



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft

Dokumentation der 2. Sitzung am 29.02.2024



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 & die 1. Sitzung am 13. März 2023

Der Runde Tisch für Mobilität und Gesellschaft legt einen besonderen Fokus auf die Sozialverträglichkeit im Rahmen des Nachhaltigen Mobilitätsplans, bewertet die fachlichen Zwischenergebnisse und bringt eigene Ideen ein. Er setzt sich aus zufällig ausgewählten Bürger*innen und Vertreter*innen zivilgesellschaftlicher Gruppen sowie Unternehmen und Institutionen zusammen.

Die erste Sitzung des Runden Tisches fand am 13. März 2023 statt und reihte sich in die Phase der Leitbildentwicklung ein. In der ersten Sitzung wurden anhand von vier Zielbildern folgende Fragestellungen erörtert:

- Was bedeutet Sozialverträglichkeit im Kontext von Mobilität?
- Welche Stärken weist Köln auf und welche könnten ausgebaut werden?
- Wo besteht Verbesserungsbedarf in Köln?

Zudem wurden Ideen und gute Beispiele aus anderen Städten und Regionen diskutiert. Die Ergebnisse finden sich in der Dokumentation der Sitzung.

Die 2. Sitzung am 29. Februar 2024

Im Fokus der zweiten Sitzung standen die Stellschrauben für die zukünftige Mobilität in Köln. Die Stellschrauben sind die Vorstufe der konkreten Maßnahmen und sind sieben Handlungsfeldern zugeordnet.

Die zentrale Diskussion drehte sich um die Konkretisierung der Anforderungen an eine sozialverträgliche Mobilität. Hierbei wurde analysiert, welche Relevanz die einzelnen Stellschrauben für die Sozialverträglichkeit haben und was bei einer möglichen Ausgestaltung zu beachten ist.

Besondere Aufmerksamkeit wurde darauf gelegt, welche Aspekte für die gesellschaftliche Akzeptanz der Stellschrauben von Bedeutung sind und wo mögliche Zielkonflikte auftreten könnten.

Darüber hinaus wurde reflektiert, ob es übergeordnete Aspekte gibt, die bei der Verwirklichung des Leitbildes mit seinen fünf Zielbildern für eine sozialverträgliche Mobilität in Köln berücksichtigt werden müssen.

Teilnehmende am Runden Tisch

13 zufällig ausgewählte Bürger*innen



12 gesellschaftliche Institutionen

- Agora Köln e.V.
- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- Arbeitskreis Kölner Frauenvereinigungen (AKF)
- Bezirksschüler*innenvertretung Köln
- Bund für Umwelt & Naturschutz Deutschland (BUND)
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Flughafen Köln/ Bonn GmbH
- IG Metall
- Paritätischer
- RADKOMM e.V.
- Seniorenvertretung der Stadt Köln

Entschuldigt

- Arbeitgeber Köln e.V.
- Caritas
- Ford
- Fridays for Future Köln
- Integrationsrat der Stadt Köln
- Jugendamtselternbeirat
- Kidical Mass Köln
- Studierendenparlament der Universität zu Köln
- ver.di

+ Vertreter*innen der Stadt

- **Ascan Egerer**
Beigeordneter für Mobilität
- **Thorsten Siggelkow**
Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- **Friederike Christian**
Projektteam zum nachhaltigen Mobilitätsplan
- **Katharina Reusteck**
Projektteam zum nachhaltigen Mobilitätsplan

Team

- **Christian Klasen**
Maren Mayer de Groot
DialogWerke
- **Bernhard Ensink**
Mobycon
- **Janik Vickus**
tippingpoints
- **Stefan Gabi**
Hannah Walther
Rupprecht Consult

Impressionen



Ablauf der 2. Sitzung

Die **Begrüßung** durch erfolgte durch Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln.

Die **Einführung** in die Veranstaltung erfolgte anschließend durch Christian Klasen (DialogWerke).

Im ersten Veranstaltungsteil wurden die aus der 1. Sitzung erarbeiteten **Kernelemente sozialverträglicher Mobilität** von Maren Mayer de Groot (DialogWerke) vorgestellt. In anschließenden Gruppendiskussionen wurden Zusammenhänge der Kernelemente identifiziert und eine mögliche Priorisierung der Kernelemente behandelt. Die Ergebnisse der drei Gruppen werden nachfolgend in **gelb**, **blau** und **grün** dargestellt; die Zusammenfassung folgt in **rot**.

Im zweiten Veranstaltungsteil erläuterte Bernhard Ensink (Mobycon) das Konzept der **Stellschrauben** zur Strategieentwicklung. Die Stellschrauben konnten anschließend auf Stellwänden von allen Teilnehmenden mit je vier **roten** und **grünen** Smileys als Risiko- bzw. Potenzial-Stellschraube für eine sozialverträgliche Mobilität markiert werden.

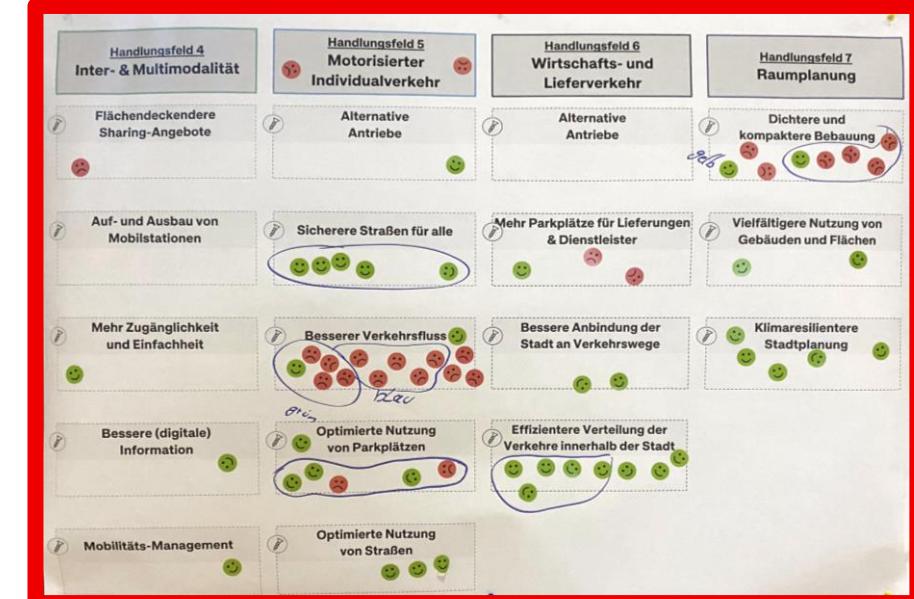
In den drei gebildeten **Arbeitsgruppen** (**gelb**, **blau** und **grün**) wurden daraufhin die am häufigsten bepunkteten Stellschrauben bearbeitet und diskutiert. Folgende **Fragen** standen im Fokus der Diskussion:

- Wie können die Stellschrauben möglichst sozialverträglich ausgestaltet werden?
- Welche Potentiale/Risiken bestehen bei den Stellschrauben?
- Was sind mögliche Zielkonflikte für einen gesellschaftlichen Konsens?

Nach der Diskussion in den Arbeitsgruppen wurden die Ergebnisse kurz vorgestellt und die Teilnehmenden erhielten die Gelegenheit, die Ergebnisse der jeweils anderen Gruppen zu kommentieren und zu ergänzen.

