln Mobil 2025
- Kölner Perspektiven 2030+
- Klimaneutralität 2035
- Nahverkehrsplan Köln
- Car-Sharing Konzept
- Konzept zur Errichtung von Mobilstationen (NVR)
- Agglomerationskonzept

Verglichen mit 20 Best Practices zeigt sich Köln beim Thema Neue Mobilität im Mittelfeld. Das bisherige Ambitionsniveau ist nicht überdurchschnittlich hoch, es sind keine „radikalen“ Maßnahmen geplant. Die Messbarkeit der bereits erarbeiteten Maßnahmen ist ebenfalls überschaubar und wenige Maßnahmen sind konkret quantifiziert worden.

Abbildung 11: Beurteilung der Ausgangssituation in Köln anhand der drei Bewertungskriterien für die Neue Mobilität





Themenfeld Logistik

Im Themenfeld Logistik gibt es sieben Maßnahmenkategorien: Nachhaltige Antriebe, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verkehrsflussmanagement, Umgestaltung des Parkraums, Umgestaltung des Straßenraums, Optimierung Hauptlauf und Optimierung letzte Meile.

Neben den themenfeldübergreifenden Konzepten sind für die Logistik in Köln auch das Stadtentwicklungskonzept Logistik und das Lkw-Führungskonzept ausschlaggebend. Wie sich die Konzepte in den Maßnahmenkategorien wiederfinden, zeigt die folgende Abbildung.

Abbildung 12: spezifische Maßnahmenkategorien und die zugeordneten Maßnahmen für die Logistik

7 Maßnahmen-Kategorien

- › Elektrifizierung
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verkehrsflussmanagement
- › Umgestaltung des Parkraums
- › Umgestaltung des Straßenraums
- › Optimierung Hauptlauf
- › Optimierung letzte Meile

Nachhaltige Antriebe

- › Elektrifizierung Lieferverkehr
- › Elektrifizierung spezifischer Flotten, (z.B. Abfallsammelfahrzeuge)
- › Ausbau der Ladeinfrastruktur
- › Laden mit Öko-Strom



Erhöhung der Verkehrssicherheit

- › Rechtsabbieger-Assistenz
- › Vision Zero
- › Ausweitung von Tempo 30
- › Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen



Verkehrsflussmanagement

- › Verkehrsleitsystem/ Smart Parking
- › Verbesserung Verkehrsfluss
- › Ertüchtigung von Strecken für autonomes Fahren
- › Circulation Planning
- › Strategische Flächenentwicklung



Umgestaltung des Parkraums

- › Umgestaltung von Parkplätzen für temporäre oder permanente Lieferzonen
- › Ausbau von Parkplätzen für Lastenräder
- › Smart Parkplätze um Lieferungen zu optimieren



Umgestaltung des Straßenraums

- › Bestimmung, welche Quartiere für den Lieferverkehr freigelassen werden
- › Lieferung an Tagesrand- und Nachtzeiten
- › Umweltzonen oder City-Maut



Optimierung Hauptlauf

- › Ausbau von Konsolidierungspunkten
- › Nutzung der Schiene im Nahverkehr
- › Nutzung von Wasserwegen



Optimierung letzte Meile

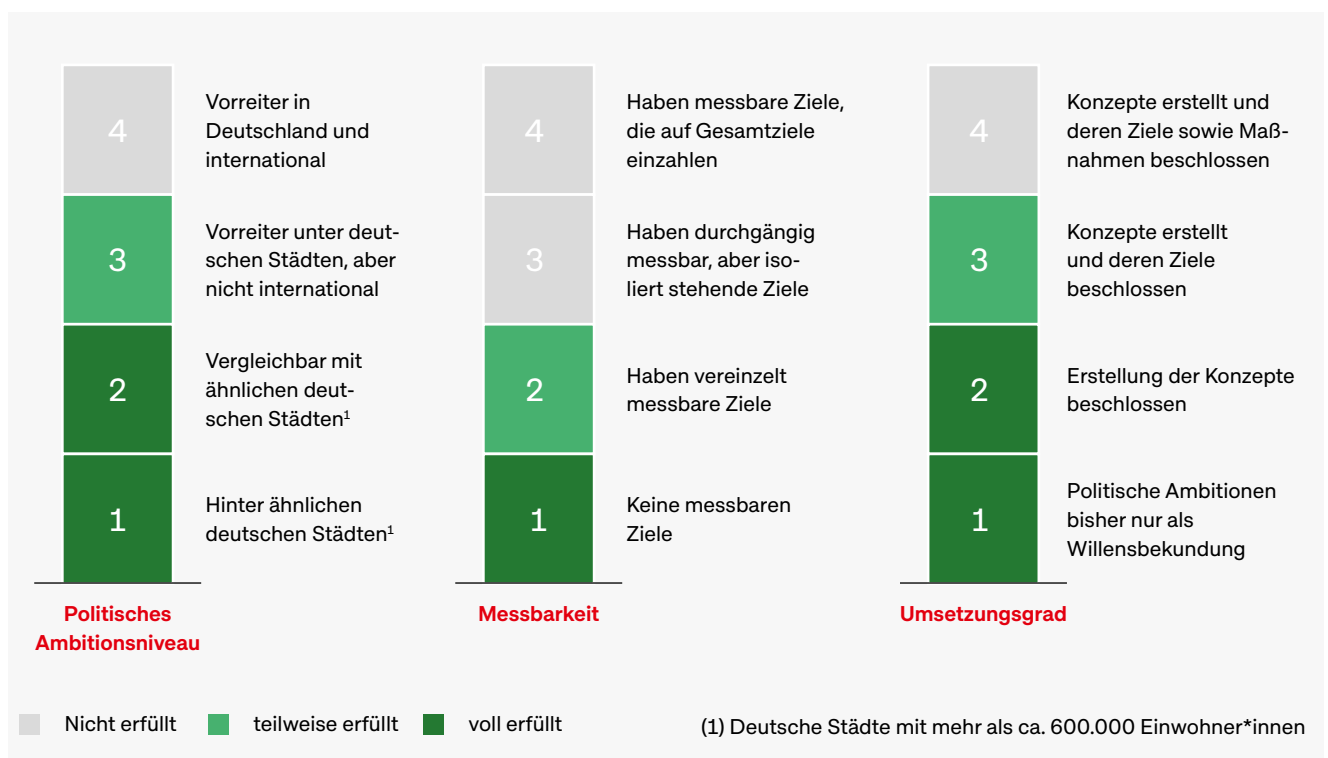
- › Ausbau von Micro-Hubs
- › Ausbau Anbieterneutrale Paketautomaten
- › Nutzung Lastenräder
- › Nutzung autonomer/ fern-gesteuerter Vehikel



