



Stadt Köln

# Besser durch Köln

## Der nachhaltige Mobilitätsplan – Kurzbericht

Stufe 1: Leitbild, Analyse und  
Strategie



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Inhalt

<b>Einleitung .....</b>	<b>5</b>
<b>Der Weg zur Strategie .....</b>	<b>6</b>
Grundlagenanalyse (AP 1) .....	8
Leitbild und Zielbilder (AP 2) .....	9
Analyse (AP 3) .....	11
Strategie (AP 4) .....	13
<b>Der Kern der Strategie: das Zielszenario .....</b>	<b>15</b>
Strategische Maßnahmen in der Gesamtstadt – Gemeinsam gestalten .....	16
Strategische Maßnahmen in der Innenstadt – Platz für Begegnungen .....	19
Strategische Maßnahmen in der Inneren Stadt – Zuhause in meinem Veedel .....	22
Äußere Stadt – Grün und gut verbunden .....	25
Zielwerte .....	28
Bewertung .....	32
<b>Ausblick .....</b>	<b>33</b>

## Abkürzungen

AP	Arbeitspaket
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CO <sub>2</sub> e	Kohlenstoffdioxid-Äquivalente
EU	Europäische Union
EW	Einwohner*innen
HVZ	Hauptverkehrszeit (zwischen 6:30 Uhr und 9:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PM10	Feinstaub
SULP	Sustainable Urban Logistics Plan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SVZ	Schwachverkehrszeit (zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr)
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
THG	Treibhausgas

# Einleitung

Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität ist eine der zentralen Herausforderungen für wachsende Städte wie Köln. Dieser Bericht dokumentiert die Erarbeitung der ersten Stufe des Mobilitätsplans „Besser durch Köln“. Ziel ist es, eine sozial gerechte, ökologisch verantwortungsvolle und wirtschaftlich tragfähige Mobilität bis 2035 zu schaffen.

Der bisherige Mobilitätsplan (damals „Gesamtverkehrskonzept“ genannt) stammt aus dem Jahr 1992, die Strategie „Köln Mobil 2025“ aus dem Jahr 2014. Eine Aktualisierung ist erforderlich, um den aktuellen Anforderungen gerecht zu werden. Der neue Plan integriert alle Verkehrsträger, berücksichtigt regionale Verflechtungen und konkretisiert die „Kölner Perspektiven 2030+“, um bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen.

Der Plan folgt den Prinzipien eines europäischen „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) und erfüllt die Vorgaben der TEN-V-Verordnung, die Städte wie Köln verpflichtet, bis 2027 einen SUMP zu erstellen. Zwischen Herbst 2022 und Ende 2024 wurden eine Bestandsanalyse durchgeführt, ein Leitbild mit fünf Zielbildern entwickelt und eine Strategie für die zukünftige Mobilität erarbeitet.

Ein zentraler Bestandteil des Prozesses war der umfassende Beteiligungsprozess, der die Stadtverwaltung, Fachakteur\*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesellschaft sowie die breite Öffentlichkeit einbezog. Für die sehr gute Integration vielfältiger Perspektiven wurde die Stadt Köln 2024 mit der Auszeichnung „Gute Bürgerbeteiligung“ geehrt.

Die Ergebnisse der ersten Entwicklungsstufe sind die Grundlage für die zweite Stufe des Prozesses, in der konkrete Maßnahmen und ein Evaluationskonzept entwickelt werden. Die Stadt Köln entwickelt in diesem Prozess eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie, und dient dabei anderen Städten als Vorbild.

# Der Weg zur Strategie

Der Erstellungsprozess der ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans für Köln wurde in vier Arbeitspakete (AP) unterteilt.

In AP 1 (Grundlagenanalyse) wurden zunächst die grundlegenden Daten zur Mobilität in Köln untersucht.

In AP 2 (Leitbild und Ziele) wurde darauf aufbauend das Leitbild „Besser durch Köln“ mit seinen dazugehörigen Zielbildern und Zielindikatoren entwickelt.

AP 3 (Analyse) beinhaltet eine Status quo-Analyse, um zu ermitteln, wie Köln im Verhältnis zum Leitbild heute dasteht und welche Chancen bzw. welche Mängel sich daraus ableiten lassen.

Im AP 4 (Strategie) wurde auf dieser Grundlage ein Zielszenario entwickelt, das als Weg verstanden werden kann, mit dem das Leitbild unter Berücksichtigung der Chancen und Mängel verwirklicht werden kann.

Zu diesem Zweck wurden zunächst drei Strategieszenarien mit verschiedenen Schwerpunkten erstellt, bewertet und miteinander verglichen, um abschließend das Zielszenario für den Zeithorizont bis 2035 abzuleiten.



# Beteiligungsprozess

Der nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ wird unter umfassender Einbeziehung der Verwaltung, relevanter Fachakteur\*innen und der breiten Öffentlichkeit erarbeitet. Der Beteiligungsprozess umfasste bereits verschiedene Formate, um möglichst viele Perspektiven einzubinden.

Für Fachakteur\*innen wurden fünf Beteiligungsformate eingerichtet: Der Mobilitätsbeirat als zentrales Beratungsgremium, der Runde Tisch Mobilität und Gesellschaft zur sozialen Perspektive des Mobilitätswandels, ein Forum zur Kfz-Mobilität, ein Regionalforum für den Austausch mit Nachbarkommunen sowie Einzelgespräche mit Fachleuten.

Auch die Kölner Bevölkerung wurde über verschiedene Wege einbezogen. Neben Online-Beteiligungen zu Mobilitätsstrategien und -zielen gab es eine aufsuchende Beteiligung an öffentlichen Orten, ein Mobilitätsforum im Rathaus mit thematischen Arbeitsgruppen sowie eine spezielle Kinder- und Jugendbeteiligung mit Schulen

und Jugendeinrichtungen. Zudem wurde der nachhaltige Mobilitätsplan im Rahmen des polisMOBILITY Camps vorgestellt und diskutiert.

Diese vielfältigen Formate sorgten dafür, dass unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen ihre Anliegen einbringen konnten, wodurch eine breite Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse gewährleistet wurde.

Für den Beteiligungsprozess zum nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ erhielt die Stadt Köln im Oktober 2024 die Auszeichnung „Gute Bürgerbeteiligung“ des Kompetenzzentrums Bürgerbeteiligung e.V. Diese Auszeichnung wird jährlich in Kooperation mit dem Berlin Institut für Partizipation an kommunale Akteur\*innen vergeben und zeichnet herausragende Projekte als Vorbild für gute Bürgerbeteiligung aus. Im Jahr 2024 wurden von mehr als 50 Bewerbungen vier Projekte prämiert, darunter der nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“.