7 Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

- › Bezahlbarkeit
- › Sicherheit
- › Zuverlässigkeit
- › Barrierefreiheit
- › Teilhabe
- › Erreichbarkeit
- › Gesundheit



Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

(Wie) lassen sich die sieben Kernelemente priorisieren?

Die Teilnehmenden der Kleingruppe **Gelb** haben sich für eine Anordnung entschieden, bei der sich die Kernelemente **einander zuordnen**. Die Priorisierung ergibt sich durch die Anordnung. Die Teilnehmenden betonen aber, dass die untenstehenden Kernelemente **nicht unwichtig** sind. Dies wurde gelöst, indem untenstehende Kernelemente als **Fundament** betrachtet wurden. Obenstehende Maßnahmen sollten dabei bei der Priorisierung als **Speerspitze** besonders beleuchtet und hervorgehoben werden.

Ganz oben wurde die **Teilhabe** gesetzt, die eine **Grundvoraussetzung für eine sozialverträgliche Mobilität** ist. Zugehörig zur **Teilhabe** wurden die **Barrierefreiheit** und die **Bezahlbarkeit** gezählt, die den Überbegriff um explizite soziale Komponenten ergänzen. **Diese Kernelemente müssen sichtbar sein.**

Die **Erreichbarkeit** (wobei explizit die Querverbindungen benachbarter Veedel hervorgehoben wurde) sowie die **Zuverlässigkeit** stehen im **Zentrum** des sozialverträglichen ÖPNV. Als **Fundament** wurden die Kernelemente **Sicherheit** und **Gesundheit** genannt.

Dabei wurden die Kernelemente untereinander in einen Zusammenhang gesetzt. Das Fundament „Sicherheit, Gesundheit“ wurde mit der Speerspitze „Teilhabe, Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit“ durch das Zentrum „Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit“ verbunden. Sinnbildlich wurde festgehalten, dass es auch **ein Zentrum braucht, das Fundament und Speerspitze verbindet und zusammenhält** – sonst kann sozialverträgliche Mobilität nicht funktionieren und alles andere bricht zusammen (ohne Erreichbarkeit kann niemand die Mobilität nutzen und ohne Zuverlässigkeit nutzt sie niemand).

Teilhabe

Mobilität und der öffentliche Raum sollen allen Menschen in Köln für ihre sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten bzw. als Aufenthalts- und Begegnungsraum zur Verfügung stehen. Auch Kinder sollen sich frei und selbstständig in der Stadt bewegen können.

Barrierefreiheit

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

Bezahlbarkeit

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

Erreichbarkeit

Die Mobilität in Köln soll so gestaltet sein, dass alle relevanten Ziele unabhängig von der Verkehrsmittelwahl gut erreichbar sind. Ebenso müssen alle Menschen in Köln gut von essenziellen Diensten (z.B. Feuerwehr, Notarzt, Pflege, Handwerker u.ä.) erreicht werden können.

Quer-Verbindung
Nachbarverkehr
Veedel

Zuverlässigkeit

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

Sicherheit

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

Gesundheit

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

Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

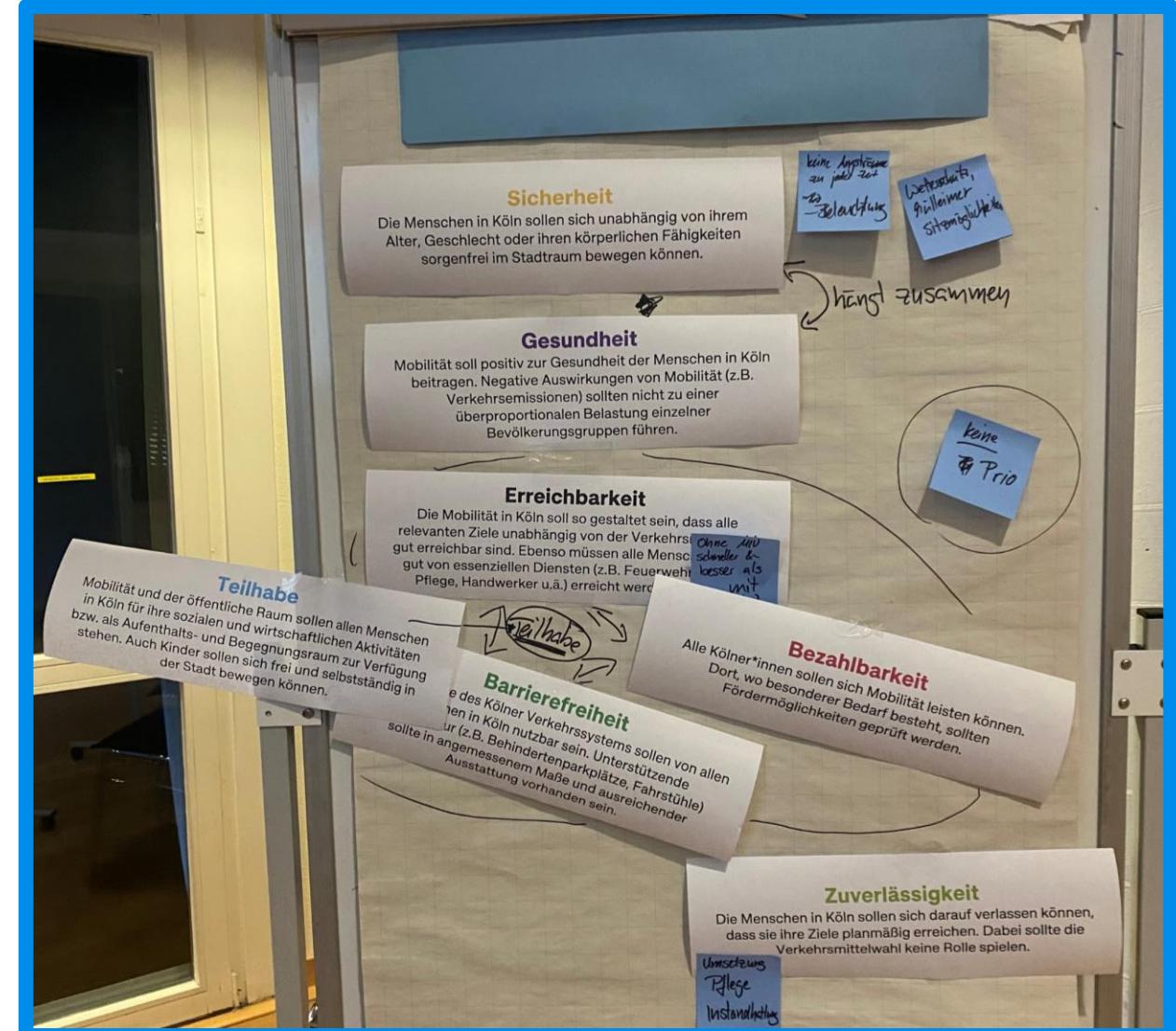
(Wie) lassen sich die sieben Kernelemente priorisieren?

Die Kleingruppen innerhalb der Gruppe **Blau** zeigten ein sehr unterschiedliches Verständnis für die Priorität der Kernelemente. Auch wurden die einzelnen Kernelemente teils sehr unterschiedlich ausgelegt und definiert. Dadurch zeigten sich Unterschiede insbesondere in der Interpretation einzelner Punkte.

