



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Dokumentation des Regionalforums

2. Sitzung vom 12.12.2024 (online)



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Mitglieder des Regionalforums

** verhindert zur 2. Sitzung*

Kommunen

- Bergisch Gladbach
- Bonn
- Brühl
- Dormagen
- Düsseldorf
- Frechen
- Hürth
- Köln
- Leverkusen
- Monheim
- Niederkassel
- Pulheim
- Rösrath
- Troisdorf
- Wesseling

Kreise

- Rhein-Erft-Kreis
- Rheinisch-Bergischer-Kreis
- Rhein-Kreis Neuss
- Rhein-Sieg-Kreis

Weitere Institutionen

- Autobahn GmbH
- Bezirksregierung Köln
- go.Rheinland
- Köln und rechtsrheinische Nachbarn (K&RN)
- Metropolregion Rheinland
- Region Köln/Bonn e.V.
- Linksrheinisches Stadt-Umland Netzwerk (S.U.N.)
- Straßen.NRW
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier*
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einführung in das Format

Besser durch Köln – so lautet der Titel des nachhaltigen Mobilitätsplans, den die Stadt Köln unter breiter Beteiligung von Fachakteuren und Bürger*innen erarbeitet. Ein wichtiges Format in der Erarbeitung ist das *Regionalforum*, um die verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland in den Prozess der Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans einzubeziehen.

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

An die Kölner Mobilitätsplanung werden hohe Anforderungen gestellt: sie soll zu guten Lebensverhältnissen beitragen und durch leichte Erreichbarkeit eine starke Wirtschaft in der Region fördern. Zugleich müssen Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrsbelastungen deutlich reduziert, die Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöht und Mobilitätsteilhabe für die Menschen gesichert werden – und das unter schwierigen Finanzierungsbedingungen. Erforderlich sind hierfür eine ausgewogene Entwicklung der Verkehrsträger sowie ein Umdenken hinsichtlich einer nachhaltigeren Mobilität.

Mit dem nachhaltigen Mobilitätsplan entwickelt die Stadt Köln ein gesamthafes, strategisches und sowohl auf die Antriebs- als auch die Mobilitätswende abzielendes Konzept für ein modernes und zielgruppengerechtes Mobilitätsangebot. Der Mobilitätsplan folgt dabei dem EU-Leitfaden für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) und stellt die Lebensqualität der Menschen in den Mittelpunkt.

Die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans startete Ende 2022. Er wird im Dialog mit den relevanten Fachakteur*innen in der Stadt und der Region sowie in enger Zusammenarbeit mit der Politik und den Bürger*innen erarbeitet. Dazu werden acht verschiedene Beteiligungsformate angeboten, u.a. das Regionalforum.

Das Regionalforum

In diesem Format kommen jene Akteur*innen zusammen, die Perspektiven und Expertise hinsichtlich der intensiven verkehrlichen Verflechtungen der Stadt Köln mit dem Umland vertreten. Zu den Teilnehmenden gehören Vertreter*innen benachbarter Kreise und Kommunen sowie von Institutionen mit regionaler verkehrlicher Relevanz.

Im Regionalforum sollen die Sichtweisen und Aktivitäten der umliegenden Städte, Gemeinden und Kreise sowie der bestehenden Netzwerke in den Prozess eingebunden und mögliche Synergien identifiziert werden.

Beim 1. Regionalforum stand eine Stärken- und Schwächenbetrachtung im Vordergrund. Das 2. Regionalforum fokussierte sich auf das Zielszenario des nachhaltigen Mobilitätsplans der Stadt Köln und die sich daraus ergebenden Bezüge zum Umland.

Ablauf des 2. Regionalforums vom 12. Dezember 2024

1. Begrüßung und Einleitung
2. Aktueller Stand des nachhaltigen Mobilitätsplans Köln
3. Aktivitäten und Vorhaben aus der Region
4. Zielszenario 2035 für den Mobilitätsplan Köln und Wechselwirkungen mit der Region
(Vorstellung und Diskussion)
5. Schlusswort

Begrüßung und Einleitung

Thorsten Siggelkow, Leiter des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln, bedankte sich für die zahlreiche Teilnahme an der zweiten Sitzung des Regionalforums im Rahmen der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans der Stadt Köln. Er unterstrich die intensive Verflechtung der Stadt mit dem Umland.

Auch **Christian Klasen** (DialogWerke), von der Stadt Köln unter anderem mit der Moderation der Veranstaltung beauftragt, wies auf die Bedeutung der Region für die Mobilitätsplanung in Köln hin, die in vielen Diskussionen im bisherigen Verlauf des SUMP-Prozesses immer wieder hervorgehoben wurde („**Köln ist keine Insel**“). Er erinnerte daran, dass ein erstes Regionalforum in einer früheren Phase des Kölner SUMP-Prozesses stattgefunden hatte (am 12.06.2023). In der zweiten Sitzung ging es darum,

- den bisher erreichten **Arbeitsstand aus Köln heraus** in die Region zu kommunizieren und
- in Erfahrung zu bringen, an welchen **Fragestellungen, Konzepten und Plänen in der Region** in Bezug auf das Thema nachhaltige Mobilität gearbeitet wird.

Zum Arbeitsstand in Köln erläuterte er, dass nach der Entwicklung eines Zielszenarios die erste **Stufe** des Kölner SUMP-Prozesses vor dem Abschluss steht. Danach wird dann eine zweite **Stufe** beginnen, die sich der Bestimmung konkreter Maßnahmen widmen wird und in deren Verlauf der Austausch mit der Region verstärkt werden soll. Die zweite Sitzung des Regionalforums war nicht zuletzt als Vorbereitung darauf zu sehen.

Aktueller Stand des nachhaltigen Mobilitätsplans Köln

Friederike Christian wies darauf hin, dass „urbane Knoten“ gemäß einer neuen Verordnung der EU zum transeuropäischen Verkehrsnetz (**TEN-V**) dazu verpflichtet sind, bis 2027 nachhaltige Mobilitätspläne im Sinne der europäischen SUMP-Leitlinien vorzulegen. Dabei ist der Verflechtungsraum (Functional Urban Area / FUA) – d.h. die Region – mit einzubeziehen. Die Erreichung der im SUMP festgehaltenen Ziele soll durch einheitliche Indikatoren (Sustainable Urban Mobility Indicators / SUMI) nachvollziehbar werden. Unter anderem für die Auswahl bzw. Generierung entsprechender Daten (z.B. zu Pendler*innenströmen) wird eine enge Zusammenarbeit mit der Region erforderlich sein. Die Konsequenzen bei Nicht-Erfüllung stehen noch nicht fest. Möglicherweise wird als Folge der Zugang zu Fördermitteln versagt.

Zum in Köln erreichten Arbeitsstand erläuterte Friederike Christian, dass nach

- der Entwicklung eines **Leitbildes**,
- der **Analyse von Chancen und Mängeln**,
- der Entwicklung **unterschiedlicher Szenarien** und
- der Ableitung eines **Zielszenarios**


die erste Stufe des Kölner SUMP-Prozesses vor dem Abschluss steht. Danach wird eine zweite Stufe beginnen, die sich der Bestimmung konkreter Maßnahmen sowie eines Konzeptes zu Umsetzungssteuerung und Evaluierung widmen wird. Die Flughöhe wird sich in der zweiten Phase verändern und die Betrachtung konkreter werden.

Das in der ersten Stufe entwickelte und vom Rat einstimmig beschlossene Leitbild ist durch Zielbilder (einschließlich Visualisierungen) unterlegt und diese wiederum durch eine Reihe von Indikatoren. Den Indikatoren wurden zunächst vorläufige und nach Diskussion und Prüfung schließlich endgültige Zielwerte zugeordnet. Orientiert daran fand die Analyse von Chancen und Mängeln statt, die einerseits auf Datenrecherchen und andererseits auf Ergebnissen einer **umfangreichen Bürger*innen- und Akteursbeteiligung** beruht. Sie umfasst Formate wie Online-Beteiligung, einen Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft, ein Mobilitätsforum und den Mobilitätsbeirat. Innerhalb der Verwaltung erfolgen Abstimmungen in einer Projektgruppe und einem Lenkungskreis. Die Stadt Köln ist für ihren umfassenden und differenzierten Beteiligungs-Ansatz im Herbst 2024 vom Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung e.V. ausgezeichnet worden.

Aktuell läuft die Ausschreibung der zweiten Stufe des SUMP-Prozesses, deren Ergebnisse (den EU-Anforderungen entsprechend) 2027 beschlussreif sein sollen. Parallel wird die Beschlussfassung der in Stufe 1 erarbeiteten Strategie durch den Rat vorbereitet. Zusätzlich wird auch an einem **nachhaltigen Logistikplan** (Sustainable Urban Logistics Plan / SULP) gearbeitet werden.

Aktivitäten und Vorhaben aus der Region

Im zweiten Teil der Veranstaltung bat der Moderator die teilnehmenden Akteure aus der Region darum, ihre aktuellen Aktivitäten im Bereich Mobilitätsplanung kurz vorzustellen. Die Beiträge wurden unmittelbar auf einer Karte festgehalten:



Düsseldorf hat den Ergebnisbericht zum SUMP intern fertiggestellt, eine Beschlussfassung wird 2025 angestrebt. Eine Überarbeitung des Nahverkehrsplans ist ebenfalls für 2025 vorgesehen.

Frechen bereitet die Fortschreibung des VEP vor, der auch ein Radverkehrskonzept beinhalten soll.

Wesseling arbeitet an der Reaktivierung der Stadtbahnline 19 zwischen Wesseling und Brühl mit potenzieller Weiterführung nach Hürth und Köln (Status: Machbarkeitsstudie in Vorbereitung). Es besteht ein Beschluss zur Planung einer RadPendlerRoute von Köln nach Bonn über Wesseling.

Leverkusen plant den Bau eines Fahrradtowers an der Stadtbahn-Haltestelle „Schlebusch“ sowie den Ausbau der RadPendlerRoute Köln – Leverkusen-Wiesdorf – Leverkusen-Opladen.

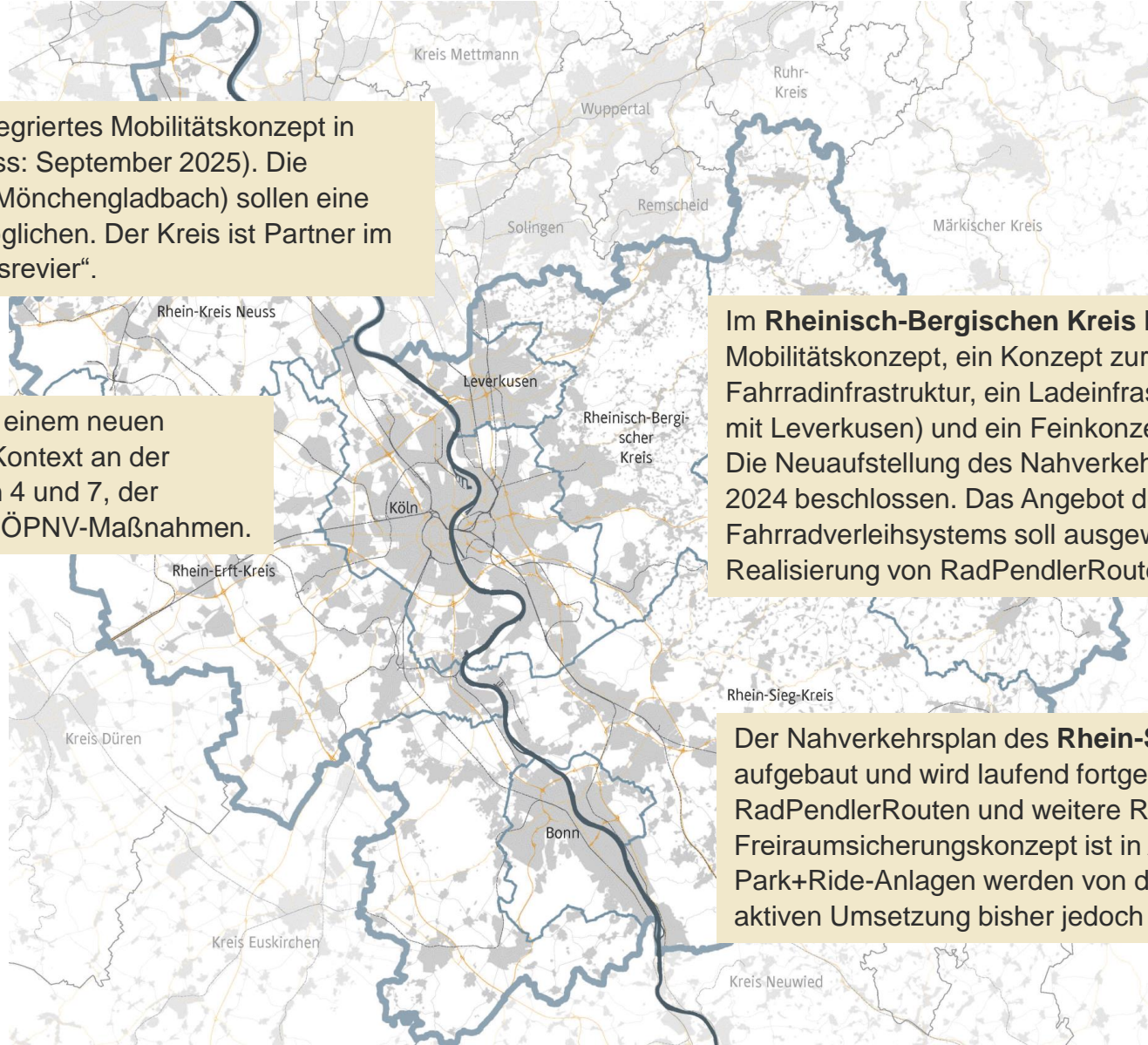
In **Rösrath** wurde der Beschluss zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts wegen politischer Bedenken vorerst vertagt.

In **Brühl** steht ein Mobilitätskonzept vor der Beschlussfassung, das eine übergeordnete Strategie zur Mobilitätswende beschreibt. Gleichzeitig arbeitet die Stadt an einem Nahverkehrskonzept, das unter anderem einen Stadtbus vorsieht.

Bonn verfügt seit 2023 über einen Zielbeschluss zur Klimaneutralität bis 2035 (Bonner Klimaplan).

In **Troisdorf** wurde im Juni 2024 ein Mobilitätsplan beschlossen. Darauf aufbauend arbeitet die Stadt an der Umsetzung konkreter Maßnahmen, z.B. der Verbesserung des Schüler*innenverkehrs und der Bereitstellung von Fahrradboxen.

Aktivitäten und Vorhaben aus der Region



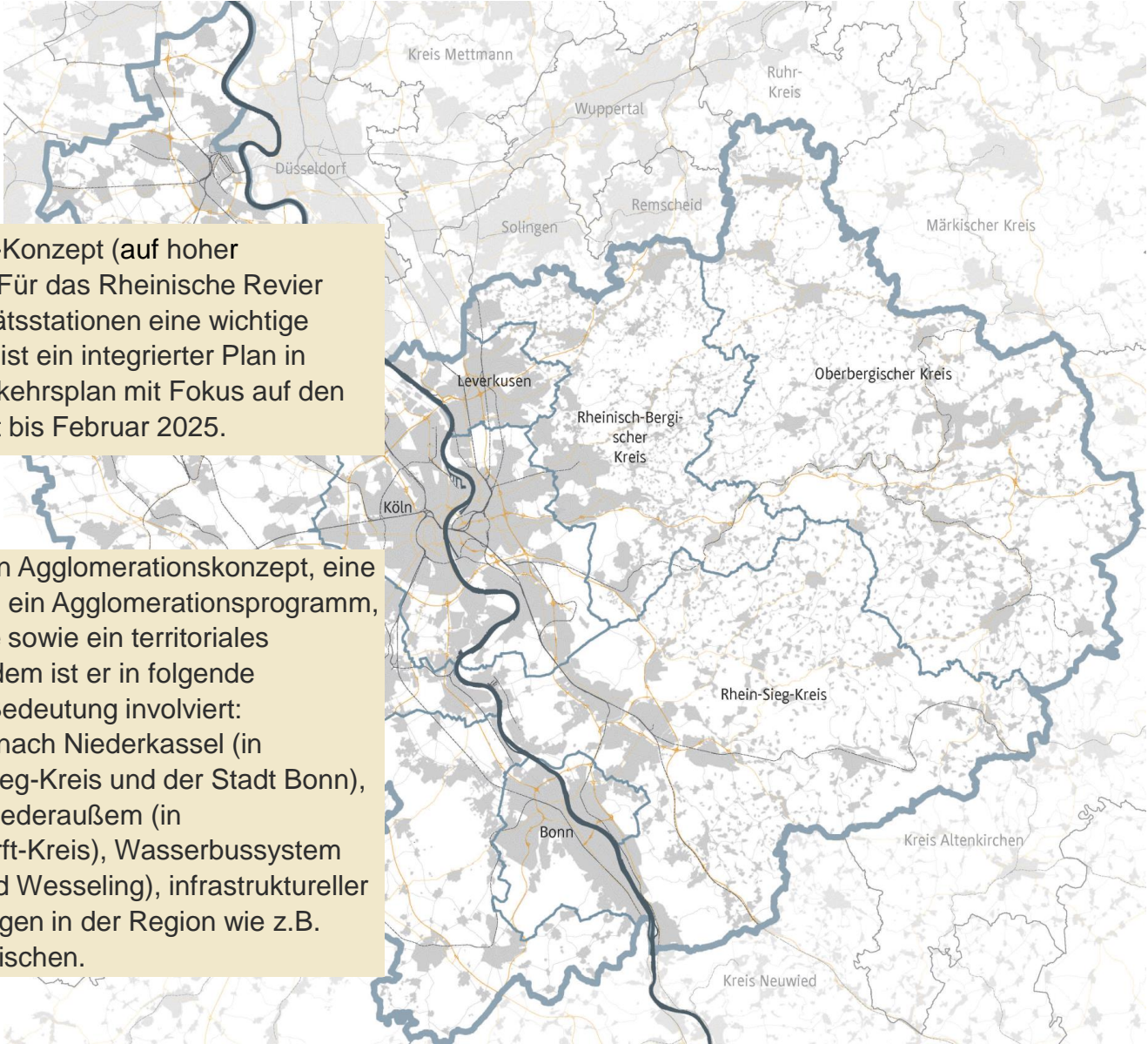
Im **Rhein-Kreis Neuss** ist ein integriertes Mobilitätskonzept in Arbeit (voraussichtlicher Abschluss: September 2025). Die Planungen zur S6 (Achse Köln / Mönchengladbach) sollen eine bessere Anbindung an Köln ermöglichen. Der Kreis ist Partner im Projekt „Rheinisches Radverkehrsrevier“.

Der **Rhein-Erft-Kreis** arbeitet an einem neuen Nahverkehrsplan und in diesem Kontext an der Verlängerung der Stadtbahnlinien 4 und 7, der Schnellbusline 91 sowie weiterer ÖPNV-Maßnahmen.

Im **Rheinisch-Bergischen Kreis** liegen ein integriertes Mobilitätskonzept, ein Konzept zur regionalen Fahrradinfrastruktur, ein Ladeinfrastruktur-Konzept (gemeinsam mit Leverkusen) und ein Feinkonzept für Mobilitätsstationen vor. Die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans wurde im Oktober 2024 beschlossen. Das Angebot des bestehenden Fahrradverleihsystems soll ausgeweitet werden. An der Realisierung von RadPendlerRouten wird gearbeitet.

Der Nahverkehrsplan des **Rhein-Sieg-Kreises** ist modularer aufgebaut und wird laufend fortgeschrieben. Der Kreis entwickelt RadPendlerRouten und weitere Radverkehrsprojekte. Ein Freiraumsicherungskonzept ist in Arbeit („METRO-KLIMA-LAB). Park+Ride-Anlagen werden von der Politik gefordert, sind in der aktiven Umsetzung bisher jedoch nicht prioritär.

Aktivitäten und Vorhaben aus der Region



go.Rheinland hat ein Park+Ride-Konzept (auf hoher Flughöhe) für die Region erstellt. Für das Rheinische Revier spielt die Entwicklung von Mobilitätsstationen eine wichtige Rolle. In diesem Zusammenhang ist ein integrierter Plan in Arbeit (Mobilitätsplan und Nahverkehrsplan mit Fokus auf den SPNV). Die Beteiligung dazu läuft bis Februar 2025.

Der **Region Köln/Bonn e.V.** hat ein Agglomerationskonzept, eine Grundlagenuntersuchung Mobilität, ein Agglomerationsprogramm, eine Klimawandelvorsorgestrategie sowie ein territoriales Strategiekonzept vorgelegt. Außerdem ist er in folgende Planungsvorhaben mit regionaler Bedeutung involviert: Stadtbahnerweiterung Linie 17 bis nach Niederkassel (in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn), Erweiterung Stadtbahnlinie 4 bis Niederaußem (in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Erft-Kreis), Wasserbussystem auf dem Rhein (mit Leverkusen und Wesseling), infrastruktureller Ausbau der Radverkehrsverbindungen in der Region wie z.B. RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen.

Das Zielszenario – Vorstellung

Bernhard Ensink (Mobycon) hob einleitend hervor, dass die Beziehungen zum Umland insbesondere im Zielbild „Ich komme gut durch Stadt und Umland“ eine wichtige Rolle spielen. Das nun vorliegende Zielszenario bezieht sich sowohl auf die Gesamtstadt als auch auf drei unterschiedliche Raumtypen, die von einer jeweils unterschiedlichen Ausgangslage und räumlichen Dichte gekennzeichnet sind: Innenstadt, innere Stadt und äußere Stadt. Sowohl für die Gesamtstadt als auch für diese drei Raumtypen werden strategische Maßnahmen vorgeschlagen. Viele davon haben auch **Auswirkungen auf das Umland**:

Gesamtstädtische strategische Maßnahmen mit Relevanz für das Umland

- Stakeholderübergreifende Gremien weiterführen (z.B. Mobilitätsbeirat, Regionalforum)
- Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
- Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen (z.B. Mitfahrgelegenheiten koordinieren)
- Ausbau digitaler Echtzeitinformationen
- Aufbau einer zentralen offenen Datenplattform mit weitreichenden Zugriffsfunktionen für Stakeholder
- Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
- Erarbeitung von Einzelhandels-, Zentren- und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)

Teilräumliche strategische Maßnahmen mit Relevanz für das Umland

- Park-/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen (Beispiel München, wo dies kommunenübergreifend koordiniert wird)
- RadPendlerRouten
- ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen
- Angebotsausbau von Mobilstationen
- ÖPNV beschleunigen (v.a. vor MIV) und Zuverlässigkeit erhöhen
- Rheinquerungen ermöglichen

Das Zielszenario – Diskussion

Der Moderator richtete die folgenden offenen Fragen an die Teilnehmenden:

- Welche der genannten strategische Maßnahmen diskutieren auch Sie?
- Was sollte zwischen Stadt und Umland gemeinsam diskutiert werden?
- Welche weiteren Maßnahmen würden Sie unterstützen?

In der anschließenden Diskussion wurde der Wunsch geäußert, insbesondere die strategische Maßnahme „Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren“ etwas konkreter zu formulieren. Bernhard Ensink hob in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer **kommunenüberschreitenden Steuerung sowie der Schaffung entsprechender Strukturen** hervor. Er regt als einen ersten Schritt die Bestandsaufnahme der vorhandenen Organisation und Netzwerke an (Was funktioniert gut? Was fehlt?).

Bei der **Siedlungsentwicklung** müssen Aspekte der Mobilität viel stärker als bisher mitgedacht werden. Die Umnutzung günstig gelegener ehemaliger Gewerbestandorte bietet ein Potential im Sinne einer polyzentrischen Siedlungsentwicklung.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass die strategischen Ziele des nachhaltigen Mobilitätsplans **im konkreten Handeln stärker zur Geltung** kommen. So sollte die Realisierung vereinbarter Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots nicht an der Finanzlage scheitern.

Die **Unzuverlässigkeit des ÖPNV**, insbesondere des SPNV („unhaltbare Zustände, große Katastrophe“) stellt bei der Förderung nachhaltiger Mobilität in der Region ein enormes Hindernis dar.

Das Potential für **Park+Ride-Anlagen** ist begrenzt. Standorte müssen sorgfältig ausgewählt werden. So muss vermieden werden, dass in den Zentren der Umlandgemeinden zusätzlicher Autoverkehr generiert wird.

An den leistungsfähigen Stadtbahnstrecken sind Park+Ride-Anlagen in Verbindung mit neuen Haltepunkten denkbar. Go.Rheinland hat eine Bestandsaufnahme vorhandener Park+Ride-Anlagen vorgenommen und wird darauf aufbauend im neuen Jahr die begrenzten Potentiale für neue Standorte untersuchen.

Als Alternative zur Schaffung neuer Park+Ride-Anlagen sollte auch die effizientere Nutzung (Digitalisierung, Mehrfachnutzung) vorhandener Stellplätze geprüft werden.

Das Zielszenario – Diskussion

Bikesharing-Angebote können zumindest einen gewissen Ersatz für den unzuverlässigen ÖPNV bieten. Sie sind bisher aber in der Regel auf bestimmte Gebiete (Kreise, Städte) begrenzt. Wünschenswert ist ein regionales Bikesharing-Angebot. Köln sollte bei dessen Entwicklung voran gehen. Die Kreise müssen nicht zuletzt mit der Schwierigkeit umgehen, dass die Wirtschaftlichkeit dieser Angebote im ländlichen Raum nicht gegeben ist. Als Positivbeispiel für übergreifende Angebote wird die gelungene Verknüpfung der Bikesharing-Angebote in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis genannt.

Solange ein übergreifendes Angebot nicht gelingt, soll bei der Neuausschreibung von Bikesharing zumindest darauf geachtet werden, dass den Nutzer*innen „Grenzverkehre“ (Ausleihe des Rades in einem Kreis / einer Stadt, Rückgabe in einem / einer anderen) ermöglicht werden.

Es wurde die **Priorisierung** bestimmter Verkehrsmittel angeregt, weil insbesondere innerorts Straßen häufig nicht genug (Straßen-)raum verfügbar ist, um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen befriedigen zu können. Die Stadt Köln verwies in diesem Zusammenhang auf ihr Konzept zum MIV-Grundnetz, das parallel zum SUMP-Prozess erarbeitet wurde. Es wurde angemerkt, dass die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes in dieser Hinsicht nicht die gewünschten Effekte gebracht hat. Der flüssige Verkehrsablauf steht nach wie vor im Vordergrund, flächendeckende Tempo 30-Regelungen sind noch immer nicht möglich.

Einhellig wurde die Notwendigkeit einer noch besseren Abstimmung der Mobilitätsplanung auf regionaler Ebene gesehen. Diese stellt eine planerische Herausforderung dar. So ist es nicht einfach, das richtige Maß an Konkretheit zu finden. Eventuell ist eine Konzentration auf bestimmte **Achsen / Korridore** sinnvoll. Die noch stärkere Verzahnung vorhandener Ergebnisse und Konzepte erscheint wichtig. **Austauschformate sollten weiter ausgebaut** werden. Beispielsweise wäre es wünschenswert, das Regionalforum zumindest jährlich zu wiederholen.

Schlusswort

Friederike Christian und **Thorsten Siggelkow** bedankten sich im Namen der Stadt Köln für die wertvollen Beiträge der Teilnehmenden. Sie empfanden diese als „Rückenwind“ für die eigene Arbeit und sahen einen starken Konsens. Die erhaltenen Hinweise sollen in die finale Fassung des nun zu beschließenden ersten Teils des nachhaltigen Mobilitätsplans so weit wie möglich einfließen. Einige Aspekte können zudem noch in das Leistungsbild für die Erarbeitung der zweiten Stufe aufgenommen werden.

Impressum



Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Konzeption und Moderation
DialogWerke GmbH

Dokumentation
Rupprecht Consult GmbH

Dezember 2024

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Anhang: Foliensatz



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Regionalforum

2. Sitzung am 12.12.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Das Regionalforum zum nachhaltigen Mobilitätsplan



Aufgabe des Regionalforums

- Vorstellung der Kölner Aktivitäten zum nachhaltigen Mobilitätsplan.
- Überblick und Diskussion zur nachhaltigen Mobilitätsplanung in der Region.
- Identifikation von Synergien.

Sitzungen

- 1. Sitzung (12. Juni 2023) mit Fokus Chancen- & Mängel zum Leitbild.
 - 2. Sitzung (12. Dezember 2024) mit Fokus Zielszenario.
- Weitere Sitzungen zu konkreten Maßnahmen in Stufe 2 ab Q4/2025.

Strategische Maßnahmen Gesamtstadt			
Teilhabe fördern	Digital vernetzt sein	Netzwerke schaffen	Stadtplanung integrieren
<ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen• Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen• Ausbau sichere Schulwege• Unfallhäufungsstellen umbauen• Angebotsvielfalt um Lastenfahräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern• Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte• ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten	<ul style="list-style-type: none">• Ausbau digitaler Echtzeitinformationen• Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrssystem• Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW• Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder	<ul style="list-style-type: none">• Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen• Pendel- und Logistikverkehr regional koordinieren• Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen• Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen• Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln• Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern	<ul style="list-style-type: none">• Weiterarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)• Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten• Klimaresiliente Stadtplanung• Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen• Nachverdichtung ermöglichen• Ladeinfrastrukturen ausbauen

Ziel heute

- Information zum Bearbeitungsstand der Stadt Köln.
- Diskussion des Beitrags der Region zur Umsetzung des Zielszenarios.
- Austausch über gemeinsame Aktivitäten in Stufe 2.

Mitglieder des Regionalforums

Stadt Köln

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

- Thorsten Siggelkow (Amtsleiter)
- Anke Bachem (Abteilungsleiterin)
- Friederike Christian (SUMP-Team)
- Katharina Reusteck (SUMP-Team)

Dezernat für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und Regionales

- Sebastian Knauff (Stabsstelle Regionales)
- Maike Janßen (Amt für Stadtentwicklung & Statistik)

Kreise

- Rhein-Erft-Kreis
- Rheinisch-Bergischer-Kreis
- Rhein-Kreis Neuss
- Rhein-Sieg-Kreis

Städte

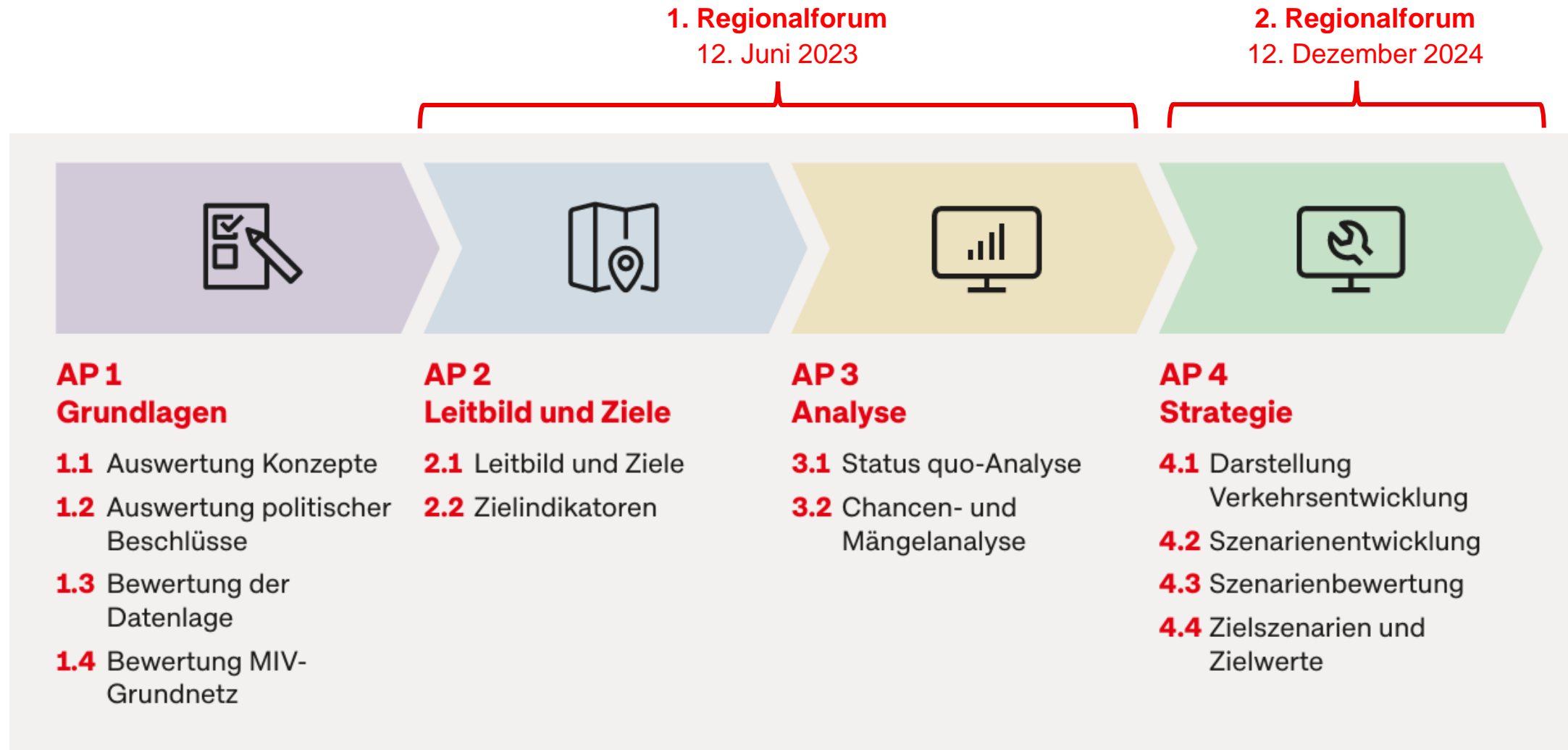
- Bergisch Gladbach
- Bonn
- Brühl
- *Dormagen**
- Düsseldorf
- Frechen
- Hürth
- Leverkusen
- Monheim
- Niederkassel
- Pulheim
- Rösrath
- Troisdorf
- Wesseling

Übergreifende Akteure

- Autobahn GmbH
- Bezirksregierung Köln
- go.Rheinland
- Köln und rechtsrheinische Nachbarn (K&RN)
- Metropolregion Rheinland
- Region Köln/Bonn e.V.
- Linksrheinisches Stadt-Umland Netzwerk (S.U.N.)
- *Straßen.NRW**
- *Zukunftsagentur Rheinisches Revier**
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

** verhindert zur 2. Sitzung*

Das Regionalforum zum nachhaltigen Mobilitätsplan



Unser Programm für heute

1

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

- **Friederike Christian** Projektleiterin „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

2

Aktivitäten und Vorhaben aus der Region

- **Alle Teilnehmenden**

3

Zielszenario 2035 für den Mobilitätsplan Köln und Wechselwirkungen mit der Region

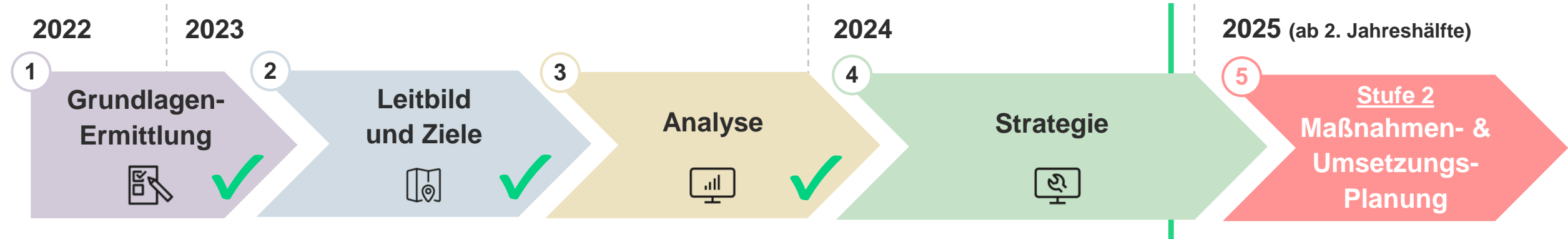
- **Bernhard Ensink** Projektleiter Mobilitätsplanung, Mobycon

Warum machen wir einen SUMP?

- Bis zum 31. Dezember 2027 müssen Urban Nodes (= Köln) einen SUMP erstellt und beschlossen haben (**TEN-T Verordnung**).
- Bis zum Juli 2025 legt die Kommission eine begrenzte Anzahl an **Indikatoren (SUMI)** und die zugehörige **Methodik** (Erhebung der Daten und Berechnung) fest, die berichtet werden müssen.
- Die Datenbereitstellung für die Indikatoren ist an die „**functional urban area**“ gebunden, d.h. die Abgrenzung einer geeigneten Region, die bspw. auch Pendelströme sinnvoll abbildet. Diese Region wird künftig noch zu definieren sein (vgl. Deutscher Städtetag).
- Mögliche **Konsequenzen bei Nicht-Einhaltung**: keine Förderungen von EU und Bund, Weitergabe von Strafen an die Städte.



Stufe 1: Von den Grundlagen zur Strategie



Bericht zu Stufe 1

zum nachhaltigen Mobilitätsplan

Abgrenzung Stufe 1 und 2



Stufe 1



Stufe 2

Umsetzungsplanung durch Fachämter



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

Mobilität ist schnell,
zuverlässig und gut vernetzt.



Der erste Meilenstein:

Das Leitbild „Besser durch Köln“ für die Mobilität in Köln im Jahr 2035

**Einstimmiger Beschluss am 07.09.2023
durch den Rat der Stadt Köln**

**Ich erledige vieles
direkt im Veedel.**

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



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

Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar
und eröffnet Chancen.



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

Mobilität ist sicher, sauber und
Menschen nehmen Rücksicht
aufeinander.



**Ich 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.



Stufe 1: Von den Grundlagen zur Strategie

24 Zielindikatoren zu den fünf Zielbildern

Leitbild: „Besser durch Köln“				
Ich komme gut durch Stadt und Umland	Ich erledige vieles direkt im Veedel	Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben	Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin	Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima
Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege	Barrierefreiheit Haltestellen	Verkehrstote und Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NO _x , PM10)
Erschließungsqualität ÖPNV	Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Kostenbelastung ÖPNV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Lärmbelastung
Verspätungen & Ausfälle ÖPNV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO ₂ e)
Stau MIV			Anteil Kinder, die zu Fuß/mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Anzahl Mobilstationen pro 100.000 Einwohner*innen			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkw
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgenommene Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				

Stufe 1: Von den Grundlagen zur Strategie

Chancen- & Mängel-Analyse zu jedem Zielindikator

Ich komme gut durch Stadt und Umland

Ausschnitt

Chancen		
	Analyse	Beteiligung
Reisezeitvergleich	› Gute ÖPNV-Anbindung von der Äußeren Stadt in Innenstadt und in der Innenstadt selbst	› Gute Netzqualität › Gute Orientierung durch digitale Angebote
Erschließungsqualität	› Sehr gute Erschließung (auch in SVZ) in der Kölner Innenstadt	
Pünktlichkeit und Ausfälle		
Stau MIV	› Gestaute Kilometer liegen im gesamtdeutschen Vergleich im Durchschnitt	› Laufende Sanierungsmaßnahmen & langfristige wirksame Instandsetzungskonzepte verbessern Straßenqualität
Anzahl Mobilstationen	› Unkomplizierte Realisierung von Mobilstationen durch Baukasten-System von Go.Rheinland	› Gutes multimodales Angebot
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften	› Hohe Anzahl an Sharing-Mitgliedschaften in innenstadtnahen Bezirken	
Ausbau der Radwege	› Vermehrte Umsetzung von Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs	› Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur und Ausbau des Radwegenetzes

Mängel		
	Analyse	Beteiligung
	› Dominierende radiale Verbindungen und fehlende tangentielle Verbindungen und Rheinüberquerungen	› Mangelnde Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverbindungen › Fehlerhafte und unzuverlässige digitale Anzeigen und mangelnder Service
	› Abnehmende Erschließungsqualität in den äußeren Bezirken	
	› Zunehmende Ausfälle und abnehmende Pünktlichkeit im ÖPNV	› Unzuverlässiger ÖPNV durch Ausfälle und Verspätung › Sanierungsbedürftige Infrastruktur
	› Unterentwickeltes Angebot von Car-Sharing in den äußeren Stadtbezirken	› Sharing-Angebote in den äußeren Stadtbezirken und am Hauptbahnhof kaum verfügbar › Geringe tarifliche Integration
	› Geringere Anzahl Sharing-Mitgliedschaften im äußeren Stadtgebiet	
	› Weiterhin Neu- und Ausbaupotenzial für ein durchgängiges Netz	› Qualität bestehender Radwege nicht ausreichend › Fehlende qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten › Fehlende Radschnellwege

Stufe 1: Von den Grundlagen zur Strategie

Definition von Zielwerten für jeden Zielindikator

Ich komme gut
durch Stadt und
Umland

Ausschnitt

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert	Quelle
Reisezeit- vergleich	Verhältnis ÖV/MIV	1,73	Durchschnittliches Reisezeitverhältnis von 1,5	Eigene Erfahrung/KVB
Erschließungs- qualität ÖPNV	% Bevölkerung mit Zugang zu ÖPNV-Angebot im 10-Minuten Takt zur HVZ & 15-Minuten-Takt zur SVZ	HVZ: 75 % SVZ: 65 %	HVZ: 82 % SVZ: 68 %	Benchmark
Stau MIV	Gestaute Fahrzeugkilometer	2,1 %	Beobachtungsindikator	Mobilitäts Cockpit Köln (MoCKiii)
Verspätungen und Ausfälle ÖV	Pünktlichkeit / Ausfälle	Stadtbahn: 79 % / 6,4 % Bus: 75 % / 3,7 % SPNV: 76 % / 5,1 %	Stadtbahn/ Bus: Pünktlichkeit min. 90% (ab 3 min), Ausfallquote unter 2% SPNV: Pünktlichkeit min. 95% (ab 5 min), Ausfallquote unter 1%	KVB/ go.Rheinland
Dichte Mobilstationen	Anzahl Mobilstationen pro 100.000 Einwohner*innen	1,6 pro 100.000 Einwohner*innen	100 Mobilstationen je 100.000 Einwohner*innen	Go Rheinland, Raumbuch Köln
Anzahl Sharing- Mitgliedschaften	Nutzungsintensität der Sharing- Mitgliedschaft	Mind. eine Mitgliedschaft: 47 % Mind. zwei Mitgliedschaften: 23 %	Beobachtungsindikator	Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022
Ausbau Radwege	Veränderung in km grünes Netz und gelbes Netz	Gelbes Netz: 482 km Grünes Netz: 883 km	Erstellung und Verwirklichung eines Konzepts zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen	Eigene Erfahrung

Unsere Beteiligungsformate in Stufe 1



**Verwaltungsinterne Projektgruppe
& Lenkungsreis**



Mobilitätsbeirat



**Runder Tisch
Mobilität & Gesellschaft**



**Forum MIV-Grundnetz
& Kfz-Mobilität**



Online-Beteiligungen



**Aufsuchende
Beteiligungen**



**Öffentliches
Mobilitätsforum**




Regionalforum

Wir wurden für unsere Beteiligung ausgezeichnet!




Weitere Informationen zu unserem Mobilitätsplan




Deutsch Ansicht Suche

Leben in Köln > Verkehr > Mobilität

Nachhaltiger Mobilitätsplan




Was ist der nachhaltige Mobilitätsplan?
> Besser durch Köln – für eine klimaschonende und sozial gerechte Mobilität
Warum wir den Plan erarbeiten
Wie entsteht der nachhaltige Mobilitätsplan?




Mobilitätsbericht
Datengrundlage für die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans


Was bedeutet "Besser durch Köln"? Eine Reise ins Jahr 2035 mit den Zielbildern des Mobilitätsplans




Besser durch Köln – Der nachhaltige Mobilitätsplan




Ich komme gut durch Stadt und Umland, denn Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt




Ich erledige vieles direkt im Veedel, denn sie 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

Beschlüsse


- Bedarfsfeststellungsbeschluss Stufe 2 – 10. September 2024
- Beschluss Leitbild – 7. September 2023
- Bedarfsfeststellungsbeschluss Stufe 1 – 20. April 2021
- Umsetzungsbeschluss – 6. Februar 2020

Wer arbeitet mit uns an dem Plan?

Mobilitätsbeirat
26 Fachakteur*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Gesellschaft und lokaler Politik



Fachleute
Für eine intensive Beteiligung verschiedener Akteur*innen haben wir weitere Foren ins Leben gerufen

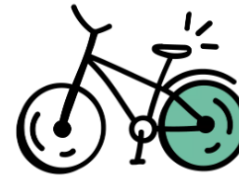


Öffentlichkeit
Durch ein umfassendes Beteiligungsverfahren hören wir die Stimmen möglichst vieler Menschen, die in Köln unterwegs sind.

Downloads und Kontakt

- Flyer "Besser durch Köln" (PDF, 462 kb)
- Chancen- und Mängelbericht (PDF, 13875 kb)
- Kontaktformular

polisMOBILITY 2024



Smashingstocks/tippingpoints

Im Rahmen der polisMOBILITY, einer internationalen Konferenz und Messe, die innovative und nachhaltige Mobilität zum Thema hat, fand auch in diesem Jahr in der Kölner Innenstadt das polisMOBILITY camp statt.

Orientiert hat sich das polisMOBILITY camp in diesem Jahr an den fünf Zielbildern des Nachhaltigen Mobilitätsplans. Entlang dieser Zielbilder wurde in einer interaktiven Ausstellung dargestellt, wie die Mobilitätswende bereits heute in Köln umgesetzt wird. Am Stadt-Pavillon erhielten interessierte Bürger*innen einen Einblick in den Prozess des nachhaltigen Mobilitätsplans und wurden nach ihrer Meinung gefragt. Durch zwei verschiedene Beteiligungsformate konnte eine neue Perspektive auf die Mobilität in der Stadt eingenommen werden und die Stellschrauben im Rahmen der Strategieentwicklung des Mobilitätsplans bewertet werden.

Zur Dokumentation "Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan - polisMobility Camp 2024":

polisMobility Camp 2024 (1.61 MB)

2. Online-Öffentlichkeitsbeteiligung (2024)



Stadt Köln

Die Stadt Köln hat ein Leitbild für die Mobilität im Jahr 2035 erarbeitet. Um die fünf darin benannten Zielbilder zu erreichen, wurden Stellschrauben in sieben Handlungsfeldern identifiziert. Sie waren eingeladen, diese Stellschrauben zu bewerten und die aus Ihrer Sicht wichtigsten Schwerpunkte der zukünftigen Mobilität zu diskutieren.

Vielen Dank für Ihre vielen Rückmeldungen!

Hier geht es zur Online-Beteiligung und zur Auswertung:

[Zur Online-Beteiligung](#)

Mobilitätsforum



Juicy_fish/tippingpoints

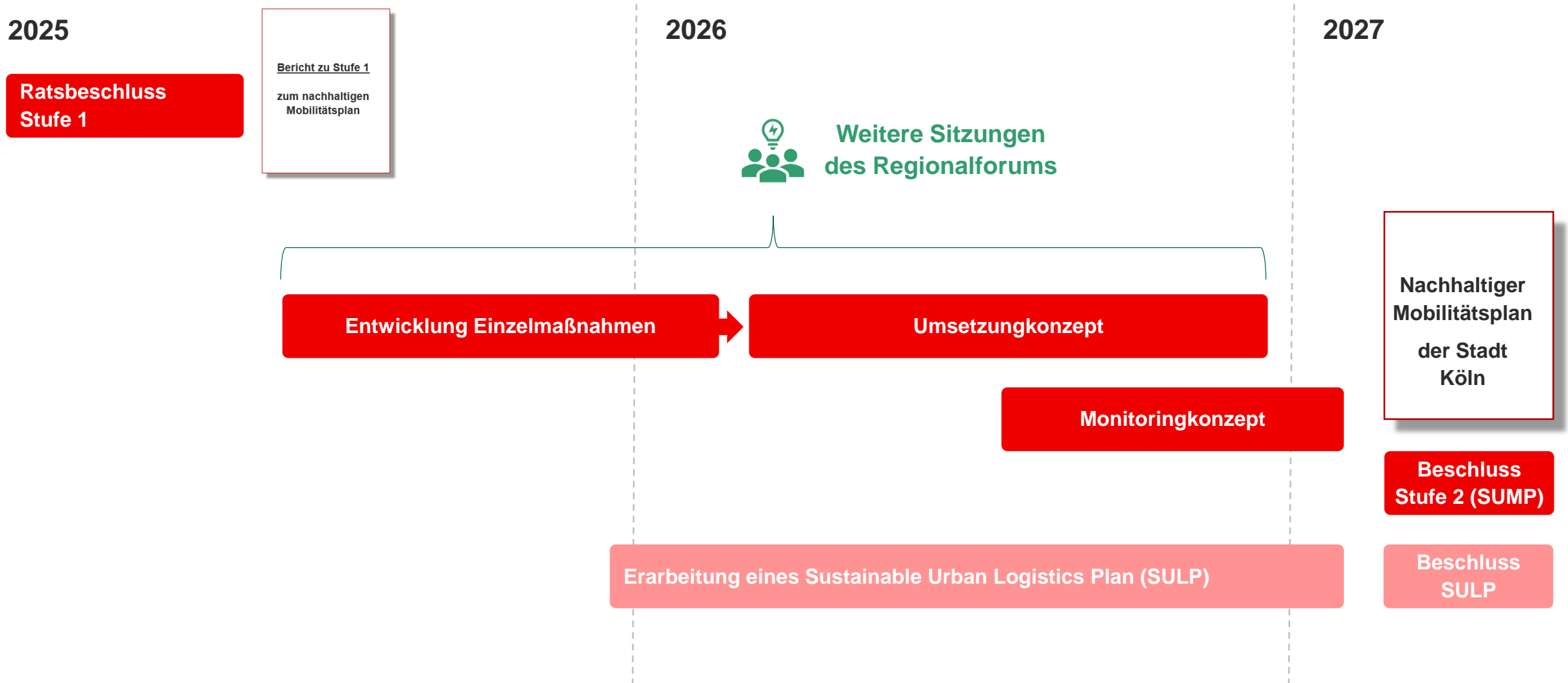
Das Mobilitätsforum war als großes öffentliches Beteiligungsformat konzipiert. Oberbürgermeisterin Henriette Reker lud am 23. September 2023 alle Interessierten in das Historische Rathaus ein. Dort wurde über den Stand des Mobilitätsplans und die weiteren geplanten Schritte informiert. Außerdem wurde in Arbeitsgruppen interaktiv über den aktuellen Arbeitsstand und die Planungen diskutiert. Die bisherigen Ergebnisse wurden in einer Ausstellung präsentiert.

[Mehr Informationen und Ergebnisse](#)

→ www.stadt-koeln.de/mobilitaetsplan

→ www.meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan

Stufe 2: Maßnahmen- & Umsetzungs-Planung



Unser Programm für heute

1

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

- **Friederike Christian** Projektleiterin „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

2

Aktivitäten und Vorhaben aus der Region

- **Alle Teilnehmenden**

3

Zielszenario 2035 für den Mobilitätsplan Köln und Wechselwirkungen mit der Region

- **Bernhard Ensink** Projektleiter Mobilitätsplanung Mobycon

Unser Programm für heute

1

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

- **Friederike Christian** Projektleiterin „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

2

Aktivitäten und Vorhaben aus der Region

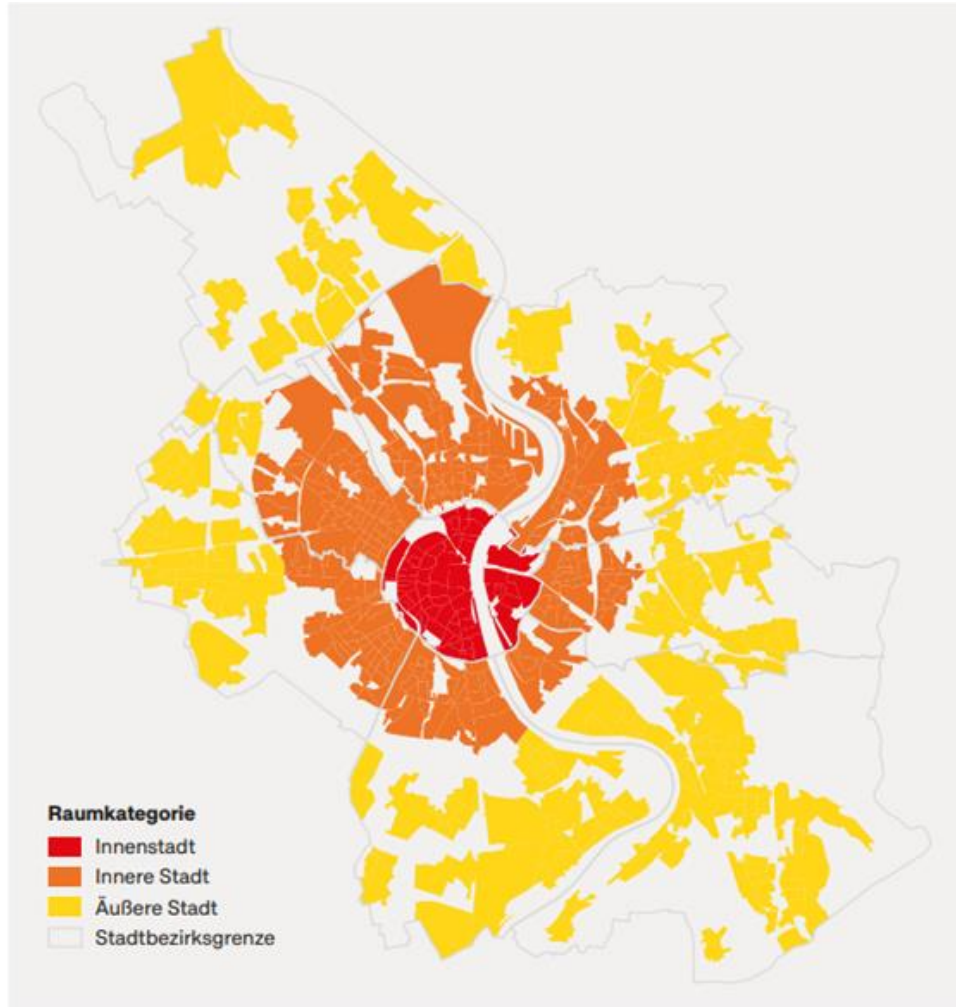
- **Alle Teilnehmenden**

3

Zielszenario 2035 für den Mobilitätsplan Köln und Wechselwirkungen mit der Region

- **Bernhard Ensink** Projektleiter Mobilitätsplanung Mobycon

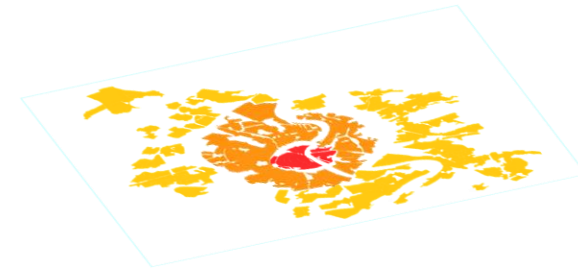
Die räumliche Differenzierung



Drei Raumtypen aus dem Köln-Katalog (vereinfachte Darstellung)

- Für eine differenzierte Strategie wird zwischen **drei Raumtypen** unterschieden:
 - **Innenstadt (rot)**
 - **Innere Stadt (orange)**
 - **Äußere Stadt (gelb)**
- Diese räumliche Differenzierung hat ihren Ursprung im „**Köln-Katalog**“ aus den „Kölner Perspektiven“ und findet bereits im Rahmen der Stadtentwicklung Anwendung.
- Die strategischen Maßnahmen fokussieren sich auf die jeweiligen Raumtypen, sind aber nicht exklusiv. Beispielsweise können bestimmte strategische Maßnahmen aus der Innenstadt oder der inneren Stadt auch in Stadtteilzentren der Äußeren Stadt angewandt werden.

Strategische Maßnahmen Gesamtstadt



Teilhabe fördern

- Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen
- Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen
- Ausbau sichere Schulwege
- Unfallhäufungsstellen umbauen
- Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern
- Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte
- ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten

Digital vernetzt sein

- Ausbau digitaler Echtzeitinformationen
- Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem
- Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW
- Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder

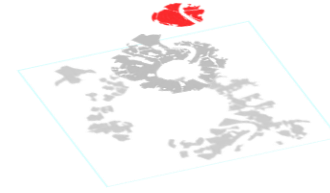
Netzwerke schaffen

- Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen
- Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
- Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen
- Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
- Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln
- Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern

Stadtplanung integrieren

- Weitererarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)
- Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten
- Klimaresiliente Stadtplanung
- Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen
- Nachverdichtung ermöglichen
- Ladeinfrastrukturen ausbauen

Innenstadt. Platz für Begegnungen



Chancen

- Hoher Anteil am Umweltverbund.
- Gutes ÖPNV-Angebot.
- Geringe PKW-Dichte.
- Hoher Anteil Sharing-Mitgliedschaften.
- Hoher Anteil an kurzen Wegen.

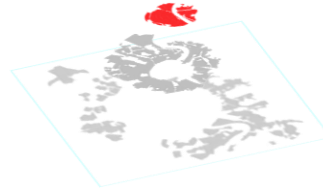
Mängel

- Wenig Platz für viele Verkehrsteilnehmer*innen.
- Nutzungskonflikte.
- Geringe Barrierefreiheit durch fehlende Leitsysteme und Querungsmöglichkeiten.
- Wenig Grünflächen.
- Fehlen von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen.
- Hohe Anzahl an Unfallhäufungsstellen.

Fokussierte Strategie

- > **Vermeiden** spielt eine untergeordnete Rolle, da bereits weniger lange Wege zurückgelegt werden.
- > **Verlagern** hat den höchsten Stellenwert durch kurze Wege und räumliche Nähe, was die Verlagerung von PKW-Wegen begünstigt.
- > **Verbessern** wird ebenfalls hoch eingeschätzt, insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs.

Innenstadt. Platz für Begegnungen



Barrieren abbauen

- > Mehr Platz auf Gehwegen schaffen
- > Direktverbindungen stärken
- > Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten



Raum nutzen

- > Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen
- > Ausbau Radinfrastruktur
- > Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten



Kapazitäten und Betriebsqualität erhöhen

- > Ost-West Verbindungen stärken
- > Rechtsrheinisch Nord-Süd Verbindung stärken



Neuorganisation des Straßenraums

- > Reduktion ruhender Verkehr
- > Verbesserung Parkleitsystem
- > Tempo-30-Bereiche ausbauen



Angebot strukturieren

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen
- > Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen



Wege besser organisieren

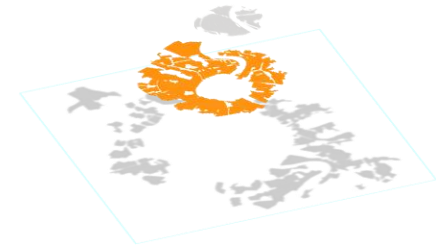
- > Förderung zentraler Umschlagstellen
- > Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen



Stadtgrün erweitern

- > Fokus auf schattenspendende Begrünung von Plätzen und Gebäuden, Entsiegelung fördern
- > Aufenthaltsqualität erhöhen

Innere Stadt. Zuhause in meinem Veedel



Chancen

- Größtenteils gute Erschließungsqualität ÖPNV.
- Einige Veedel mit geringer Pkw-Dichte.

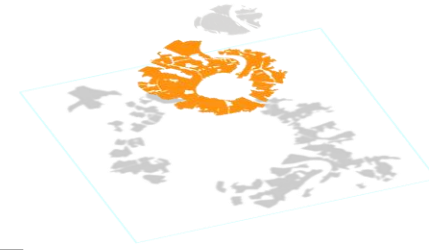
Mängel

- Wenig Nutzungsdurchmischung in einigen Bereichen.
- Geringer Anteil kurzer Wege.
- Wenig Sharing-Angebote.
- Fehlende Tangentialverbindungen und Rheinüberquerungen.

Fokussierte Strategie

- > **Vermeiden** höchste Priorität, aufgrund des Potenzials der Bündelung von Wegen bei den Erledigungen im Veedel.
- > **Verlagern** nicht im Fokus, aber trotzdem gewisser Einfluss auf die Verlagerung von langen Wegen vom Pkw auf den Umweltverbund.
- > **Verbessern** ist wichtig, u.a. für alternative Antriebe und Beschleunigung des ÖPNV.

Innere Stadt. Zuhause in meinem Veedel



Alles erreichen

- > Direktverbindungen stärken
- > Hochwertige Fußwege schaffen



Freie Fahrt ermöglichen

- > Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz
- > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- > Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und an alltäglichen Einrichtungen schaffen



Zwischenräume stärken

- > Tangentialverbindungen erweitern
- > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- > Rheinquerungen erweitern



Pkw-Verkehr neuorganisieren

- > Konzentration des MIV auf Kfz-Grundnetz
- > Veedel verkehrsberuhigen außerhalb Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen
- > Reduktion des ruhenden Verkehrs auf Straßen
- > Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens



Angebote erweitern

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen



Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern



Nachbarschaft stärken

- > Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen
- > Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen

Äußere Stadt. Grün und gut verbunden



Chancen

- Grün- und Naherholungsflächen.
- Park + Ride-Möglichkeiten an ÖPNV-Knoten.

Mängel

- Schlechte Erschließungsqualität ÖPNV.
- Hohe PKW-Dichte.
- Fehlende Rad-schnellverbindungen.
- Fehlende Tangentialverbindungen.
- Fehlende Sharing-Angebote.
- Große Lärmbelastung im Straßenverkehr.
- Geringe Nutzungsdurchmischung.
- Öffentliche Ladeinfrastruktur weniger stark ausgebaut.

Fokussierte Strategie

- > **Vermeiden** geringste Priorität, da aufgrund der Raumstruktur längere Strecken zurückgelegt werden müssen
- > **Verlagern** im Fokus; Wege, die gemacht werden müssen, auf den Umweltverbund umverteilen.
- > **Verbessern** ist wichtig, u.a. für Beschleunigung des ÖPNV und alternative Antriebe, da MIV hier immer eine Rolle spielen wird.

Äußere Stadt. Grün und gut verbunden



Alles erreichen

- > Pkw-zentrierte Orte fußgängerfreundlicher gestalten



Schnell vorankommen

- > Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen Bezirken (tangential)
- > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- > Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten



Angebot konkurrenzfähig machen

- > Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern
- > Rheinquerungen ermöglichen
- > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- > ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen



Pkw-Verkehr neuorganisieren

- > Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln
- > Tempo-30-Bereiche ausbauen
- > Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens



Pendlerverkehre verknüpfen

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen
- > Park-/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen



Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen an ÖPNV-Knoten und in Quartieren
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern



Angebote dezentralisieren

- > Nachverdichtung von Veedel mit alltäglichen Einrichtungen
- > Schaffung von Freizeitangeboten im Veedel
- > Begegnungsräume schaffen
- > Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern

Strategische Maßnahmen mit Umlandbezug

Über 360.000 Menschen pendeln täglich nach Köln und wieder zurück. Je mehr Einpendler*innen auf **ÖV und Rad** verlagert werden können, je mehr im **Home Office** arbeiten oder **Fahrgemeinschaften** bilden, **umso stärker sinkt das MIV-Aufkommen in der Stadt und der Region und reduzieren sich Verkehrsspitzen.**

Folgende strategische Maßnahmen mit regionaler Wirkung sind bislang geplant:

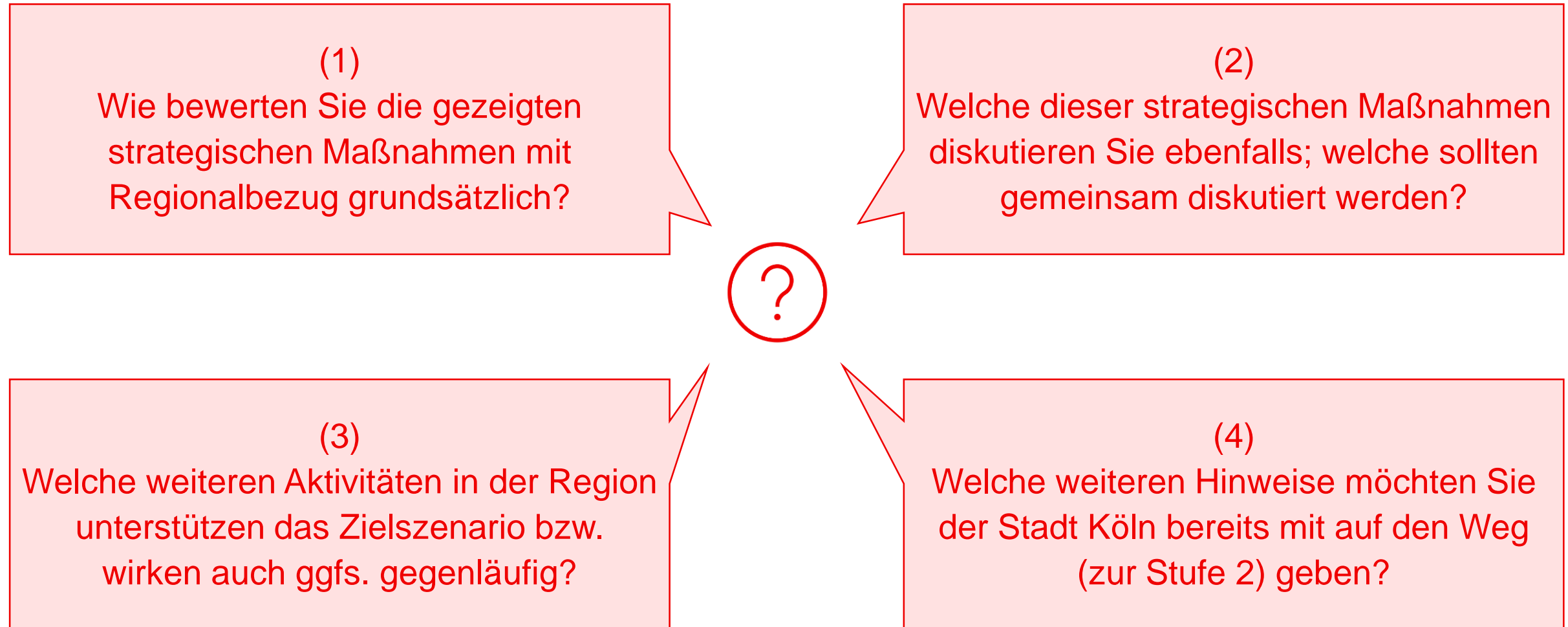
Strategische gesamtstädtische Maßnahmen

- Pendel-und Logistikverkehre regional koordinieren
- Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen
- Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen
- Aufbau einer zentralen offenen Datenplattform mit weitreichenden Zugriffsfunktionen für Stakeholder
- Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
- Erarbeitung von Einzelhandels-, Zentren- und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)
- Ausbau digitaler Echtzeitinformationen

Teilraumbezogene Maßnahmen

- Park/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen
- RadPendlerRouten
- ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen
- Angebotsausbau von Mobilstationen
- ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- Rheinquerungen erweitern

Unsere Fragen – Ihre Einschätzungen. Und andersherum!



Ausblick

- Ihre Hinweise helfen uns...
 - ... bei der **Finalisierung des Zielszenarios**,
 - ... bei der **Diskussion mit der Politik**,
 - ... bei der **Vorbereitung der Stufe 2 (Maßnahmenentwicklung)**.
- Angestrebter Ratsbeschluss zur Stufe 1 im April 2025.
- Start der Stufe 2 in der 2. Jahreshälfte 2025.