Stadt Köln

Besser durch Köln.
Der nachhaltige Mobilitätsplan

Regionalforum

3. Sitzung am 22.06.2026



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Köln

Begrüßung

Ascan Egerer

Beigeordner für Mobilität

Einführung

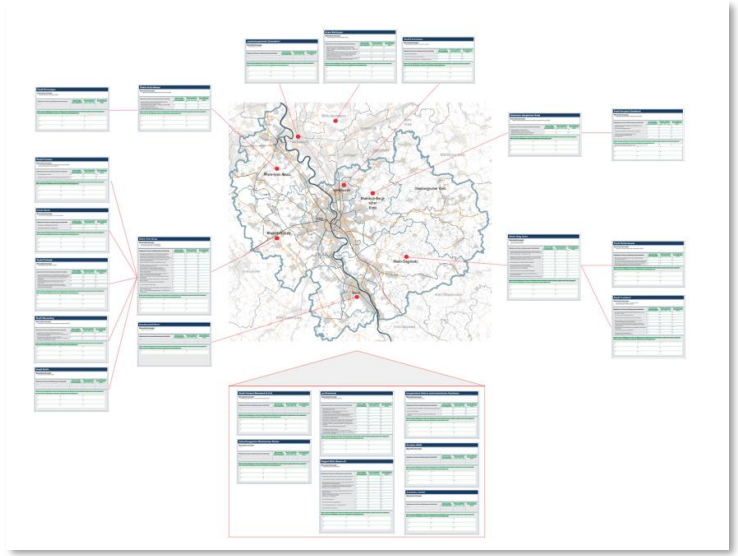
Christian Klasen

DialogWerke

- Ascan Egerer begrüßt die Teilnehmenden zum 3. Regionalforum im Rahmen der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans. Christian Klasen führt in die Sitzung ein.
- Mobilität hört nicht an der Stadtgrenze auf, daher ist die Abstimmung mit den umliegenden Kommunen und Akteuren der Stadt Köln besonders wichtig. Die regionale Bedeutung wurde jüngst auch im neuen SUMP-Leitfaden unterstrichen.
- Die Sitzung dient dem bidirektionalen Informationsaustausch. Die Stadt Köln möchte zum Erarbeitungsstand des nachhaltigen Mobilitätsplans informieren. Zugleich möchte die Stadt Köln erfahren, welche der geplanten Maßnahmen aus der Region bis wann tatsächlich umgesetzt werden.
- Als herausfordernd wird die aktuelle Finanzlage der Kommunen gesehen. Die regionale Zusammenarbeit wird daher auch zur Stärkung des gemeinsamen Handlungsspielraums betrachtet.

Das Regionalforum zum nachhaltigen Mobilitätsplan





Aufgabe des Regionalforums

- Vorstellung der Kölner Aktivitäten zum nachhaltigen Mobilitätsplan.
- Überblick & Diskussion zur nachhaltigen Mobilitätplanung 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.
- 3. Sitzung (22. Juni 2026) mit Fokus geplante Maßnahmen.
- 4. Sitzung (Q2 / 2027) zum Entwurf des finalen Maßnahmen-Set.

Das Regionalforum zum nachhaltigen Mobilitätsplan

1. Regionalforum
2023

2. Regionalforum
2024

3. + 4. Regionalforum
2026 + 2027



Grundlagen

- Auswertung Konzepte
- Auswertung politischer Beschlüsse
- Bewertung der Datenlage
- Bewertung MIV-Grundnetz



Leitbild und Ziele

- Leitbild und Ziele
- Zielindikatoren



Analyse

- Status quo-Analyse
- Chancen- und Mängelanalyse



Strategie

- Darstellung Verkehrsentwicklung
- Szenarienentwicklung
- Szenarienbewertung
- Zielszenarien und Zielwerte



Maßnahmenentwicklung

- Geplante Maßnahmen
- Weitere Maßnahmen
- Neue Maßnahmen
- Finanzierungsstratgeie
- Umsetzungsplanung

Mitglieder des Regionalforums

Städte

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

Kreise

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

Übergreifende Akteure

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

**keine Teilnahme an 3. Sitzung*

Ablauf

1 Ein Mobilitätsplan für Köln – in der Region

- **Isabel Wesemann**
  Team „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“ im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

2 Übersicht über die Maßnahmenentwicklung

- **Helene Loy,** Mobycon
- Anschl.: Q&A

3 Arbeitsphase
Maßnahmen aus der Region und mit Wirkung auf die Stadt Köln

- **Alle Teilnehmenden**
- Anschl.: gemeinsame Betrachtung

Stadt Köln

Besser durch Köln – Der nachhaltige Mobilitätsplan

Isabel Wesemann

Team „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“ im
Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



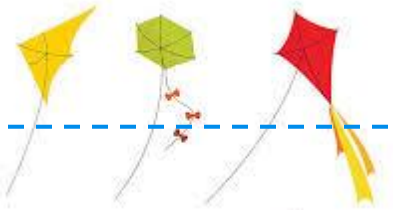
Der Kölner Mobilitätsplan in zwei Stufen



Stufe 1



Stufe 2



Umsetzungsplanung durch Fachämter

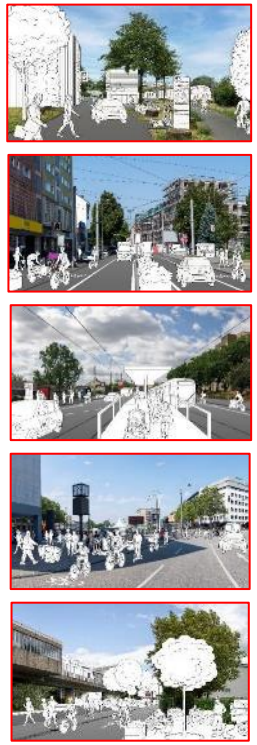


Der nachhaltige Mobilitätsplan im Überblick

2023 (Q1 Q2 Q3 Q4) | 2024 (Q1 Q2 Q3 Q4) | 2025 (Q1 Q2 Q3 Q4) | 2026 (Q1 Q2 Q3 Q4) | 2027 (Q1 Q2)

Stufe 1

- Leitbild mit 5 Zielbildern ✓
- Chancen- & Mängel-Analyse ✓
- Strategie-Entwicklung ✓







03. April 2025: Einstimmiger Ratsbeschluss für die Ergebnisse von Stufe 1

Stufe 2

- Entwicklung und Bewertung von Maßnahmenpaketen + Umsetzungsplanung
- Integrierte Netzentwicklung
- Finanzierungsstrategie
- Evaluations-konzept

Verwaltungs- und Stakeholder-Beteiligung

Öffentlichkeits-Beteiligung

Logistikplan

Ergebnisse der Stufe 1

Das Leitbild „Besser durch Köln“







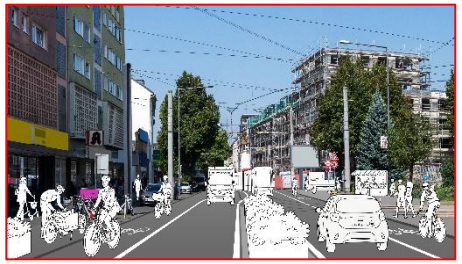




Leitbild, Zielbilder und Indikatoren



Zielbild 1: Ich komme gut durch Stadt und Umland.



Zielbild 2: Ich erledige vieles direkt im Veedel.



Zielbild 3: Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben.



Zielbild 4: Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin.



Zielbild 5: Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima.

Indikatoren-Set

Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege an allen Wegen	Barrierefreiheit ÖV	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Erschließungsqualität ÖPNV	Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Kostenbelastung ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2)
Pünktlichkeit & Ausfälle ÖPNV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Dichte Mobilstationen			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl & Nachhaltigkeit von Pkw
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgenommene Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				

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

Stufe 1: Von den Grundlagen zur Strategie

Chancen- & Mängel-Analyse zu jedem Zielindikator

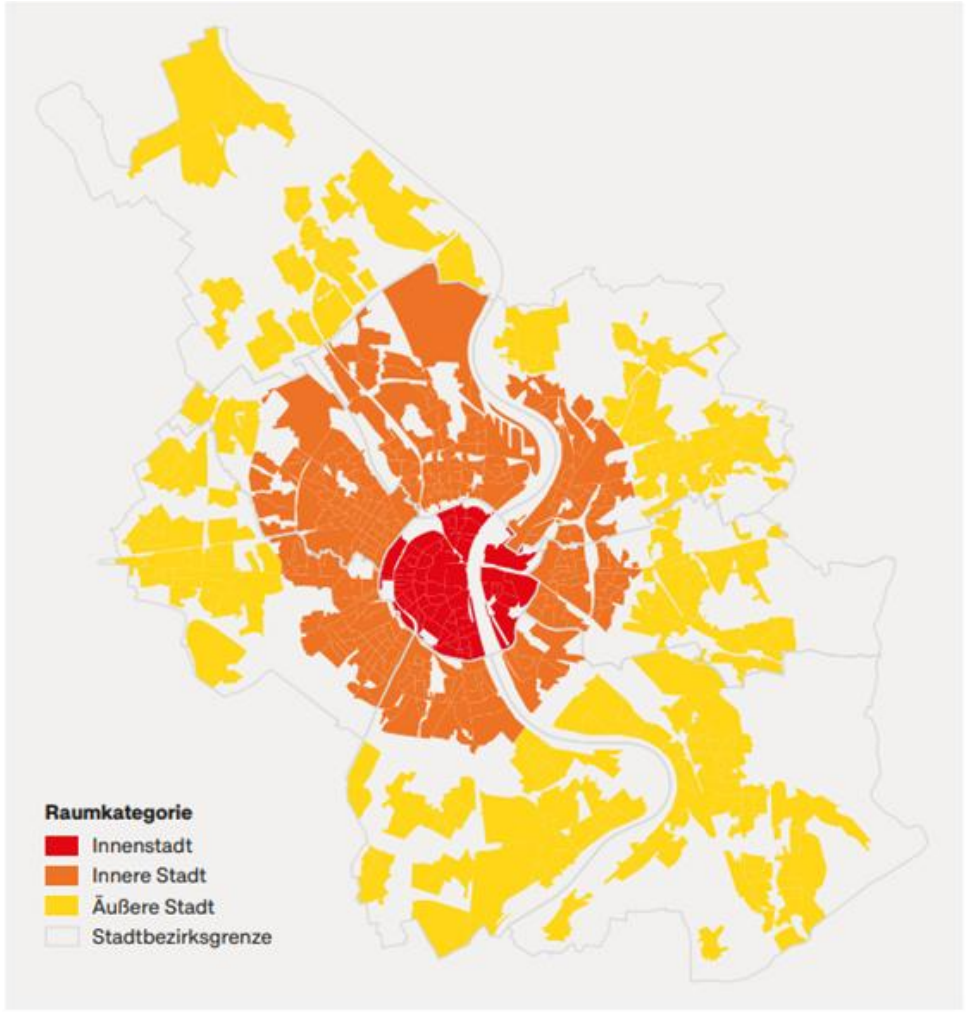
Ich komme gut durch Stadt und Umland

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 Sanierungs-maßnahmen & lang-fristig wirksame Instand-setzungskonzepte 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 tangentiale 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
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 Maßnahmen aus der Innenstadt oder der inneren Stadt auch in Stadtteilzentren der Äußeren Stadt angewandt werden.

Ergebnisse der Stufe 1: ca. 70 strategische Maßnahmen

Hier: Beispiel Innere Stadt

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

Die ausgezeichnete Beteiligung wird in Stufe 2 fortgesetzt!

- **Verwaltungsinterne Projektgruppe**: 5 Sitzungen
- **Verwaltungsinterner Lenkungskreis**: 5 Sitzungen
- **Mobilitätsbeirat:** 5 Sitzungen
- **Interfraktionelles Gespräch und Beteiligung BVen**
- **Runder Tisch Mobilität & Gesellschaft**: 2 Sitzungen
- **Regionalforum**: 2 Sitzungen
- Eine **Online-Öffentlichkeitsbeteiligung**
- Eine **Kinder- und Jugendbeteiligung**
- **Aufsuchende Beteiligung:** 3 Tage
- **Mobilitätswerkstätten in Bezirken:** 3 Tage
- **Öffentliches Mobilitätsforum** als Abschluss des Prozesses

Ausgezeichnetes Projekt der Bürgerbeteiligung

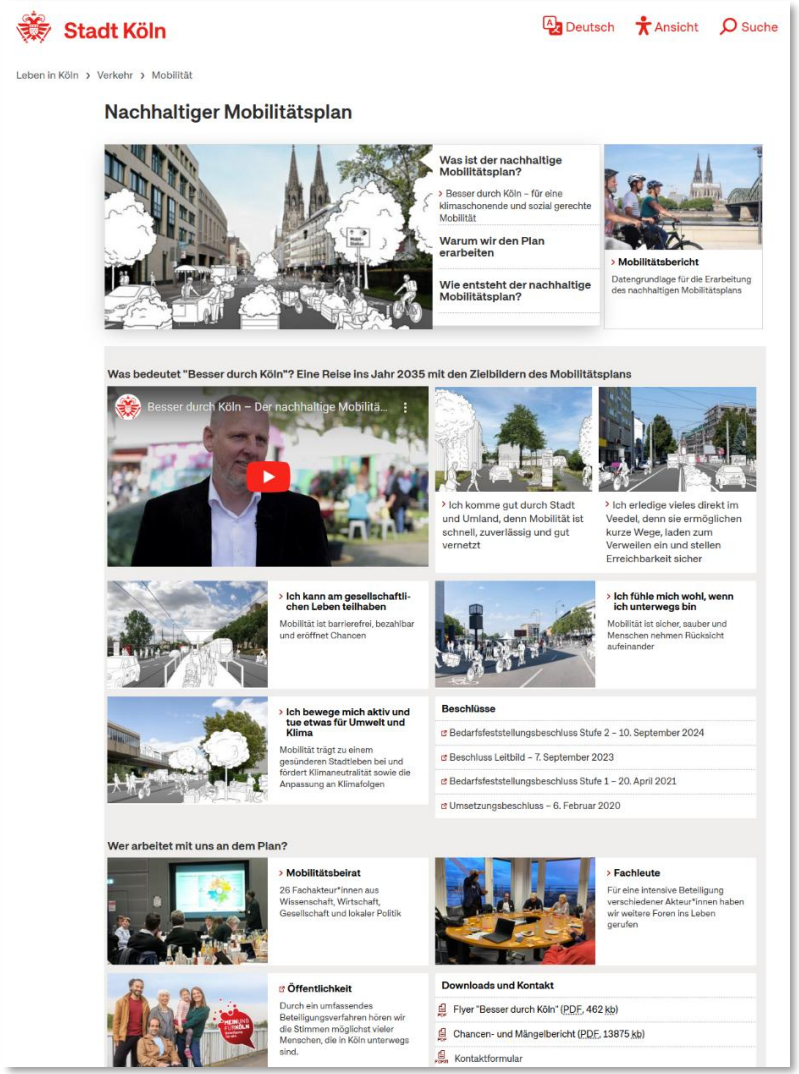
KOMPETENZZENTRUM BÜRGERBETEILIGUNG e.V.







Weitere Informationen zu unserem Mobilitätsplan



→ www.stadt-koeln.de/mobilitaetsplan

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-Pavillion 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)

abgeschlossen. Im Herbst 2025 startet Stufe 2.

2. Online-Öffentlichkeits-beteiligung (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.meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan

Unser Programm für heute

1 **Ein Mobilitätsplan für Köln – in der Region**

- **Isabel Wesemann,** Team „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“ im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

2 **Übersicht über die Maßnahmenentwicklung**

- **Helene Loy,** Mobycon
- Anschl.: Q&A

3 **Arbeitsphase: Maßnahmen aus der Region und mit Wirkung auf die Stadt Köln**

- **Alle Teilnehmenden**
- Anschl.: gemeinsame Betrachtung

Stadt Köln

Besser durch Köln – Der nachhaltige Mobilitätsplan

Helene Loy

Mobycon



Unsere Leitschnur für die zweite Stufe

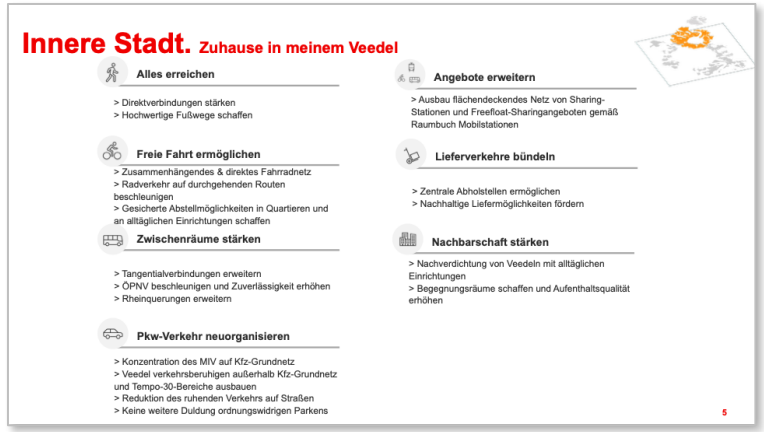
5 Leitbilder



24 Zielindikatoren



1 Zielszenario



ca. 70 strategische Maßnahmen

Ziel: Entwicklung eines Maßnahmen-Plans bis 2035

Beispiel
Umsetzungsplanung SUMP Konstanz

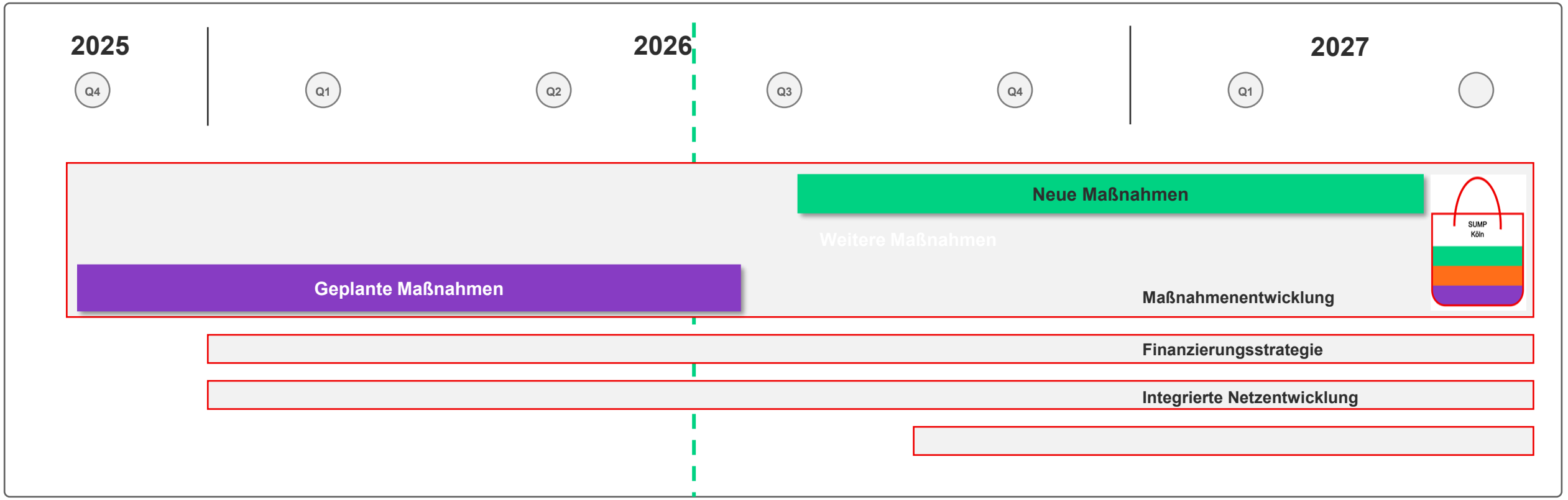
MB05 Parken

Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

Haushalt	Handlungsschritte	Ausgaben[2]				Einnahmen[2]				*Ausgaben - Einnahmen*[2]	Bemerkung/Hinweis
							Förderung Investitionen				
Jahr	Kurzbeschreibung	Investitionskosten	Betriebskosten (ohne Personalkosten)	Personalkosten	**Gesamt**	Kurzbeschreibung Förderprogramm	Anteil Förderung[1]	Fördersumme	**Gesamt**		Kurzbeschreibung
2025	Erhöhung Kurzparkgebühren auf 3€/ h, Bewohnerparken Petershausen, Bewirtschaftung Stromeyersdorf	620.000 €	249.000 €	138.000 €	**1.007.000 €**		0%	- €	1.980.000 €	- **973.000 €**	Zusätzliche Ausgaben ggü. Vorjahr: - Kosten Tarifumstellung Kurzparkgebühren 20.000€ - Kosten Zone Petershausen 50.000 € für Beschilderung/ Markierung und 60 PSA mit 9.500 €/ PSA
2026	Bewirtschaftung Petershausen nördlich Bahntrasse, Erhöhung Bewohnerparkgebühren auf 200 €/ Jahr	430.000 €	382.000 €	276.000 €	**1.088.000 €**		0%	- €	2.890.000 €	- **1.802.000 €**	Zusätzliche Ausgaben ggü. Vorjahr: - Kosten Zone Petershausen nördl. Bahn 50.000 € für Beschilderung/ Markierung und 40 PSA mit 9.500 €/ PSA - Betrieb 3.820 €/PSA/ Jahr (200 € Wartung/ Pflege, 1.800 € Karten-
2027	Erhöhung Kurzparkgebühren auf 4€/ h Bewirtschaftung weiterer Stadtteil A (Reduzierung Stpl.-Angebot um 5% auf 95%)	409.000 €	528.000 €	294.000 €	**1.231.000 €**		0%	- €	4.978.000 €	- **3.747.000 €**	Für alle folgenden Angaben ist ein Abschlag durch die Reduzierung des Stpl.-Angebots noch zu berücksichtigen (in den Tabellenwerten bereits berücksichtigt)

- Zuordnung von Haushaltsjahren, Zuständigkeiten, Zeiträumen und Finanzierungsbedarfen (inkl. möglicher Förderungen)
- Nutzung von Synergien zwischen laufenden und geplanten Projekten
- Priorisierung von Maßnahmen auf Grundlage von Wirksamkeit und Durchführbarkeit

Der Erarbeitungsprozess im Überblick



Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

1

Geplante Maßnahmen

Bereits (auch ohne den nachhaltigen Mobilitätsplan) auf der Agenda der Stadt Köln (**politisch beschlossen** und **im Haushalt enthalten**)

2

Weitere Maßnahmen

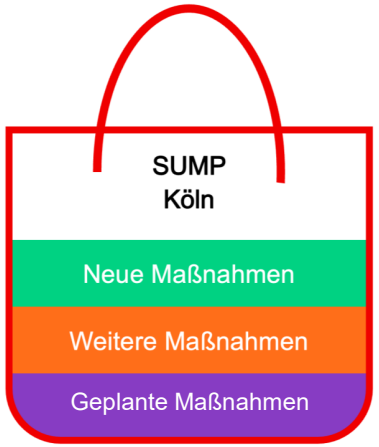
die sich aus den strategischen Maßnahmen aus **Stufe 1** ableiten lassen, welche die Stadt Köln aber **bislang nicht oder nur in geringem Maße plant und umsetzt** (z.B. betriebliches Mobilitäts-management der Stadt)

3

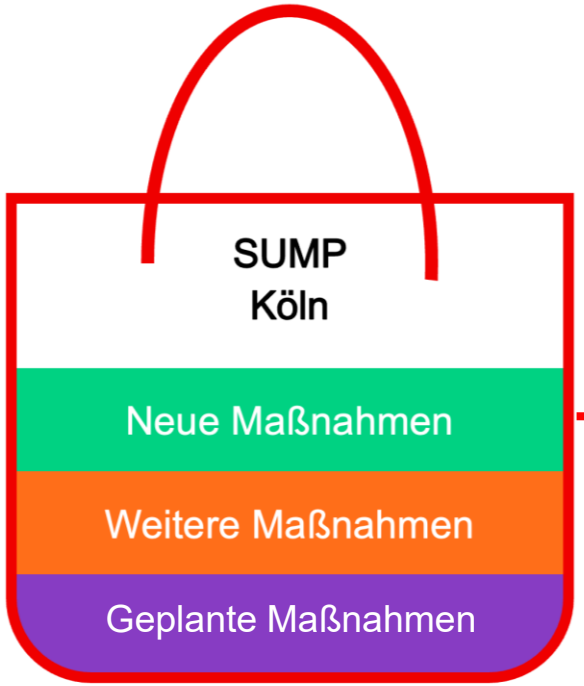
Neue Maßnahmen

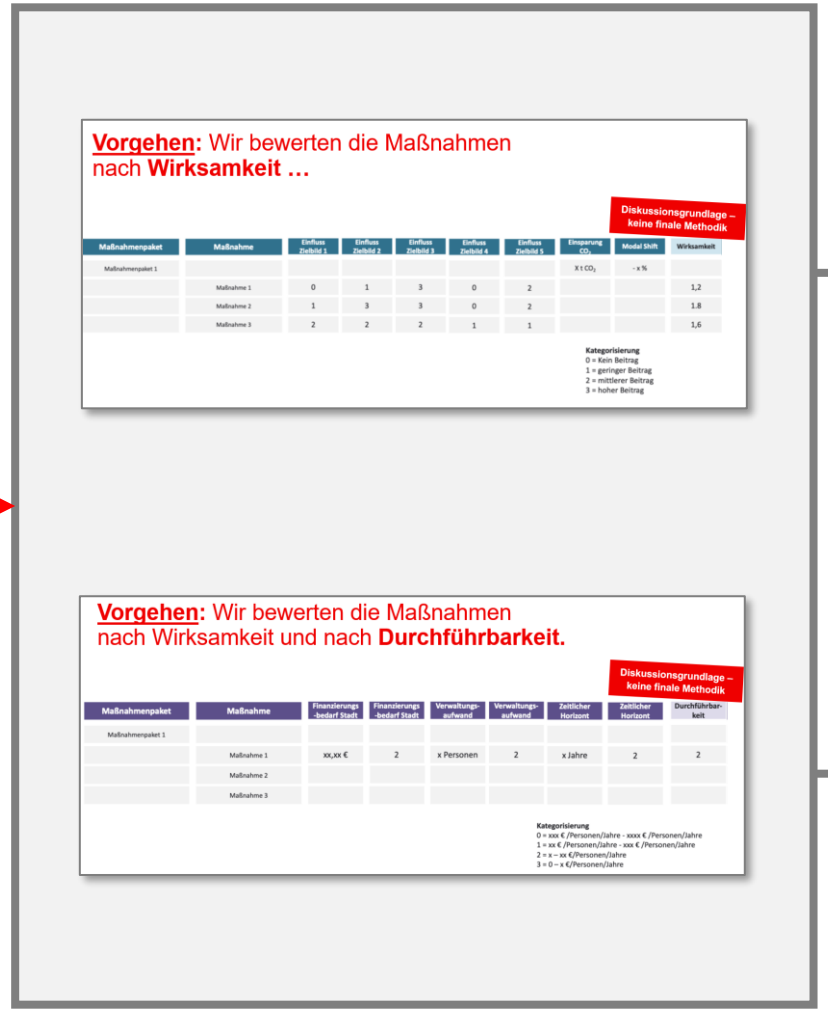
die erst in Stufe 2 entwickelt werden, falls die Sowieso-Maßnahmen und die weiteren Maßnahmen zusammen nicht ausreichen, um die Zielbilder und Zielwerte aus Stufe 1 zu erreichen.

Finales Maßnahmenset



Alle drei Maßnahmentypen werden entlang von Wirksamkeit und Durchführbarkeit bewertet

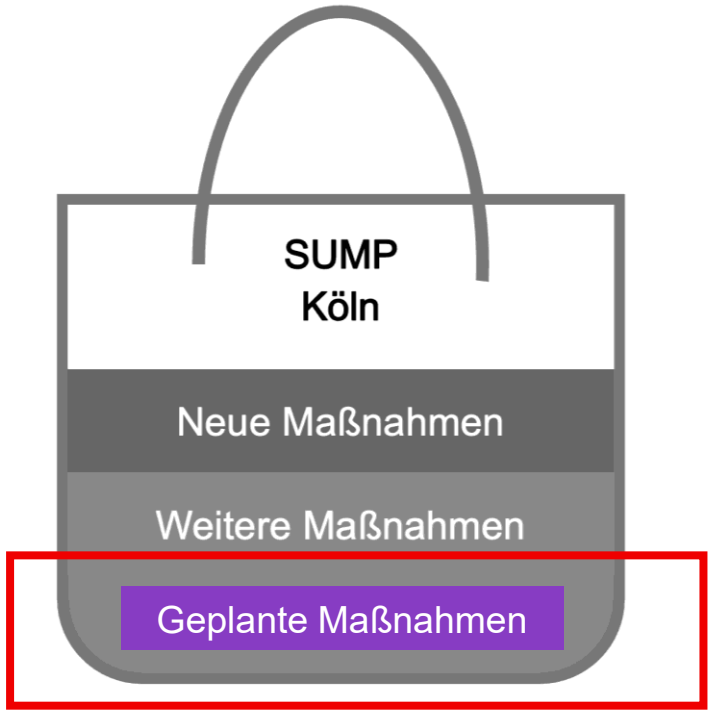




- Identifikation besonders wirksamer Maßnahmen
- Identifikation von Maßnahmen, deren Kombination Synergien erzeugt und die Gesamtwirksamkeit erhöht

Bewertung nach **Finanzierungsbedarf, zeitlichen Ressourcen** und dem **Verwaltungsaufwand.**

Um die Maßnahmen bewerten zu können, mussten wir diese zunächst aufbereiten



aller mobilitätsbezogenen Maßnahmen aus Köln
(über 800 Maßnahmen aus 14 verschiedenen Ämtern)

2. Einordnung nach SUMP-Relevanz

3. Entwicklung von Clustern
(z.B. Fahrradschutzstreifen) entlang der strategischen Maßnahmen aus Stufe 1

4. Bewertung der Maßnahmen nach Wirksamkeit

Als Ergebnis haben wir 63 Cluster

Fußverkehr

- Fußgängerzonen
- Fußgängerüberwege
- Neue Wege schaffen
- Lichtsignalanlagen
- Fußgängersicherheit herstellen
- Hochwertige Fußwege schaffen
- Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen
- Ausbau sichere Schulwege
- Schulstraßen

Radverkehr

- Einfache Abstellanlagen
- Gesicherte & Überdachte Abstellanlagen
- Lichtsignalanalgen Optimierung
- Radschutzstreifen
- Radrampen
- Radfahrstreifen
- Protected Bike Lane
- Beschilderung / Markierung
- Fahrradstraße
- Zwei-Richtungs-Radweg
- Eigenständige Radverkehrsführung
- Rad- und Fußgängerbrücken
- Öffnung Einbahnstraße
- RadPendlerRouten

Öffentlicher Verkehr

- Stadtbahnausbau
- Haltestellenausbau
- Busnetzoptimierung
- Konzepte
- Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen
- Ausbau Ladestationen
- Fuhrpark auf E-Antrieb umstellen

Multimodalität

- Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen
- Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen
- Park+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen

Motorisierter Individualverkehr

- Reduktion ruhender Verkehr
- Tempo-30-Bereiche ausbauen
- Verkehrsberuhigung
- Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens
- MIV-Durchfahrtverbot
- Parkraumbewirtschaftung
- Konzept zum Parken
- Lichtsignalanlagen-Steuerung
- Einrichtung Mischverkehr
- Ladepunkte
- Konzept für E-Mobilität

Wirtschaftsverkehr

- Ausbau Ladezonen
- Ausbau Wirtschaftszonen

Raumplanung

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Beleuchtung
- Reinigung
- Begrünung
- Luftreinhaltung
- Platzgestaltung
- Neuaufstellung Flächennutzungsplan
- Bewegungs- und Sportflächen
- Weitererarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten
- Leitlinien für Quartiersentwicklung
- Versickerungsanlagen
- Parkraummanagement zur Straßenumgestaltung
- Nachverdichtungskonzept
- Flächenprogramme

Gesamtstadt

- Unfallhäufungsstellen umbauen
- Verkehrsdatenerhebungen
- Verkehrsleitsystem
- Städtischen Fuhrpark auf E-Antrieb umstellen
- Erweiterung Datentools
- Datenerhebungen

Innerhalb der Cluster verstecken sich auch Einzelmaßnahmen mit regionalen Bezug

Cluster → **RadPendlerRouten**

- RadPendlerRoute 7
- RadPendlerRoute 8

Einzelmaßnahmen → **Stadtbahnausbau**

- Stadbahnvorhaben Köln - Niederaußem
- Stadtbahn Bonn – Niederkassel - Köln

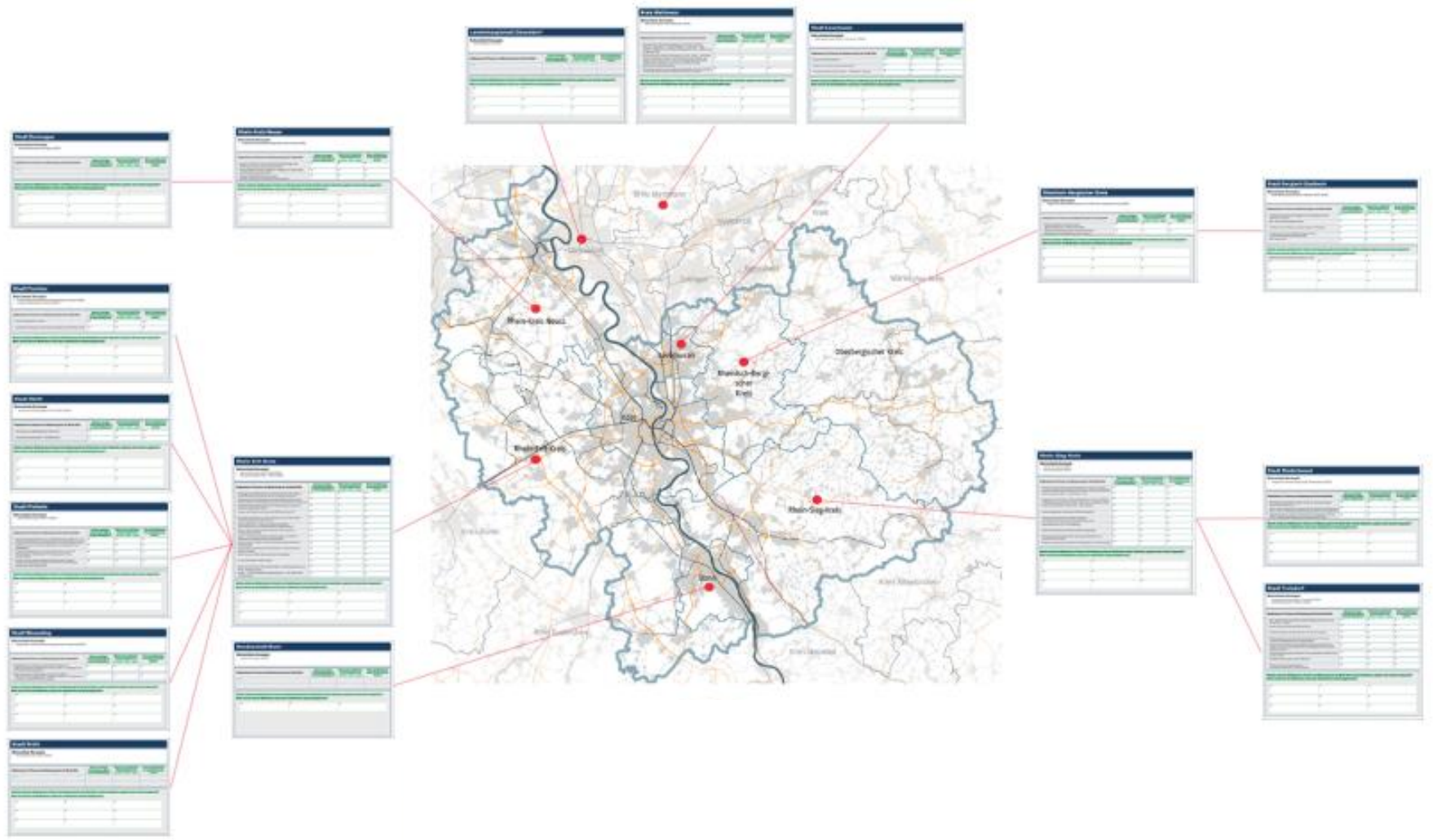
Park/Ride-Anlagen

- Park/Ride-Anlage Bonner Straße

Sonstige Hinweise für den SUMP

- P+R Konzept go.Rheinland.
- Ausbau S-Bahn-Route nach Mönchengladbach.
- Brückensperrungen durch go.Rheinland.

Auch in der Region werden Maßnahmen geplant, die einen Einfluss auf die Kölner Mobilität haben



Nach der Sammlung der Maßnahmen werden wir diese analog zu den geplanten Maßnahmen der Stadt Köln bewerten oder Clustern zuordnen.

1. Schritt

Allgemeine Bewertung der Indikatoren

Wie stark kann ein Cluster (z.B. Fußgängerzonen) potentiell die einzelnen Zielindikatoren beeinflussen?

2. Schritt

Berechnung des Einflusses auf das jeweilige Zielbild

Mittelwert der betroffenen Indikatoren je Zielbild

3. Schritt

Berechnung des Einflusses auf das Leitbild

Mittelwert aller Zielbilder

4. Schritt

Kölnspezifische Bewertung

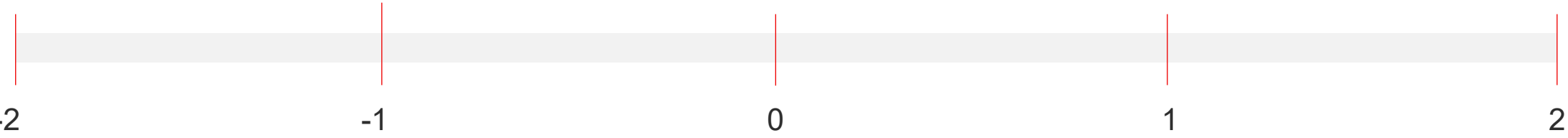
Gewichtung der allgemeinen Bewertung anhand der geplanten Maßnahmen

Beispiel einer Clusterbewertung

Stadtbahnausbau

Ausbau oder Neubau von Stadtbahnstrecken, damit die Bahn mehr Gebiete erreicht und mehr Kapazität bietet. Das macht den ÖPNV schneller und zuverlässiger als im Mischverkehr.

Einfluss Zielbild 1 ”Ich komme gut durch Stadt und Umland”								Wirksamkeit Zielbild 1
Cluster	**Reisezeitver-gleich ÖPNV/MIV**	**Erschließungs qualität**	**Pünktlichkeit und Ausfälle ÖPNV**	**Stau MIV**	**Anzahl Mobilstationen pro 100.000**	**Anzahl Sharing-Mitgliedschaften**	**Ausbau der Radwege**	
Stadtbahnausbau	2	2	2	2	0	0	0	2



Stark negativer Einfluss: Cluster wirkt dem Zielindikator grundlegend entgegen oder konterkariert dessen Erreichung. Erzeugt strukturelle Zielkonflikte oder Verschlechterungen.

Negativer Einfluss: Cluster erschwert den Zielindikator in Teilaspekten oder erzeugt relevante Nebenwirkungen. Zielkonflikte sind vorhanden, aber grundsätzlich kompensierbar.

Kaum/Kein Einfluss: Cluster hat kaum (keinen) logischen oder inhaltlichen Bezug zum Zielindikator. Keine direkte oder indirekte Wirkung erkennbar.

Geringer/indirekter Einfluss: Cluster berührt den Zielindikator am Rand oder unterstützt es mittelbar (z. B. durch Rahmenbedingungen, Nebeneffekte, einzelne Zielgruppen, Konzepte). Wirkung ist nicht zentraler Bestandteil des Clusters.

Deutlicher / direkter Einfluss: Cluster trägt klar und sichtbar zum Zielindikator bei. Wirkung ist Teil der Zielsetzung oder Funktionsweise des Clusters.

4. Schritt: Kölnspezifische Bewertung

Allgemeine Bewertung

Bewertung der Potenziale der Cluster auf die einzelnen Zielbilder

Kölnspezifische Bewertung

Gewichtung der allgemeinen Bewertung anhand der Anzahl der Einzelmaßnahmen im jeweiligen Cluster, in ihrer gesamtstädtischen Bedeutung und Verteilung und ggf. der Nennung von Sammelposten

0,50	geringe stadtweite Relevanz
0,75	punktuell stadtweite Relevanz
1,00	mittlere bis hohe stadtweite Relevanz
1,25	sehr hohe stadtweite oder Umland-Relevanz

Einfluss Zielbild 1 ”Ich komme gut durch Stadt und Umland”								**Gewichtung**
Cluster	**Reisezeitver-gleich ÖPNV/MIV**	**Erschließungs qualität**	**Pünktlichkeit und Ausfälle ÖPNV**	**Stau MIV**	**Anzahl Mobilstationen pro 100.000**	**Anzahl Sharing-Mitgliedschaften**	**Ausbau der Radwege**	
Stadtbahnausbau	2	2	2	2	0	0	0	**1.25**
	2.5	2.5	2,5	2.5	0	0	0	

Unser Programm für heute

1 **Ein Mobilitätsplan für Köln – in der Region**

- **Isabel Wesemann,** Team „Nachhaltiger Mobilitätsplan Köln“ im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

2 **Übersicht über die Maßnahmenentwicklung**

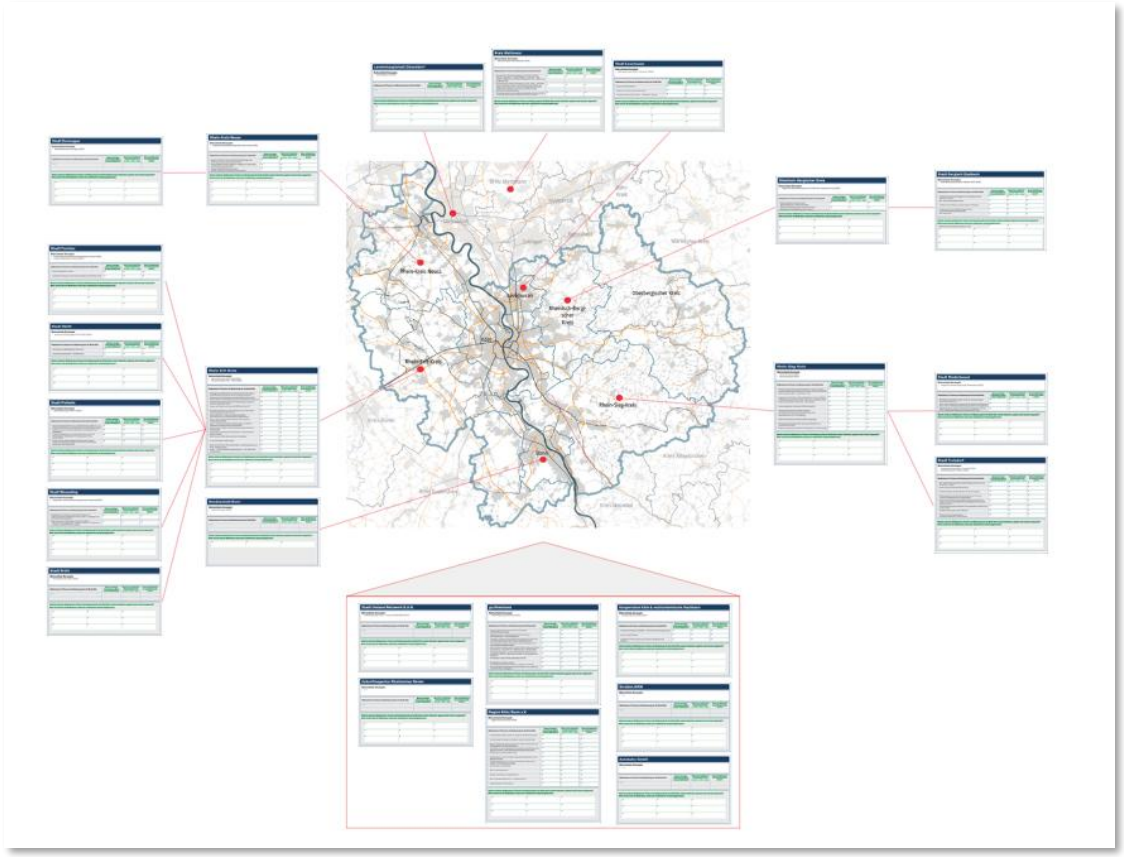
- **Helene Loy,** Mobycon
- Anschl.: Q&A

3 **Arbeitsphase**

Maßnahmen aus der Region und mit Wirkung auf die Stadt Köln

- **Alle Teilnehmenden**
- Anschl.: gemeinsame Betrachtung

Maßnahmen aus der Region und mit Wirkung auf die Stadt Köln



Aufgaben für die Arbeitsphase

1. Hinweise zu unserer Darstellung

- Was müssen wir zu den Maßnahmen wissen?
- Was ist der realistische Umsetzungshorizont für die identifizierten Maßnahmen (bis 2035, bis 2040, später).
- Warum wurde eine Maßnahme ggfs. de-priorisiert?

2. Schließen von Lücken

- Welche weiteren Maßnahmen oder Themen mit Bedeutung für die Mobilität in Köln gibt es bei Ihnen, die wir nicht dargestellt haben?



Stadt Köln

Dank und Ausblick

Anke Bachem

Abteilungsleiterin Integrierte Mobilitätsplanung

- Anke Bachem bedankt sich für die gute Zusammenarbeit im Rahmen der Sitzung.
- Die Stadt Köln sei stark verknüpft mit ihrer Region, das merke man insbesondere an aktuellen Auswirkungen durch die Sperrungen der Bonner Nordbrücke sowie der Eifeltor Brücke.
- Ein Austausch mit den regionalen Akteuren sei auch in Zukunft notwendig, um die Mobilität in der Region zu gestalten.
- Frau Bachem dankt schließlich dem städtischen Team sowie dem Dienstleisterteam für die bisherige Arbeit.
- Das nächste Regionalforum findet in Q2 2027 statt.