Insgesamt herrschte die Einschätzung, dass eine klare Priorisierung der Kernelemente nicht möglich sei. Grund dafür sei, dass alle oder zumindest viele Punkte auf der Liste miteinander verbunden seien und sich gegenseitig bedingten.

Folge Ergebnisse wurden erzielt:

- Die Kernelemente Sicherheit und Gesundheit seien besonders eng verbunden und von hoher Bedeutung, denn sie stellten eine Grundvoraussetzung für die anderen Kernelemente dar.
- Zuverlässigkeit sei ebenfalls eine wichtige Voraussetzung die Wirksamkeit der anderen Kernelemente.
- Die Kernelemente Erreichbarkeit, Bezahlbarkeit und Barrierefreiheit hängen besonders eng zusammen. Überbegriff dieser Kernelemente sei Teilhabe.



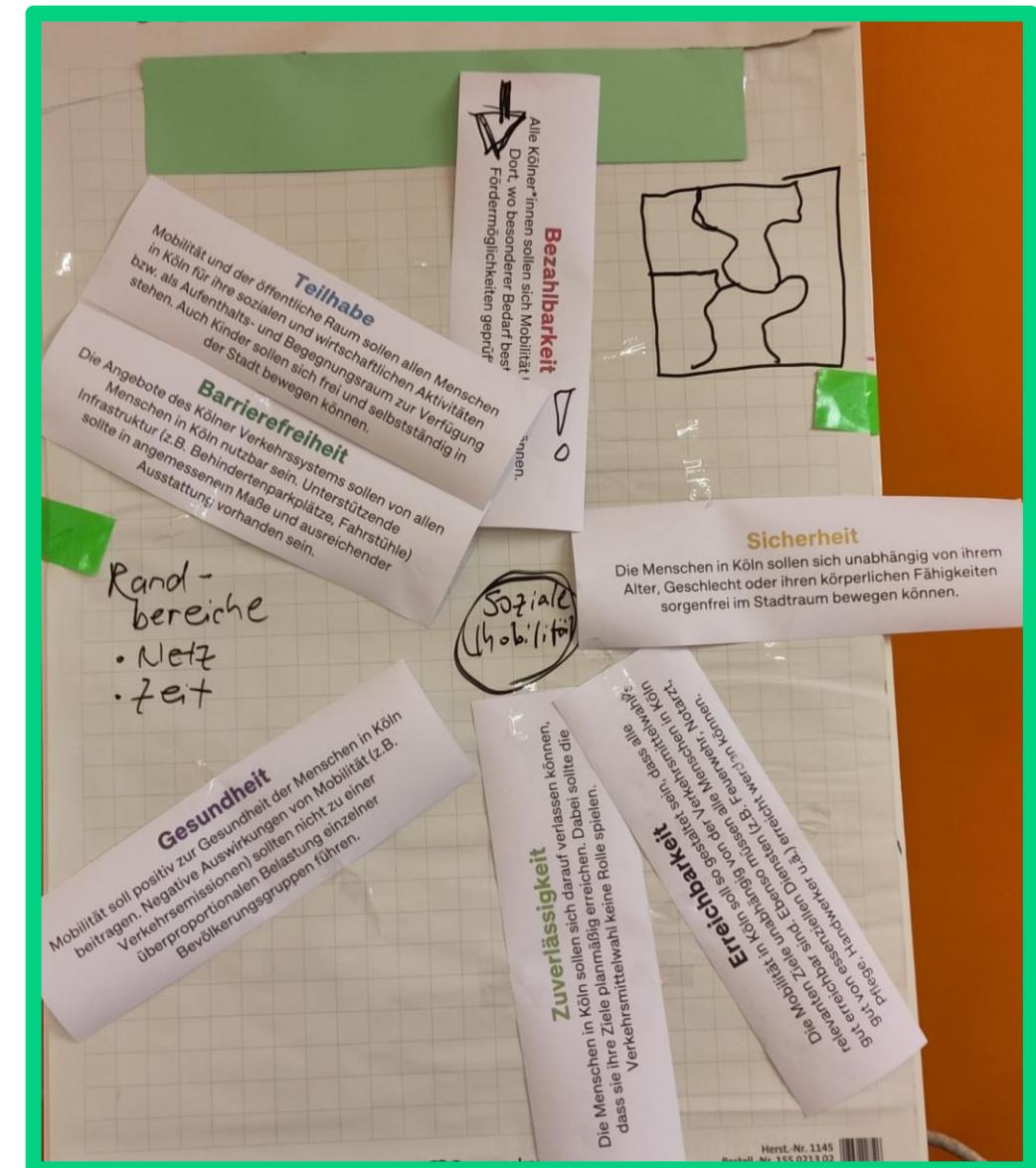
Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

(Wie) lassen sich die sieben Kernelemente priorisieren?

Auch die Kleingruppen innerhalb der Gruppe **Grün** zeigten zunächst ein sehr unterschiedliches Verständnis in Bezug auf die Priorität der Kernelemente. Eine Untergruppe betonte die **Bezahlbarkeit** als grundlegende Voraussetzung für alle anderen Aspekte. In der Gesamtgruppe wurde jedoch bewusst entschieden, **keine Priorisierung** vorzunehmen, sondern sozialverträgliche Mobilität als Ergebnis vieler Einflussfaktoren zu betrachten.

Deshalb wurde auf dem Poster eine sternförmige Anordnung gewählt, wobei sozialverträgliche Mobilität im Zentrum steht und durch das **Zusammenspiel aller Aspekte** ermöglicht wird. Zur Veranschaulichung des Ineinandergreifens der unterschiedlichen Aspekte wurde ein Puzzle als Metapher vorgeschlagen.

Besonders hervorgehoben wurde die enge Verflechtung der Aspekte **Teilhabe** und **Barrierefreiheit**. Zudem wurde betont, dass bei der Berücksichtigung sozialverträglicher Mobilität auch **Randbereiche** im Blick gehalten werden müssen, darunter Randzeiten, Randlagen innerhalb der Stadt und Randgruppen.