- Köln Mobil 2025
- Kölner Perspektiven 2030+
- Klimaneutralität 2035
- Lkw-Führungskonzept
- Luftreinhalteplan/GCM
- Stadtentwicklungskonzept Logistik
- Agglomerationskonzept

21 Best Practices halfen dabei zu beurteilen, wie die Stadt Köln mit ihren Konzepten auf den Skalen zu Ambition, Messbarkeit und Umsetzungsgrad abschneidet (siehe Anhang). In manchen Fällen liegt das Ambitionsniveau von Köln höher als in anderen deutschen Städten, z. B. bezüglich der Förderung nachhaltiger Antriebe oder bezüglich des Lkw-Führungskonzeptes. Oft liegt es aber eher im deutschen Durchschnitt. Beispielsweise sind die Ziele für die Optimierung des Hauptlaufes noch nicht ambitionierter als die der Best Practices. Außerdem haben manche Hebel bestenfalls vereinzelt messbare Maßnahmen (z. B. Nutzung von mit Wasserstoff betriebenen Logistikfahrzeugen), während andere derzeit noch keine haben (Umgestaltung des Parkraums). Die Beurteilung auf den Skalen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 13: Beurteilung der Ausgangssituation in Köln anhand der drei Bewertungskriterien für die Logistik



Anhang

Tabelle aller für den nachhaltigen Mobilitätsplan relevanten Konzepte

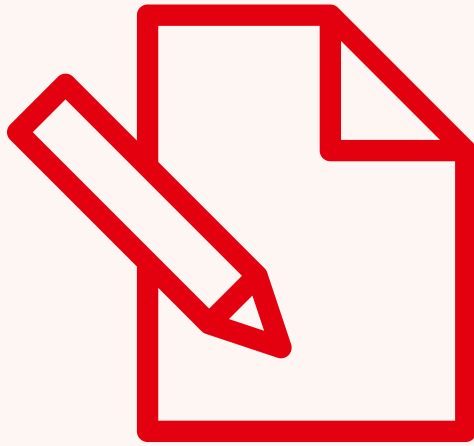
Zusammenstellung der Konzepte Stand Februar 2023,
in kursiv Ergänzungen im März 2025

Thema	Konzept	Erscheinungsjahr	URL
Mobilität/Verkehr	Gesamtverkehrskonzept Köln	1992	Link
	Park-and-Ride Konzept für die Stadt Köln	1992	
	Köln mobil 2025	2014	Link
	Grundlagenuntersuchung Mobilität im Rahmen des Agglomerationskonzeptes des Region Köln/ Bonn e.V.	2018	Link
	Verbandsweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen (NVR)	2018	Link
	Masterplan Parken	in Bearbeitung	Link
	Erstellung eines Raumbuchs Mobilstationen (Köln)	2024	Link
	MIV-Grundnetz	2025	Link
	Machbarkeitsstudie Rheinpendel	in Bearbeitung	Link
	Carsharing-Konzept	in Bearbeitung	Link
Radverkehr	Radverkehrskonzept Lindenthal/Sülz/Klettenberg	2014	Link
	Radverkehrskonzept Innenstadt	2016	Link
	KVB-Fahrradverleihsystem	2020	Link
	Radverkehrskonzept Ehrenfeld	2021	Link
	Radverkehrskonzepte für die Stadtbezirke Mülheim, Kalk, Porz, Rodenkirchen, Lindenthal-West, Chorweiler und Nippes	in Bearbeitung	
	Haupttroutennetz (Radschnellverbindungen und Vorrangrouten)	in Bearbeitung	
	Rechtsrheinische Pendlerrouen	in Bearbeitung	Link
	RadPendlerRouten-Net Köln	In Bearbeitung	Link
	Bike-and-Ride Konzept für die Stadt Köln	in Bearbeitung	

Thema	Konzept	Erscheinungsjahr	URL
Elektromobilität	Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum (2. Ausbaustufe)	2021	Link
ÖPNV/SPNV	NVR-Nahverkehrsplan SPNV	2016	Link
	3. Nahverkehrsplan Köln	2017	Link
	Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan	2017	Link
	ÖPNV-Roadmap	2018	Link
	ÖPNV-Bedarfsplan NRW – Neuaufstellung, hier: Stellungnahme Stadt Köln	2024	Link
	ÖPNV-Netzentwicklung	2025	Link
	Maßnahmenkonzept Bahnknoten Köln	in Bearbeitung	Link
	Nahverkehrspläne der Nachbarkommunen		
Schifffahrt	Wasserbuskonzept	2021	Link
Wirtschaftsverkehr	LKW-Führungskonzept 2012	2012	Link
	Stadtentwicklungskonzept Logistik – Teil 1: Analyse, Trends, Handlungsempfehlungen	2015	Link
Verkehrsinfrastruktur	Bundesverkehrswegeplan 2030	2016	Link
Raumplanung	Stadtentwicklungskonzept Wohnen	2013	Link
	Zukunftskonzept S.U.N. – zusammenWACHSEN (linksrheinischer Stadt-Umland-Verbund)	2017	Link
	Agglomerationskonzept des Region Köln/Bonn e.V.	2018	Link
	Regionalplan Köln	2018, derzeit in Überarbeitung	Link
	gesamtstädtischer Gestaltungsplan für den öffentlichen Raum (Gestaltungshandbuch)	2018	Link
	Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn – Raumperspektive 2035	2018	Link
	Stadtentwicklungskonzept Wirtschaft – Büroflächenerhebung	2019	Link

Thema	Konzept	Erscheinungsjahr	URL
Raumplanung	Stadtentwicklungskonzept Wirtschaft – Gewerbe- und Industrieflächengutachten	2019	Link
	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	2020	Link
	Kölner Perspektiven 2030+	2020	Link
	Flächennutzungsplan Köln		Link
	Deutzer Hafen	in Bearbeitung	Link
	Parkstadt Süd	in Bearbeitung	Link
	Kreuzfeld	in Bearbeitung	Link
	Rondorf-Nordwest	in Bearbeitung	Link
	Mülheim-Süd	in Bearbeitung	Link
	Max-Becker-Areal	in Bearbeitung	Link
	Weststadt	in Bearbeitung	Link
	Fortschreibung städtebau- licher Masterplan Innenstadt Köln (dabei insbesondere Qualifizierung Innerer Grüngürtel und Ost-West-Achse)	in Bearbeitung	
Umwelt	Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln – Teilbereich Verkehr 2011	2011	Link
	KölnKlimaAktiv 2022	2019	Link
	Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Stadt Frechen	2019	Link
	Green City Masterplan	2019	Link
	Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie	2019	Link
	Luftreinhalteplan	2021	Link
	Köln.Klima.Neutral. Zwischenstand der Ziele auf dem Weg zur Klimaneutralität	2021, weitere Schritte in Bearbeitung	Link
	Aktionsplan Klimaschutz	2023	Link

Thema	Konzept	Erscheinungsjahr	URL
Mobilitätspläne Umland	Fortschreibung Verkehrs- entwicklungsplan Frechen	2016	Link
	Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Erft-Kreis	2003	
	Verkehrsentwicklungsplan Troisdorf	2013	Link
	Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030	2016	Link
	Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis	2019	Link
	Verkehrsentwicklungsplan Hürth 2030	2019	Link
	Mobilitätskonzept 2030+ Leverkusen	2020	Link
	Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Pulheim	in Bearbeitung	Link



Best Practices und Bewertung der Ausgangssituation für alle Themenfelder

Themenfeld Rad- und Fußverkehr

Best Practices

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Weiche Maßnahmen
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verkehrsflussmanagement
- › Strategische & gestalterische Maßnahmen
- › Umgestaltung des Park- und Straßenraums

Weiche Maßnahmen

- › **Köln, München und weitere Städte:** Kidical Mass
- › **Portland:** Bike Bus
- › **Stockholm:** Summer Streets ([Link](#))
- › **Paderborn:** Walking Bus ([Link](#))

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- › **Berlin:** Pop-Up Radwege
- › **London:** Modale Filter
- › **Baden-Württemberg:** OpenBikeSensor ([Link](#))
- › **Berlin:** SimRA ([Link](#))
- › **Niederlande:** Protected Intersections ([Link](#))
- › **Amsterdam:** Shared Space ([Link](#))

Verkehrsflussmanagement

- › **Oldenburg:** Schlechtes Wetter: kurze Wartezeiten
- › **Lyon:** Vorfahrt gewähren
- › **Niederlande:** Knotenpunktsystem ([Link](#))
- › **Hamburg:** Grüne Welle ([Link](#))
- › **Karlsruhe:** Öffnung von allen Einbahnstraßen für den Radverkehr ([Link](#))
- › **Essen:** RS1 ([Link](#))
- › **Kopenhagen:** Cycle Superhighways ([Link](#))

Strategische und gestalterische Maßnahmen

- › **Stuttgart:** Flaniererrouten
- › **New York:** Highline
- › **OWL:** Kommunenübergreifende Infrastruktur ([Link](#))
- › **München und Stuttgart:** Lastenrad Subventionen ([Link](#))
- › **Paris:** 15-Minuten-Stadt

Umgestaltung des Park- und Straßenraums

- › **Hamburg:** autofreier Jungfernstieg
- › **Bogota:** Ciclovía
- › **Münster:** Fahrradstraße 2.0 ([Link](#))
- › **Berlin:** Fahrräder parken kostenlos ([Link](#))
- › **Berlin:** Friedrichstraße ([Link](#))

Maßnahmen	Situation Köln	Best Practices	Ambition	Messung	Umsetzung	
Weiche Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">› Geeignetes Partizipationsverfahren ●› 25 Servicepoints an ÖPNV-Stationen ●	<ul style="list-style-type: none">› Köln, München und weitere Städte: Kidical Mass› Portland: Bike Bus› Hamburg: Autofreier Jungfernstieg› Bogotá: Ciclovía› Paderborn: Walking Bus	1	2	2-3	
Erhöhung der Verkehrs-sicherheit	<ul style="list-style-type: none">› Bessere und barrierefreie Querbarkeit von Kreuzungen für unmotorisierte Verkehrsteilnehmende ●› Vision Zero ●› Zentrale Verbindungen des Radnetzes als temporärer Radweg bereits vor baulicher Umsetzung ●› Nutzbarkeit Radverkehrsanlagen zu jeder Jahreszeit ●› Beleuchtung ●	<ul style="list-style-type: none">› Berlin: Pop-up Radwege› London: Modale Filter› Baden-Württemberg: OpenBikeSensor› Niederlande: Protected Intersections	2	2	2	
Verkehrsfluss-management	<ul style="list-style-type: none">› (Regionale) Radschnellwege schaffen ●› Ausbau Leihfahrradsystem mit weiteren Sharing-Angeboten, Bike+Ride, Mobilstationen ●› Bevorrechtigte Führung an Knotenpunkten ●› Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr ●	<ul style="list-style-type: none">› Oldenburg: Schlechtes Wetter: kurze Wartezeiten› Lyon: Vorfahrt gewähren statt auf Grün warten› Niederlande: Knotenpunktsystem› Hamburg: Grüne Welle› Karlsruhe: Öffnung Einbahnstraßen	2-3	2	2	
Strategische & gestalterische Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">› Klärung möglicher Kooperationsziele mit regionalen Kooperationen ●› Verkürzung der Wege in Siedlungen ●	<ul style="list-style-type: none">› Stuttgart: Flanier Routen› New York City: Highline› OWL: Kommunenübergreif-ende Infrastruktur› Paris: 15-Minuten-Stadt› München und Stuttgart: Lastenrad Subventionen	1	1	2	
Umgestaltung des Straßenraums	<ul style="list-style-type: none">› Radwegenetz ausbauen (Netzlücken schließen) ●› Fußgängerinfrastruktur stärken, Gehwege verbreitern (2,50 m) ●› 25 Fahrradsammelgaragen mit bis zu 500 Stellplätzen ●› Ausreichende Dimensionierung Radverkehrsanlagen ●	<ul style="list-style-type: none">› Karlsruhe: Fahrradstation Süd› Utrecht: Fahrradparkhaus› Münster: Fahrradstraße 2.0› Berlin: Fahrräder parken kostenlos› Berlin: Friedrichstraße	3	2-3	2-3	
Zusammen-fassung	Das Ambitionsniveau der Stadt Köln ist vergleichbar mit ähnlichen deutschen Städten. International kann Köln in diesem Themenbereich aber nicht mithalten. So gibt es Städte die weitaus ambitioniertere Ziele verfolgen. Messbare Ziele zur Quantifizierung des Fortschritts sind teilweise festgelegt, sollten jedoch zukünftig konsequent in der Maßnahmenentwicklung aufgenommen werden.			2	2	2

Themenfeld ÖPNV

Best Practices

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Nachhaltige Antriebe
- › Sicherstellung attraktive Grundversorgung
- › Qualitätsoffensive auf Kernrelationen
- › Innovation und Automatisierung
- › Zugänglichkeit & Einfachheit

Nachhaltige Antriebe

- › **Berlin & Hamburg:** Ambitionierte E-Bus Ziele ([Link](#))
- › **Barcelona:** Electric Mobility Strategy ([Link](#))
- › **Amsterdam:** Elektrifizierung Bus-Flotte & Abfallwagen ([Link](#))
- › **Köln:** Einsatz Brennstoffzellenbusse ([Link](#))

Sicherstellung attraktive Grundversorgung

- › **Hamburg:** Hamburg-Takt ([Link](#))
- › **Wien:** Attraktives ÖPNV-Angebot ([Link](#))
- › **Paris:** Ausbau des Metronetzes „Grand Paris Express“ ([Link](#))
- › **MVG:** ExpressBus und Ringbus ([Link](#))
- › **RMV:** On-Demand (emissionfreie) Fahrzeuge zu Spitzenzeiten ([Link](#))
- › **Zürich:** Haltestellen innerhalb 300m, billige Jahreskarte, dichter Grundtakt ([Link](#))

Qualitätsoffensive auf Kernrelationen

- › **Berlin:** MetroTram/MetroBus ([Link](#))
- › **Buenos Aires:** Bus Rapid Transit ([Link](#))
- › **London:** 24/7 Busspuren ([Link](#))
- › **Zürich:** Vorfahrt Straßenbahnen ([Link](#))
- › **Wien:** Kapazitätsgewinn durch kluges Busdesign

Innovation und Automatisierung

- › **Nürnberg:** Fahrerlose U-Bahn ([Link](#))
- › **Brisbane:** Wasserbus ([Link](#))
- › **Stuttgart:** Automatisierte Betriebshöfe ([Link](#))
- › **Zürich:** Betriebshöfe mit Wohnungs- und gewerblichen Gebäuden gemischt ([Link](#))
- › **Wuppertal:** Digitale Busflotte ([Link](#))

Zugänglichkeit & Einfachheit

- › **Frankfurt:** Innovative und kundenfreundliche Busse ([Link](#))
- › **Lyon:** Nutzerfreundliche Informationen ([Link](#))
- › **Bonn:** BONNSmart kontaktloses Zahlen ([Link](#))
- › **Wuppertal:** Zeitgleiche Fahrgastinformationen ([Link](#))
- › **Berlin:** BVG Jelbi App ([Link](#))

Maßnahmen	Situation Köln	Best Practices	Ambition	Messung	Umsetzung
Nachhaltige Antriebe	<ul style="list-style-type: none"> Unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sollen verstärkt Hybrid-, Wasserstoff-, Elektro- oder (Bio)Erdgasantriebe zum Einsatz kommen ● Benötigter Strom soll zunehmend aus regenerativen Energiequellen gewonnen werden ● Einsatz von Elektrobussen im Stadtverkehr ● 	<ul style="list-style-type: none"> Berlin & Hamburg: E-Bus Ziele Barcelona: Electric Mobility Strategy Amsterdam: Elektrifizierung Bus-Flotte & Abfallwagen Köln: Brennstoffzellen 	2	1	3
Sicherstellung attraktive Grundversorgung	<ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV verbessern ● Querverbindungen schaffen & Lücken im Netz schließen ● Öffentlicher Nahverkehr ist weiter auszubauen ● Beschleunigte Umsetzung ÖPNV-Roadmap & Erweiterung des ÖPNVs über Pläne ÖPNV-Roadmap hinaus ● Einzelne Infrastrukturprojekte, z.B. Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich ● 	<ul style="list-style-type: none"> Hamburg: Hamburg-Takt Wien: Attraktives ÖPNV-Angebot Paris: Ausbau Metronetz München: ExpressBus & RingBus Zürich: Erreichbarkeit 	2-3	2	3-4
Qualitäts-offensive auf Kernrelationen	<ul style="list-style-type: none"> Kapazitätsengpässe nachhaltig beheben ● Kurz- bis mittelfristig Erhöhung der Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr zu den Spitzenzeiten ● Taktverdichtung über Pläne der ÖPNV-Roadmap hinaus ● Einsatz Schnellbusse mit hoher Taktichte Werktagen ● Prüfung eines Express-Bus-Netzes ● Einzelne Maßnahmen, z.B. Ertüchtigung O-W-Achse ● 	<ul style="list-style-type: none"> Berlin: MetroBus / MetroTram Buenos Aires: BRT London: 24/7 Busse Zürich: Vorfahrt Straßenbahn 	2-3	2	3-4
Innovation und Automatisierung	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsangebote auf dem Wasser entwickeln ● ITCS und Fahrgastinformation, Modernisierung und Ausbau ● Digitalisierung bedarfsgesteuerter ÖPNV-Angebote ● 	<ul style="list-style-type: none"> Nürnberg: Fahrerlose U-Bahn Brisbane: Wasserbus Stuttgart: Automatisierte Betriebshöfe Wuppertal: Digitale Busflotte (VDV) 	2-3	2	4
Zugänglichkeit & Einfachheit	<ul style="list-style-type: none"> Zwecks gleichberechtigter Teilhabe [...] vollständig barrierefrei zugänglich sein ● Dynamische Fahrgastinformationen für Bus und Bahn ● Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen ● SPNV sollte von vielen Bevölkerungsgruppen für möglichst alle Fahrtzwecke genutzt werden können ● Günstiges und einfaches Tariffsystem ● 	<ul style="list-style-type: none"> Frankfurt: Innovative und kundenfreundliche Busse Lyon: Nutzer*innen-freundliche Informationen Bonn: BONNSmart Wuppertal: Zeitgleiche Fahrgastinformationen 	2	1	3-4
Zusammenfassung	<p>Köln hat viele Pläne für den Neu- und Ausbau des ÖPNVs, allerdings muss die Stadt ein Stück weiter gehen, um zu den Vorreibern in Deutschland zu gehören. Abgesehen von der Machbarkeitsstudie für Wasserbusse gibt es beispielsweise nur wenige konkrete Ziele und Maßnahmen für die Innovation und Automatisierung des ÖPNVs. Die Stadt hat auch Ziele in Bezug auf die Zugänglichkeit, aber in anderen Bereichen (z. B. benutzer*innenfreundliche Informationen) bleiben die Ambitionen zurück. Insgesamt müssen die Ziele und Maßnahmen in Zukunft auch stärker quantifizierbar werden.</p>		2	1-2	3-4

Themenfeld MIV

Best Practices

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Nachhaltige Antriebe
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verkehrsflussmanagement
- › Umgestaltung des Parkraums
- › Umgestaltung des Zugangs zum Straßenraum

Nachhaltige Antriebe

- › **Berlin:** WELMO-Programm ([Link](#))
- › **Oslo:** Förderung E-Mobilität ([Link](#))
- › **Stockholm:** Charging Master Plan ([Link](#))
- › **Amsterdam:** Ausbau von (Schnell)Ladepunkten ([Link](#))
- › **Aachen & Essen:** Bedarfsgerechte Versorgung ([Link](#))

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- › **Berlin:** Tempo-30 auf Hauptstraßen ([Link](#))
- › **Pontevedra:** Vision Zero Strategie ([Link](#))
- › **Brüssel:** Einführung von Tempo 30 ([Link](#))
- › **London:** School Streets ([Link](#))

Verkehrsflussmanagement

- › **Karlsruhe:** Pilotprojekt „Grünes Licht“ ([Link](#))
- › **Gent:** Circulation Plan ([Link](#))
- › **Brüssel:** Good Moves Plan ([Link](#))
- › **Leuven:** Verkehrsleitplan ([Link](#))
- › **Hamburg:** Pilotprojekt Grüne Welle ([Link](#))
- › **Barcelona:** Smart-City-Plattform „Sentilo“ ([Link](#))

Umgestaltung des Parkraums

- › **Tübingen:** Parkgebühren je nach Fahrzeuggröße ([Link](#))
- › **Basel:** Pendlerfonds ([Link](#))
- › **Zürich:** Blaue Zonen ([Link](#))
- › **Wien:** Parkraumbewirtschaftung der gesamten Stadt ([Link](#))
- › **Berlin:** Gemischte Parkplätze ab 2023 ([Link](#))

Umgestaltung des Zugang zum Straßenraum

- › **Hannover:** Autofreie Innenstadt bis 2030 ([Link](#))
- › **Ljubljana:** Autofreie Innenstadt ([Link](#))
- › **Barcelona & Vitoria-Gasteiz:** Superblocks ([Link](#))
- › **Freiburg:** Autoreduziertes Stadtviertel Vauban

Maßnahmen	Situation Köln	Best Practices	Ambition	Messung	Umsetzung
Elektrifizierung	› 3.200 Ladepunkte bis 2030 und 12.800 Ladepunkte bis 2040	› Berlin: WELMO-Programm			
	› Elektrifizierung der städtischen Fahrzeugflotte	› Oslo: Anreize für E-Autos			
	› Förderung von EcoTaxis	› Stockholm: Charging Master Plan	2-3	2	3-4
	› Bis 2030 zu einem Drittel elektrifizierten Pkw-Flotte	› Amsterdam: Ausbau Ladeinfrastruktur			
	› Ausbau von öffentlicher, halböffentlicher und privater Ladeinfrastruktur				
Erhöhung der Verkehrs-sicherheit	› Wohngebieten abseits Hauptstraßennetzes Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit	› Berlin: Tempo 30 auf Hauptstraßen			
	› Temporeduzierte Bereiche ausweiten	› Pontevedra: Vision Zero Strategie	2	1	2-3
	› Umsetzung einer Vision Zero-Strategie	› Brüssel: Einführung Tempo 30			
		› London: School Streets			
Verkehrsfluss-management	› Entwicklung Strategie für intelligente Verkehrssteuerungsinstrumente	› Karlsruhe: Pilotprojekt „Grünes Licht“			
	› Förderung des digitalen Parkleitsystems Smart Parking bis 2030	› Gent: Circulation Plan			
	› Digitalisierung des Verkehrs – Stauhinweise auf Verkehrsleittafeln, Digitalisierung der LSA- und Kreuzungsgeometriedaten, Verkehrsflussoptimierung	› Leuven: Verkehrsleitplan	3	2	2-3
		› Brüssel: Good Moves Plan			
Umgestaltung des Parkraums	› Erhöhung der Parkgebühren und Parkraumbewirtschaftung	› Tübingen: Parkgebühren je nach Fahrzeuggröße			
	› Reduzierung und gegebenenfalls Bewirtschaftung der Stellplätze	› Basel: Pendlerfonds	1	1	2
	› 10% aller Stellflächen sind ausschließlich für e-Autos	› Zürich: Blaue Zonen			
	› Parkplätze in Abstellmöglichkeiten für (Lasten-) Fahrräder umgewandelt werden	› Wien: Förderung von Parklets			
Umgestaltung des Straßenraums	› Rückbau von Fahrstreifen und Abbiegespuren	› Hannover: Autofreie Innenstadt bis 2023			
	› Prüfung und ggf. der Verzicht auf Ausbau von MIV-Infrastruktur	› Ljubljana: Autofreie Innenstadt			
	› Vorhanden Straßenraum für den MIV deutlich zu reduzieren	› Barcelona: Superblocks	3	2-3	2-3
	› Temporäre und räumliche Zufahrtsbeschränkungen				
Zusammenfassung	› Bis 2025 nur ein Drittel Pkw-Verkehr im Modal-Split				
	Köln ist auf einem guten Weg, sich ehrgeizige Ziele für den MIV zu setzen. Mit dem MIV-Grundnetz und dem künftigen Masterplan Parken ist die Stadt anderen Vorreitern in Deutschland und Europa einen Schritt näher gekommen, aber die Ziele und Maßnahmen befinden sich noch in der Anfangsphase. Gleichzeitig könnte die Stadt ehrgeizigere Ziele und Maßnahmen im Bereich des Verkehrsflussmanagements und der Verkehrssicherheit entwickeln. Im Bereich des MIVs sind vergleichsweise viele Ziele zwar vereinzelt messbar, aber noch nicht durchgängig.				

Themenfeld Neue Mobilität

Best Practices

5 Maßnahmen-Kategorien

- › Digitale Vernetzung
- › Städtebauliche Integration
- › Verfügbarkeit
- › Mobilitätsmanagement
- › Organisatorische Vernetzung

Digitale Vernetzung

- › **Berlin:** Jelbi-Mobilitätsapp ([Link](#))
- › **Helsinki:** Whim Mobilitätsapp ([Link](#))
- › **Deutschland:** Pendlerplattform „Ride Bee“ ([Link](#))
- › **Frankreich:** Pendlerplattform „EcoV“ ([Link](#))
- › **Augsburg:** Integriertes ÖPNV und Car-Sharing Ticket „Mobi-Flat Augsburg“ ([Link](#))

Städtebauliche Integration

- › **Offenburg:** „Einfach Mobil“ Mobilitätsstation ([Link](#))
- › **Amsterdam:** Smart Mobility Hub ([Link](#))
- › **Wien:** WienMobil Stationen ([Link](#))
- › **Bremen:** mobil.punkte ([Link](#))
- › **Dresden:** Intermodale MOBIpunkte ([Link](#))

Verfügbarkeit

- › **Hamburg:** loki ([Link](#))
- › **Los Angeles:** Via: Metro Mobility on Demand ([Link](#))
- › **Münsterland:** Förderung von multimodalem Verkehr „kommit“ ([Link](#))
- › **Hamburg Hafencity:** CarSharing „Cambio“ ([Link](#))

Mobilitätsmanagement

- › IHK Darmstadt Rhein Main Neckar ([Link](#))
- › Infineon Technologies Austria AG ([Link](#))
- › **Osnabrück:** Kommunales Mobilitätsmanagement „Mobile Zukunft“ ([Link](#))
- › **Darmstadt:** Standortbezogenes Mobilitätsmanagement „Quartiersmanagement in der Lincoln Siedlung“ ([Link](#))

Regulation und Evaluation

- › **Halle:** Feste Abstellflächen für E-Tretroller ([Link](#))
- › **Wien:** Strenge Nutzungsregeln für E-Tretroller ([Link](#))

Maßnahmen	Situation Köln	Best Practices	Ambition	Messung	Umsetzung
Digitale Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> › Mobilität und Digitalisierung verknüpfen (Ausbau eines Kompetenzzenters) ● › Intelligente Verkehrssteuerungsinstrumente ● › Bessere Informationen über Mobilitätsoptionen + Informationssysteme einrichten ● ● ● › Automatische People Mover ● 	<ul style="list-style-type: none"> › Berlin: Jelbi Mobilitätsapp › Helsinki: Whim Mobilitätsapp › Deutschland: Penderplattform „Ride Bee“ › Augsburg: Mobi-Flat › Frankreich: Penderplattform „EcoV“ 	2	2	2
Städtebauliche Integration	<ul style="list-style-type: none"> › Netz aus hochwertigen Mobilitätsstationen mit verschiedenen Sharing-Angeboten einrichten ● ● ● › Einheitliches System + Design von Mobilstationen ● › B + R an jeder Mobilstation ● 	<ul style="list-style-type: none"> › Offenburg: Einfach Mobil Mobilitätsstation › Amsterdam: Smart Mobility Hub › Wien: WienMobil Station › Bremen: mobil.punkte 	3	2	2
Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> › Mobilitätschancen für alle sichern ● ● › Stellplätze für Car-Sharing-Angebote an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV und SPNV einrichten ● ● › Stationsgebundenes Car-Sharing in Außenbezirken & Quartieren (Shared Mobility) ● ● › (automatisierte) Kleinbusse auf Abruf 	<ul style="list-style-type: none"> › Hamburg: Ioki, CarSharing „Cambio“ › Los Angeles: Via: Metro Mobility on Demand › Münsterland: „kommit“ Multimodalität 	3	2	2-3
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> › Köln als Experimentierregion für innovative und zukunftsfähige Mobilitätssysteme etablieren ● › Verknüpfung von Mobilitätsangeboten mit Angeboten Dritter ● ● ● › Einrichtung 2019 beschlossener Stelle für betriebliches Mobilitätsmanagement bei Kölner Stadtverwaltung ● › Begrüßungspaket für Neubürger*innen: gratis ÖPNV-Ticket ● › Fortführung des kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagements ● ● › Reduzierung Anzahl Pkws durch Shared-Mobility ● › Anpassung der Sondernutzungsgebühr (Car-sharing) ● 	<ul style="list-style-type: none"> › IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, betriebliches MM › Villach: betriebliches MM bei Infineon AG › Darmstadt: Quartiersbezogenes MM › Osnabrück: Mobile Zukunft 	3	2	2
Regulation und Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> › Systematische Bereitstellung von Stellplätzen für Car-Sharing an wichtigen Mobilitätspunkten ● › Parkraummanagement mit Bereitstellung von Stellplätzen für alt. Mobilitätsformen ● › Reduzierung der Anzahl von Pkws durch Car-/Bike- und Ride-Sharing ● 	<ul style="list-style-type: none"> › Wien: Strenge Nutzungsregeln für E-Tretroller › Halle: Feste Abstellflächen für E-Tretroller 	1	2	2-3
Zusammenfassung	Bisherige Ambitionsniveau ist nicht überdurchschnittlich hoch, es sind keine "radikalen" Maßnahmen geplant. Die Messbarkeit der bereits erarbeiteten Maßnahmen ist ebenfalls überschaubar und wenige Maßnahmen sind konkret quantifiziert worden.			2-3	2

Themenfeld Logistik

Best Practices

7 Maßnahmen-Kategorien

- › Elektrifizierung
- › Erhöhung der Verkehrssicherheit
- › Verkehrsflussmanagement
- › Umgestaltung des Parkraums
- › Umgestaltung des Straßenraums
- › Optimierung Hauptlauf
- › Optimierung letzte Meile

Nachhaltige Antriebe

- › **Stuttgart:** Elektrifizierung der kommunalen Flotte ([Link](#))
- › **Stockholm:** Strategie für Elektrifizierung ([Link](#))

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- › **Hamburg:** Abbiegeassistent für alle kommunalfahrzeuge ([Link](#))
- › **London:** Direct Vision Standard ([Link](#))

Verkehrsflussmanagement

- › **Dortmund:** Lkw-Führungskonzept ([Link](#))
- › **Malaga:** Intelligente Verkehrssteuerung ([Link](#))
- › **Stockholm:** Urban Freight Plan ([Link](#))

Umgestaltung des Parkraums

- › **Wiesbaden:** Stufenkonzept nachhaltige Stadtlogistik ([Link](#))
- › **Paris:** Smart-Parkplätze und 2.000 Lieferzonen ([Link](#))
- › **Dortmund:** Lieferzonen in der Innenstadt ([Link](#))
- › **Frankfurt:** Lieferzonenkonzept ([Link](#))

Umgestaltung des Straßenraums

- › **Berlin-Brandenburg:** Nachtlieferung ([Link](#))
- › **Rotterdam:** Zero-Emission Zone ([Link](#))

Optimierung Hauptlauf

- › **Frankfurt:** Gütertram ([Link](#))
- › **Paris:** Wasserlogistik mit Fludis ([Link](#))
- › **Karlsruhe:** RegioKArgo ([Link](#))
- › **Uckermark:** Kombibus ([Link](#))

Optimierung letzte Meile

- › **Berlin:** micro-hub KoMoDo ([Link](#))
- › **Amsterdam:** micro-hubs PostNL ([Link](#))
- › **Berlin:** Stadtquartier 4.0 ([Link](#))
- › **Hamburg:** UPS Mikro-hubs ([Link](#))

Maßnahmen	Situation Köln	Best Practices	Ambition	Messung	Umsetzung		
Elektrifizierung	<ul style="list-style-type: none">› Der Einsatz von Elektrofahrzeugen [...] insbesondere für die KEP-Dienste ist zu fördern ●› Ladestationen für Schiffe ●› Entwicklung des Wasserstoffes (z. B. 2040 100 Lkws und 14 Flurförderfahrzeuge für die Kölner Häfen) ●› Städtischen Fahrzeugflotte: E-Fahrzeuge oder Brennstoffzellen-Lkws angeschafft ●	<ul style="list-style-type: none">› Stockholm: Electric Vehicle Strategy› Hamburg: Landstromanlage und Wasserstoff betriebene Schiffe› Stuttgart: Elektrifizierung der kommunalen Flotte	3	2	2		
Erhöhung der Verkehrs-sicherheit	<ul style="list-style-type: none">› Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit im Straßenverkehr ●› Vermeidung von unfallträchtigen Verkehrsanlagen ●› Umsetzung einer Vision Zero-Strategie ●	<ul style="list-style-type: none">› Hamburg: Abbiegeassistentz für 1.500 Fahrzeuge der Stadt und öffentlichen Betrieben› London: Direct Vision Standard	2	1-2	2-3		
Verkehrsfluss-management	<ul style="list-style-type: none">› Lkw-Führungskonzept ●› Telematikgestützte Logistikkonzepte ●› Intelligente Verkehrsflussoptimierung ●› Verknüpfung von Wirtschaftsflächenentwicklung mit Schienen- oder Wasserstraßeninfrastruktur ●	<ul style="list-style-type: none">› Dortmund: Lkw-Führungskonzept› Malaga: Echtzeit-Steuerung› Stockholm: Urban Freight Plan	3	2	2-3		
Umgestaltung des Parkraums	<ul style="list-style-type: none">› Flächendeckend untersuchen, an welchen Stellen Neuauweisungen von Ladezonen erforderlich und möglich sind ●› Gewährung von Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge z. B. in Form von Ladezonen, nicht befristeter Belieferung ●	<ul style="list-style-type: none">› Wiesbaden: 40 Lieferzonen bis 2025 im Stufenkonzept Stadtlogistik› Paris: 1000 zusätzliche Lieferzonen	2	1-2	2		
Umgestaltung des Straßenraums	<ul style="list-style-type: none">› Möglichkeiten zur geräuschréduzierten Nachtanlieferung ●› Transitverbot für Lkws ●› Einrichtung von Umweltzonen ●	<ul style="list-style-type: none">› Berlin-Brandenburg: NaNu als Pilot für Nachtlieferungen› Rotterdam: Zero-Emission Zone	2	2	2-3		
Optimierung Hauptlauf	<ul style="list-style-type: none">› Container- und Trailertransporte sollen auf die Schiene verlagert werden ●› Erhalt und Ausbau der Hafenanlagen ●› Terminals für kombinierten für die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger (Güterschiffe, Züge, Lkws) ●	<ul style="list-style-type: none">› Frankfurt: Gütertram› Paris: Fludis	2	1-2	2		
Optimierung letzte Meile	<ul style="list-style-type: none">› 5 City-Hubs für 2030, 20 für 2040. Dazu 20 Mikro-hubs für 2030, 40 für 2040 ●› Förderung emissionsarmen bzw. emissionsfreien Lieferverkehrs durch Investitionsförderung zur Fahrzeugbeschaffung – hier Lastenräder ●	<ul style="list-style-type: none">› Amsterdam: Micro-Hubs PostNL› Berlin: 2000 € für ein E-Lastenrad (in Köln: 45% bis 2500 €)	3	2	3		
Zusammenfassung	In manchen Fällen liegt das Ambitionsniveau von Köln höher als in anderen deutschen Städten, z.B. bezüglich der Förderung nachhaltiger Antriebe oder bezügliches des Lkw-Führungskonzeptes. Oft liegt es aber eher im deutschen Durchschnitt. Beispielsweise sind die Ziele für die Optimierung des Hauptlaufes noch nicht ambitionierter als die der Best-Practices. Außerdem haben Manche Hebel am besten vereinzelt messbare Maßnahmen (z.B. Nutzung Wasserstoff betriebenen Logistikfahrzeuge), während andere derzeit noch keine haben (Umgestaltung des Parkraums).				2-3	1-2	2-3

Notizen

[illegible]