Das Foto zeigt die beiden Projektmitarbeiterinnen Barbara Pauli und Friederike Christian (Mitte) bei der Preisverleihung.  
© Foto: Tanea Sommer

## Grundlagenanalyse (AP 1)

Zu Beginn der Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans wurden zunächst die relevanten Grundlagen zusammengetragen, ausgewertet und analysiert. Es erfolgte eine Prüfung und Einordnung bereits bestehender Richtlinien, Konzepte und Beschlüsse hinsichtlich ihres Ambitionsniveaus.

Im ersten Schritt wurden sowohl europäische als auch nationale Gesetze und Richtlinien sowie relevante Konzepte und Ratsbeschlüsse der Stadt Köln analysiert. Fünf übergreifende städtische Konzepte, darunter „Kölner Perspektiven 2030+“ und „Strategie klimaneutrales Köln 2035“, dienen dabei als Leitlinien, während sechs zentrale Ratsbeschlüsse, darunter der Klimanotstand und der SUMP-Beschluss, als richtungsweisende Entscheidungen einfließen.

Die bestehenden Konzepte und Beschlüsse wurden anhand von fünf Themenfeldern bewertet: Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr (MIV), neue Mobilität und Logistik. Jedes Themenfeld wurde hinsichtlich Ambitionsniveau, Messbarkeit und Umsetzungsgrad eingestuft, basierend auf Best-Practice-Vergleichen mit anderen Städten.

Die Ergebnisse zeigen, dass Köln in einigen Bereichen ambitionierte Ziele verfolgt, jedoch international oft hinterherhinkt. Der Rad- und Fußverkehr ist im nationalen Vergleich auf einem guten Niveau, jedoch fehlen messbare Fortschrittsindikatoren. Der ÖPNV-Ausbau zeigt Potenzial, benötigt aber mehr Innovation und klare Zielsetzungen. Im Bereich MIV gibt es Fortschritte, doch sind weitere Maßnahmen für Verkehrsfluss und Sicherheit erforderlich. Der Bereich „Neue Mobilität“ bleibt eher durchschnittlich mit wenigen innovativen Ansätzen. Die Logistikstrategie weist in Teilen hohe Ambitionen auf, jedoch fehlen für viele Maßnahmen messbare Ziele.

Die Analyse zeigt, dass Köln in vielen Bereichen ambitioniert ist, aber in der Umsetzung und Messbarkeit nachbessern muss, um eine nachhaltige Mobilitätsstrategie erfolgreich umzusetzen.



## Leitbild und Zielbilder (AP 2)

Das Leitbild beschreibt, wie sich die Mobilität in Köln bis 2035 entwickeln soll. Ziel ist es, abstrakte Planungen greifbar zu machen. Das Leitbild dient als Orientierungshilfe und soll sicherstellen, dass verschiedene Maßnahmen auf ein gemeinsames Ziel hin ausgerichtet sind.

Das Leitbild trägt den Titel „Besser durch Köln“ und wurde am 7. September 2023 einstimmig vom Stadtrat beschlossen. Es bildet die Grundlage für weitere Maßnahmen und Konzepte zur Mobilitätsentwicklung.

Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte in Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen, darunter Fachakteur\*innen, Politik und die Öffentlichkeit. In Gremien wie dem Mobilitätsbeirat, der Projektgruppe und Verwaltungsgesprächen wurde die Frage diskutiert: „Wie soll die Mobilität in Köln im Jahr 2035 aussehen?“

Dabei kristallisierten sich spezifische Zielvorstellungen heraus, die in fünf übergeordneten Zielbildern mündeten. Diese sind:

- › **Ich komme gut durch Stadt und Umland:**  
Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.
- › **Ich erledige vieles direkt im Veedel:**  
Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.
- › **Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben:**  
Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.
- › **Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin:**  
Mobilität ist sicher, sauber und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.
- › **Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima:**  
Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.

Um die Zielbilder in strategische Maßnahmen zu überführen, wurden sieben zentrale Handlungsfelder definiert:

- › Fußverkehr
- › Radverkehr
- › ÖPNV
- › Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- › Multimodalität
- › Wirtschafts- und Lieferverkehr
- › Raumplanung und -nutzung

Es wurden 24 Zielindikatoren entwickelt, die den Fortschritt zur Erreichung der Zielbilder messbar machen. Sie dienen der regelmäßigen Überprüfung, ob geplante Maßnahmen zu den angestrebten Zielen führen. Falls Defizite sichtbar werden, kann so frühzeitig nachgesteuert werden.

## Analyse (AP 3)

Wie weit ist die aktuelle Situation in Köln von den Zielen des Leitbilds entfernt? Welche Chancen und welche Mängel bestehen? Um den Status quo zu erfassen, wurde für die 24 Zielindikatoren der fünf Zielbilder (siehe oben) eine Bestandsaufnahme vorgenommen.

Für jeden Zielindikator wurde zunächst ein Status quo-Wert ermittelt. Sofern möglich, wurde eine räumliche Differenzierung vorgenommen und zwischen der Innenstadt, der Inneren Stadt und der Äußeren Stadt unterschieden. Die Grundlage für diese Differenzierung stellt der „Köln-Katalog“, ein Planungsinstrument, das verschiedene Stadtgebiete nach ihrer Bebauungs- und Nutzungsstruktur klassifiziert.

Die detaillierten Ergebnisse dieses Arbeitspakets sind in der *Mitteilung 2281/2024* bzw. dem Zwischenbericht zur Analyse des Status quo sowie der Chancen und Mängel dargelegt. Hier folgt eine kompakte Zusammenfassung:

- › Die Analyse des Zielbildes **„Ich komme gut durch Stadt und Umland“** ergab, dass die Innenstadt über ein gutes ÖPNV-Angebot sowie eine gute Radverkehrsinfrastruktur verfügt, während in den äußeren Stadtteilen Defizite bestehen. Um die Situation zu verbessern, sind engere Taktungen, mehr Kapazitäten und der Ausbau von Sharing-Angeboten erforderlich.
- › Dass **vieles direkt im Veedel erledigt** wird, konnte vor allem für die Innenstadt beobachtet werden; hier gibt es viele kurze Wege und mehr aktive Mobilität. In äußeren Stadtteilen wie bspw. Chorweiler ist dieser Anteil geringer. Verbesserungsbedarf besteht bei Gehwegen, Fahrradabstellplätzen und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- › In Bezug auf die **gesellschaftliche Teilhabe** zeigen sich sowohl Chancen als auch Defizite. Die meisten Sozialräume sind gut an den ÖPNV angebunden, in einigen Randgebieten gibt es jedoch Lücken. Barrierefreiheit ist noch nicht flächendeckend gewährleistet und hohe Ticketpreise stellen für einkommensschwache Gruppen eine Belastung dar.

- › **Wie wohl** sich die Menschen bei ihren Wegen durch die Stadt **fühlen**, wurde indirekt über den Zielindikator Sicherheit ermittelt. Die Verkehrssicherheit in Köln ist unzureichend, insbesondere im Fuß- und Radverkehr treten Unfallhäufungen auf, wenn verschiedene Verkehrsarten auf engem Raum aufeinandertreffen. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und eine sichere Verkehrsführung sind dringend erforderlich.
- › Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor konnten in den letzten zehn Jahren nicht signifikant gesenkt werden, wie die Analysen zum Zielbild „**Ich bewege mich aktiv und tue etwas für die Umwelt**“ zeigen und den dringenden Handlungsbedarf unterstreichen.

Auf Basis dieser Analyse wurden für die 24 Zielindikatoren vorläufige Zielwerte für den Zielhorizont 2035 formuliert. Sie dienen als Orientierung für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Köln. Der gewählte Ansatz ist ambitioniert und umfasst realisierbare sowie visionäre Elemente.

Die vorläufigen Zielwerte wurden aus verschiedenen Quellen abgeleitet:

- › Bestehende Zielwerte aus nationalen, städtischen oder EU-Strategien wurden aufgegriffen.
- › Best-Practice-Beispiele aus vergleichbaren Städten dienten als Benchmark.
- › Einige Zielindikatoren wurden als reine Beobachtungsindikatoren definiert.

Die vorläufigen Zielwerte wurden in enger Abstimmung mit den städtischen Fachabteilungen sowie externen Akteuren\*innen wie den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) diskutiert und validiert.

Die gewonnenen Erkenntnisse dienten als Grundlage für die Entwicklung des Zielszenarios. Nach dessen Erarbeitung wurden die Zielwerte überprüft und endgültige Zielwerte festgelegt.

## Strategie (AP 4)

Im nächsten Schritt erfolgte eine Zusammenführung der zentralen Erkenntnisse aus den vorherigen Analysen und Erkenntnissen der Beteiligung. Es wurde eine Strategie entwickelt, wie sich die zukünftige Mobilität in Köln im Einklang mit den erarbeiteten Zielbildern entwickelt. Auf Basis der bisherigen Analysen wurden sogenannte Stellschrauben definiert: zentrale Hebel zur Steuerung und Optimierung der Mobilitätsentwicklung in den sieben Handlungsfeldern. Zusätzlich wurden drei übergeordnete Stellschrauben benannt, die als Querschnittsthemen für alle Handlungsfelder gelten.

Auf dieser Grundlage wurden drei verschiedene Strategieszenarien mit ihren jeweiligen Handlungsoptionen entwickelt. Sie basieren auf dem international anerkannten 3V-Ansatz („Vermeiden, Verlagern, Verbessern“) und stellen unterschiedliche Schwerpunktsetzungen zum Erreichen einer nachhaltigen Mobilität gegenüber:

- › Szenario 1 zielt durch eine verstärkte Nutzungsmischung und die Förderung kurzer Wege innerhalb lebenswerter Quartiere auf Verkehrsvermeidung ab („**Vermeiden**“).
- › Szenario 2 zielt auf die Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund ab, insbesondere durch eine gezielte Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr („**Verlagern**“).
- › Szenario 3 setzt auf technologische Innovationen wie alternative Antriebe, digitale Mobilitätslösungen und Sharing-Angebote, um Effizienzsteigerungen und eine Reduzierung negativer Umweltauswirkungen zu erzielen („**Verbessern**“).

Jedes der drei Strategieszenarien legt den Fokus auf einen dieser Ansätze, enthält aber auch Elemente der beiden anderen. Alle drei Strategien sind eng miteinander verknüpft und können nicht isoliert betrachtet werden. Die Szenarien dienen dazu, verschiedene Perspektiven auf mögliche Mobilitätsstrategien zu ermöglichen.

Die Bewertung der drei Szenarien erfolgte anhand verschiedener Kriterien, darunter CO<sub>2</sub>-Einsparungen, Reisezeiten, Modal Split, Kosteneffizienz, soziale Gerechtigkeit und technologische Machbarkeit. Der Vergleich der Bewertungsergebnisse zeigt, dass die Unterschiede zwischen den Szenarien eher gering ausfallen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass jedes Strategieszenario bewusst Elemente der anderen beiden Szenarien integriert, um einen ganzheitlichen Ansatz zu gewährleisten.

Anstatt die einzelnen „Vs“ isoliert zu betrachten, wurden im Zielszenario also die wirkungsvollsten Elemente miteinander verknüpft und ein **integriertes Zielszenario** entwickelt. Das Zielszenario bildet das zentrale Ergebnis der ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans und definiert die strategischen Leitplanken für die zukünftige Mobilitätsplanung in Köln. Es bildet die Grundlage für die Maßnahmen- und Umsetzungsplanung in der kommenden zweiten Stufe, in der konkrete Handlungsschritte erarbeitet werden, um die Ziele zu erreichen. Im folgenden Kapitel wird das Zielszenario deshalb detailliert beschrieben.



# Der Kern der Strategie: das Zielszenario

Dieses Kapitel beschreibt die Entwicklung und den Inhalt des Zielszenarios, das als strategisches Gerüst für die Mobilitätsplanung dient.

Ein zentraler Schritt in der Erstellung des Zielszenarios bestand darin, die Handlungsoptionen aus den Strategieszenarien in strategische Maßnahmen zu überführen. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- › **Räumliche Differenzierung:** Das Mobilitätsverhalten in Köln variiert räumlich. Basierend auf dem „Köln-Katalog“ wurden strategische Maßnahmen jeweils für die drei Raumtypen Innenstadt, Innere Stadt und Äußere Stadt entwickelt.
- › **Gesamtstädtische Maßnahmen:** Einige strategische Maßnahmen betreffen die gesamte Stadt und sind nicht auf bestimmte Raumtypen beschränkt.
- › **Handlungsfeldübergreifende Maßnahmen:** Neben den auf einzelne Handlungsfelder fokussierten strategischen Maßnahmen gibt es auch Maßnahmen, die übergreifend wirken, etwa in den Bereichen Organisation, Digitalisierung oder Kommunikation.
- › **Strategische Vereinheitlichung:** Die strategischen Maßnahmen wurden auf ein einheitliches strategisches Niveau gebracht. Sie werden in der zweiten Stufe des Mobilitätsplans detailliert ausgearbeitet.

## **Strategische Maßnahmen in der Gesamtstadt – Gemeinsam gestalten**

Die strategischen Maßnahmen für Köln sind eng vernetzt und zielen darauf ab, eine sichere, nachhaltige und vernetzte Stadt für alle zu schaffen. Teilhabe, Zusammenarbeit, Digitalisierung und vorausschauende Stadtplanung bilden die Grundlage für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Die folgenden Maßnahmen setzen die Vision „Besser durch Köln“ mit ihren fünf Zielbildern auf Ebene der Gesamtstadt um.

### **Teilhabe fördern**

Um die Teilhabe aller Menschen am städtischen Leben zu ermöglichen, müssen Barrierefreiheit, konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten und eine sichere Fußverkehrsinfrastruktur gewährleistet werden. Dazu gehören die barrierefreie Gestaltung von Gehwegen, der Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen und die Einhaltung der Standards des Gestaltungshandbuchs „Köln. Gestaltet. Standards.“ sowie des Masterplans Parken. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Umsetzung des Prinzips der „Freien Ecke“, um sichere Querungen an Kreuzungen zu gewährleisten.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Sicherheit von Schulwegen und dem schulischen Mobilitätsmanagement, wobei die Stadt Köln eine Vorreiterrolle im Bereich Schulstraßen innehat. Unfallhäufungsstellen sollen entschärft werden, um die Sicherheit für alle Altersgruppen zu erhöhen.

Neben der Infrastruktur sollen Sharing-Angebote wie Lastenfahrräder und stationsbasiertes Carsharing ausgebaut und für Familien sowie ältere Menschen besser zugänglich gemacht werden. Durch Vergünstigungen für Sharing-Angebote sowie ein reduziertes ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber\*innen sollen einkommensschwache Haushalte unterstützt werden.

## Netzwerke schaffen

Die Entwicklung einer vernetzten Stadt erfordert die Stärkung bestehender Netzwerke und den Aufbau neuer Kooperationen. In diesem Zusammenhang bleibt der Mobilitätsbeirat, der Expert\*innen aus Wirtschaft, Politik und Mobilität zusammenbringt, ein wichtiges Gremium für die gesamstädtische Mobilitätsplanung.

Die regionale Abstimmung des Pendel- und Logistikverkehrs soll verbessert werden, da Köln als Wirtschaftsstandort eng mit dem Umland verknüpft ist. Der Dialog mit der Stadtverwaltung soll intensiviert werden, um tragfähige Lösungen für städtische Logistik, Einzelhandel und Handwerksbetriebe zu entwickeln. Eine genauere gesamstädtische und auch raumspezifische Betrachtung von Logistik und Wirtschaftsverkehr erfolgt im Rahmen des noch zu erarbeitenden Sustainable Urban Logistics Plan (SULP). Darin werden die im nachhaltigen Mobilitätsplan definierten strategischen Maßnahmen weiter konkretisiert und durch weiterführende Maßnahmen ergänzt.

Zusätzlich sollen Kooperationen mit Arbeitgebern Anreize für betriebliches Mobilitätsmanagement schaffen, wobei die Stadt Köln als Vorbild agieren sollte. Unternehmen können so gezielt auf die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Mitarbeiter\*innen eingehen.

Die aktive Einbindung der Kölner Bevölkerung ist essenziell. Dafür sollen Strukturen für Bottom-up-Prozesse in der Verwaltung gestärkt und besser kommuniziert werden. Zudem werden Kreativ- und Ideenwerkstätten in den Bezirken unterstützt, um den lokalen Austausch und die Mitgestaltung zu fördern.

## Digital vernetzt sein

Für eine moderne und effiziente Stadt sind innovative Technologien von entscheidender Bedeutung. Digitale Echtzeitinformationen sollen flächendeckend im ÖPNV für mehr Planungssicherheit sowie in intelligente Verkehrsleitsysteme zur Optimierung der Verkehrsflüsse integriert werden. Zudem soll die digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen die Flächennutzung verbessern und Parksuchverkehre reduzieren.

Ein urbanes Datenökosystem mit Zugriffsmöglichkeiten für verschiedene Akteur\*innen soll die Zusammenarbeit erleichtern und datenbasierte Entscheidungen ermöglichen. Bestehende städtische Plattformen wie das Portal für Offene Daten der Stadt Köln sollen in ein vernetztes System integriert werden, um einen sicheren Datenaustausch zu gewährleisten. So können Echtzeitdaten analysiert, visualisiert und für verschiedene städtische Anwendungen nutzbar gemacht werden.

### Stadtplanung integrieren

Eine integrierte Stadtplanung verbindet die Themen Mobilität, Wohnen, Arbeiten und Umwelt und setzt auf polyzentrische Strukturen zur Stärkung der Veedel. Dabei sollen Mobilitätsaspekte in die Einzelhandels- und Zentrenkonzepte der Stadtbezirke einfließen und Gewerbegebiete besser integriert werden.

Für eine frühzeitige Berücksichtigung von Mobilität in Neubauprojekten sollen Leitlinien für die Quartiersentwicklung erstellt werden. Diese Leitlinien bilden die Grundlage für ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement in neuen und bestehenden Vierteln. Zudem wird eine klimaresiliente Stadtplanung forciert, um ökologische Aspekte stärker zu berücksichtigen.

Die Nachverdichtung zielt darauf ab, innerstädtische Flächen effizient zu nutzen, Freiräume und soziale Infrastruktur zu sichern und um öffentliche Räume aufzuwerten. Hierzu werden Grünflächen, Fuß- und Radwege geschaffen. Gleichzeitig wird die Nutzung bestehender Parkplatzflächen optimiert.

Zudem wird die Flächenverteilung so angepasst, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum weiter vorangetrieben werden kann.



## Strategische Maßnahmen in der Innenstadt – Platz für Begegnungen

Die Innenstadt umfasst den linksrheinischen Stadtkern von Köln innerhalb des Inneren Grüngürtels sowie den rechtsrheinischen Stadtteil Deutz. Die Innenstadt ist gekennzeichnet durch Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Sehenswürdigkeiten, aber auch Wohnen. Durch die radiale Stadtstruktur bestehen viele Pendelbeziehungen. Daraus resultiert eine Bündelung der Verkehre in Richtung Innenstadt, die einen zentralen Verkehrsknotenpunkt bildet.



### Fußverkehr: Barrieren abbauen

Der Fußverkehr nimmt eine zentrale Rolle ein, insbesondere in der Innenstadt, wo es zu beengten Verhältnissen und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommt. Aus diesem Grund sollen Gehwege ausgebaut und Hindernisse entfernt werden. E-Scooter werden oft als Hindernis wahrgenommen und stellen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem dar. Daher sollen geeignete Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, beispielsweise durch Mobilstationen oder ausgewiesene Abstellflächen. Zusätzlich sollen direkte Verbindungen gestärkt und bessere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, um Umwege für Fußgänger\*innen zu reduzieren. Dies gilt sowohl im Straßenraum als auch zwischen Stadtteilen, insbesondere mit Blick auf Rheinquerungen.



### **Radverkehr: Raum nutzen**

Der Radverkehr spielt eine entscheidende Rolle bei der Verlagerung kurzer Wege auf aktive Verkehrsmodi. Besonders im Bereich des Einzelhandels und der Nahversorgung besteht ein großer Bedarf an hochwertigen Radabstellanlagen, deren Ausbau die Attraktivität des Radfahrens erhöht. Ein Schlüsselfaktor für die Förderung des Radverkehrs ist der Ausbau sicherer Fahrradinfrastruktur, die nicht nur ausreichend Platz bietet, sondern auch durchgängig und möglichst getrennt von anderen Verkehrsteilnehmenden verläuft. Zusätzlich muss die Reisegeschwindigkeit verbessert werden, etwa durch geeignete Rheinquerungen, um sichere und effiziente Verbindungen zu gewährleisten.



### **ÖPNV: Kapazitäten und Betriebsqualität erhöhen**

In der Innenstadt liegt der Schwerpunkt auf der Optimierung der Abläufe und der Leistungsqualität des ÖPNV. Wesentliche Ziele sind höhere Taktfrequenzen besonders zu Randzeiten und eine gesteigerte Zuverlässigkeit, um die Attraktivität gegenüber dem privaten Pkw zu erhalten. Zur Überwindung der topografischen Barriere des Rheins sollen zusätzliche Ost-West-Verbindungen geschaffen werden. Neben der Optimierung bestehender Linien über die Rheinbrücken sollen auch alternative Lösungen wie Wasserbusse oder Seilbahnen geprüft werden. Vor dem Hintergrund der Entwicklungsprojekte Deutzer Hafen und Mülheimer Süden sollen zudem die rechts-rheinischen Nord-Süd-Verbindungen im ÖPNV gestärkt werden.



### **MIV: Straßenraum neu organisieren**

Die Neugestaltung des Straßenraums in der Innenstadt zielt darauf ab, die aktuellen und zukünftigen Anforderungen zu erfüllen. Ein zentraler Aspekt ist die Reduktion des ruhenden Verkehrs, um Platz für Fuß- und Radverkehr, Grünflächen und Lieferzonen zu schaffen. Dies reduziert Nutzungskonflikte und erhöht die Verkehrssicherheit. Gleichzeitig wird das Parkraummanagement optimiert, um die Auslastung der Parkhäuser zu verbessern und Parksuchverkehr zu minimieren. Zudem ist die Einrichtung weiterer Tempo-30-Zonen geplant, um Unfalhäufungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.





### **Multimodalität: Angebot strukturieren**

Das bestehende Angebot von KVB-Rad, Carsharing und privaten E-Scooter-Angeboten bietet Kölner\*innen derzeit bereits gute Möglichkeiten, multimodal in der Innenstadt unterwegs zu sein. Darüber hinaus soll das Netz an Sharing-Stationen gemäß dem bereits beschlossenen Raumbuch Mobilstationen weiter ausgebaut werden. Ziel ist es, das Angebot in der Innenstadt zu erhöhen und die Attraktivität gegenüber dem privaten Pkw-Besitz zu fördern.



### **Wirtschafts- und Lieferverkehr: Wege besser organisieren**

Aufgrund der hohen Einzelhandelsdichte in Kölns Innenstadt sind effiziente Lösungen für den Lieferverkehr erforderlich. Da sich der Lieferverkehr aufgrund der Stadtstruktur in der Innenstadt bündelt, sollen Wirtschaftszonen weiter ausgebaut werden. Diese sind für Handwerksbetriebe, Pflege- und Lieferdienste reserviert und sollen vor allem in Bereichen mit hohem Parkdruck entstehen. Zusätzlich wird die Förderung zentraler Umschlagstellen geprüft, darunter (anbieterneutrale) Micro-Hubs in der Innenstadt. An dieser Stelle erfolgt der Umschlag von Waren, die von großen Lieferfahrzeugen auf kleinere, umweltfreundlichere Transportmittel umgeladen und verteilt werden.



### **Raumplanung und -nutzung: Stadtgrün stärken**

Das Handlungsfeld Stadtplanung konzentriert sich besonders auf die Begrünung der Innenstadt. Ziel ist es, die Hitzebelastung zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Zu den Maßnahmen zählen Dach- und Fassadenbegrünung sowie Entsiegelung, die dazu beitragen, die Stadt klimaresilienter zu gestalten. Die Umgestaltung des Straßenraums schafft Begegnungsräume mit Spielangeboten, Sitzmöglichkeiten und Gastronomie. So wird der Öffentlichkeit ein lebenswerterer Raum geboten.



## Strategische Maßnahmen in der Inneren Stadt – Zuhause in meinem Veedel

Die Innere Stadt umfasst den Bereich Kölns, der zwischen dem Inneren und dem Äußeren Grüngürtel bzw. rechtsrheinisch in diesem Radius liegt. In der Inneren Stadt haben sich gemischte und dichte Stadtteile mit lebendigen Stadträumen entwickelt, auch kulturelle Angebote sind in diesem Gebiet zu finden. Besonders in der Inneren Stadt geraten die Stadtteile unter der steigenden Verkehrsbelastung immer mehr unter Druck. Es besteht ein hohes Potenzial zur Nachverdichtung, in deren Folge eine zusätzliche Steuerung neuer Verkehre notwendig wird.



### Fußverkehr: Alles erreichen

Ein zentrales Anliegen ist die Förderung der fußläufigen Erreichbarkeit der Ziele im Veedel, denn attraktive Gehwege erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Es sollen Lücken im Gehwegenetz geschlossen und die Barrierefreiheit verbessert werden. Wichtige Maßnahmen sind Direktverbindungen und optimierte Querungsmöglichkeiten, um Zeit zu sparen und den Komfort zu erhöhen. Die Gehwege sollen breit, durchgehend und hochwertig ausgebaut werden, um ein angenehmes und barrierefreies Gehen für alle zu ermöglichen.



### **Radverkehr: Freie Fahrt ermöglichen**

Ein durchgehendes Radverkehrsnetz soll sichere Verbindungen innerhalb des Veedels, zur Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen ermöglichen. Zudem ist eine Beschleunigung auf durchgängigen Radrouten durch beispielsweise eine Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA) anzustreben. Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Start- und Zielort sind Voraussetzung dafür, dass das Fahrrad vermehrt als Verkehrsmittel genutzt wird. Insbesondere in dicht besiedelten Veedeln ist die Schaffung gesicherter Abstellplätze in Quartieren und an zentralen Einrichtungen elementar.



### **ÖPNV: Zwischenräume stärken**

Der ÖPNV in der Inneren Stadt ist gut ausgebaut, insbesondere in Richtung Innenstadt. Künftig soll der Fokus auf tangentialen Verbindungen und besseren Rheinquerungen liegen, um die Verbindungen zwischen einzelnen Veedeln zu verbessern. Zur Beschleunigung und höheren Zuverlässigkeit des ÖPNV können Maßnahmen wie Busspuren, Ampelvorrangschaltungen und Expressbuslinien helfen, um die Reisezeiten zu verkürzen und die Attraktivität gegenüber dem Pkw zu steigern.



### **MIV: Pkw-Verkehre neu organisieren**

Zur Erhöhung der Lebensqualität in den Veedeln sind Lärm und Abgasemissionen zu reduzieren. Eine Bündelung des Pkw-Verkehrs auf das MIV-Grundnetz ist notwendig, um den Durchgangsverkehr in Nebenstraßen zu verringern. Dies erfordert den Ausbau von streckenbezogenen geschwindigkeitsreduzierten Abschnitten mit Tempo 40, 30 und 20 sowie die Einführung von Tempo 30-Zonen und von verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Zudem ist eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums erforderlich, mit mehr Platz für Aufenthalt und nachhaltige Mobilität, und Reduktion des ruhenden Verkehrs, auch mittels einer konsequenten Ahndung von Falschparken. Neben restriktiven Maßnahmen sind begleitende Anreize entscheidend, um den Umstieg zu erleichtern und langfristig zur Reduzierung parkender Fahrzeuge beizutragen, z.B. mit Hilfe eines erweiterten Carsharing-Angebots.



### **Multimodalität: Angebote erweitern**

Aufgrund der Kapazitätsgrenzen des Sharing-Angebots, ist ein flächendeckender Ausbau der Mobilstationen von hoher Dringlichkeit. Die Mobilstationen sind als Verleihstationen zu etablieren und als Begegnungsorte zu nutzen. Die Verfügbarkeit ist dabei ein entscheidender Faktor, um die Nutzung zu maximieren. Sobald eine ausreichende Anzahl an Mobilstationen etabliert ist, können ergänzende Maßnahmen wie Begrünung und Sitzgelegenheiten implementiert werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.



### **Wirtschafts- und Lieferverkehr: Lieferverkehre bündeln**

Die Reduzierung von ineffizienten Haustür-Paketzustellungen kann den Lieferverkehr in der Inneren Stadt deutlich verringern. Zentrale, anbieterneutrale Abholstellen sollten verstärkt ausgebaut werden, um Zustellfahrten zu bündeln und die Wohngebiete zu entlasten. Zudem sollten zentrale Abholstellen an Orten mit hoher Frequentierung, z. B. bei Nahversorgungseinrichtungen, eingerichtet werden. Dies bietet den Nutzenden die Möglichkeit, alltägliche Wege zu kombinieren und zusätzliche Fahrten zu vermeiden. Für den Fall, dass eine Haustürzustellung notwendig ist, sollte diese zukünftig emissionsfrei erfolgen. Elektrische Fahrzeuge und eine Verteilung über Micro-Hubs sind zu empfehlen. Ein emissionsfreier Transport bleibt eine zentrale Komponente nachhaltiger Logistik.



### **Raumplanung und -nutzung: Nachbarschaft stärken**

Kurze Wege fördern aktive Mobilität und die Erreichbarkeit von städtischen Angeboten. Hierzu müssen Flächen effizienter genutzt, Doppelnutzungen gefördert und Quartiere gezielt nachverdichtet werden, um Wohnraum, Arbeitsplätze, Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Freizeitangebote räumlich näher zusammenzubringen. Zudem ist die Schaffung eines angenehmen Wohnumfelds sowie die Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls der Bewohner\*innen von großer Bedeutung. Zu diesem Zweck ist die Schaffung von Begegnungsräumen sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu priorisieren.



## Äußere Stadt – Grün und gut verbunden

Die Äußere Stadt umfasst den Bereich Kölns, der außerhalb des äußeren Grüngürtels liegt. Die Stadtstruktur ist äußerst heterogen und reicht von teils suburbanen Wohngebieten bis hin zu großen Siedlungsanlagen. Die Nutzungsdurchmischung und Dichte der Quartiere nehmen in diesem Gebiet deutlich ab – mit Ausnahme von Großwohnsiedlungen. Soziale und kulturelle Angebote sind in diesem Gebiet weniger stark ausgeprägt. Es befinden sich große Gewerbegebiete in der Äußeren Stadt.



### Fußverkehr: Alles erreichen

In den Außenbereichen, wo häufig größere Distanzen zurückgelegt werden, ist eine Pkw-zentrierte Gestaltung des Straßenraums zu beobachten. Um der Dominanz des Pkw-Verkehrs im Straßenbild entgegenzuwirken und auch für andere Verkehrsmittel attraktiv zu machen, sollten vor allem Bereiche, die derzeit besonders Pkw-zentriert gestaltet sind, fußgängerfreundlich umgestaltet werden. Die Gestaltung von Wegen, die das Gehen oder Radfahren attraktiv machen, kann dazu beitragen, dass zumindest kurze Distanzen nicht (mehr) mit dem Auto zurückgelegt werden.



### **Radverkehr: Schnell vorankommen**

Um das Radfahren über längere Distanzen in der Äußeren Stadt attraktiver zu gestalten, ist der Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen den Stadtbezirken entscheidend. Dabei sollte der Fokus auf direkten und durchgängigen Verbindungen sowie der Beschleunigung des Radverkehrs liegen. Zudem ist eine gezielte Verknüpfung mit dem Umland von Bedeutung, um auch Einpendler\*innen einzubinden. Ergänzend ist ein ausreichendes Angebot an sicheren und nutzungsfreundlichen Fahrradabstellmöglichkeiten an Umsteigepunkten des ÖPNV zu schaffen, etwa durch überdachte Stellplätze oder den Ausbau von Bike + Ride-Flächen an zentralen Knotenpunkten.



### **ÖPNV: Angebot konkurrenzfähig machen**

Ein wettbewerbsfähiger öffentlicher Nahverkehr zeichnet sich durch Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit aus. Insbesondere in den Außenbezirken ist eine bedarfsgerechte Verbesserung unabdingbar, sowohl für die Erschließung innerhalb der Veedel als auch für die Verbindungen mit der Innenstadt. Darüber hinaus sollen die Verbindungen über den Rhein ausgebaut und neue Lösungen geprüft werden. Eine bessere Abstimmung mit den Anforderungen des Umlands und eine sinnvolle Vernetzung sind entscheidend, um eine nahtlose Mobilität über alle Stadtbezirke und angrenzenden Kommunen zu gewährleisten.



### **MIV: Pkw-Verkehr neuorganisieren**

Um den Pkw-Verkehr im Straßenraum nachhaltig zu reduzieren, ist eine Neuorganisation erforderlich. Durchgangsverkehre sollen auf das MIV-Grundnetz gebündelt und außerhalb dessen Tempo-30-Bereiche sowie weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen ausgebaut werden, um sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Lebensqualität zu erhöhen. Ordnungswidriges Parken soll konsequent geahndet werden, da in der Äußeren Stadt oft öffentlicher Raum durch parkende Autos belegt wird, obwohl private Stellflächen verfügbar sind. Freiwerdender Raum soll dem Umweltverbund zugutekommen.





### **Multimodalität: Pendlerverkehre verknüpfen**

Um multimodale Reiseketten für Pendelnde besser zu verknüpfen, soll das Netz an Sharing-Angeboten gemäß dem beschlossenen Raumbuch für Mobilstationen flächendeckend ausgebaut werden. Dieses Netz soll idealerweise sowohl stationäre Sharing-Angebote als auch flexible Freefloating-Optionen in der Feinerschließung umfassen. Ergänzend dazu leistet der bedarfsgerechte Ausbau von Park + Ride- sowie Bike + Ride-Anlagen einen wesentlichen Beitrag zur verbesserten Verknüpfung und einem nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.



### **Wirtschafts- und Lieferverkehr: Lieferverkehre bündeln**

Analog zur Inneren Stadt bestehen auch hier Potenziale im Lieferverkehr, die Fahrten zu vermeiden bzw. zu bündeln. Durch die Bündelung von Lieferverkehren an zentralen Abholstationen, etwa an ÖPNV-Knotenpunkten und an zentralen Stellen in Quartieren, können Fahrten besser gebündelt und vermieden werden. Besonders an ÖPNV-Haltepunkten können Pendler\*innen von einem solchen Angebot profitieren.



### **Raumplanung und -nutzung: Angebote dezentralisieren**

Die Dezentralisierung von Angeboten – das heißt mehr Angebote in den jeweiligen Stadtteilen der Äußeren Stadt – schafft belebte Veedel und sorgt für kürzere Distanzen, was die Erledigung von Alltagsbesorgungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad begünstigt. Gerade in diesem Raumtyp besteht teilweise ein Mangel an sozialen und kulturellen Angeboten. Eine gezielte, bedarfsgerechte Nachverdichtung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie von Freizeitangeboten in den Veedeln ist besonders sinnvoll. Auf diese Weise entstehen wertvolle Begegnungsräume. Um die Erreichbarkeit dieser Angebote sicherzustellen, sollte eine am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung gefördert werden. Gerade Neubaugebiete sollen darauf ausgerichtet werden, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV schon vor dem Einzug gewährleistet ist.

## Zielwerte

Für die erfolgreiche Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans ist eine regelmäßige, methodisch fundierte und systematische (Zwischen-)Bewertung der Fortschritte unerlässlich. Dies erlaubt, den Erfolg objektiv zu messen und den in der zweiten Stufe zu entwickelnden Maßnahmenkatalog bei Bedarf anzupassen und weiterzuentwickeln. So können die Ziele des Leitbilds im vorgesehenen Zeitrahmen erreicht werden.

Auf Basis des Zielszenarios wurden folgende Zielindikatoren und Zielwerte für 2035 definiert:

### Ich komme gut durch Stadt und Umland

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert
<b>Reisezeitvergleich</b> (Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV)	1,73 (2018)	1,5
<b>Erschließungsqualität</b> (Anteil erschlossener Einwohner*innen im 10-Min.-Takt zur HVZ, 15-Min.-Takt zur SVZ)	› HVZ: 75 % › SVZ: 65 % (2018 / 2023)	› HVZ: 82 % › SVZ: 68 %
<b>Pünktlichkeit und Ausfälle ÖPNV</b> (Pünktlichkeit / Ausfälle)	› Stadtbahn: 79 % / 6,4 % › Bus: 75 % / 3,7 % › SPNV: 76 % / 5,1 % (2022)	› Stadtbahn/Bus: mindestens 90 % (ab 3 Min.) / unter 2 % › SPNV: mindestens 95 % (ab 5 Min.) / unter 1 %
<b>Stau MIV</b> (gestaute Fahrzeugkilometer)	2,1 % (2023)	Beobachtungsindikator
<b>Anzahl Mobilstationen pro 100.000 Einwohner*innen</b>	1,6 (2023)	100
<b>Anzahl Sharing-Mitgliedschaften</b> (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing)	› Mindestens eine Mitgliedschaft: 47 % › Mindestens zwei verschiedene Mitgliedschaften: 23 % (2022)	Beobachtungsindikator
<b>Ausbau der Radwege</b>	› Gelbes Netz: 482 km › Grünes Netz: 883 km (2023)	Erstellung und Verwirklichung eines Konzepts zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen

## Ich erledige vieles direkt im Veedel

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert
<b>Anteil kurzer Wege</b> (Anteil an allen Wegen, außer Arbeitswege)	44 % (2022)	50 % und in keinem Stadtbezirk unter 40 %
<b>Wahrgenommene Aufenthaltsqualität</b> (Skala 1, sehr zufrieden, bis 5, sehr unzufrieden)	Wird zukünftig erhoben	Mindestens 2,5 in Umfragen
<b>Veränderung der Anzahl an Parkplätzen</b>	Wird zukünftig erhoben	Beobachtungsindikator; Park- raumreduzierung ergibt sich durch die Umsetzung laufender und künftiger Maßnahmen, zum Beispiel durch Beendigung illegalen Parkens

## Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert
<b>Barrierefreiheit ÖPNV</b>	› Stadtbahn: 87 % › SPNV: 53 % (2022)	100 %
<b>Kostenbelastung ÖPNV-Ticket<sup>1</sup></b>	6,5 % (2022)	5 % oder weniger
<b>Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen</b> (Anteil mehr oder weniger erschlossen zur HVZ und SVZ gegenüber Gesamtstadt <sup>2</sup> )	› HVZ: +6 % › SVZ: +3 % (2018/2023)	Alle Sozialräume nicht unter Kölner Durchschnitt und nicht unter dem Durchschnitt des Stadtbezirks

1 Die Kostenbelastung bezieht sich auf Menschen mit niedrigem Einkommen (unterhalb der Armuts-  
gefährdungsschwelle) und Köln Pass.

2 In der HVZ im 10-Min.-Takt und in der SVZ im 15-Min.-Takt

## Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert
Verkehrstote und Schwerverletzte	668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote (2022)	Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten (Vision Zero)
Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die mehr als einmal in den letzten 5 Jahren gemeldet wurden	29 (2019–2023)	0
Wahrgenommene Sicherheit (Skala 1, sehr zufrieden, bis 5, sehr unzufrieden)	› 3,31 im Fahrzeug › 3,12 an den Haltestellen (2022) <i>Sicherheit im öffentlichen Raum wird zukünftig erhoben</i>	Mindestens 2,5 in Umfragen
Anteil der Kinder, die zu Fuß/mit dem Fahrrad zur Schule kommen	69 % (2022)	80 %
Wahrgenommene Sauberkeit (Skala 1, sehr zufrieden, bis 5, sehr unzufrieden)	3,23 im Fahrzeug (2022)	Mindestens 2,5 in Umfragen
Wahrgenommene Rücksichtnahme (Skala 1, sehr zufrieden, bis 5, sehr unzufrieden)	<i>Wird zukünftig erhoben</i>	Mindestens 2,5 in Umfragen

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

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert																								
<b>Luftschadstoffe (NO<sub>2</sub>, PM10)</b>	› NO <sub>2</sub> : 31 µg/m <sup>3</sup> › PM10: 16 µg/m <sup>3</sup> (2022)	› NO <sub>2</sub> : 20 µg/m <sup>3</sup> › PM10: 10 µg/m <sup>3</sup>																								
<b>Lärmbelastung</b> (Anteil betroffener Einwohner*innen von Lärmbelastung >55 db(A))	49,7% (2022)	34,8% (Reduzierung um 30%)																								
<b>Treibhausgase (CO<sub>2</sub>e)</b>	2,5 Mio. t CO <sub>2</sub> -Äquivalente (2019)	0,33 Mio. t CO <sub>2</sub> -Äquivalente																								
<b>Modal Split</b>	› Umweltverbund: 75 % › MIV: 25 % (2022)	› Umweltverbund: 80% › MIV: 20 %																								
<b>Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkw</b>	<table> <tr> <th>Raumtyp</th><th>Anzahl Pkw/ 1.000 EW (2022)</th><th>Anteil mit alternativen Antrieben [%]</th></tr> <tr> <td>Innenstadt</td><td>276</td><td>12</td></tr> <tr> <td>Innere Stadt</td><td>330</td><td>7</td></tr> <tr> <td>Äußere Stadt</td><td>444</td><td>7</td></tr> </table>	Raumtyp	Anzahl Pkw/ 1.000 EW (2022)	Anteil mit alternativen Antrieben [%]	Innenstadt	276	12	Innere Stadt	330	7	Äußere Stadt	444	7	<table> <tr> <th>Raumtyp</th><th>Anzahl Pkw/ 1.000 EW</th><th>Anteil mit alternativen Antrieben [%]</th></tr> <tr> <td>Innenstadt</td><td>&lt; 250</td><td></td></tr> <tr> <td>Innere Stadt</td><td>&lt; 270</td><td>&gt; 50</td></tr> <tr> <td>Äußere Stadt</td><td>&lt; 400</td><td></td></tr> </table>	Raumtyp	Anzahl Pkw/ 1.000 EW	Anteil mit alternativen Antrieben [%]	Innenstadt	< 250		Innere Stadt	< 270	> 50	Äußere Stadt	< 400	
Raumtyp	Anzahl Pkw/ 1.000 EW (2022)	Anteil mit alternativen Antrieben [%]																								
Innenstadt	276	12																								
Innere Stadt	330	7																								
Äußere Stadt	444	7																								
Raumtyp	Anzahl Pkw/ 1.000 EW	Anteil mit alternativen Antrieben [%]																								
Innenstadt	< 250																									
Innere Stadt	< 270	> 50																								
Äußere Stadt	< 400																									

## Bewertung

Das Zielszenario wurde auf Leitbildkonformität, Klimaneutralität, Umsetzbarkeit und Sozialverträglichkeit geprüft. Bei der Bewertung wurden zusätzlich externe Schlüsselfaktoren wie rechtliche Rahmenbedingungen, politische Unterstützung und finanzielle Spielräume berücksichtigt.

**Erreichbarkeit des Leitbildes:** Alle strategischen Maßnahmen zählen auf die Zielindikatoren ein und unterstützen die Umsetzung des Leitbilds. Jeder Zielindikator wird durch mindestens eine Maßnahme positiv beeinflusst, wobei zentrale Aspekte wie der Modal Split mehrfach adressiert werden. Bei subjektiven Indikatoren wie der wahrgenommenen Sicherheit haben nur wenige Maßnahmen einen direkten oder indirekten Einfluss auf Veränderungen in diesem Bereich. Die kann in der zweiten Stufe nachgeschärft werden.

**Erreichbarkeit des Kölner Klimaziels:** Die CO<sub>2</sub>-Einsparungen wurden anhand der prognostizierten Pkw-Kilometer und dem erwarteten Energiemix der Fahrzeuge abgeschätzt. Um das Ziel Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen, ist eine deutliche Reduktion des Pkw-Verkehrs und eine konsequente Antriebswende notwendig. Die Umsetzung aller Maßnahmen des Zielszenarios muss konsequent erfolgen, unterstützt durch politische Unterstützung und günstige Rahmenbedingungen.

**Umsetzbarkeit der strategischen Maßnahmen:** Das Zielszenario umfasst ausschließlich Maßnahmen, die rechtlich und technologisch umsetzbar sind. Zukunftstechnologien wie autonomes Fahren wurden bewusst ausgeschlossen, da ihre Entwicklung und Marktreife derzeit nicht absehbar sind. Der Fokus liegt auf bereits erprobten und bewährten Maßnahmen, die in Köln teilweise bereits umgesetzt wurden, jedoch noch nicht flächendeckend etabliert sind.

**Sozialverträglichkeit der strategischen Maßnahmen:** Jede Maßnahme wurde hinsichtlich potenzieller Benachteiligungen bestimmter Bevölkerungsgruppen geprüft. Die Bewertung durch den Runden Tisch Mobilität ergab, dass alle zentralen Kriterien einer sozialverträglichen Mobilität weitgehend erfüllt werden. Ein Fokus muss laut dem Gremium allerdings in der nächsten Planungsphase auf gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit gelegt werden.



# Ausblick

Die Stadt Köln hat mit der ersten Stufe der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans einen bedeutenden Schritt hin zu einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilitätsplanung unternommen.

Die zweite Stufe der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans beginnt im Herbst 2025 und ist für 18 Monate angesetzt. In diesem Zeitraum wird das erarbeitete Zielszenario mit konkreten Maßnahmen unterlegt, die ersten Grundpfeiler für die Umsetzung gesetzt und ein Evaluationskonzept entwickelt. Mit dem dann fertiggestellten nachhaltigen Mobilitätsplan zeigt Köln, dass eine nachhaltige Mobilität nicht nur Vision, sondern eine realisierbare Zukunftsoption ist.

Erster Schritt ist dabei die Entwicklung und Bewertung von Maßnahmenpaketen. In ihnen werden Maßnahmen zusammengeführt, die aufgrund ihrer Wechselwirkungen besonders gut zum Erreichen des Zielszenarios beitragen. Neben bereits geplanten Maßnahmen entstehen neue Ansätze, die zur Zielerreichung beitragen. Sie werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Kosten und möglicher Synergien bewertet, um besonders effektive Maßnahmen vorrangig umzusetzen. Außerdem wird ein integriertes Zielnetz erarbeitet, das eine klare Perspektive für die zukünftige Verkehrsstruktur bietet und auch als Grundlage für die städtische Planungen und die Einwerbung von Fördermitteln dient. Zur Erfolgskontrolle wird ein auf die Zielindikatoren aufbauendes Evaluationskonzept entwickelt, das eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Strategie ermöglicht.

Parallel zum nachhaltigen Mobilitätsplan wird mit dem „Sustainable Urban Logistics Plan“ (SULP) ein Plan für Wirtschafts- und Lieferverkehre erarbeitet, der eine nachhaltige und effiziente städtische Logistik ermöglicht. Die enge Verzahnung beider Konzepte wird die Mobilität von Menschen und Waren verbessern und ist ein wichtiger Schritt für die zukunftsfähige Entwicklung Kölns.



**Stadt Köln**

**Die Oberbürgermeisterin**

**Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Visualisierung Titel  
Jan Buckard/tippingpoints GmbH, Bonn

Satz  
rheinsatz, Köln

13-St/68/05.2025