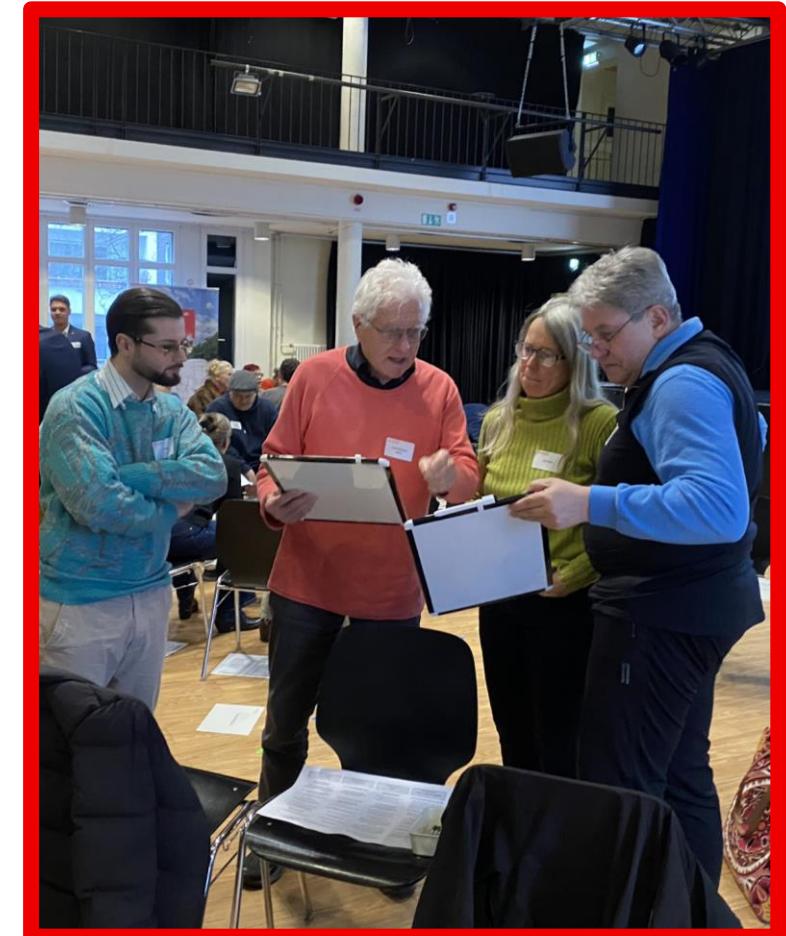


Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

Zusammenfassung erster Veranstaltungsteil

Die Kleingruppen innerhalb der Gruppe **Gelb**, **Blau** und **Grün** haben gemeinsam wichtige Erkenntnisse über die Kernelemente für sozialverträgliche Mobilität erarbeitet. Es wurde festgestellt, dass eine klare Priorisierung der Kernelemente schwierig ist, da viele Elemente miteinander verbunden sind und sich gegenseitig bedingen. Dennoch wurden einige Schlüsselergebnisse erzielt:

- **Teilhabe als Überbegriff:** Die Gruppen waren sich einig, dass Teilhabe als zentraler Aspekt und als Grundvoraussetzung betrachtet werden sollte. Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit und Erreichbarkeit wurden als eng mit Teilhabe verbunden angesehen.
- **Zuverlässigkeit als Grundvoraussetzung:** Zuverlässigkeit ist das zentrale Element, das die anderen Aspekte zusammenhält.
- **Verbindung von Sicherheit und Gesundheit:** Sicherheit und Gesundheit stehen in einem engen Verhältnis.



Bewertung der Stellschrauben





Ergebnisse der Kleingruppen zu den Stellschrauben



Stellschraubendiskussion

„Mehr Abfahrten & dichtere Takte“
im Zusammenhang mit „Höhere Haltestellendichte“

MEHR ABFAHRTEN & DICHTERE TAKTE

1. Betrachtung der Stellschraube

› Welche **Potentiale/Risiken** (z.B. Akzeptanz, Zielkonflikte) bestehen durch die Stellschraube?

ÖPNV-Rückgrat der Mobilität → Taktung als tipping point
Taktung ohne nachzudenken (wie in Wien) → Akzeptanz

Sammel-taxi (stärker) Arbeits-Kräfte soziologisch selbst-fahrende ab-OPNV

Nicht zu früh aufgeben

HAFESTELLENDATEN BREMSE Hochbahn Straßenbahn

Fokus Grenz-gebiete Verkehrs-Verbindungen stärken

› Welche **Diskussionen** müssen wir führen, um die Stellschraube zu optimieren?

2. Abgleich mit der Arbeitshilfe „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“

› Welche **Kernelemente** sind besonders relevant für diese Stellschraube?

zurverfügbarkeit Erreichbarkeit Sicherheit

Teilhabe → Sicherheit Taktung durch höhere Anzahl an der Haltestelle

› Sind die Kernelemente um **weitere Aspekte** zu ergänzen?

Pendel-Verkehr-Nacht-schicht

3. Abschlussbetrachtung

› Ist die Positionierung der Stellschraube weiterhin korrekt?
(oder wird sie als relevanter / weniger relevant eingeschätzt?)

NEUHALTESTEILEN BEI NEUEN NETZEN SINNVOLL REST BLEIBT

Stellschraubendiskussion

„Mehr Abfahrten & dichtere Takte“
im Zusammenhang mit „Höhere Haltestellendichte“

Die Diskussion begann mit der Stellschraube „**Mehr Abfahrten & dichtere Takte**“, die von den Teilnehmenden in der Positionierung vorab sehr positiv gesehen wurde.

Risiken und Potenziale der Stellschraube

Die Stellschraube wurde in allen Wortbeiträgen als großes Potenzial bezeichnet:

- **Der ÖPNV sei das Rückgrat der Mobilität und die Taktung das entscheidende Element.**
- Im besten Fall gäbe es in Köln eine Taktung wie in Wien, bei der man ohne nachzudenken zur Bahn gehen könne, weil nicht alle zehn Minuten eine Bahn fährt, sondern quasi immer (alle drei Minuten). Dies würde für eine **breite Akzeptanz für den ÖPNV** sorgen.

In diesem Zusammenhang wurde auch über selbstfahrenden ÖPNV sowie über die **soziale Frage bei Arbeitskräften im ÖPNV** gesprochen, weil dies eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der Vision einer hohen Taktung spielt. In der Diskussion wurden auch entsprechende Risiken diskutiert:

- Es müssten attraktive Arbeitsplätze geschafft werden, bei der Arbeitskräfte fair bezahlt werden, damit die höhere Taktung verwirklicht werden kann (insbesondere, weil es noch keinen selbstfahrenden ÖPNV gibt). Hier sollen **keine Interessen gegeneinander ausgespielt** werden.
- **In der Zukunft könnte der selbstfahrende ÖPNV eine hohe Taktung garantieren.** Auch hier soll die soziale Frage der Arbeitnehmenden beachtet werden, damit diese keine Leidtragenden der Innovation werden und ihren Arbeitsplatz nicht verlieren.
- Auch die Situation an niedrig frequentierten Haltestellen in Außengebieten in der Nacht wurde bedacht, hier wurde über die Sicherheit diskutiert und die Bedeutung von **Sammeltaxis als Alternative** hervorgehoben, damit niemand alleine in der Dunkelheit auf niedrig getaktete Bahnen warten muss.

Stellschraubendiskussion

„Mehr Abfahrten & dichtere Takte“
im Zusammenhang mit „Höhere Haltestellendichte“

Daraufhin wurde die Stellschraube der „Höheren Haltestellendichte“ in die Diskussion integriert.

Risiken und Potenziale der Stellschraube

Diese Stellschraube wurde in der Diskussion von den Teilnehmenden **bei bestehenden Linien** als **negativ** bewertet.

- Es wurde betont, dass zu viele Haltestellen auf bestehenden Strecken **hinderlich und unvorteilhaft** seien, weil sie das **Vorankommen verlangsamen** würden und die bestehenden Linien um genug Haltestellen verfügen.



Stellschraubendiskussion

„Mehr Abfahrten & dichtere Takte“

im Zusammenhang mit „Höhere Haltestellendichte“

Anders wurde diese Diskussion bei potenziellen neuen Linien geführt.

- Hier wurde hervorgehoben, dass eine **hohe Haltestellendichte einen großen Mehrwert** für neue Quartiere hätte. In Bezug auf Neubaugebiete wurde unterstrichen, dass hier mit einer höheren Haltestellendichte insbesondere die Verbindungen zu anderen Gemeinden und benachbarten Veedeln gestärkt werden soll.

Die technischen Unterschiede zwischen Hochbahnen und Straßenbahnen, die bspw. Berlin und Hamburg von Köln unterscheiden und die bestimmte verkehrliche Prozess erschweren, wurden von den Teilnehmenden anerkannt.

Auch die Kernelemente wie Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Teilhabe und Sicherheit wurden in der Diskussion angesprochen.

- Es wurde erneut hervorgehoben, dass eine **höhere Taktung** unter anderem auch die **Sicherheit verbessern** würde, da weniger Wartezeiten an Haltestellen entstehen würden.
- Die sozialverträgliche Mobilität, insbesondere beim Pendelverkehr und Nachschichten, könnte demnach von einer höheren Taktung profitieren.

Dabei blieb die Positionierung der "Höheren Haltestellendichte" unverändert, jedoch wurde **die Wichtigkeit von mehr Haltestellen bei neuen Linien** als ergänzende Perspektive herausgestellt.



Stellschraubendiskussion

„besserer Verkehrsfluss“

1. Betrachtung der Stellschraube

- Welche **Potentiale/Risiken** (z.B. Akzeptanz, Zielkonflikte) bestehen durch die Stellschraube?
 - kleiner für alle Verkehrsarten geht nicht
 - Fließende müssen z.B. mehr warten
 - indirekter Verkehr
 - weniger Emissionen
 - Potential, wenn nicht nur gIV profitiert
 - auch ÖPNV kann profitieren
- Worauf muss geachtet werden, damit die Stellschraube eine möglichst **große Wirkung** für die Sozialverträglichkeit der Mobilität erzielt? // Wie können **Risiken** vermieden/verringert werden?
 - (Maut) Reduzierung z.B. durch Repression
 - Nicht an Geld koppeln
 - Maut + Sanktion
 - innovative Lösungen ohne Widerstand
 - intelligente Konzepte für mehr Effizienz
 - Kontrolle/Regulierung Parken
 - Verkehrsfluss nicht nur für gIV
 - starker Umweltverbund
 - Ausbau P+R
 - Ausbau & Verbesserung ÖPNV
 - Verdichtung zur Reduzierung Verkehrsstrom
 - Umland miteinbeziehen
- Welche **Diskussionen** müssen wir führen, um die Stellschraube zu optimieren?
 - bedient auch gIV nicht zwingen
 - Steuer (z.B.) = Anspruch auf Gleichheit
 - Beszahlbarkeit vs. Regulierung

2. Abgleich mit der Arbeitshilfe „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“

- Welche **Kernelemente** sind besonders relevant für diese Stellschraube?
 - sicherheit & Gesundheit
 - eff. entstehen Gefahren für andere VfN
 - weniger Emissionen
- Sind die Kernelemente um **weitere Aspekte** zu ergänzen?
 - Verbindung ins Umfeld erhalten

3. Abschlussbetrachtung

- Ist die Positionierung der Stellschraube weiterhin korrekt?
(oder wird sie als relevanter / weniger relevant eingeschätzt?)

Stellschraubendiskussion

„besserer Verkehrsfluss“

Risiken und Potentiale der Stellschraube

Zu dieser Stellschraube wurden von den Teilnehmenden **überwiegend Risiken für eine sozialverträgliche Mobilität** gesehen:

- Durch einen besseren Verkehrsfluss würde der **MIV gefördert**, da er gegenüber anderen Verkehrsmitteln attraktiver werden würde.
- Ein besserer Verkehrsfluss für den MIV hätte auch konkrete **negative Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmende**, wie z.B. Fußgänger*innen. Diese müssten möglicherweise längere Wartezeiten in Kauf nehmen.

Mögliche **Potentiale** der Stellschraube:

- **geringere Emissionen**, was allen Menschen in der Stadt zugute käme
- Mögliche **Vorteile für den ÖPNV**, da auch Busse von einem verbesserten Verkehrsfluss profitieren könnten.

Insgesamt waren sich die Teilnehmenden einig, dass diese Stellschraube Potentiale für die Entwicklung der Mobilität in Köln haben könnte, wenn ein **verbesserter Verkehrsfluss für alle Mobilitätsformen** hergestellt würde. Ein zentraler Konfliktpunkt blieb in dieser Hinsicht, dass einige Teilnehmende der Meinung waren, dass dies in der Realität nicht umsetzbar sei, während andere Teilnehmende der Ansicht waren, dass dies mit guter Planung möglich sein sollte.



Stellschraubendiskussion

„besserer Verkehrsfluss“

Bei der Ausgestaltung der Stellschraube seien verschiedene Aspekte zu beachten:

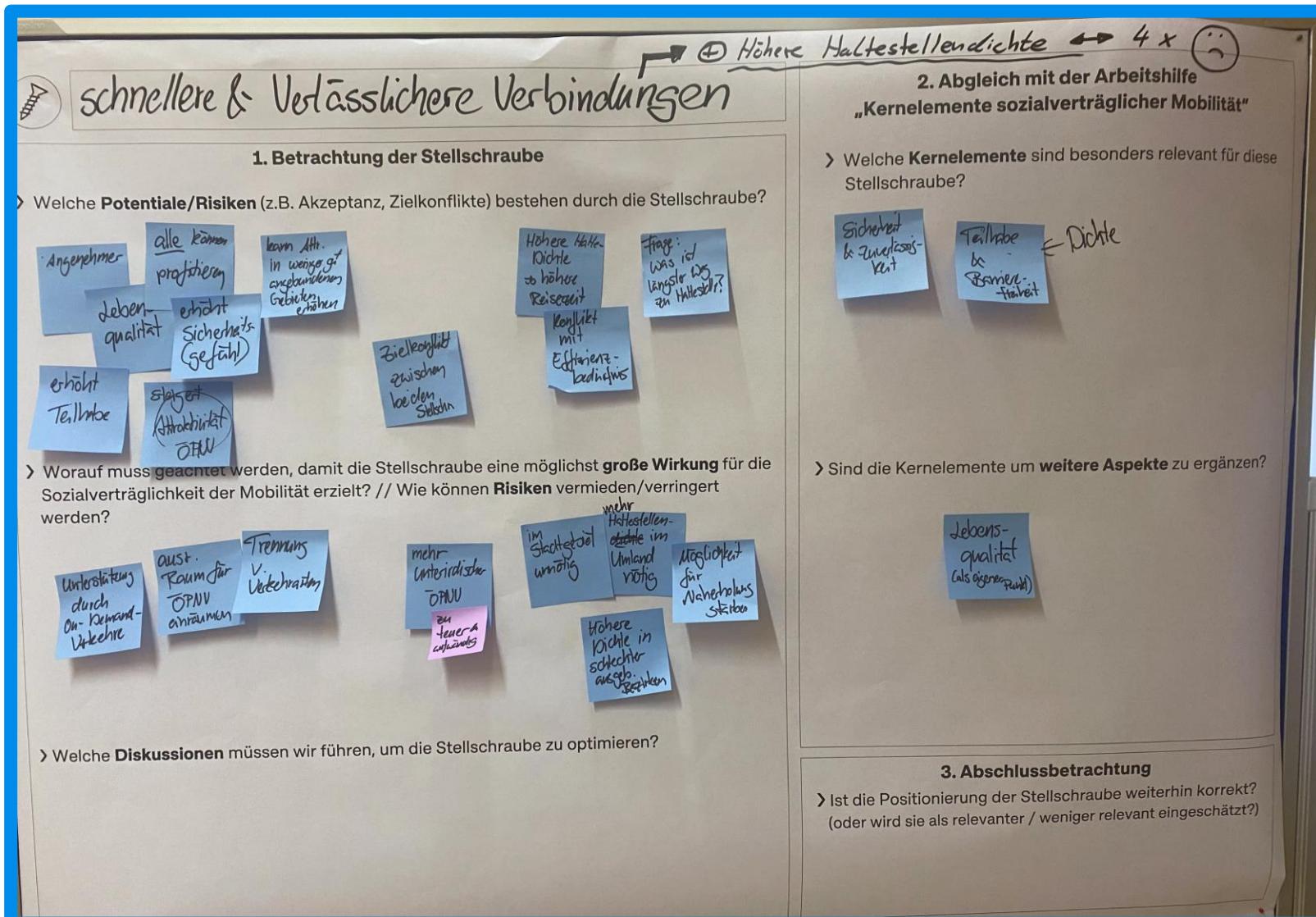
- Minimierung von Wartezeiten für andere Verkehrsteilnehmende durch kluge Gestaltung von Querungen
- Die Teilnehmenden waren sich einig, dass Verbesserungen im Verkehrsfluss von **Maßnahmen zur Reduzierung der Attraktivität des MIV** begleitet werden müssten. Als mögliche Optionen wurden genannt:
 - Einschränkung und Regulierung des Parkens
 - Temporeduzierungen - diese würden auch mehr Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmende bedeuten
 - Finanzielle Maßnahmen, wie z.B. die Einführung einer City-Maut. In diesem Punkt herrschte jedoch Uneinigkeit, da dies soziale Ungleichheiten verstärken könnte.
- Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds.
 - Ausbau von P+R, um die Anbindung ins Umland zu verstärken
 - Ausbau und Verbesserungen im ÖPNV

Dabei seien die folgenden Aspekte zu diskutieren:

- Ein besserer Verkehrsfluss für den MIV bedeute auch, das Gesamtaufkommen des MIV zu reduzieren. Ein besserer Verkehrsfluss sei daher auch mit Einschränkungen verbunden.
- Da Verbesserungen im Verkehrsfluss im Sinne des Leitbilds auch mit weiteren Maßnahmen zur Einschränkung des MIV verbunden sein müssten, sei hier auch mit Widerstand zu rechnen. Dies läge daran, dass das Zahlen von Kfz-Steuern sei oft mit Ansprüchen an die Kfz-Mobilität verbunden sei.
- Bei finanziellen Maßnahmen zur Einschränkung des MIV seien Diskussion zum Thema soziale Gerechtigkeit zu führen, da diese einkommensschwächere Haushalte stärker treffen würden.
- Verbindungen zu den **Kernelementen sozialverträglicher Mobilität** wurden insbesondere unter den Aspekten **Sicherheit und Gesundheit** gesehen. Sollten bei der Gestaltung der Stellschraube finanzielle Maßnahmen genutzt werden, seien auch die Aspekte **Bezahlbarkeit und Teilhabe** betroffen.

Stellschraubendiskussion

„schnellere und bessere Verbindungen“ in
Zusammenhang mit „höhere Haltestellendichte“



Stellschraubendiskussion

„schnellere und bessere Verbindungen“ in Zusammenhang mit „höhere Haltestellendichte“

Risiken und Potentiale der Stellschrauben

Schnellere und verlässliche Verbindungen im ÖPNV seien durchweg **positiv** zu sehen und böten ein großes Potential für die Entwicklung der Mobilität in Köln:

- Besonders hervorgehoben wurde, dass Verbesserungen im ÖPNV **allen** Menschen in Köln zugute kämen.
- Die ÖPNV-Nutzung würde für alle angenehmer
- Die Attraktivität von weniger gut angebunden Stadtgebieten könnte gesteigert werden
- Schnellere & verlässlichere Verbindungen würden zu einem besseren Sicherheitsgefühl in der Nutzung des ÖPNV beitragen
- Insgesamt würden Verbesserungen im ÖPNV die **Attraktivität des ÖPNV steigern** und zu mehr **Teilhabe** und **verbesserter Lebensqualität** beitragen.

Eine **höhere Haltestellendichte** wurde dagegen deutlich **kritischer** gesehen:

- Mehr Halte würden zu einer Erhöhung der Reisezeit beitragen. Daraus ergäbe sich ein direkter **Zielkonflikt zwischen den beiden Stellschrauben**. Generell stünde eine höhere Haltestellendichte in Konflikt mit Effizienzanforderungen an den ÖPNV.
- Es bestand die Ansicht, dass eine höhere Haltestellendichte in weiten Teilen des Stadtgebiets **nicht erforderlich** sei, da bereits ausreichend Halte vorhanden seien. In Gebieten, die bisher durch ÖPNV eher unversorgt seien, sie eine höhere Haltestellendichte dagegen sinnvoll und wichtig.
- Konflikte wurden hier auch im Hinblick auf die **Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen** gesehen: Für viele Menschen sei die aktuelle Dichte der Haltestellen womöglich ausreichend und sie würden entsprechend schnellere Verbindungen bevorzugen, mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder hätten vermutlich eine andere Wahrnehmung ihrer Entfernung zu Haltestellen. Hier müsse zwischen den Bedürfnissen abgewogen werden.

Stellschraubendiskussion

„schnellere und bessere Verbindungen“ in
Zusammenhang mit „höhere Haltestellendichte“

Bei der Ausgestaltung der Stellschrauben seien verschiedene Aspekte zu beachten:

- Grundsätzlich sei es notwendig, **dem ÖPNV ausreichend Raum zu geben** und eine Trennung von anderen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Mehr unterirdischer ÖPNV könne zu mehr Effizienz beitragen, dies sei jedoch mit hohem finanziellen und zeitlichen Aufwand verbunden und habe auch Nachteile wie z.B. die Entstehung von Angsträumen in Tunneln.
- Zudem könnten Verbindungen insbesondere in Randgebieten und zu Randzeiten durch **ergänzende Angebote** wie z.B. On-Demand-Verkehre genutzt werden. Dies könnte auch eine Lösung sein, um unterschiedliche Anforderungen an die Haltestellendichte auszugleichen.
- Bei der Stellschraube „höhere Haltestellendichte“ sei es wichtig, darauf zu achten, dass mehr Haltestellen vor allem in **Außengebieten** benötigt würden. **Verbindungen ins Umland** müssten gestärkt werden und seien wichtig für Teilhabe und Lebensqualität, im Stadtzentrum dagegen würden keine neuen Haltestellen benötigt.

Verbindungen zu den Kernelementen sozialverträglicher Mobilität wurden insbesondere unter den Aspekten **Sicherheit und Zuverlässigkeit** gesehen, ebenso seien **Teilhabe und Barrierefreiheit** betroffen.

Die Diskussion warf zudem die Frage auf, ob „**Lebensqualität**“ als neuer Aspekt in die Liste der Kernelement aufgenommen werden sollte.



Stellschraubendiskussion

"Optimierte Nutzung von Parkplätzen"

Achtung: Vieles nicht verstanden.

OPTIMIERUNG PARKRAUM

1. Betrachtung der Stellschraube

› Welche **Potentiale/Risiken** (z.B. Akzeptanz, Zielkonflikte) bestehen durch die Stellschraube?

- ⊕ Sonderrechte für Mobilitätsengeschärfte, Arme, ...
- ⊕ Priorisierung von Raumnutzung / Fläche
- ⊕ Dämpft Autoschnellwege aus der Stadt
- ⊕ Umverteilung für „Bedürftige“
- ⊖ Interessenkonflikte

› Worauf muss geachtet werden, damit die Stellschraube eine möglichst **große Wirkung** für die Sozialverträglichkeit der Mobilität erzielt? // Wie können **Risiken** vermieden/verringert werden?

- Alternativen anbieten
- Langfristig denken (z.B. Kfzabgabe)
- parkraum kostenter, bessere Auto)
- Angebote machen, Daten (TUV) parken in der Stadt
- Situation kennen mit denken ist Luxus

› Welche **Diskussionen** müssen wir führen, um die Stellschraube zu optimieren?

Kriterienkatalog für Bedarf
Priorität für ... ransarbeitung

2. Abgleich mit der Arbeitshilfe „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“

› Welche **Kernelemente** sind besonders relevant für diese Stellschraube?

Befähbarkeit: Nicht jeder muss in der Stadt Parkplatz haben

› Sind die Kernelemente um **weitere Aspekte** zu ergänzen?

3. Abschlussbetrachtung

› Ist die Positionierung der Stellschraube weiterhin korrekt?
(oder wird sie als relevanter / weniger relevant eingeschätzt?)

Stellschraubendiskussion

"Optimierte Nutzung von Parkplätzen"

Verständnis

In der Gruppe Grün wurde kritisch angemerkt, dass die Stellschrauben in der Art, wie sie derzeit formuliert sind, für viele Menschen **nicht verständlich** seien - ein Aspekt fehlender **Barrierefreiheit**. Es wurde dringend um die Verwendung einfacherer Sprache gebeten. So erschloss sich für viele zunächst nicht, was mit „Optimierte Nutzung von Parkplätzen“ gemeint sei. Hilfreich waren die in der Erläuterung genannten Maßnahmenbeispiele - mit der Einschränkung, dass auch sie wieder **viele Fachbegriffe** enthalten: Höhere / differenzierte Parkgebühren; Parkzonen; Umnutzung von Parkflächen; Gestaltung Stellplatzschlüssel; Quartiersparkhäuser; Konzepte für die Vergabe von Stellflächen per Sondernutzung.

Risiken und Potentiale der Stellschraube

Nachdem die Gruppe ein gemeinsames Verständnis entwickelt hatte, konnte sie in der Umsetzung dieser Stellschraube ein großes **Potential** im Hinblick auf eine sozialverträgliche Mobilität in Köln erkennen:

- Die Nutzung des knappen städtischen Raums würde **priorisiert**.
- Es könnte eine **Umverteilung** der Raumnutzung **zugunsten besonders bedürftiger Gruppen** erfolgen.
- So könnten stärker Sonderrechte für eingeschränkt mobile Personen eingerichtet werden.
- Aber auch Ärzt*innen, Pfleger*innen usw. könnten bevorrechtigt und damit ihre Arbeit für Bedürftige erleichtert werden.
- Durch Parkgebühren und andere Instrumente würde das Auto schrittweise aus der Stadt gedrängt, zu Gunsten von mehr **Raum für soziale Funktionen** (z.B. Aufenthalt und Kommunikation im öffentlichen Raum).

Stellschraubendiskussion

"Optimierte Nutzung von Parkplätzen"

Als **Risiko** wurde genannt, dass im Zuge der Priorisierung **Interessenkonflikte** deutlich werden würden, die die dann einer Lösung bedürfen.

Damit die optimierte Nutzung von Parkplätzen eine möglichst große Wirkung entfalten kann, sollten aus Sicht der Gruppe Grün folgende Voraussetzungen geschaffen werden:

- Autonutzer*innen müssen **Alternativen** (z.B. guter öffentlicher Verkehr) angeboten werden, wenn sie ihre Ziele durch verteuerte bzw. wegfallende Parkplätze nicht mehr uneingeschränkt erreichen können.
- Die Umverteilung von öffentlichem Raum sollte als **langfristiger und beständiger Prozess** angelegt werden. Es wurde das folgende konkrete Beispiel genannt: Ein Auto ist nach 15-20 Jahren wirtschaftlich abgeschrieben. Sein*e Besitzer*in sollte dazu motiviert werden, sich danach kein neues anzuschaffen.
- Es sind deutlich **bessere Datengrundlagen** erforderlich, beispielsweise Parkraumkataster und Informationen zu den abgestellten Autos sowie ihren Besitzer*innen. Aufbauend auf einer guten Datengrundlage ließen sich zielgenaue Strategien entwickeln.
- Um transparent entscheiden zu können, welche Raumbedarfe welche Priorität haben, ist die Erstellung eines **Kriterienkatalogs** erforderlich.
- Es sollte stärker verdeutlicht werden, dass Parken in der Stadt angesichts knapper Flächen im Grunde „Luxus“ ist.



Stellschraubendiskussion

"Nachhaltigere Verteilung des Verkehrs innerhalb der Stadt"



Verständlich ??

Lieferverkehr, bessere Verteilung

1. Betrachtung der Stellschraube

› Welche **Potentiale/Risiken** (z.B. Akzeptanz, Zielkonflikte) bestehen durch die Stellschraube?

- + · weniger Verkehrschaos, Konfliktreich
mehr Effektivität
- Mehr Gerechtigkeit
bei der Raumnutzung

› Worauf muss geachtet werden, damit die Stellschraube eine möglichst **große Wirkung** für die Sozialverträglichkeit der Mobilität erzielt? // Wie können **Risiken** vermieden/verringert werden?

- gute Planung Randorte

› Welche **Diskussionen** müssen wir führen, um die Stellschraube zu optimieren?

2. Abgleich mit der Arbeitshilfe „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“

› Welche **Kernelemente** sind besonders relevant für diese Stellschraube?

› Sind die Kernelemente um **weitere Aspekte** zu ergänzen?

3. Abschlussbetrachtung

› Ist die Positionierung der Stellschraube weiterhin korrekt?
(oder wird sie als relevanter / weniger relevant eingeschätzt?)

Stellschraubendiskussion

"Nachhaltigere Verteilung des Verkehrs innerhalb der Stadt"

Auch hier wurde angemerkt, dass die Formulierung der Stellschraube für viele Menschen nicht unmittelbar verständlich sei und man eine einfachere Sprache verwenden sollte. Wiederum waren die erläuternden Maßnahmenbeispiele für das Verständnis hilfreich: Ausbau von Micro-Hubs; Ausbau anbieterneutraler Paketautomaten; Nutzung Lastenräder; Nutzung autonomer / ferngesteuerter Vehikel.

Risiken und Potentiale der Stellschraube

Auch in Bezug auf die Stellschraube „Nachhaltigere Verteilung des Verkehrs innerhalb der Stadt“ sah die Gruppe schließlich große **Potentiale**:

- Die Nutzung dieser Stellschraube würde das „Verkehrschaos“ in der Stadt mindern und für mehr **Effektivität** insbesondere im **Wirtschafts- und Lieferverkehr** sorgen.
- Es könnte mit ihr - ähnlich wie bei der zuvor diskutierten Stellschraube - mehr **soziale Gerechtigkeit bei der Nutzung des öffentlichen Raums** bewirkt werden, nicht zuletzt, weil mehr Platz für soziale Funktionen frei würde.

Als **Risiko** wurde wiederum hervorgehoben, dass bei der Priorisierung der Nutzungen im öffentlichen Raum **Interessenkonflikte** deutlich würden und ausgetragen werden müssten.

Als Voraussetzung für die Entfaltung einer möglichst großen Wirkung der Stellschraube wurde insbesondere eine **sorgfältige Planung** genannt, dies zum Beispiel in Bezug auf die Auswahl von Standorten für Micro-Hubs.



Stellschraubendiskussion

"Sanierung bestehender Radwege"

SANIERUNG RADWEGE	
<p>1. Betrachtung der Stellschraube</p> <p>› Welche Potentiale/Risiken (z.B. Akzeptanz, Zielkonflikte) bestehen durch die Stellschraube?</p> <ul style="list-style-type: none">• Konzentration zum Auto• Stärken durch Attraktivität• gesund, umweltfreundlich• Fahrrad ist befahrbar• kinderfreundlich• wenig Potential für 1:1 Sanierung <p>› Worauf muss geachtet werden, damit die Stellschraube eine möglichst große Wirkung für die Sozialverträglichkeit der Mobilität erzielt? // Wie können Risiken vermieden/verringert werden?</p> <ul style="list-style-type: none">• bauliche Trennung (gut)• ausreichend Platz für Fußgänger• nicht auf Kosten neuer Radwege• Abwägung, bilden gut / nein <p>› Welche Diskussionen müssen wir führen, um die Stellschraube zu optimieren?</p>	<p>2. Abgleich mit der Arbeitshilfe „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“</p> <p>› Welche Kernelemente sind besonders relevant für diese Stellschraube?</p> <p>› Sind die Kernelemente um weitere Aspekte zu ergänzen?</p>
<p>3. Abschlussbetrachtung</p> <p>› Ist die Positionierung der Stellschraube weiterhin korrekt? (oder wird sie als relevanter / weniger relevant eingeschätzt?)</p>	

Stellschraubendiskussion

"Sanierung bestehender Radwege"

Risiken und Potentiale der Stellschraube

Die Sanierung bestehender Radwege wurde im weiteren Zusammenhang der Radverkehrsförderung diskutiert. Folgende **Potentiale** wurden betont:

- Die Sanierung von Radwegen stärkt das Radfahren als attraktive Alternative zum Autofahren
- Radfahren ist **bezahlbar**.
- Radfahren ist **gesund und umweltfreundlich**.
- Radfahren ist **kinderfreundlich**.

Als **Risiko** wurde hervorgehoben, dass die bloße Sanierung von bestehenden Radwegen oft nicht die Anforderungen an ihre **zeitgemäße Gestaltung** erfüllt und deshalb ein weitreichenderer Umbau in vielen Fällen erforderlich wäre.

Als Voraussetzungen für die Entfaltung einer möglichst großen Wirkung dieser Stellschraube wurden folgende Aspekte genannt:

- Eine gut umgesetzte **bauliche Trennung** zwischen den Spuren für Radfahrende und für Autos ist erforderlich.
- Es muss weiterhin **ausreichend Platz für Fußgänger*innen** vorhanden sein. Radverkehrsförderung darf nicht auf Kosten der Bedürfnisse von Fußgänger*innen gehen.
- Durch die Sanierung bestehender Radwege darf das **Budget für die Schaffung neuer Radwege** nicht geschmälert werden.



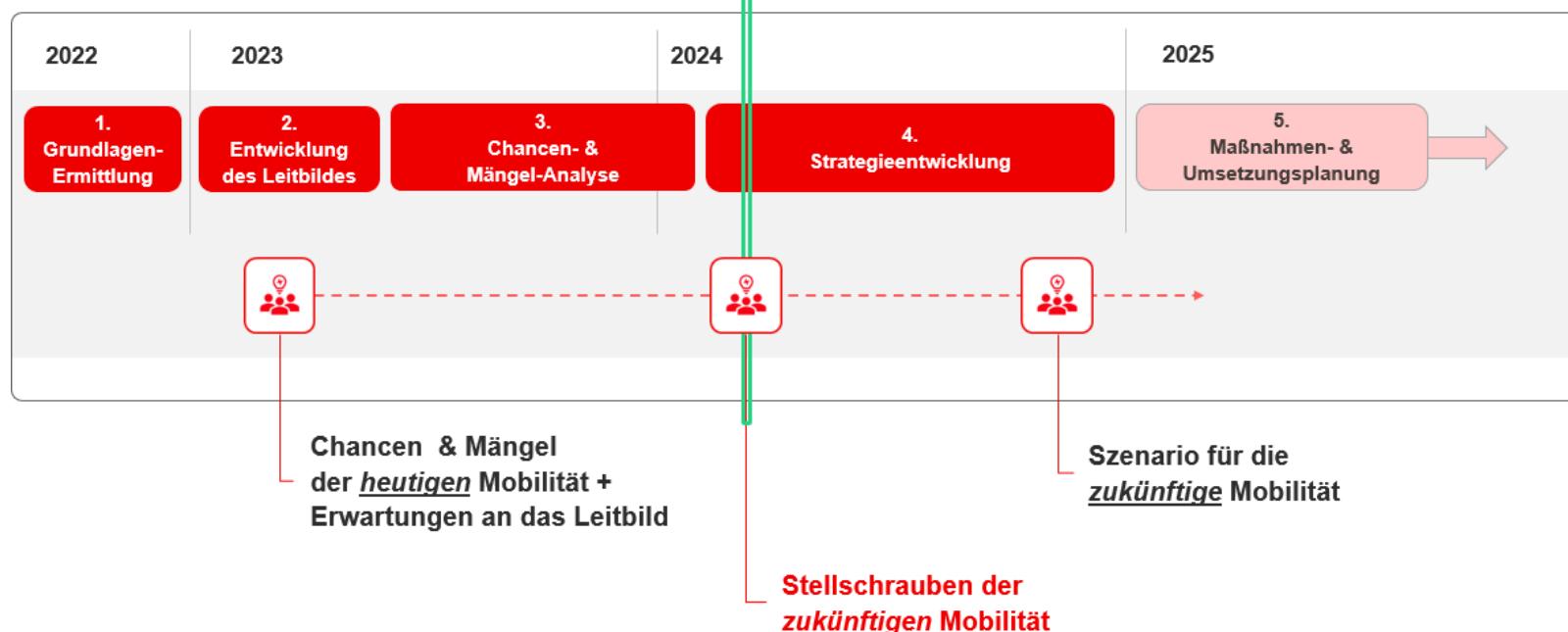
Ausblick

Die Ergebnisse des Runden Tisches dienen als wichtige Grundlage der weiteren Ausarbeitung und Priorisierung der Stellschrauben in Hinblick auf ihre Sozialverträglichkeit. Die Stellschrauben bieten die Grundlage für die weitere Strategie- und Szenarienentwicklung. Eine weitere Sitzung des Runden Tisches Mobilität und Gesellschaft ist für Ende 2024 geplant.

Für den nachhaltigen Mobilitätsplan sind für das Jahr 2024 bislang folgende Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung geplant:

- **Online-Beteiligung:** 11. - 28. April 2024
- **polis MOBILITY Camp:** 25. + 26. Mai 2024

Über die jeweils konkreten nächsten Schritte wird das Team zum nachhaltigen Mobilitätsplan rechtzeitig informieren und einladen.



Impressionen





Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft

2. Sitzung am 29.02.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Impressum



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Moderation & Dokumentation

DialogWerke GmbH

Rupprecht Consult GmbH

tippingpoints GmbH

Februar/März 2024

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages