



Stadt Köln

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft

Dokumentation der 3. Sitzung vom 27.11.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Der Runde Tisch Mobilität & Gesellschaft als Teil des nachhaltigen Mobilitätsplans

## Der Runde Tisch Mobilität & Gesellschaft – Konzept und vorherige Sitzungen

Der Runde Tisch Mobilität und Gesellschaft legt im Prozess der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans für Köln einen besonderen Fokus auf den Aspekt der Sozialverträglichkeit. Zusammengesetzt aus zufällig ausgewählten Bürger\*innen sowie Vertreter\*innen zivilgesellschaftlicher Gruppen, Institutionen und Unternehmen bewertet er fachliche Zwischenergebnisse und bringt eigene Ideen ein.

Die **erste Sitzung** des Runden Tisches fand am 13. März 2023 in der Planungsphase der Leitbildentwicklung statt. Anhand der Zielbilder des nachhaltigen Mobilitätsplans wurde erörtert, was Sozialverträglichkeit im Kontext von Mobilität bedeutet, welche Stärken Köln in dieser Hinsicht aufweist und wo Verbesserungsbedarf besteht.

In der **zweiten Sitzung** (29. Februar 2024) standen konkretere Handlungsansätze („Stellschrauben“) zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität in Köln im Vordergrund. Es wurde diskutiert, welche Relevanz einzelne Stellschrauben für die Sozialverträglichkeit haben und was bei ihrer Ausgestaltung zu beachten ist. Besondere Aufmerksamkeit wurde darauf gelegt, welche Aspekte für die gesellschaftliche Akzeptanz der „Stellschrauben“ von Bedeutung sind und wo möglicherweise Zielkonflikte auftreten könnten.

## Die 3. Sitzung vom 27. November 2024

Die hier vorliegende Dokumentation bezieht sich auf die **dritte Sitzung**, die am 27. November 2024 stattfand. In ihrem Verlauf wurden zunächst die in der vorherigen Sitzung behandelten „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“ finalisiert. Darauf aufbauend wurde das Zielszenario des nachhaltigen Mobilitätsplans aus der Perspektive der Sozialverträglichkeit heraus diskutiert, wobei eine Differenzierung nach unterschiedlichen Teilläufen der Stadt stattfand.

# Teilnehmende am Runden Tisch (3. Sitzung)

## Neun zufällig ausgewählte Bürger\*innen



## Elf gesellschaftliche Institutionen

- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- Arbeitskreis Kölner Frauenvereinigungen (AKF)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Kidical Mass Köln
- Jugendamtselternbeirat
- Der Paritätische
- RADKOMM e.V.
- Seniorenvertretung der Stadt Köln
- Seniorenbeirat

## Entschuldigt / nicht anwesend

- Agora Köln e.V.
- Arbeiterwohlfahrt
- Arbeitgeber Köln e.V..
- Bezirkschüler\*innenvertretung Köln
- Caritas
- Flughafen Köln/ Bonn GmbH
- Ford
- Fridays for Future Köln
- IG Metall
- Integrationsrat der Stadt Köln
- Studierendenparlament der Universität zu Köln
- ver.di

## Vertreter\*innen der Stadt

- **Thorsten Siggelkow**  
Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- **Anke Bachem**  
Abteilungsleiterin im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- **Friederike Christian**  
Projektteam zum nachhaltigen Mobilitätsplan

## Team

- **Christian Klasen**  
**Maren Mayer de Groot**  
**Anna-Lotta Dechow**  
*DialogWerke*
- **Bernhard Ensink**  
*mobycon*
- **Stefan Gabi**  
*Rupprecht Consult*

# Impressionen



# Ablauf der 3. Sitzung

Die **Begrüßung** erfolgte durch **Thorsten Siggelkow**, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln, der kurz den Ablauf des Planungsprozesses zum nachhaltigen Mobilitätsplan rekapitulierte: Aktuell steht die erste Stufe kurz vor dem Abschluss, in der ein Leitbild erarbeitet, Chancen und Mängel erfasst, unterschiedliche Szenarien entwickelt und ein Zielszenario („Kompass“) bestimmt wurde. Dieses soll vom Rat beschlossen werden. Darauf aufsetzend werden in einer im Jahr 2025 beginnenden zweiten Stufe konkrete Maßnahmen sowie ein Umsetzungs- und Evaluationsplan erarbeitet.

**Christian Klasen** (DialogWerke) fasste kurz den **Beitrag des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft** zum Planungsprozess zusammen (siehe auch Seite 2 dieser Dokumentation) und führte in die Sitzung ein.

Im ersten Veranstaltungsteil stellte **Maren Mayer de Groot** (DialogWerke) die finale Fassung der **Kernelemente sozialverträglicher Mobilität** vor, die in den vorherigen Sitzungen erarbeitet worden waren. Sie lieferte damit ein von den Teilnehmer\*innen gemeinsam getragenes Grundverständnis (siehe Seite 6).

Im zweiten Teil stellte **Bernhard Ensink** (mobycon) das **Zielszenario** vor, das zum Abschluss der ersten Planungsphase entwickelt wurde (siehe Seite 7).

In anschließenden **Gruppendiskussionen** (dritter Teil der Veranstaltung) wurde dieses Zielszenario aus der Perspektive der Sozialverträglichkeit heraus bewertet, wobei die oben genannten Kernelemente die Diskussion strukturierten (siehe Seiten 8 ff.). Dazu wurden die Teilnehmenden in drei Gruppen aufgeteilt, die sich an den Raumtypen des Zielszenarios (Innenstadt, Innere Stadt, Äußere Stadt) orientierten.

Die Arbeitsergebnisse der drei Gruppen wurden zum Abschluss der Veranstaltung im **Plenum** zusammengeführt.

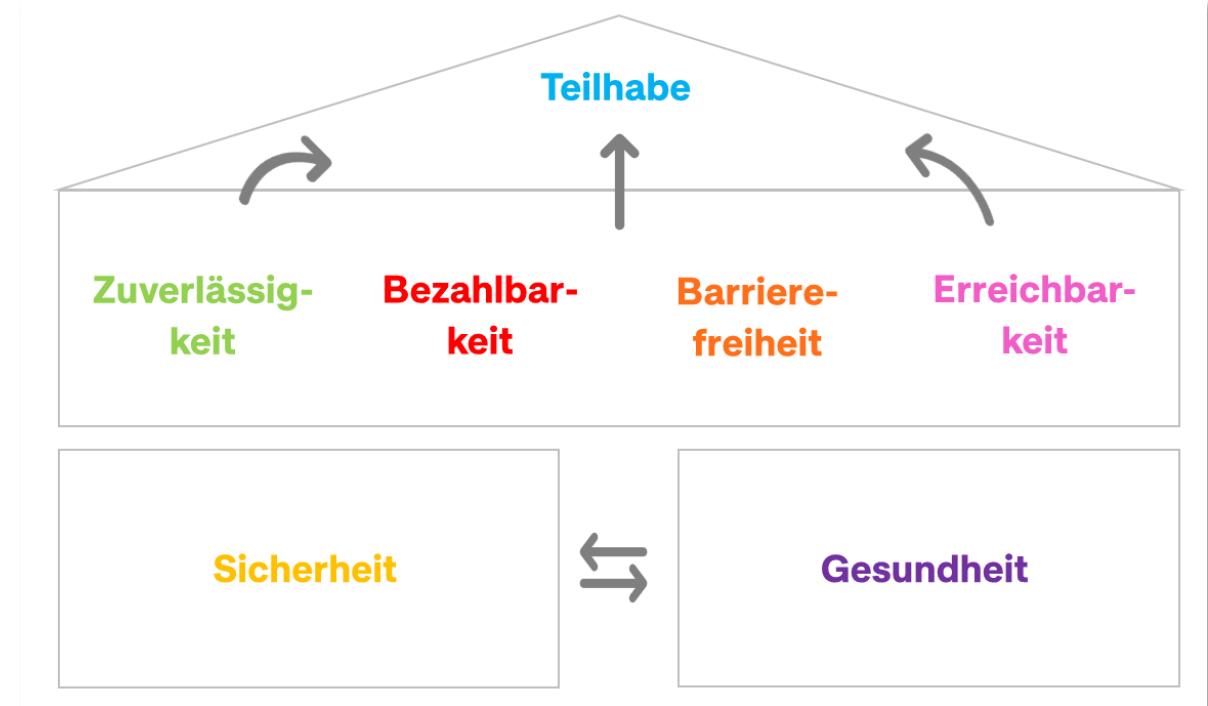


# Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

Maren Mayer de Groot stellte die finale Fassung der „**Kernelemente sozialverträglicher Mobilität**“ vor. Diese wurden im Verlauf der drei Sitzungen des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft erarbeitet:

In der ersten Sitzung im März 2023 wurde in Kleingruppen diskutiert, was Sozialverträglichkeit in der Mobilität bedeutet. Die Diskussionsergebnisse wurden zu einem ersten Entwurf der sieben gleichberechtigten „Kernelemente“ zusammengeführt, der in der 2. Sitzung im Februar 2024 erneut diskutiert wurde. Im Nachgang wurde der Entwurf überarbeitet, um die Darstellung zu einem „**Haus**“ der sozialverträglichen Mobilität ergänzt und innerhalb der Verwaltung sowie des Mobilitätsbeirats vorgestellt und geprüft.

Die Kernelemente werden in der weiteren Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans im Rahmen der Maßnahmenplanung zur Orientierung und Unterstützung dienen.



# Die 7 Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

## Teilhabe

Die Mobilität soll alle Menschen in Köln bei ihren sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten fördern und unterstützen. Der öffentliche Raum soll als Bewegungsraum und als Aufenthalts- und Begegnungsort zur Verfügung stehen. Auch Kinder sollen sich frei und selbstständig in der Stadt bewegen können.

## Zuverlässigkeit

Die Menschen in Köln sollen sich darauf verlassen können, dass sie ihre Ziele planmäßig erreichen. Dabei sollte die Verkehrsmittelwahl keine Rolle spielen.

## Bezahlbarkeit

Alle Kölner\*innen sollen sich Mobilität leisten können. Dort, wo besonderer Bedarf besteht, sollten Fördermöglichkeiten geprüft werden.

## Barrierefreiheit

Die Angebote des Kölner Verkehrssystems sollen von allen Menschen in Köln nutzbar sein. Unterstützende Infrastruktur (z.B. Behindertenparkplätze, Fahrstühle etc.) sollte in angemessenem Maße und ausreichender Ausstattung vorhanden sein.

## Erreichbarkeit

Die Mobilität in Köln soll so gestaltet sein, dass alle relevanten Ziele unabhängig von der Verkehrsmittelwahl innerhalb einer angemessenen Zeit gut erreichbar sind. Ebenso müssen alle Menschen in Köln gut von essenziellen Diensten (z.B. Rettungsdienste, körpernahe Dienstleistungen, Handwerksbetriebe u.ä.) erreicht werden können.

## Sicherheit

Die Menschen in Köln sollen sich unabhängig von ihrem Alter, Herkunft, Geschlecht oder ihren körperlichen Fähigkeiten ohne Angst im Stadtraum bewegen können.

## Gesundheit

Mobilität soll positiv zur Gesundheit der Menschen in Köln beitragen. Negative Auswirkungen von Mobilität (z.B. Verkehrsemissionen) sollten nicht zu einer überproportionalen Belastung einzelner Bevölkerungsgruppen führen.

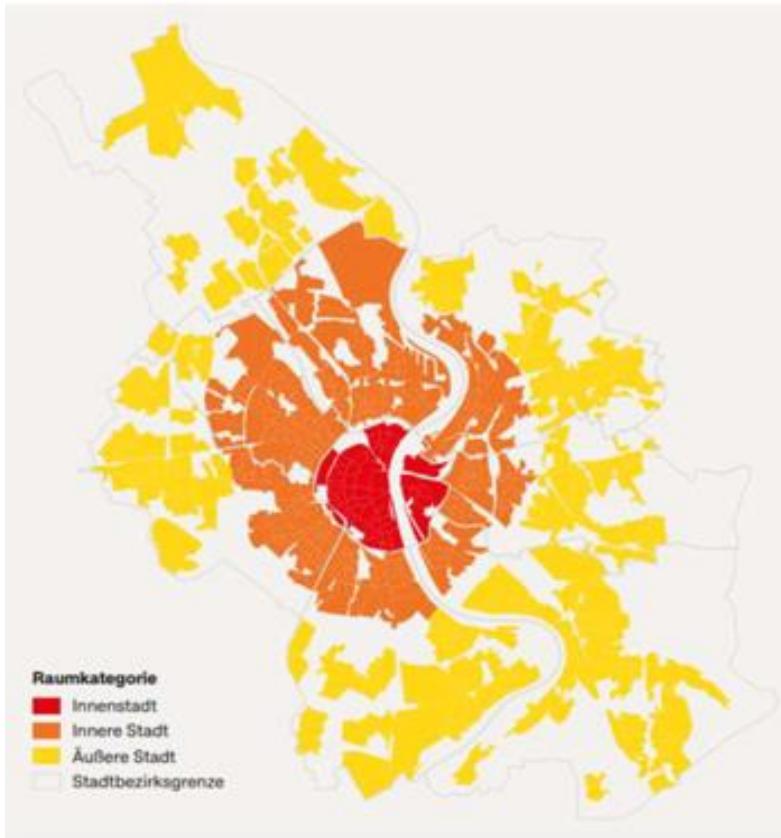
# Zielszenario

Bernhard Ensink stellte das entwickelte Zielszenario vor. Es bezieht sich sowohl auf die **Gesamtstadt** als auch auf drei unterschiedliche **Raumtypen**, die von einer jeweils unterschiedlichen Ausgangslage gekennzeichnet sind:

- Innenstadt
- Innere Stadt
- Äußere Stadt

Sowohl für die Gesamtstadt als auch für die drei Raumtypen werden strategische Maßnahmen vorgeschlagen.

Die Auflistungen dieser strategischen Maßnahmen bildeten im dritten Teil der Veranstaltung die Grundlage für die Diskussion in Gruppen.



# Gruppendiskussionen

Im dritten Teil der Veranstaltung wurden drei Kleingruppen gebildet. Jede Gruppe fokussierte sich auf einen jeweils unterschiedlichen Raumtyp des Zielszenarios:

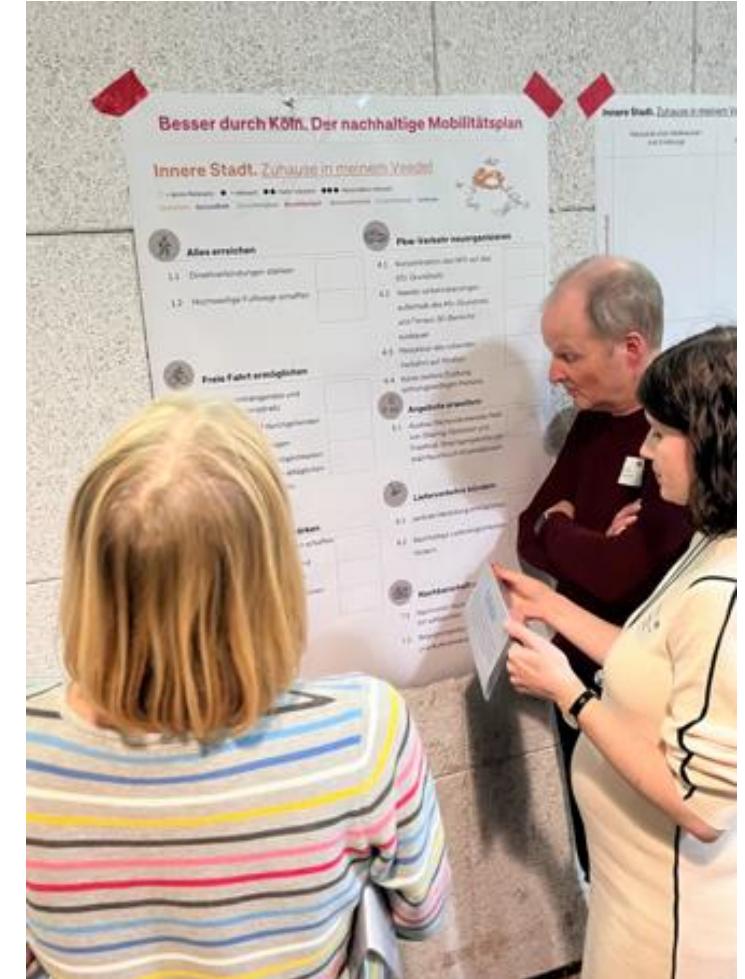
- Innenstadt
- Innere Stadt
- Äußere Stadt

Zusätzlich wurde in jeder Gruppe die Gesamtstadt betrachtet.

Jedes Gruppenmitglied fungierte als „Anwält\*in“ jeweils eines Kernelements sozialverträglicher Mobilität und betrachtete das Zielszenario aus dieser Perspektive. Dabei wurden die dafür **relevanten strategischen Maßnahmen** des Zielszenarios ausgewählt. Sie wurden zunächst mit Klebepunkten markiert und dann bewertet. Die entsprechenden Bewertungen sind im Anhang zur hier vorliegenden Dokumentation dargestellt.

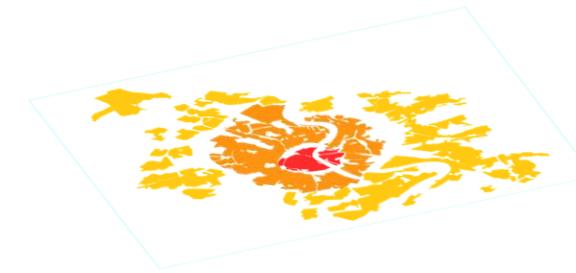
In der anschließenden Runde diskutierten und überprüften alle Gruppenmitglieder gemeinsam die Einschätzungen der jeweiligen „Anwält\*in“ und arbeiteten die Potentiale der betreffenden strategischen Maßnahmen heraus.

Zum Abschluss der Gruppenarbeit wurde der Einfluss des Zielszenarios auf die sieben Kernelemente und damit auf die Sozialverträglichkeit der Mobilität in Köln in einer **Gesamtbewertung** bestimmt. Diese Einschätzung wurde auf **Spinnennetzdiagrammen** festgehalten. Für jede Gruppe wurden zwei Netzdiagramme erstellt, je eines für den jeweiligen Raumtyp sowie eines für die Gesamtstadt.



# Übersicht der strategischen 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

# Übersicht der strategischen Maßnahmen

## Innenstadt. Platz für Begegnungen



### Barrieren abbauen

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



### Angebot strukturieren

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



### Raum nutzen

- Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen
- Ausbau Radinfrastruktur
- Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten



### Wege besser organisieren

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



### Kapazitäten und Betriebsqualität erhöhen

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



### Stadtgrün erweitern

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



### Neuorganisation des Straßenraums

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



# Gruppe Innenstadt - zentrale Erkenntnisse

## Sicherheit

- Zwar verbesserten **unfallreduzierende Maßnahmen** die Sicherheit, allerdings sei nicht unbedingt ersichtlich, dass Aspekte wie z.B. das **Sicherheitsgefühl** von Frauen im öffentlichen Raum berücksichtigt seien. Dies könne u.a. durch die Beleuchtung von Abstellanlagen gefördert werden.
- Das Thema Sicherheit böte sich außerdem als Fokus im Rahmen der fortzusetzenden Gremienarbeit an und sollte dabei berücksichtigt werden.

## Gesundheit

- Gesundheit werde insbesondere durch die **Ausweitung von Tempo-30-Bereichen** und die damit einhergehende Entspannung des Stadtraums und Emissionsreduktion gefördert. Um das Potenzial dieser Maßnahme vollständig auszuschöpfen, sollte Tempo 30 am besten flächendeckend im gesamten Innenstadt-Bereich umgesetzt werden.

## Zuverlässigkeit

- Die Zuverlässigkeit werde insbesondere durch das **Schaffen neuer Verbindungen** und dem **Ausbau von Sharing-Angeboten** gefördert. Um das Potenzial hier vollständig auszunutzen, sollte das Sharing-Angebot so strukturiert sein, dass es für die letzte Meile im Veedel genutzt werden kann.

## Bezahlbarkeit

- Die Bezahlbarkeit von Mobilitätsangeboten werde durch verschiedene strategische Maßnahmen, wie z.B. **vergünstigte Sharing-Angebote** für einkommensschwache Haushalte oder die Vergünstigung von ÖPNV-Tickets für Köln-Pass-Inhaber\*innen abgesichert. Insgesamt sei bei der Gewährleistung der Bezahlbarkeit aber auch darauf zu achten, dass einkommensschwachen Personen auch die permanente Anschaffung eigener Fortbewegungsmittel, wie z.B. E-Bikes, ermöglicht wird.

## Barrierefreiheit

- Die Barrierefreiheit der Mobilitätsangebote in Köln werde u.a. durch den **barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen** gefördert. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass nicht nur die Haltestellen selbst, sondern auch das Ein- und Aussteigen in Bus und Bahn an den Haltestellen barrierefrei möglich ist, indem Abstände oder Stufen zwischen Bahnsteig und Bahn, bzw. Bürgersteig und Bus, reduziert werden. Weiterhin sollten neben mobilitätseingeschränkten Personengruppen (wie Menschen mit Behinderung oder ältere Menschen) auch **Kinder** berücksichtigt werden. So könne z.B. der Ticketerwerb an den Automaten an Haltestellen einfacher gestaltet werden, damit eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV für alle Personengruppen möglich ist.

- Barrierefreiheit und Sicherheit würden nicht nur durch einen barrierefreien Ausbau des ÖPNV gefördert, sondern auch durch Maßnahmen für das **Parkraummanagement**, das Schaffen von **Radabstellanlagen**, sowie Abstellmöglichkeiten für **Mikromobilität**. Dadurch würden Bewegungshürden und Stolperfallen abgebaut.

## Erreichbarkeit

- Die Nutzung von **Echtzeitdaten** für ein intelligentes Verkehrsleitsystem sei besonders relevant für die Förderung der **Zuverlässigkeit des Mobilitätsangebotes** in Köln. Mit solchen Echtzeitdaten könnten Wege besser geplant und Verkehrsmittel auf Basis von Wegzeiten ausgewählt werden.

## Teilhabe

- Unterschiedliche strategische Maßnahmen trügen zur Teilhabemöglichkeit aller bei. So sorge eine **Steigerung der Aufenthaltsqualität** dafür, dass es Aufenthaltsorte ohne Konsumpflicht gäbe. Diese ermöglichen es allen Menschen – unabhängig von finanziellen Mitteln – am öffentlichen Leben teilzunehmen.

# Übersicht der strategischen Maßnahmen

## 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 schaffen
- ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- Rheinquerungen ermöglichen



### 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



# Gruppe Innere Stadt - zentrale Erkenntnisse

## Zuverlässigkeit

- Zuverlässigkeit sei eine **essentielle Voraussetzung** für sozialverträgliche Mobilität.
- „**Schneller ist nicht besser**“: Eine allgemeine **Reduzierung der Geschwindigkeit** (z.B. Ausweitung von Tempo-30-Bereichen) sorge für einen besseren Verkehrsfluss und komme **allen Kernelementen** zugute. Insbesondere beim ÖPNV komme es vor allem auf **Zuverlässigkeit** an. Bei den gesamtstädtischen Maßnahmen sei Zuverlässigkeit noch nicht ausreichend repräsentiert.

## Bezahlbarkeit

- Neue Verbindungen im ÖPNV – bspw. weitere Tangentialverbindungen – werden aus Perspektive von Kosten und Nutzen für die Bürger\*innen für sinnvoll gehalten: Im Falle von gleichbleibenden Tarifen würde das **Angebot gestärkt** und damit der **Nutzen eines ÖPNV-Tickets gesteigert** werden.
- Bezahlbarkeit wurde stark aus **Anbieterperspektive betrachtet**. Es wurde angemerkt, dass alle Maßnahmen, die die Bezahlbarkeit von Mobilität für die Nutzer\*innen erhöhten, an anderer Stelle Kosten verursachten. Es müsse sichergestellt werden, dass diese Kosten gedeckt seien und nicht Mobilitätsangebote im Allgemeinen verteuft würden.

## Teilhabe

- Teilhabe würde insbesondere durch **fußverkehrsfördernde Maßnahmen** gestärkt. Hier gelte zudem: „Fußgänger\*in ist jede\*r“: Diese Maßnahmen zahlten auf **alle Kernelemente** ein und kämen allen Menschen zugute.

## Gesundheit

- Alle Maßnahmen, die **Bewegung fördern und Emissionen reduzieren**, stärkten die Gesundheit. Dazu zählten z.B. Maßnahmen zur Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung und Parkraummanagement. Zudem ergäbe sich hier eine starke Wechselwirkung zur Sicherheit.

## Sicherheit

- Für Sicherheit seien insbesondere **Infrastruktur-Maßnahmen** sowie Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** relevant. Dabei komme es auf Qualität und Sichtbarkeit sowie auf räumliche Trennung der Flächen für die einzelnen Verkehrsmittel an.

## Barrierefreiheit

- Speziell für Barrierefreiheit, aber auch für **alle anderen Kernelemente** sei ein zuverlässiger ÖPNV unerlässlich.
- Maßnahmen, die **Alternativen und Wahlmöglichkeiten** für mobilitätseingeschränkte Personen schaffen, stärkten die Barrierefreiheit. Dabei seien **On-Demand- und Sharing-Angebote** von besonderer Relevanz, letztere insbesondere für Wege ins Umland.

## Erreichbarkeit

- Zudem ergäben sich starke Wechselwirkungen zur Erreichbarkeit: Maßnahmen, die die Veedel stärken und Aktivitäten und Ziele „zu den Menschen bringen“ (z.B. die Maßnahme „Nachbarschaft stärken – Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen“) und Maßnahmen, die direkte **Pendelverbindungen** ins Umland ermöglichen, stärkten beide Kernelemente, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit.
- **Tangentialverbindungen** seien für viele Kernelemente relevant. So verbessern sie etwa Erreichbarkeit und entzerrten Verkehrsströme.
- Darüber hinaus wurde angemerkt, dass auch „Superblocks“ viele Kernelemente stärken würden.

# Übersicht der strategischen Maßnahmen

## Äußere Stadt. Schnell im Trubel



### 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



# Gruppe Äußere Stadt - zentrale Erkenntnisse

## Teilhabe

- Teilhabe wurde als **übergeordneter Aspekt** („Dach“) angesehen, der durch die anderen Kernelemente eine Konkretisierung erführe. Sie würde durch eine verbesserte **Nahversorgung**, die **fußgängerfreundliche Gestaltung** von Bereichen und viele weitere Maßnahmen gestärkt.

## Erreichbarkeit

- Eine verbesserte **Nahversorgung** sorge dafür, dass Ziele des alltäglichen Bedarfs leichter **erreichbar** wären. Dabei dürften aber gerade in der äußeren Stadt Verbindungen aus dem jeweiligen Veedel heraus nicht vernachlässigt werden. Wichtig wären insbesondere bessere **tangentielle Verbindungen**.

## Zuverlässigkeit

- In Bezug auf die Erhöhung der Zuverlässigkeit des Verkehrssystems seien **insbesondere ÖPNV-bezogene Maßnahmen** erforderlich, u.a. seine Beschleunigung durch Vorrangsschaltungen, bessere und verlässlichere Verbindungen ins Umland, aber auch ausreichende **Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen**.

## Sicherheit

- Die **fußgängerfreundliche Gestaltung** von Bereichen, die heute noch stark vom Autoverkehr geprägt sind, wurde als zentraler Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesehen. Damit einher gehen sollten die Ausweitung von Tempo 30-Bereichen sowie die Reduzierung ordnungswidrigen Parkens.
- Die bauliche Trennung von Flächen für unterschiedliche Verkehrsmittel wäre wünschenswert, insbesondere im Hinblick auf **schwächere Verkehrsteilnehmer\*innen**.
- Die autofreie Gestaltung des **Umfelds von Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen** würde dabei die Sicherheit erheblich erhöhen.
- Auch Konflikte zwischen Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen müssten bei der Straßenraumgestaltung berücksichtigt werden.

## Gesundheit

- Die Gesundheit würde insbesondere durch die Schaffung von **Begegnungsräumen, reduzierte Geschwindigkeiten** sowie eine **bessere Infrastruktur für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen** gestärkt, denn diese Maßnahmen unterstützen die „moderate Bewegung“ der Kölner\*innen.

## Barrierefreiheit

- Es sollte eine **inklusive Stadt** angestrebt werden, in der Menschen mit Behinderung sichtbar sind und gleichsam wie Menschen ohne Behinderung am städtischen Leben teilnehmen. Dafür sei nicht zuletzt die Verbesserung der Erschließungsqualität des ÖPNV, geordnetes Parken und die Schaffung von Begegnungsräumen erforderlich. Einfache Maßnahmen wie z.B. das vermehrte **Aufstellen von Bänken** (gerne auch durch Sponsor\*innen) könnten hier viel bewirken.

## Bezahlbarkeit

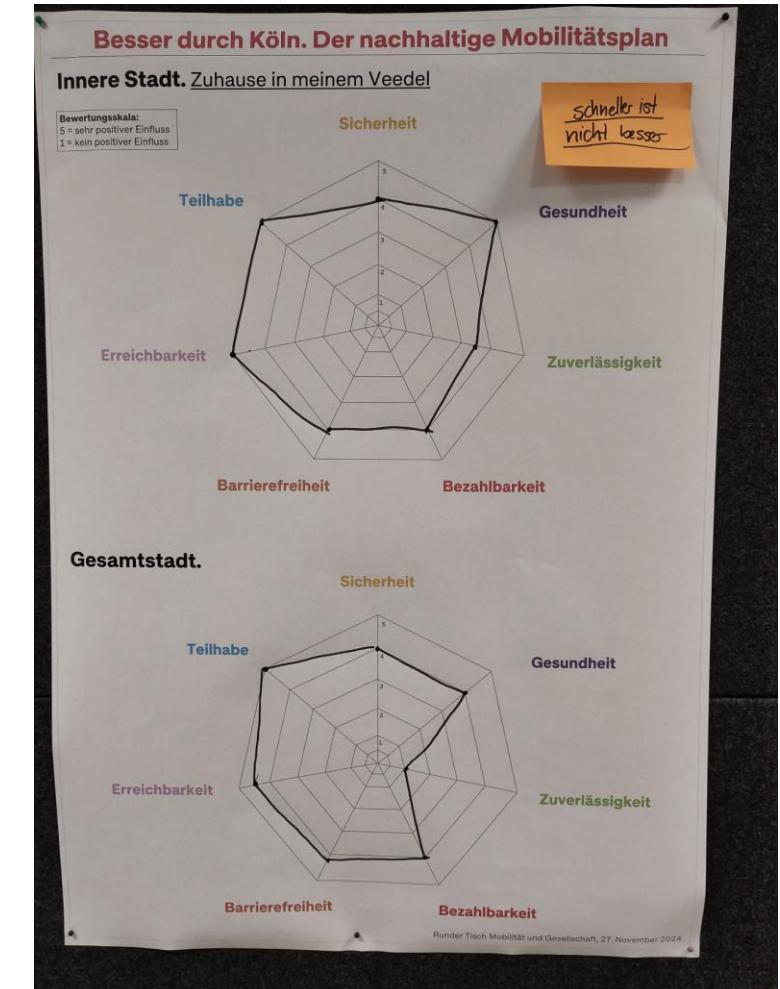
- Es wurde angemerkt, dass ein verbessertes ÖPNV-Angebot zu **höheren Kosten** (für die Stadt) führen würde, die nicht ohne Weiteres auf die Kölner\*innen umgelegt werden sollten. Hier wurde eine sorgfältige Abwägung und ein differenziertes Vorgehen für erforderlich gehalten.
- Zur Realisierung des Zielszenario bedürfe es einer Vielzahl infrastruktureller Maßnahmen. Es bedürfe aber auch einer **veränderten Mobilitätskultur** und veränderten individuellen Verhaltens. Gegenseitige Rücksichtnahme, Entschleunigung, bürgerschaftliches Engagement und das Einhalten von Regeln erschienen ebenso wichtig.

# Gesamtbewertung

In einer Gesamtbewertung wurde zum Abschluss der Gruppenarbeit der Einfluss des Zielszenarios auf die sieben Kernelemente sozialverträglicher Mobilität in Köln bestimmt.

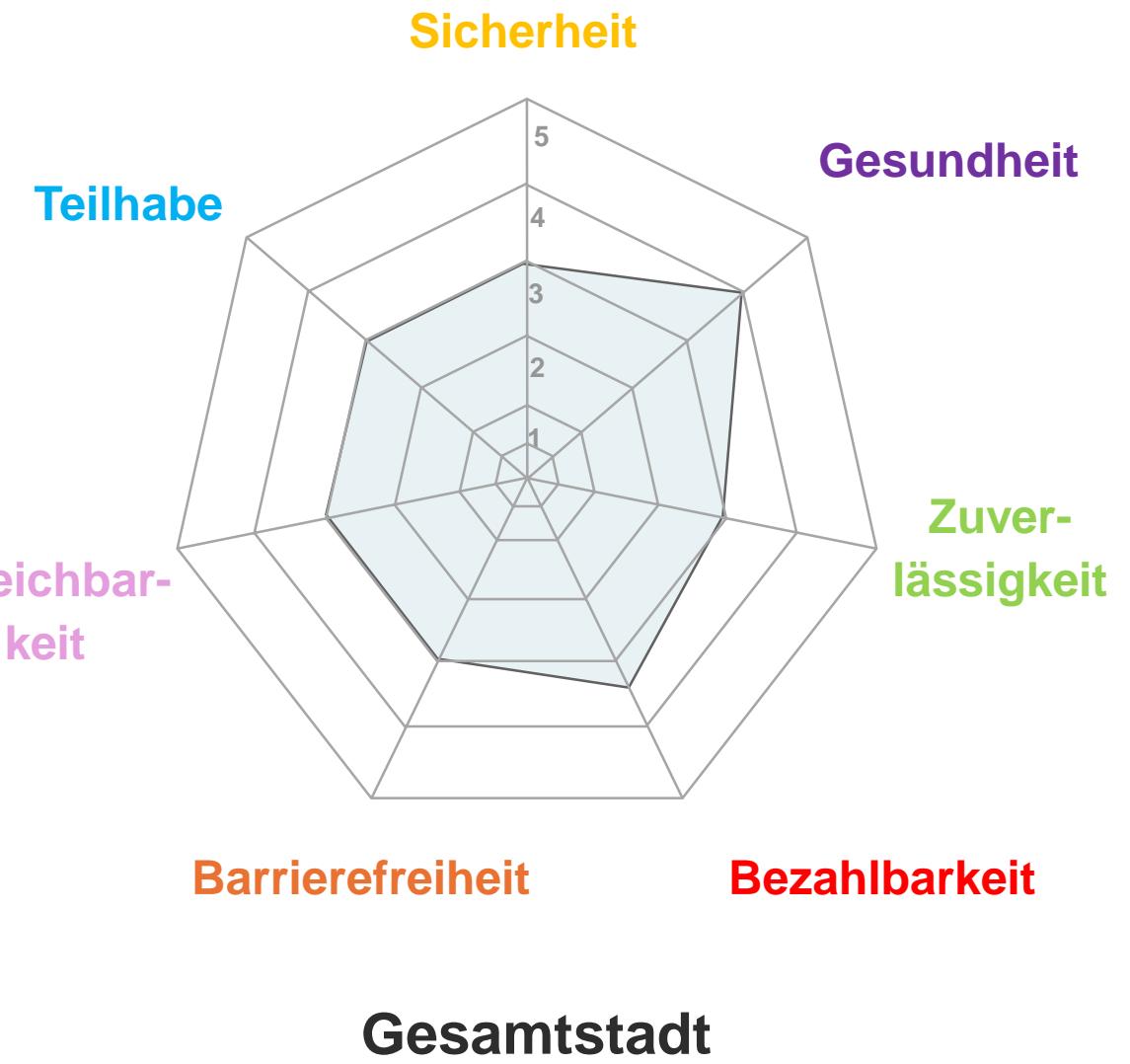
Diese Einschätzung wurde auf **Spinnennetzdiagrammen** festgehalten. Eine 5 wurde vergeben, wo ein sehr positiver Einfluss erkannt und eine 1, wo keinerlei positiver Einfluss gesehen wurde.

Für jede Gruppe wurden zwei Netzdiagramme erstellt (je eines für den jeweiligen Raumtyp sowie eines für die Gesamtstadt).



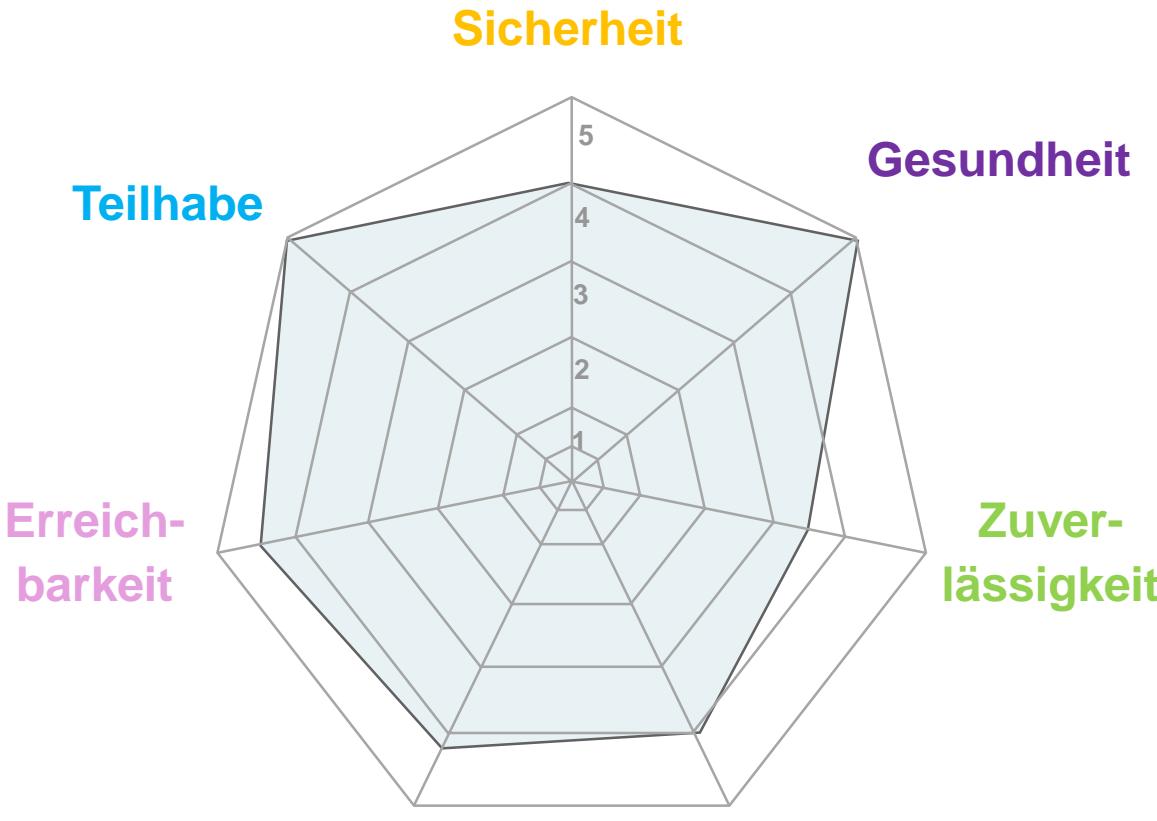


# Gruppe Innenstadt - Gesamtbewertung





# Gruppe Innere Stadt - Gesamtbewertung

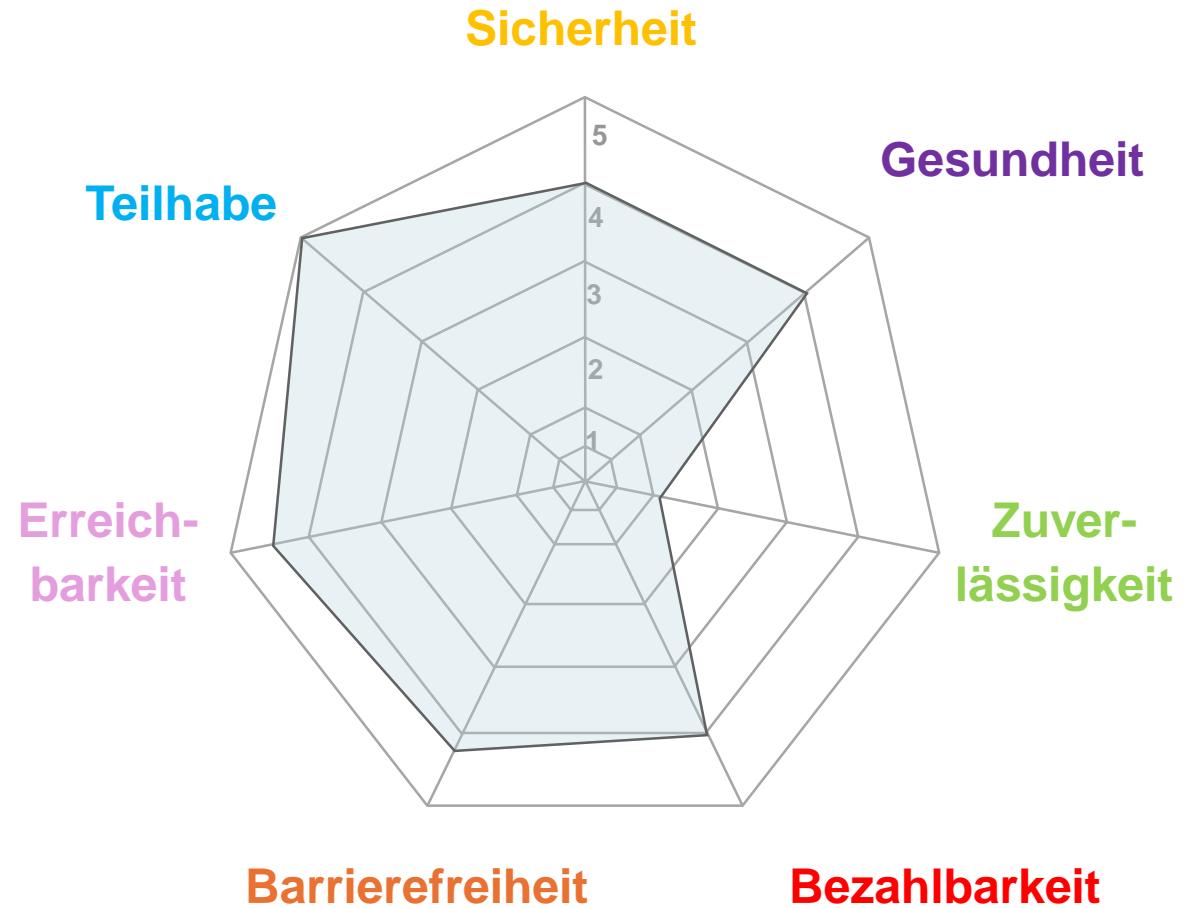


Bewertungsskala

5 = sehr positiver Einfluss

1 = kein positiver Einfluss

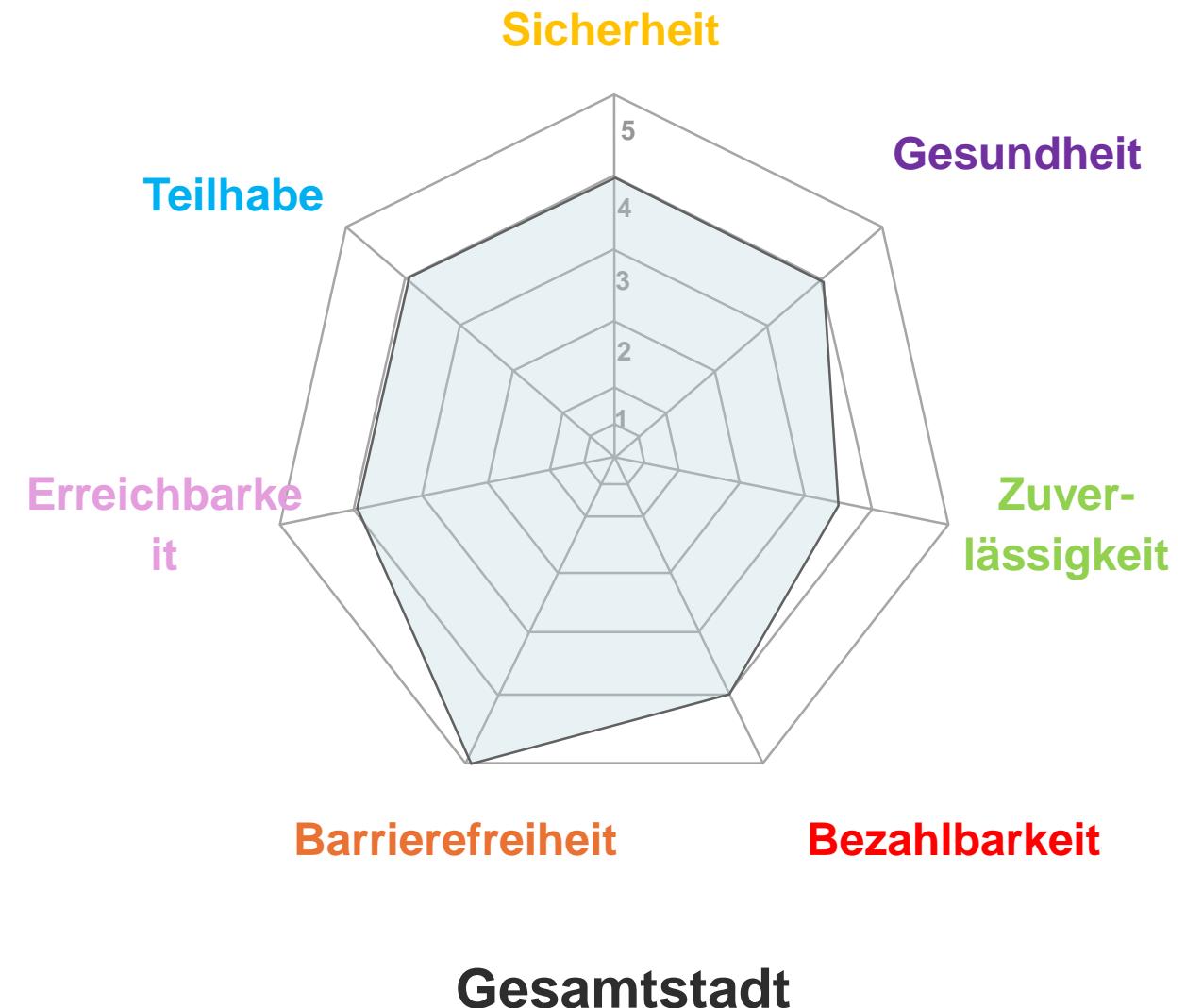
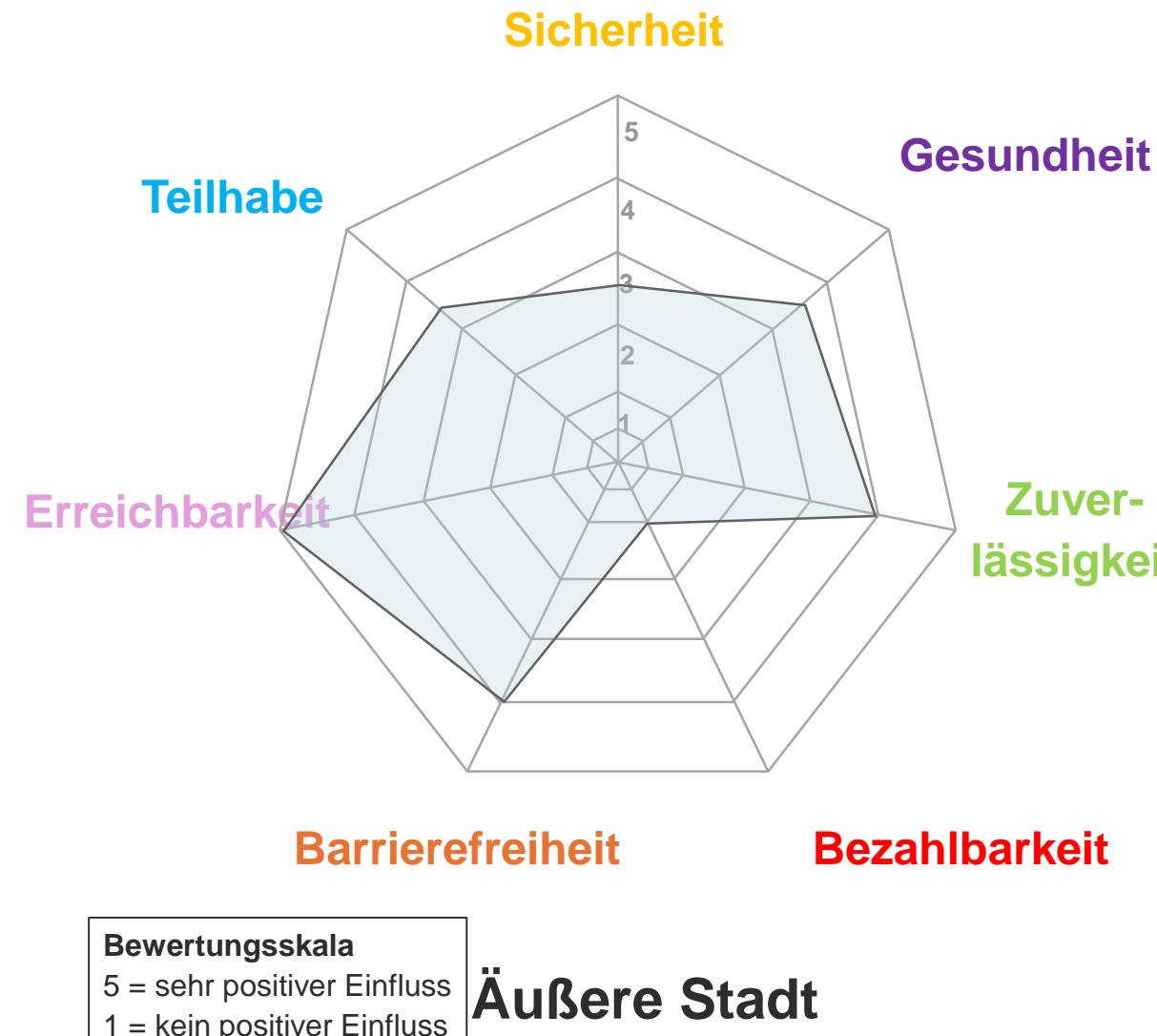
Innere Stadt



Gesamtstadt



# Gruppe Äußere Stadt - Gesamtbewertung



# Abschlussplenum

Zum Abschluss der Veranstaltung stellten die drei Gruppen ihre Diskussionsergebnisse und zentralen Erkenntnisse vor.

Die Gruppe **Innenstadt** hob hervor, dass Barrierefreiheit in einem weiten Sinne verstanden und in allen Bereichen zum Tragen kommen sollte. Auch der Aspekt der Sicherheit sollte bei allen Maßnahmen Berücksichtigung finden. Die Einrichtung von Tempo 30-Bereichen wurde in dieser Hinsicht als wirkungsvolle Maßnahme betrachtet.

Die Gruppe **Innere Stadt** nahm eine verhältnismäßig optimistische Bewertung des Zielszenarios vor. Sie unterstrich, dass es wichtig sei, in Netzen zu denken – ein Aspekt, der im Zielszenario noch stärker betont werden könne. „Schneller ist nicht besser“ war eine zentrale von der Gruppe herausgearbeitete These.

Die Gruppe **Äußere Stadt** stellte heraus, dass Mobilität ein umfassendes Thema sei, bei dem alle Teilespekte miteinander verknüpft sind. Die Umsetzung der im Zielszenario vorgesehenen strategischen Maßnahmen würden in ihrer Gesamtheit für Köln einen großen Fortschritt darstellen. Es käme jedoch nicht nur auf städtische Maßnahmen an, sondern auch auf eine veränderte Mobilitätskultur.



Herr Ensink (mobycon) reflektierte zusammenfassend die aus seiner Sicht wichtigsten Aspekte, die bei der Finalisierung der ersten Stufe sowie in der zweiten Stufe, in der konkrete Maßnahmen bestimmt werden, Berücksichtigung finden sollten. Besonders hob er dabei den von einer der Gruppen angesprochenen Zielkonflikt zwischen Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit hervor: „Reduziertes Tempo bedeutet letztlich mehr Geschwindigkeit für alle“ – dieses scheinbare Paradox fand am Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft Zustimmung. Stärkere Geschwindigkeitsbegrenzungen für den MIV stellten einen sozialen Mehrwert dar.

Herr Klasen und Herr Siggelkow dankten zum Abschluss allen Beteiligten für die engagierte Mitwirkung an dieser und den zwei vorherigen Sitzungen des Runden Tisches.

# Anhang: Bewertung der strategischen Maßnahmen durch die Gruppen

Im Verlauf der Gruppendiskussionen erfolgte eine Bewertung der strategischen Maßnahmen. Die Ergebnisse sind auf den folgenden Seiten dargestellt.



# **Gruppe Innenstadt**

Raumtypen Innenstadt & Gesamtstadt



# Gruppe Innenstadt – Raumtyp Innenstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Gesundheit	Sicherheit	Zuverlässigkeit	Bezahlbarkeit
4.3. Tempo-30-Bereiche ausbauen***	4.3. Tempo-30-Bereiche ausbauen***	3.1. Ost-West-Verbindungen stärken**	1.1. Mehr Platz auf Gehwegen schaffen*
4.1. Reduktion ruhender Verkehr***	1.1. Mehr Platz auf Gehwegen*	3.2. Rechtsrheinische Nord-Süd-Verbindungen stärken**	2.1. Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen*
7.1. Fokus auf schattenspendende Begrünung von Plätzen und Gebäuden, Entsiegelung fördern***	1.2. Direktverbindungen stärken*	1.3. Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten*	2.2. Ausbau Radinfrastruktur*
7.2. Aufenthaltsqualität erhöhen***	2.1. Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen*	4.1. Reduktion ruhender Verkehr*	5.1. Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Angeboten*
2.2. Ausbau Radinfrastruktur**	5.2. Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen*	4.2. Verbesserung Parkleitsystem*	
1.3. Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten**	7.2. Aufenthaltsqualität erhöhen*	5.1. Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Angeboten*	
2.2. Ausbau Radinfrastruktur**		6.2. Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen*	
5.1. Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Angeboten**			
5.2. Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen**			
1.2. Direktverbindungen stärken*			
6.2. Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen*			



# Gruppe Innenstadt – Raumtyp Innenstadt

## Relevante Maßnahmen

Barrierefreiheit	Erreichbarkeit	Teilhabe
1.1. Mehr Platz auf Gehwegen schaffen***	1.2. Direktverbindungen stärken***	1.1. Mehr Platz auf Gehwegen schaffen***
1.2. Direktverbindungen stärken***	3.1. Ost-West-Verbindungen stärken***	2.2. Ausbau Radinfrastruktur***
1.3. Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten***	6.2. Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen**	4.1. Reduktion ruhender Verkehr***
4.2. Verbesserung Parkleitsystem**	3.2. Rechtsrheinische Nord-Süd-Verbindungen stärken*	4.3. Tempo-30-Bereiche ausbauen***
7.2. Aufenthaltsqualität erhöhen**	4.2. Verbesserung Parkleitsystem*	7.1. Fokus auf schattenspendende Begrünung von Plätzen und Gebäuden, Entsiegelung fördern***
2.1. Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen*	5.1. Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Angeboten*	7.2. Aufenthaltsqualität erhöhen***
2.2. Ausbau Radinfrastruktur*	5.2. Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen*	2.1. Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen**
3.1. Ost-West-Verbindungen stärken*	6.1. Förderung zentraler Umschlagstellen*	
4.1. Reduktion ruhender Verkehr*		
4.3. Tempo-30-Bereich ausbauen*		
5.2. Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen*		
6.2. Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen*		



# Gruppe Innenstadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Gesundheit	Sicherheit	Zuverlässigkeit	Bezahlbarkeit
1.4. Unfallhäufungsstellen umbauen***	1.3. Ausbau sichere Schulwege***	2.1. Ausbau digitaler Echtzeitinformation**	1.5. Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern***
1.5. Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern***	1.4. Unfallhäufungsstellen umbauen***	2.2. Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem**	1.6. Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte***
1.1. Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen**	3.1. Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen*	3.2. Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren*	1.7. ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten***
1.2. Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen**	3.5. Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln*	3.4. Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen*	3.3. Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen**
3.1. Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen**	3.6. Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern*	3.5. Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up-Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln*	
4.3. Klimaresiliente Stadtplanung**	4.2. Leitlinien für Quartiersentwicklung entwickeln*	4.1. Weiterverarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung*	
3.6. Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern**		4.5. Nachverdichtung ermöglichen*	
		4.6. Ladeinfrastruktur ausbauen*	
Zuverlässigkeit			
	1.4. Unfallhäufung umbauen***		
	2.4. Erweiterung der zentralen offenen Datenplattformen mit Zugriffsfunktion für Stakeholder***		



# Gruppe Innenstadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit
1.1. Barrierefreier Austausch der ÖPNV-Haltestellen***	2.1. Ausbau digitaler Echtzeitinformationen*	3.1. Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen*	3.6. Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern*
1.2. Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen***	2.2. Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem*	3.2. Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren*	4.1. Weiterverarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung*
1.3. Ausbau sichere Schulwege**	2.3. Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW*	3.3. Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen*	4.2. Leitlinien für Quartiersentwicklung entwickeln*
1.4. Unfallhäufungsstellen umbauen**	2.4. Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder*	3.4. Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen*	4.4. Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung v. Stadträumen nutzen*
1.5. Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern**		3.5. Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up-Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln*	4.5. Nachverdichtung ermöglichen*
1.6. Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte**			4.6. Ladeinfrastruktur ausbauen*
1.7. ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**			



# Gruppe Innenstadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Erreichbarkeit
2.2. Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem***
4.6. Ladeinfrastruktur ausbauen***
1.3. Ausbau sichere Schulwege**
2.1. Ausbau digitaler Echtzeitinformationen**
3.3. Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen**
4.1. Weiterverarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung**

Erreichbarkeit
4.3. Klimaresiliente Stadtplanung**
2.3. Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW*
2.4. Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder*
4.5. Nachverdichtung ermöglichen*

Teilhabe
1.1. Barrierefreier Austausch der ÖPNV-Haltestellen***
1.2. Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen***
1.3. Ausbau sichere Schulwege***
1.6. Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte***
1.7. ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten***
3.3. Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen***
4.2. Leitlinien für Quartiersentwicklung entwickeln***

Teilhabe
1.4. Unfallhäufungsstellen umbauen**
4.6. Ladeinfrastruktur ausbauen**
2.1. Ausbau digitaler Echtzeitinformationen*
2.2. Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem*
4.1. Weiterverarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung*

# Gruppe Innere Stadt

Raumtypen Innere Stadt &  
Gesamtstadt



# Gruppe Innere Stadt – Raumtyp Innere Stadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Gesundheit	Gesundheit	Sicherheit	Zuverlässigkeit
<p>1.2 Hochwertige Fußwege schaffen***</p> <p>4.1 Konzentration des MIV auf das Kfz-Grundnetz***</p> <p>4.2 Veedel verkehrsberuhigen außerhalb des Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen***</p> <p>4.3 Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen***</p> <p>1.1 Direktverbindungen stärken**</p> <p>2.1 Zusammenhängendes und direktes Fahrradnetz**</p> <p>3.1 Tangentialverbindungen schaffen**</p> <p>4.3 Reduktion des ruhenden Verkehrs auf den Straßen**</p> <p>4.4 Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens**</p>	<p>6.1 Zentrale Abstellung ermöglichen**</p> <p>2.2 Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen*</p> <p>2.3 gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und alltäglichen Einrichtungen schaffen*</p> <p>3.2 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen*</p> <p>3.3 Rheinquerungen ermöglichen*</p> <p>6.2 Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern*</p> <p>7.1 Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen*</p>	<p>1.2 Hochwertige Fußwege schaffen***</p> <p>2.1 Zusammenhängendes und direktes Fahrradnetz***</p> <p>4.2 Veedel verkehrsberuhigen außerhalb des Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen***</p>	<p>3.1 Tangentialverbindungen schaffen***</p> <p>3.2 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***</p> <p>3.3 Rheinquerungen ermöglichen***</p> <p>4.2 Veedel verkehrsberuhigen außerhalb des Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen***</p> <p>2.1 Zusammenhängendes und direktes Fahrradnetz**</p> <p>4.3 Reduktion des ruhenden Verkehrs auf den Straßen**</p> <p>2.3 Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und alltäglichen Einrichtungen schaffen*</p> <p>4.1 Konzentration des MIV auf das Kfz-Grundnetz*</p>



# Gruppe Innere Stadt – Raumtyp Innere Stadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Bezahlbarkeit	Bezahlbarkeit	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit
3.1 Tangentialverbindungen schaffen***	4.3 Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen**	1.1 Direktverbindungen stärken***	4.3 Reduktion des ruhenden Verkehrs auf den Straßen*
3.2 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***	5.1 Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen*	1.2 Hochwertige Fußwege schaffen***	4.4 Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens*
1.1 Direktverbindungen stärken**		3.1 Tangentialverbindungen schaffen***	5.1 Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen*
2.1 Zusammenhängendes und direktes Fahrradnetz**		3.2 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***	6.1 Zentrale Abstellung ermöglichen*
1.2 Hochwertige Fußwege schaffen*		7.1 Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen***	6.2 Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern*
2.2 Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen*		2.3 Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und alltäglichen Einrichtungen schaffen**	
2.3 Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und alltäglichen Einrichtungen schaffen*		4.3 Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen**	
3.3 Rheinquerungen ermöglichen*		3.3 Rheinquerungen ermöglichen*	
		4.2 Veedel verkehrsberuhigen außerhalb des Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen*	



# Gruppe Innere Stadt – Raumtyp Innere Stadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Erreichbarkeit	Erreichbarkeit	Teilhabe	Teilhabe
1.1 Direktverbindungen stärken***	7.1 Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen***	1.2 Hochwertige Fußwege schaffen***	2.2 Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen*
2.1 Zusammenhängendes und direktes Fahrradnetz***	1.2 Hochwertige Fußwege schaffen**	3.1 Tangentialverbindungen schaffen***	3.3 Rheinquerungen ermöglichen*
2.2 Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen***	2.3 Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und alltäglichen Einrichtungen schaffen**	4.3 Reduktion des ruhenden Verkehrs auf den Straßen***	4.1 Konzentration des MIV auf das Kfz-Grundnetz*
3.1 Tangentialverbindungen schaffen***	6.1 Zentrale Abstellung ermöglichen**	6.1 Zentrale Abstellung ermöglichen***	4.4 Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens*
3.2 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***		1.1 Direktverbindungen stärken**	7.1 Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen*
3.3 Rheinquerungen ermöglichen***		2.3 Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und alltäglichen Einrichtungen schaffen**	
4.3 Reduktion des ruhenden Verkehrs auf den Straßen***		4.2 Veedel verkehrsberuhigen außerhalb des Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen**	
5.1 Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen***		4.3 Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen**	



# Gruppe Innere Stadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Gesundheit	Gesundheit	Sicherheit	Zuverlässigkeit
1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	1.5 Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern*	1.3 Ausbau sichere Schulwege***	1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen**
1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***	1.6 Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte*	1.4 Unfallhäufungsstellen umbauen***	1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen*
1.3 Ausbau sichere Schulwege***	1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten*		1.4 Unfallhäufungsstellen umbauen*
1.4 Unfallhäufungsstellen umbauen***	3.6 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern*		1.5 Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern*
3.3 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen***	4.1 Weitererarbeitung von Einzelhandels und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung*		3.6 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern*
4.3 Klimaresiliente Stadtplanung***	4.5 Nachverdichtung ermöglichen*		
2.3 Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für Pkw**	4.6 Ladeinfrastrukturen ausbauen*		
3.2 Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren**			
4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen**			



# Gruppe Innere Stadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Bezahlbarkeit	Bezahlbarkeit	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit
1.6 Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte**	3.3 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen*	1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	1.3 Ausbau sichere Schulwege*
1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**	4.3 Klimaresiliente Stadtplanung*	1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***	2.1 Ausbau digitaler Echtzeit-informationen*
2.1 Ausbau digitaler Echtzeit-informationen**	4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen*	1.6 Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte***	3.1 Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen*
4.6 Ladeinfrastrukturen ausbauen**		1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**	3.3 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen*
1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen*		3.2 Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren**	3.6 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern*
1.3 Ausbau sichere Schulwege*		4.1 Weitererarbeitung von Einzelhandels und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung**	4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen*
2.3 Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für Pkw*		4.2 Leitlinien für Quartiersentwicklung entwickeln**	4.6 Ladeinfrastrukturen ausbauen*
2.4 Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder*		4.5 Nachverdichtung ermöglichen**	



# Gruppe Innere Stadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Erreichbarkeit	Erreichbarkeit	Teilhabe	Teilhabe
1.5 Angebotsvielfalt um Lasten-fahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern***	2.3 Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für Pkw**	1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	1.5 Angebotsvielfalt um Lasten-fahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern*
3.2 Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren***	3.1 Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen**	1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***	2.1 Ausbau digitaler Echtzeit-informationen*
4.1 Weitererarbeitung von Einzelhandels und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung***	3.3 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen**	1.3 Ausbau sichere Schulwege***	2.2 Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem*
4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen***	4.6 Ladeinfrastrukturen ausbauen**	1.4 Unfallhäufungsstellen umbauen**	2.3 Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für Pkw*
2.1 Ausbau digitaler Echtzeit-informationen**	1.3 Ausbau sichere Schulwege*	1.6 Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte**	4.2 Leitlinien für Quartiers-entwicklung entwickeln*
2.2 Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem**	4.2 Leitlinien für Quartiers-entwicklung entwickeln*	1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**	
	4.5 Nachverdichtung ermöglichen*	3.2 Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren**	
		4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen**	

# Gruppe Äußere Stadt

Raumtypen Äußere Stadt &  
Gesamtstadt

# ★ Gruppe Äußere Stadt – Raumtyp Äußere Stadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Gesundheit	Gesundheit	Sicherheit	Zuverlässigkeit
4.2 Tempo-30-Bereiche ausbauen***	5.1 Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten genäß Raumbuch Mobilstationen*	1.1 Pkw-zentrierte Orte fußgänger-freundlicher gestalten***	2.3 Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten**
2.1 Konzentration des MIV auf das Kfz-Grundnetz***	5.2 Park-/Bike +Ride-Anlagen bedarfsgerecht bündeln*	4.2 Tempo-30-Bereiche ausbauen***	4.1 Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln**
2.1 Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen Bezirken (tangential)**	6.2 Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern*	4.3 Keine weiter Duldung ordnungswidrigen Parkens***	5.1 Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten genäß Raumbuch Mobilstationen**
7.2 Schaffung von Freizeitangeboten im Veedel**	7.1 Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen*	4.1 Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln**	5.2 Park-/Bike +Ride-Anlagen bedarfsgerecht bündeln**
7.3 Begegnungsräume schaffen**			6.1 Zentrale Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Knoten und in Quartieren**
7.4 Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern**			7.4 Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern**
2.3 Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten*			
3.4 ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen*			
4.1 Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln*			
Gesundheit		Zuverlässigkeit	
		3.3 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***	
		3.4 ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen***	
		2.1 Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen Bezirken (tangential)**	
		2.2 Radverkehr auf durchgehen-den Routen beschleunigen**	

# ★ Gruppe Äußere Stadt – Raumtyp Äußere Stadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Bezahlbarkeit	Barrierefreiheit	Erreichbarkeit	Teilhabe
3.4 ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen***	1.1 Pkw-zentrierte Orte fußgängerfreundlicher gestalten***	3.1 Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern***	3.3 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***
4.1 Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln***	3.1 Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern***	3.3 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen***	7.2 Schaffung von Freizeitangeboten im Veedel***
5.2 Park-/ Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht bündeln**	4.3 Keine weiter Duldung ordnungswidrigen Parkens***	7.1 Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen***	7.3 Begegnungsräume schaffen***
	7.3 Begegnungsräume schaffen***	2.1 Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen Bezirken (tangential)*	1.1 Pkw-zentrierte Orte fußgängerfreundlicher gestalten**
	3.4 ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen**	2.2 Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen*	3.2 Rheinquerungen ermöglichen**
	4.2 Tempo-30-Bereiche ausbauen**	4.1 Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln*	
	7.4 Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern**	5.1 Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten genäß Raumbuch Mobilstationen*	
	3.3 ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen*	6.2 Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern*	
	7.2 Schaffung von Freizeitangeboten im Veedel*		



# Gruppe Äußere Stadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Gesundheit	Sicherheit	Zuverlässigkeit	Bezahlbarkeit
1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	2.2 Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem**	1.3 Ausbau sichere Schulwege***
1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***	1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***	3.2 Pendler- und Logistikverkehre regional koordinieren**	2.1 Ausbau digitaler Echtzeit-informationen***
1.3 Ausbau sichere Schulwege***	1.3 Ausbau sichere Schulwege***	3.3 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen**	1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**
4.3 Klimaresiliente Stadtplanung***	1.4 Unfallhäufungsstellen umbauen***	4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen**	2.2 Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem*
4.6 Ladeinfrastrukturen ausbauen**		1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen*	2.3 Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für Pkw*
		1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen*	



# Gruppe Äußere Stadt - Gesamtstadt

## Relevante Maßnahmen

(Sortierung nach Relevanz von \*\*\* = „besonders relevant“ zu \* = „relevant“)

Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	Erreichbarkeit	Teilhabe
1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	4.1 Weitererarbeitung von Einzelhandels und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung**	1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***	1.1 Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen***
1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen**	4.2 Leitlinien für Quartiersentwicklung entwickeln**	1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***	1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr herstellen***
1.3 Ausbau sichere Schulwege**	4.3 Klimaresiliente Stadtplanung**	1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten ***	1.3 Ausbau sichere Schulwege**
1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**	4.4 Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Straßenräumen nutzen**	2.1 Ausbau digitaler Echtzeitinformationen***	1.6 Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte**
3.3 Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen**	1.4 Unfallhäufungsstellen umbauen*	4.1 Weitererarbeitung von Einzelhandels und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung**	1.7 ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**
3.5 Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln**	2.1 Ausbau digitaler Echtzeitinformationen*	4.2 Leitlinien für Quartiersentwicklung entwickeln*	
3.6 Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern**	3.1 Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen*	4.6 Ladeinfrastrukturen ausbauen*	

# Impressum



**Stadt Köln**

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

**Konzeption & Moderation**

DialogWerke GmbH

**Dokumentation**

Rupprecht Consult GmbH

November/Dezember 2024

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages