



Stadt Köln

# Besser durch Köln

## Der nachhaltige Mobilitätsplan

Abschlussbericht der Stufe 1:  
Leitbild, Analyse und Strategie





# Vorwort der Oberbürgermeisterin

Liebe Leser\*innen,

wir brauchen konkrete Zukunftsstrategien für Köln, um unsere Metropole – angesichts der gewaltigen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts – für alle Menschen nachhaltig und lebenswert weiterzuentwickeln. Die von uns entwickelte Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“, die viele Bereiche wie Stadtentwicklung, Umwelt, Wirtschaft und Bildung umfasst, hilft uns, dieses Ziel zu erreichen.



Auch die Ausrichtung unserer Mobilität trägt entscheidend zu einem guten Leben und einem klimaneutralen Köln bei. Nicht ohne Grund ist daher bereits in unserer Stadtstrategie die Erarbeitung eines nachhaltigen Mobilitätsplans verankert worden. Dieser schafft den Rahmen, um den Verkehr in den nächsten Jahren stadtverträglich und umweltfreundlich zu gestalten und für alle Menschen zugänglicher zu machen. Das spiegeln auch der Titel und das zentrale Leitbild wider: Mit unserem nachhaltigen Mobilitätsplans kommen wir „besser durch Köln“.

In der Ausarbeitung dieses Plans haben wir nun einen entscheidenden Meilenstein erreicht: Mit dem Abschluss der ersten Stufe liegt uns jetzt der übergeordnete „Fahrplan“ für die zukünftige Gestaltung unserer Mobilität vor.

Besonders hervorheben möchte ich, dass sich an diesem wegweisenden Projekt bereits jetzt über 10.000 Kölner\*innen beteiligt haben. Dafür bedanke ich mich herzlich.

Auch für die weitere Entwicklung freue ich mich auf Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Henriette Reker". The script is cursive and elegant.

Henriette Reker

Oberbürgermeisterin der Stadt Köln



# Vorwort des Beigeordneten für Mobilität

Liebe Leser\*innen,

wir stehen vor der großen Herausforderung, die Mobilität in unserer Stadt für die Zukunft zu gestalten. In den nächsten Jahren muss sowohl ein Beitrag zur Klimaneutralität Kölns als auch zur Sicherung der Lebensqualität für alle Menschen erreicht werden. Gleichzeitig muss Mobilität für die unterschiedlichsten Anforderungen sichergestellt werden. Um diese Ziele zu erreichen, dient uns der nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ als umfassender Wegweiser und Handlungsrahmen.



Ich freue mich, dass uns mit Abschluss der ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans nun eine klare übergeordnete Strategie vorliegt. Für die Erarbeitung haben wir Zielbilder aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden definiert und durch die eingehende Untersuchung des aktuellen Zustands der Mobilität in Köln wertvolle Erkenntnisse für unseren künftigen Handlungsplan abgeleitet. Dabei flossen das Wissen, die Erfahrungen und die Wünsche zahlreicher Menschen und Institutionen ein. In regelmäßigen Terminen mit Expert\*innen und der organisierten Stadtgesellschaft sowie durch die fortlaufende Beteiligung der Bürger\*innen sind wir bei der Entwicklung in einen kontinuierlichen Dialog getreten. Diese breite Bürger\*innenbeteiligung wurde bundesweit besonders positiv wahrgenommen und sogar prämiert.

Über all diese Schritte informiert Sie der vorliegende Abschlussbericht zur ersten Stufe. Sie werden beim Lesen feststellen, dass wir die Strategie noch mit konkreten Maßnahmen und klar formulierten Ressourcen hinterlegen müssen, um die definierten Ziele zu erreichen. Diese Aufgabe ist Teil der noch anstehenden zweiten Stufe zur Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans.

Auch dabei werden wir großen Wert auf eine breite Beteiligung legen.

Ich freue mich auf diesen Dialog und Ihre Unterstützung.

Ihr

Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**Stadt Köln**

**Die Oberbürgermeisterin**

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Visualisierungen  
Jan Buckard/tippingpoints GmbH, Bonn

Satz  
rheinsatz, Köln

13-St/68/02.2025

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort der Oberbürgermeisterin .....	3
Vorwort des Beigeordneten für Mobilität .....	5
<b>Einleitung .....</b>	<b>9</b>
<b>Der Weg zur Strategie .....</b>	<b>12</b>
Beteiligungsprozess .....	14
Grundlagenanalyse (AP 1) .....	20
Auswertung bestehender Konzepte und politischer Beschlüsse .....	20
Bewertung bestehender Konzepte und politischer Beschlüsse .....	22
Leitbild und Ziele (AP 2) .....	27
Leitbildentwicklung .....	27
Zielindikatoren .....	36
Handlungsfelder .....	38
Analyse (AP 3) .....	40
Status quo- und Chancen- und Mängelanalyse .....	40
Vorläufige Zielwerte .....	47
Strategie (AP 4) .....	51
Stellschrauben .....	51
Strategieszzenarien .....	55
Bewertung der Strategieszzenarien .....	58
<b>Der Kern der Strategie: das Zielszenario .....</b>	<b>62</b>
Gesamtstadt – Gemeinsam gestalten .....	66
Innenstadt – Platz für Begegnungen .....	71
Innere Stadt – Zuhause in meinem Veedel .....	77
Äußere Stadt – Grün und gut verbunden .....	83
Zielwerte .....	91
Bewertung .....	101
<b>Ausblick .....</b>	<b>106</b>
Glossar .....	109
Anhang: Strategieszzenarien .....	113

## Abkürzungen

AP	Arbeitspaket
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CO <sub>2</sub> e	Kohlenstoffdioxid-Äquivalente
EU	Europäische Union
EW	Einwohner*innen
HVZ	Hauptverkehrszeit (zwischen 6:30 Uhr und 9:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MRV	Mobilitätsrelevantes Verkehrsnetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PESTEL	politische (Political), wirtschaftliche (Economic), soziale (Social), technologische (Technological), ökologische (Environmental) und rechtliche (Legal) Trends
Pkw	Personenkraftwagen
Pkm	Personenkilometer
PM10	Feinstaub
SULP	Sustainable Urban Logistics Plan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMI	Sustainable Urban Mobility Indicators
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SVZ	Schwachverkehrszeit (zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr)
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
THG	Treibhausgas
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

# Einleitung

Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität ist eine der zentralen Herausforderungen für wachsende Städte im 21. Jahrhundert. Insbesondere in Stadtregionen wie Köln, die von vielfältigen sozialen, ökologischen und ökonomischen Dynamiken geprägt sind, erfordert die Mobilitätsplanung eine strategische und integrierte Herangehensweise. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der ersten von zwei Stufen zur Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans „Besser durch Köln“, der auf die Verwirklichung einer sozial gerechten, ökologisch verantwortungsvollen und wirtschaftlich tragfähigen Mobilität bis 2035 abzielt.

Der letzte umfassende Kölner Mobilitätsplan (damals „Gesamtverkehrskonzept“ genannt) stammt aus dem Jahr 1992. Das derzeit noch für die Mobilitätsplanung leitende Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ wurde in 2014 erarbeitet. Dementsprechend sind die Pläne nicht mehr aktuell und bedürfen einer Aktualisierung. Der hier vorliegende nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ berücksichtigt alle Verkehrsträger sowie die Verflechtungen mit der Region. Er konkretisiert außerdem die Ziele der 2021 durch den Rat der Stadt Köln beschlossenen „Kölner Perspektiven 2030+“ im Bereich Mobilität und bildet darüber hinaus ein wichtiges Instrument, um einen sektoralen Beitrag für das Erreichen der Klimaneutralität Kölns bis 2035 zu leisten.

Die Erarbeitung folgt dem Konzept des „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP), einem einheitlichen Standard für die Mobilitätsplanung europäischer Städte. Hintergrund ist die europäische TEN-V-Verordnung<sup>1</sup>, die vorsieht, dass die 432 Städte, die als städtischer Knotenpunkt („urban node“) Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind, bis Ende 2027 einen SUMP erstellt haben sollen und dieser politisch beschlossen sein soll. In Deutschland gibt es 78 dieser Knotenpunkte, darunter auch Köln.

Der Erarbeitungsprozess der hier adressierten ersten Stufe erstreckte sich über den Zeitraum von Herbst 2022 bis Ende 2024. In dieser Zeit wurde eine umfassende Bestands- sowie Chancen- und Mängelanalyse vorgenommen, ein Leitbild mit fünf Zielbildern entwickelt und die Strategie für die zukünftige Mobilität in Köln in einem Ziel-szenario definiert.

---

1 BMDV (2023): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V), <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>

Besonders hervorzuheben ist der umfassende Beteiligungsprozess, der die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans begleitet. Verwaltungsintern wurde der Prozess durch eine thematisch breit gefächerte Projektgruppe sowie einen Lenkungskreis auf Ebene der Beigeordneten bearbeitet. Zudem wurden zahlreiche Fachakteur\*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesellschaft einbezogen. Darüber hinaus wurden die vielfältigen Perspektiven der breiten Öffentlichkeit auf intensive Weise berücksichtigt. Mit einer Mischung aus bewährten und innovativen Formaten wie einem Mobilitätsbeirat, Runden Tischen, Online-Beteiligungen, aufsuchenden Öffentlichkeitsbeteiligungen und einer gesonderten Kinder- und Jugendbeteiligung wurde ein breites Spektrum an Meinungen und Bedürfnissen eingefangen. Die Stadt Köln erhielt für diesen vorbildlichen Partizipationsprozess im Jahr 2024 die bundesweite Auszeichnung „Gute Bürgerbeteiligung“<sup>2</sup>. Dieser Preis wird jährlich durch das Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung e. V. in Kooperation mit dem Berlin Institut für Partizipation vergeben und ist ein Beleg für die gelungene Integration vielfältiger Interessen und Sichtweisen.

Der hier vorliegende Bericht liefert eine fundierte Grundlage für die zweite Stufe des Prozesses, in der ein konkreter Maßnahmen- und Umsetzungsplan sowie ein Evaluationskonzept entwickelt werden, um die Vision des nachhaltigen Mobilitätsplans umzusetzen und sicherzustellen.

Köln möchte mit dem gewählten Ansatz nicht nur die Mobilität zukunftsorientiert weiterentwickeln, sondern auch als Vorbild für andere Städte wirken. Es soll aufgezeigt werden, wie Nachhaltigkeitsziele mit einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz verbunden und umgesetzt werden können.

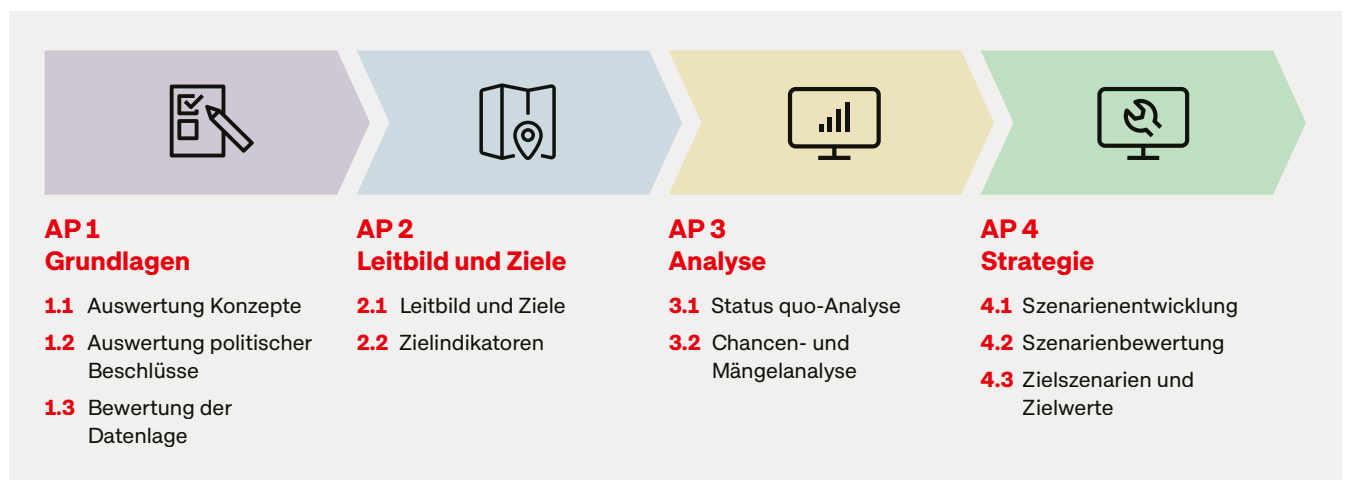
---

<sup>2</sup> <https://gutebeteiligung.de/koeln-nachhaltiger-mobilitaetsplan-besser-durch-koeln/>

# **Der Weg zur Strategie**

Der Erstellungsprozess der ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans in Köln wurde in vier Arbeitspakete (AP) gegliedert. In AP 1 (Grundlagenanalyse) wurden zunächst die Grundlagen zur Mobilität in Köln untersucht. Darauf aufbauend wurde in AP 2 (Leitbild und Ziele) das Leitbild „Besser durch Köln“ mit seinen dazugehörigen Zielbildern und Zielindikatoren entwickelt. AP 3 (Analyse) beinhaltet eine Status quo-Analyse, um zu ermitteln, wo Köln im Verhältnis zum Leitbild heute steht und welche Chancen bzw. welche Mängel sich daraus ableiten lassen. Im AP 4 (Strategie) wurde auf dieser Grundlage ein Zielszenario entwickelt. Das Zielszenario kann als der Weg verstanden werden, der das Leitbild unter der Beachtung der vorherrschenden Chancen und Mängel am besten verwirklicht. Zu diesem Zweck wurden zunächst drei Strategieszenarien mit verschiedenen Schwerpunkten erstellt, bewertet und miteinander verglichen, um daraus abschließend das Zielszenario für den Zeithorizont bis 2035 abzuleiten.

**Abbildung 1: Arbeitspakete der ersten Stufe zur Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans**

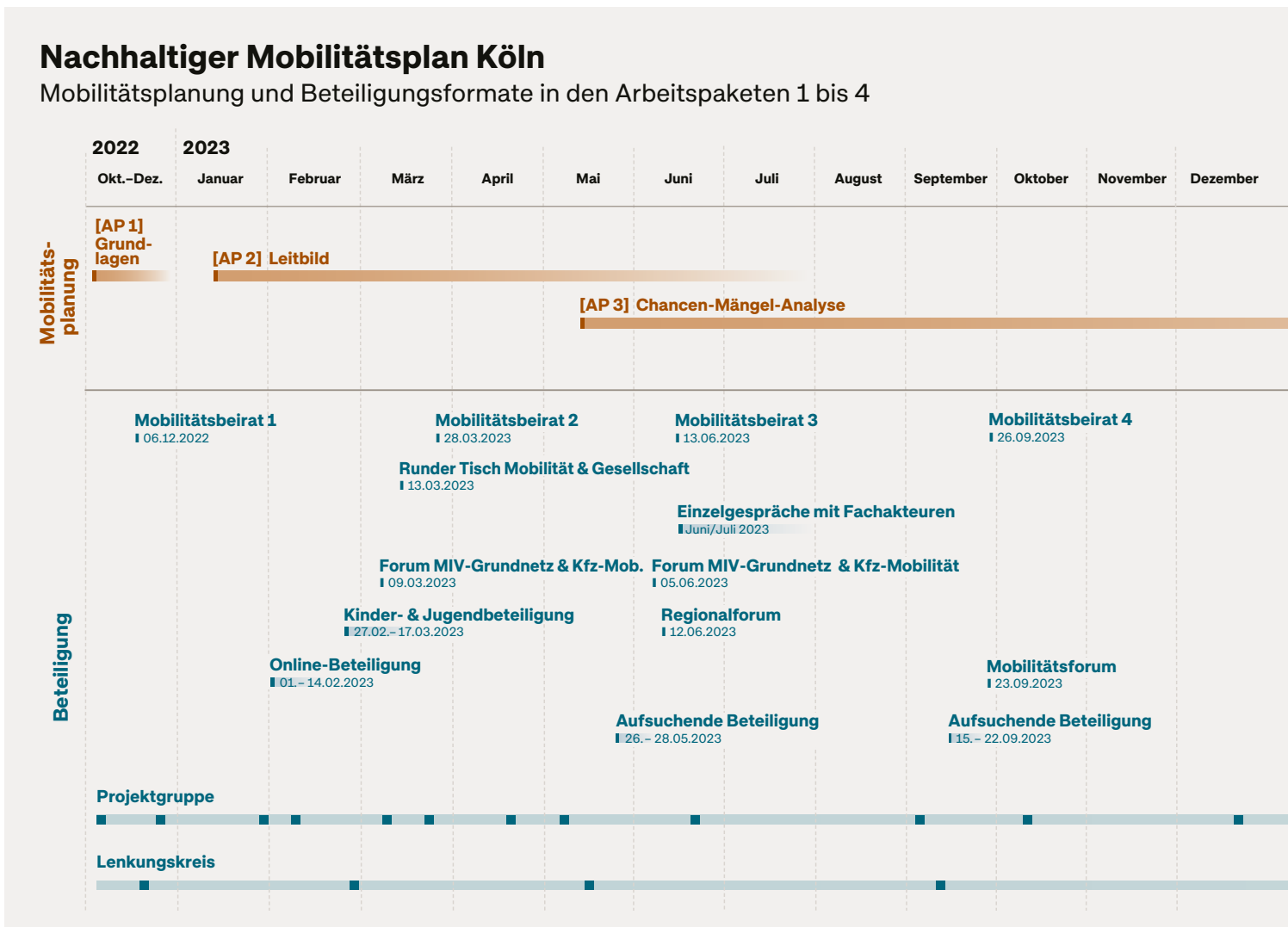


In den folgenden Kapiteln wird die Vorgehensweise in den einzelnen Arbeitspaketen erklärt, um die Entwicklung des Zielszenarios transparent herzuleiten. Dabei wird zunächst die methodische Vorgehensweise erläutert und anschließend auf die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse eingegangen.

## Beteiligungsprozess

Der nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ wird unter umfassender Einbeziehung der Verwaltung sowie relevanter Fachakteur\*innen und der breiten Öffentlichkeit erarbeitet. Abbildung 2 zeigt das Zusammenspiel zwischen der Mobilitätsplanung und der Beteiligung im gesamten Prozessverlauf. Die vielfältigen Formate zeigen deutlich auf, dass die Belange der Stadtgesellschaft bei der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans umfassend berücksichtigt wurden. Im Folgenden wird ein Überblick über die Formate und ihre jeweiligen Funktionen gegeben.

Abbildung 2: Beteiligungsformate zum nachhaltigen Mobilitätsplan





Die Einbeziehung der Fachakteur\*innen erfolgte in den folgenden fünf Formaten<sup>3</sup>:

- › Der **Mobilitätsbeirat**<sup>4</sup> ist das zentrale Beratungsgremium zum nachhaltigen Mobilitätsplan. Er wurde mit Beschluss des Verkehrsausschusses<sup>5</sup> der Stadt Köln vom 23. August 2022 ins Leben gerufen und besteht aus 27 Fachakteur\*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Gesellschaft und Politik. Der Mobilitätsbeirat tagte bis Ende 2024 insgesamt neun Mal.
- › Der **Runde Tisch Mobilität und Gesellschaft** hat die Aufgabe, die soziale Perspektive des Mobilitätswandels in Köln zu beleuchten. In diesem Format kommen etwa 20 zufällig ausgewählte Kölner\*innen sowie 20 Vertreter\*innen zivilgesellschaftlicher Gruppen (zum Beispiel Sozialverbände, Gewerkschaften, Arbeitgeber\*innen, Vertretungen von gesellschaftlichen Gruppen) zusammen und bewerten in drei Sitzungen die Zwischenergebnisse der Mobilitätsplanung.
- › Das **Forum MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität** hat den inhaltlichen Fokus auf die Kfz-Mobilität in Köln. Einberufen wurde es auf Grundlage eines Ratsbeschlusses<sup>6</sup> als Begleitgremium für die Erarbeitung des sogenannten MIV-Grundnetzes für Köln. Es tagte drei Mal. Die Planungen zum MIV-Grundnetz liefen parallel zur ersten Stufe des SUMP. In Stufe zwei des SUMP wird eine integrierte Netzbetrachtung erfolgen.
- › Das **Regionalforum** dient dem Austausch mit den Nachbarkommunen. Die intensiven verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland müssen nicht nur mitgedacht, sondern die Entwicklungen, Perspektiven und Expertisen aus dem Umland müssen aktiv einbezogen werden. Das Gremium tagte während der Projektlaufzeit zwei Mal.

---

3 <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/mobilitaet/nachhaltiger-mobilitaetsplan/beteiligung-von-fachleuten-fuer-den-nachhaltigen-mobilitaetsplan>

4 <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/ausschuesse-und-gremien/mobilitaetsbeirat>

5 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=109473](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=109473)

6 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=100183](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=100183)

- › Ergänzend zu diesen Formaten wurden im Sommer 2023 **Einzelgespräche mit 16 Fachakteur\*innen** geführt. Diese Gespräche dienten einem gesonderten fachlichen Feedback zur bisherigen fachlichen Ausgestaltung sowie zum Beteiligungsprozess und der begleitenden Kommunikation.

Auch zur **Einbeziehung der Kölner Bevölkerung** wurden fünf verschiedene Formate durchgeführt. Neben dem Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft, in dem auch zufällig ausgewählte Bürger\*innen mitwirkten, fand die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form der folgenden Formate statt:

- › Im Laufe des Prozesses wurden über das Beteiligungsportal [www.meinungfuer.koeln](http://www.meinungfuer.koeln) der Stadt Köln **zwei Online-Beteiligungen** durchgeführt:
  - Die **erste Online-Beteiligung**<sup>7</sup> fand zu Beginn des Prozesses statt. Sie bestand aus zwei Modulen: einer Einschätzung zur Mobilität im Jahr 2035 als Grundlage für die Erarbeitung des Leitbildes sowie einer Befragung zu den bereits sehr konkreten Plänen in Bezug auf die Erstellung des MIV-Grundnetzes.
  - Die **zweite Online-Beteiligung**<sup>8</sup> wurde im Frühjahr 2024 durchgeführt. Sie fügte sich in die Phase der Strategieentwicklung (AP 4) ein und stellte die „Stellschrauben“ für die Gestaltung der Mobilität in Köln in den Mittelpunkt. Diese konnten sortiert nach Handlungsfeldern priorisiert und kommentiert werden.
- › Die breite Öffentlichkeit wurde im Rahmen einer **aufsuchenden Beteiligung**<sup>9</sup> eingebunden. An acht Tagen im September 2023 fand diese an 12 verschiedenen Standorten in allen neun Stadtbezirken statt, um die Menschen in ihrem direkten Lebensumfeld auf ihre Perspektive zu den Stärken und Schwächen der aktuellen Mobilitätssituation in Köln anzusprechen. Zusätzlich wurde im Rahmen des polisMOBILITY Camps im Mai 2023 und Mai 2024<sup>10</sup> umfassend über den nachhaltigen Mobilitätsplan informiert. Dabei wurden ebenfalls die Stärken und Schwächen der Kölner

---

7 <https://meinungfuer.koeln/group/31/content/166>

8 <https://meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan/online-beteiligung-2024>

9 <https://meinungfuer.koeln/node/10257>

10 [https://meinungfuer.koeln/sites/default/files/files/240826\\_sump\\_k\\_polis24\\_doku\\_uberarbeitet\\_ohne-kommenti-erung\\_bfrei.pdf](https://meinungfuer.koeln/sites/default/files/files/240826_sump_k_polis24_doku_uberarbeitet_ohne-kommenti-erung_bfrei.pdf) und <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/25834/index.html>

- Mobilität diskutiert und mobilitätsbezogene Bedürfnisse und Konflikte aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet.
- › Auf Einladung von Oberbürgermeisterin Henriette Reker fand im September 2023 das **Mobilitätsforum** zum nachhaltigen Mobilitätsplan im historischen Rathaus statt. In Kleingruppen wurde an fünf Themenbereichen des nachhaltigen Mobilitätsplans gearbeitet. Im Rahmen einer begleitenden Ausstellung wurden zudem das Leitbild und die fünf Zielbilder gemeinsam mit den zusammengeführten Ergebnissen aus der aufsuchenden Beteiligung präsentiert. Die Teilnehmenden konnten die Zwischenergebnisse durch weitere Einschätzungen zu den Chancen und Mängeln der Kölner Mobilität sowie durch konkrete ortsspezifische Beispiele ergänzen.
  
  - › Im Rahmen der **Kinder- und Jugendbeteiligung**<sup>11</sup> wurden die Teilnehmenden in ihrem räumlichen und sozialen Umfeld befragt. An diesem Format wirkten 25 Schulen sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen aus allen neun Kölner Stadtbezirken mit. So konnten insgesamt 282 Kinder und 337 Jugendliche eingebunden werden, für die zwei verschiedene Bearbeitungspakete erstellt wurden. Alle teilnehmenden Klassen bzw. Gruppen erhielten ein Beteiligungspaket, das aus je drei Modulen bestand. Die Bearbeitung erfolgte gleichermaßen in Eigenarbeit wie in Gruppenarbeit. Die Ergebnisse flossen in die Ausarbeitung des Leitbildes ein.

---

11 <https://meinungfuer.koeln/group/31/content/167>

## Ausgezeichnete Beteiligung

Für den qualitativ hochwertigen Beteiligungsprozess zum nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ erhielt die Stadt Köln im Oktober 2024 die Auszeichnung „Gute Bürgerbeteiligung“ des Kompetenzzentrums Bürgerbeteiligung e. V.. Das Kompetenzzentrum vergibt diese Auszeichnung jährlich in Kooperation mit dem Berlin Institut für Partizipation an kommunale Akteur\*innen. Ausgezeichnet werden herausragende Projekte, die als Beispiel für gute Bürger\*innenbeteiligung dienen. Im Jahr 2024 wurden von mehr als 50 Bewerbungen vier Projekte prämiert, darunter der nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“.

In ihrer Begründung für die Auszeichnung lobte die Jury besonders die Vielzahl der Beteiligungsformate zur Erreichung möglichst vieler Zielgruppen und Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen in der Stadt und der Region. Das Partizipationsdesign gehe weit über das durchschnittliche Mitwirkungsangebot anderer Städte hinaus. Köln habe eine umfassende, gut abgestimmte und wirksame Form der Beteiligung realisiert. Besonders hervorzuheben sei auch, dass es der Stadt gelungen sei, dieses komplexe Design zeitgerecht, qualitativ hochwertig und aufeinander abgestimmt umzusetzen. Das Leitbild sowie der Chancen- und Mängelbericht haben eine breite Zustimmung in Politik und Gesellschaft erfahren. Das Kölner Verfahren könne somit als beispielhaft und vorbildlich für die partizipative Erstellung von Mobilitätsplanungen angesehen werden.

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

© Foto: Tanea Sommer



## Grundlagenanalyse (AP 1)

Zu Beginn der Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans wurden zunächst Grundlagen zusammengetragen, ausgewertet und analysiert. Bestehende Richtlinien, Konzepte und Beschlüsse wurden gesichtet und eingeordnet sowie hinsichtlich ihres Ambitionsniveaus bewertet. Ziel war es, bestehende Planungen und langfristige Konzepte sinnvoll zu verknüpfen und an die Anforderungen einer klimafreundlichen und wachsenden Stadt anzupassen. Die Vorgehensweise und Ergebnisse dieses Arbeitspakets werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

### Auswertung bestehender Konzepte und politischer Beschlüsse

Um sicherzustellen, dass bei der Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans keine bestehenden Vorgaben übersehen werden und der Inhalt mit den relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen im Einklang steht, wurden diese zunächst systematisch zusammengefasst und geprüft. Die Ziele des Kölner Mobilitätsplans müssen unter anderem die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes des Bundes erfüllen und eine signifikante Reduzierung der Treibhausgas (THG)-Emissionen im Rahmen der vorgegebenen Minderungsziele anstreben. Es wurden zunächst Richtlinien auf nationaler und EU-Ebene und deren Relevanz für den nachhaltigen Mobilitätsplan zusammengetragen und gesichtet. Zu jedem der Themenbereiche

**Abbildung 3: Vorherrschende und untergeordnete Richtlinien in der EU und nationalen Gesetzgebung**

	Klimaneutralität/ Treibhausgase	Luftreinhaltung	Lärmschutz	Emissionsfreie Fahrzeuge	Verkehrssicherheit
	Green Deal	Luftqualität und saubere Luft für Europa	Umgebungslärmrichtlinie	Clean Vehicle Directive	1. Vision Zero 2. Abbiegeassistent
	Klimaschutzgesetz	Luftqualität und saubere Luft für Europa	6. Teil des BImSchG & Verordnung über Lärmkartierung (34. BImSchV)	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz	1. StVO + Straßenverkehrsordnungs-Novelle 2. Abbiegeassistent
	<small>Vorherrschende Richtlinie</small>	<small>Untergeordnete Richtlinie</small>			

gibt es vorherrschende und untergeordnete Richtlinien und gesetzliche Vorgaben, die als Orientierung für den nachhaltigen Mobilitätsplan herangezogen wurden (siehe Abbildung 3). Dabei wurden die EU-Richtlinien grundsätzlich als vorherrschende Richtlinien herangezogen. Wurden diese durch nationale Richtlinien konkretisiert, gelten diese als ausschlaggebend.

Darüber hinaus wurden Konzepte und Beschlüsse der Stadt Köln analysiert und Schnittstellen zu Konzepten anderer Fachbereiche hergestellt. Als besonders relevant und themenfeldübergreifend wurden die folgenden fünf Konzepte eingeordnet:

- › Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“
- › Köln Mobil 2025
- › Strategie klimaneutrales Köln 2035
- › Luftreinhalteplan bzw. Green City Masterplan
- › Agglomerationskonzept Köln/Bonn e. V.

Diese Konzepte dienen als Leitlinien, die im nachhaltigen Mobilitätsplan weiterentwickelt und im Hinblick auf das Themenfeld Mobilität konkretisiert werden.

Zusätzlich wurden die folgenden gesamtstädtischen Beschlüsse als besonders relevant für die Ausrichtung des nachhaltigen Mobilitätsplans identifiziert und ausgewertet:

- › Klimanotstand (2081/2019)<sup>12</sup>
- › Klimaneutralität 2035 (AN/1377/2021)<sup>13</sup>
- › SUMP-Beschluss (2609/2019)<sup>14</sup>
- › SUMP-Bedarfsfeststellung (0313/2021)<sup>15</sup>
- › MIV-Grundnetz (AN/0566/2021)<sup>16</sup>
- › Gesamtnetzbeurteilung (AN/0171/2019).<sup>17</sup>

Diese Ratsbeschlüsse sind als richtungsweisende Entscheidungen aufzufassen.

---

12 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=87854](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=87854)

13 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=102307](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=102307)

14 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=89634](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=89634)

15 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=99133](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=99133)

16 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=100183](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=100183)

17 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=84550](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=84550)

Der SUMP-Beschluss und die SUMP-Bedarfsfeststellung enthalten neben dem grundlegenden Beschluss für die Ausarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans auch konkrete Ziele und Richtungsvorgaben, die für den Bearbeitungsprozess wegweisend sind.

### **Bewertung bestehender Konzepte und politischer Beschlüsse**

Zur Beschreibung der Ausgangslage wurden die bestehenden sektoralen und themenfeldübergreifenden Konzepte und Beschlüsse mit Blick auf fünf Themenfelder beurteilt:

- › Rad- und Fußverkehr
- › Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- › Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- › Neue Mobilität (Bsp.: Sharing-Angebote, Digitale Vernetzung, Mobilstationen)
- › Logistik

Bei der Beurteilung stand der Mensch im Fokus, das heißt die verkehrsträgerorientierten Themenfelder wurden stets im Zusammenhang mit den Bedürfnissen und Anforderungen der Menschen betrachtet. Für die Beurteilung wurden für jedes Themenfeld spezifische Maßnahmenkategorien entwickelt und diese mit Maßnahmen hinterlegt, die in den Konzepten bereits verankert sind. Beispielsweise wurde das Themenfeld ÖPNV mit den Maßnahmenkategorien „Nachhaltige Antriebe“ und „Sicherstellung attraktive Grundversorgung“ spezifiziert. Die Maßnahmenkategorie „Nachhaltige Antriebe“ wurde wiederum mit den Maßnahmen „Elektrifizierung der ÖPNV-Flotte“ und „Laden mit Öko-Strom“ operationalisiert (siehe Abbildung 4).

**Abbildung 4: Bewertungsbeispiel Themenfeld ÖPNV mit spezifischen Maßnahmenkategorien und möglichen Maßnahmen**

## 5 Maßnahmen-Kategorien

- › Nachhaltige Antriebe
- › Sicherstellung attraktive Grundversorgung
- › Qualitätsoffensive auf Kernrelationen
- › Innovation und Automatisierung
- › Zugänglichkeit und Einfachheit

### Nachhaltige Antriebe

- › Elektrifizierung der ÖPNV-Flotte
- › Modernisierung Betriebshöfe, zum Beispiel Ladeinfrastruktur und Umlafoptimierung
- › Laden auf Strecken, zum Beispiel opportunity charging und in-motion charging
- › Laden mit Ökostrom



### Sicherstellung attraktive Grundversorgung

- › Ausbau Infrastruktur, zum Beispiel Verlängerung von Bestandslinien, Schaffung zusätzlicher Strecken und Linien
- › Ausweitung der Betriebszeiten, zum Beispiel frühere Beginn/Ende oder mehr 24/7 Linien
- › Neue Haltestellen auf Bestandslinien
- › Zusätzliche Umsteigemöglichkeiten und direktere Linienführungen



### Qualitätsoffensive auf Kernrelationen

- › Größere, längere Fahrzeuge
- › Taktverdichtungen auf Bestandslinien
- › Expressbus-Linien
- › Beschleunigung im Stadtverkehr (zum Beispiel eigene Fahrspuren, Busschleusen, gesteuerte Ampelschaltungen, Bevorzugung bei Baustellen)



### Innovation und Automatisierung

- › Automatisierung von Bahn, Bussen und Betriebshöfen
- › Digitaler Vertrieb und Information
- › Multimodale Integration (zum Beispiel Sharing, MaaS)
- › Einführung/Ausweitung innovativer Angebotsformen (zum Beispiel On-Demand, Seilbahn, Wasserbus)



### Zugänglichkeit und Einfachheit

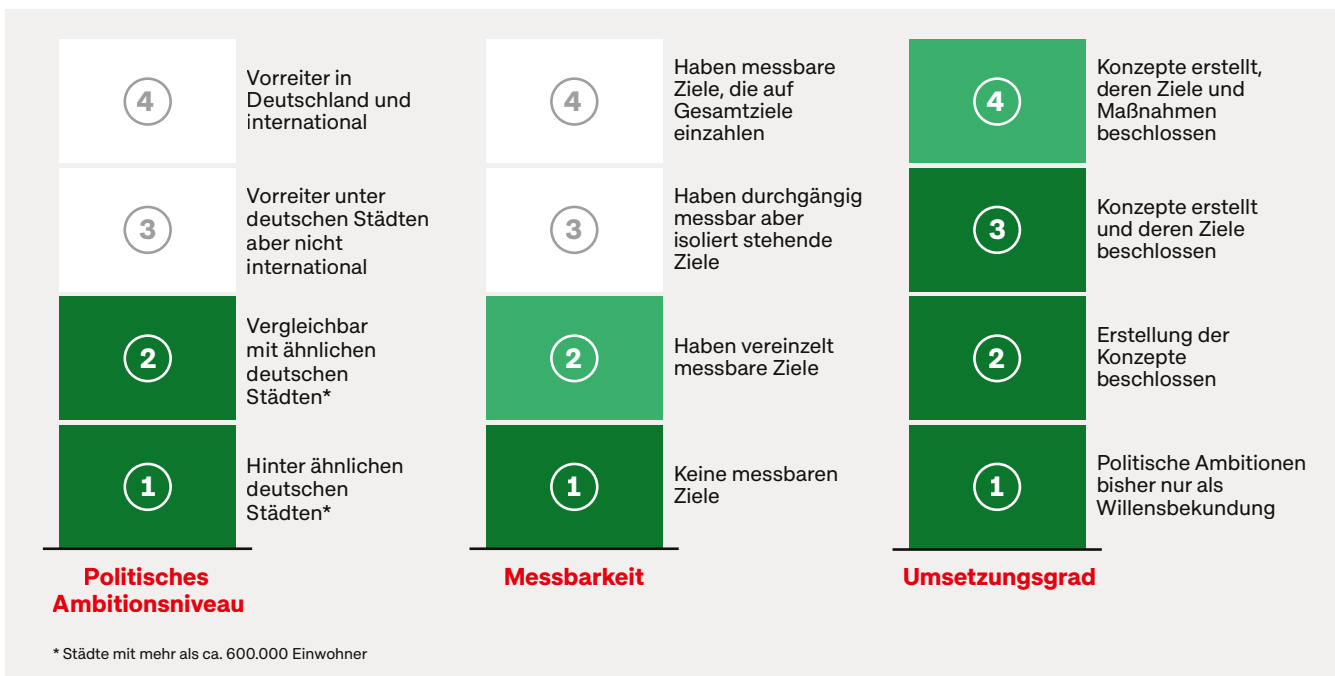
- › Einfache und klare Kommunikation (zum Beispiel Fahrpläne, Fahrgastinformationen)
- › Einfache und günstige Tarife
- › Zusätzliche Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen
- › Komfortable und barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge
- › Umgestaltung von Angsträume an Haltestellen und Bahnhöfen



-  Köln Mobil 2025
-  Kölner Perspektiven 2030+
-  Klimaneutralität 2035
-  3. Nahverkehrsplan
-  Luftreinhalteplan/GCM
-  Infrastruktur-Planwerke
-  Agglomerationskonzept

Um den aktuellen Stand der einzelnen Themenfelder in Köln zu erfassen, wurden darauf aufbauend die in den Konzepten verankerten Maßnahmen beurteilt. Als Referenz für die Bewertung wurden Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten für jede der Maßnahmenkategorien recherchiert und mit den Maßnahmen in Köln verglichen. Dafür wurden drei Bewertungskriterien genutzt: „politisches Ambitionsniveau“, „Messbarkeit“ und „Umsetzungsgrad“. Die Beurteilung erfolgte jeweils auf einer Skala von eins bis vier (siehe Abbildung 5).

**Abbildung 5: Beurteilung der Ausgangssituation in Köln anhand von drei Bewertungskriterien, hier: Beispiel Themenfeld ÖPNV**



Das Ergebnis der Themenfeldanalyse zeigt für jedes der Themenfelder auf, inwiefern die Ziele der Stadt ambitioniert, messbar und umsetzungsbereit sind. Zusammenfassend lässt sich zu den einzelnen Themenfeldern Folgendes festhalten:

**Rad- und Fußverkehr** – Das Ambitionsniveau der Stadt Köln ist vergleichbar mit anderen deutschen Großstädten. International kann Köln in diesem Themenbereich nicht Schritt halten, andere Städte verfolgen weitaus ambitioniertere Ziele. Messbare Ziele zur Quantifizierung des Fortschritts sind teilweise festgelegt, sollten jedoch zukünftig konsequent in der Maßnahmenentwicklung aufgenommen werden.

**ÖPNV** – Köln hat viele Pläne für den Neu- und Ausbau des ÖPNV. Um zu den Vorreitern in Deutschland zu gehören, muss die Stadt allerdings noch weitergehen. Neben der Machbarkeitsstudie für Wasserbusse gibt es beispielsweise nur wenige konkrete Ziele und Maßnahmen im Bereich Innovation und Automatisierung des ÖPNV. Köln verfolgt außerdem Ziele in Bezug auf Zugänglichkeit und Barrierefreiheit, aber in anderen Bereichen (zum Beispiel benutzerfreundliche Informationen) sind noch Anstrengungen erforderlich. Die Ziele und Maßnahmen sollten in Zukunft stärker messbar werden.

**MIV** – Köln ist auf einem guten Weg, ambitionierte Ziele für einen stadtverträglichen MIV zu setzen. Mit dem MIV-Grundnetz und dem Masterplan Parken hat die Stadt große Fortschritte gemacht und ist damit anderen Vorreitern in Deutschland und Europa nähergekommen. Allerdings befinden sich die Ziele und Maßnahmen noch in der Anfangsphase. Gleichzeitig könnte die Stadt ambitioniertere Ziele und Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsflussmanagement und Verkehrssicherheit entwickeln. Im Bereich des MIV sind zwar viele Ziele messbar, jedoch ist bislang keine durchgängige Messbarkeit aller Ziele sichergestellt.

**Neue Mobilität** – Im europäischen Vergleich zeigt sich Köln beim Thema Neue Mobilität im Mittelfeld. Das bisherige Ambitionsniveau ist nicht überdurchschnittlich hoch, es sind keine besonders innovativen Maßnahmen geplant. Die Messbarkeit der bereits erarbeiteten Maßnahmen ist ebenfalls überschaubar und wenige Maßnahmen wurden quantifiziert.

**Logistik** – In manchen Fällen liegt das Ambitionsniveau von Köln höher als in anderen deutschen Städten, zum Beispiel bezüglich der Förderung nachhaltiger Antriebe oder bezüglich des Lkw-Führungskonzepts. In anderen Aspekten liegt das Ambitionsniveau eher im deutschen Durchschnitt. Zum Beispiel sind die Ziele zur Optimierung von Teilen der Transportkette derzeit noch nicht ambitionierter als die bestehenden Best-Practice-Standards. Außerdem haben manche Maßnahmenkategorien bestenfalls vereinzelt messbare Maßnahmen (zum Beispiel Nutzung von mit Wasserstoff betriebenen Logistikfahrzeugen), während andere Kategorien derzeit noch nicht mit messbaren Maßnahmen hinterlegt sind (zum Beispiel Lieferverkehr modernisieren).

## Wichtige Beteiligungsformate in AP 1: Mobilitätsbeirat

Der Mobilitätsbeirat<sup>18</sup> begleitet den Erarbeitungsprozess des nachhaltigen Mobilitätsplans seit Beginn. Somit spielte der Mobilitätsbeirat auch eine wichtige Rolle für die Erarbeitung der ersten Grundlagen. Die erste Sitzung des Mobilitätsbeirats fand am 6. Dezember 2022 statt. Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurde eine sogenannte PESTEL-Analyse durchgeführt, mit der die Einflussfaktoren auf die Mobilität in Köln betrachtet wurden. Analysiert wurde, welche politischen (**P**olitical), ökonomischen (**E**conomic), sozialen (**S**ocial), technologischen (**T**echnological), ökologischen (**E**nvironmental) und rechtlichen (**L**egal) Faktoren die Entwicklung der Mobilität in Köln beeinflussen.



<sup>18</sup> <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/ausschuesse-und-gremien/mobilitaetsbeirat>

## Leitbild und Ziele (AP 2)

Das Leitbild zeigt auf, wie die Mobilität in Köln in Zukunft aussehen kann und stellt somit eine Vision dar. Das Ziel des Leitbildes ist es, die abstrakte Mobilitätsplanung mit einem klaren Zukunftsbild begreifbar und konkret zu machen und bei Einzelmaßnahmen verdeutlichen zu können, auf welche Mobilitätszukunft diese einzahlen.

Die Entwicklung eines Leitbilds und zugehöriger Zielindikatoren sind wichtig, um Orientierung in einem hochkomplexen Themenfeld wie der städtischen Mobilität zu schaffen. Das Leitbild dient als Richtungsweiser für andere städtische Konzepte und macht es nachvollziehbar, inwiefern sie einem übergeordneten Ziel folgen. Denn bei vielen unterschiedlichen Einzelthemen mit häufig konträren inhaltlichen Schwerpunktsetzungen wird die Mobilitätsdiskussion schnell unübersichtlich.

Das Leitbild wurde durch **fünf Zielbilder** konkretisiert. In den Zielbildern wird beschrieben, wie die Mobilität in Köln zukünftig gestaltet werden soll. Um Fortschritte bei der Zielerreichung messbar zu machen, wurden für jedes Zielbild Zielindikatoren entwickelt. Die Zielindikatoren dienen dazu, künftig evaluieren zu können, wie weit die Stadt auf dem Weg zur Erreichung des Leitbilds vorangekommen ist. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden diese Arbeitsschritte erläutert.

### Leitbildentwicklung

Ein zentraler Aspekt bei der Entwicklung des Leitbildes und dessen fünf Zielbilder ist eine klare Struktur, die eine zielgerichtete Kommunikation ermöglicht. Zur Gestaltung und Entwicklung des Leitbildes wurden verschiedene Interessenvertreter\*innen beteiligt (siehe Beteiligung). Zunächst wurden in verschiedenen Gremien wie dem Lenkungskreis, dem Mobilitätsbeirat, der Projektgruppen sowie in Interviews mit der Verwaltung Ideen gesammelt. Entlang der Frage „Wie soll die Mobilität in Köln im Jahr 2035 aussehen?“ wurden Attribute definiert, die ein positives Zukunftsbild beschreiben. Hierbei kristallisierten sich spezifische Ziele heraus, auf deren Basis sich sukzessive das Leitbild entwickelte, welches vertieft und abgestimmt wurde.

Übergeordnet steht das Leitbild mit dem Titel: „**Besser durch Köln**“. Der mit diesem Leitbild definierte Anspruch wird anschließend in fünf konkretere Ziele heruntergebrochen und mit den im Beteiligungsprozess erarbeiteten Attributen beschrieben. Jedes Ziel beschreibt einen Teilaspekt der Erfahrung, im Jahr 2035 besser durch Köln zu kommen.

Jedes Ziel besteht wiederum aus vier Komponenten:

- › Das Zielbild beschreibt in einem Satz aus der erläuternden „Ich-Perspektive“, wie sich die Mobilität im Jahr 2035 anfühlen soll. Dies ist die Überschrift für jedes der fünf Zielbilder.
- › Eine Zielbildvertiefung beschreibt die jeweiligen Inhalte genauer.
- › Eine Visualisierung stellt darüber hinaus einen visuellen Eindruck der zukünftigen Mobilität dar.
- › Schließlich werden für jedes Ziel geeignete Zielindikatoren definiert, die es messbar machen.

Diese Vorgehensweise trägt dazu bei, dass die Ziele greifbarer gemacht und alle betroffenen Personengruppen eingeschlossen werden: Arbeitnehmer\*innen, Pendler\*innen und Gäste werden ebenso mitgedacht wie Gewerbetreibende, Lieferant\*innen und Einsatzkräfte wie Feuerwehr und Rettungsdienste.

Im Ergebnis formuliert das erarbeitete Leitbild einen klaren Anspruch: „Besser durch Köln“. In den fünf Zielbildern ausgedrückt, bedeutet das:



**Ich komme gut durch Stadt und Umland:  
Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.**

Abbildung 6: Zielbild  
„Ich komme gut durch  
Stadt und Umland“

Mobilität stärkt Kölns Attraktivität als Wohnort, Arbeitsort und Wirtschaftsstandort.

Auf dem Weg nach Köln, durch Köln und in das Umland kommen Bewohner\*innen, Gäste, Arbeitnehmer\*innen und Gewerbetreibende angemessen **schnell** voran. Gut erhaltene Infrastruktur sowie intelligente Verkehrsführung und -steuerung tragen zu einem optimierten Verkehrsfluss auf den Kfz-Haupttrouten bei. Ein leistungsstarker ÖPNV und gut ausgebaute, schnelle Radverbindungen bieten wirkliche Alternativen zum Pkw.

Mobilität ist **zuverlässig**. Die nächste ÖPNV-Station und geteilte Mobilitätsangebote sind gut erreichbar. Busse und Bahnen sind pünktlich und verkehren in attraktiven, gut abgestimmten Takten und auch zu Tagesrandzeiten. Autonome Fahrzeuge tragen, je nach Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, zu einem flexibleren Angebot bei.

Bei der Weiterentwicklung der Infrastruktur wurden technische Innovationen berücksichtigt. Mobilitätsangebote sind darüber hinaus **gut vernetzt**. Digitale Angebote und Mobilstationen ermöglichen den nahtlosen Übergang zwischen Sharing-Angeboten und öffentlichem Verkehr. Ein Netz an Bike + Ride- sowie Park + Ride-Anlagen erleichtert intermodales Reisen, insbesondere auch auf Pendelstrecken.



Abbildung 7: Zielbild  
„Ich erledige vieles  
direkt im Veedel“

**Ich erledige vieles direkt im Veedel:  
Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen  
ein und stellen Erreichbarkeit sicher.**

Die Kölner Veedel sind lebens- und liebenswerte Orte, die zur aktiven Fortbewegung einladen.

Viele Orte des täglichen Lebens sind **auf kurzem Wege** zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen. Hierzu tragen kompakte, durchmischte und vielfältige Stadtteile bei. Die Nahversorgung und das nächste Bezirkszentrum sind gut zu erreichen.

Die Veedel **laden zum Verweilen** ein. Die Neuverteilung des Straßenraums hat Platz für spielende Kinder, Begegnungen zwischen Menschen und Stadtgrün geschaffen. Es fahren spürbar weniger Autos und sie bewegen sich langsamer durch die Straßen.

Die **Erreichbarkeit wird dabei sichergestellt**. Einsatzkräfte, Handwerker\*innen, Lieferant\*innen und andere Gewerbetreibende kommen ans Ziel. Mobilitätseingeschränkte Menschen haben Zugang zu angemessener Mobilität und auch Patient\*innen und Kund\*innen erreichen ihre Ziele.



**Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben:  
Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und  
eröffnet Chancen.**

Abbildung 8: Zielbild  
„Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben“

Mobilität ermöglicht es Menschen, selbstbestimmt und unabhängig von Alter, Geschlecht, Gesundheit, familiärer Situation, Vermögen oder Herkunft am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

Die Angebote des ÖPNV sind durchweg **barrierefrei** und auch im Straßenraum wurde dieses Ziel umfangreich berücksichtigt, so dass beispielsweise Senior\*innen gut mobil sein können. Sollten relevante Verkehrsmittel oder Infrastrukturen, zum Beispiel Aufzüge, einmal ausfallen, so werden betroffene Menschen schnell über digitale Angebote informiert.

Mobilität ist **bezahlbar**. Jeder Mensch in Köln kann sich Fahrten mit dem ÖPNV leisten. Dort wo Leistungen, die die Mobilität betreffen, zukünftig mehr kosten, wie zum Beispiel beim Bewohnerparken, werden diese sozial gerecht gestaltet.

Schließlich **eröffnet Mobilität Chancen**. Insbesondere Kölner Sozialraumgebiete sind gut angebunden und das Angebot ist nicht nur auf klassische Pendelverkehre ausgelegt. Komplexere Wegeketten aus Erledigungen und dem Holen und Bringen von Kindern sind gut ohne eigenes Auto zurückzulegen. Auch Menschen, die beispielsweise noch nicht lange in Deutschland leben oder Köln als Tourist\*innen besuchen, finden sich zurecht, denn Mobilität ist verständlich.



Abbildung 9: Zielbild  
„Ich fühle mich wohl,  
wenn ich unterwegs bin“

**Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin:  
Mobilität ist sicher, sauber und Menschen  
nehmen Rücksicht aufeinander.**

Köln ist ein lebendiger Ort und Menschen fühlen sich wohl, wenn sie unterwegs sind.

Mobilität ist **sicher**. Kinder können sich im Umfeld ihres Wohnortes und auf dem Schulweg sicher bewegen und Jugendliche autonom in der Stadt unterwegs sein. Angsträume wurden konsequent reduziert und ihrer Entstehung wurde bei neuen Angeboten von Beginn an vorgebeugt. Schwere Unfälle sind die absolute Ausnahme.

Öffentliche Verkehrsmittel und Straßen sind **sauber**. Auch ein übersichtlicher und geordneter öffentlicher Straßenraum trägt zum Wohlbefinden bei, denn so stehen Verkehrsmittel nicht im Weg.

Menschen nehmen aufeinander **Rücksicht**. Die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, Kontrollen und die Sensibilisierung für die Perspektiven aller Verkehrsteilnehmer\*innen fördern mehr Miteinander auf den Straßen unserer Stadt.



**Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima: Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.**

Abbildung 10: Zielbild „Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima“

Durchmischte Stadtteile vermeiden längere Wege durch die Stadt. Attraktive Mobilitätsangebote, eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung und mehr Sicherheit auf den Straßen motivieren die Menschen in Köln, ihre Fortbewegung zunehmend auf das Zufußgehen, das Rad sowie öffentliche und Sharing-Angebote zu verlagern. Bei den verbleibenden Kfz-Verkehren sind alternative, nachhaltige Antriebsformen wie die Elektromobilität weit verbreitet. Die notwendige Ladeinfrastruktur ist vorhanden. Auch andere Technologien wie Wasserstoffantriebe leisten, dort wo sie effizient und ökologisch sinnvoll sind, einen Beitrag zur Antriebswende.

So trägt Mobilität zu einem **gesünderen Leben** für die in Köln wohnenden Menschen bei, denn einerseits haben aktive Mobilitätsformen an Beliebtheit gewonnen und andererseits gibt es weniger Lärm und Luftschadstoffe.

Auch die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors wurden aufgrund dieser Maßnahmen stark reduziert und Mobilität in Köln leistet einen wichtigen und den erforderlichen Beitrag zur **Klimaneutralität**.

Schließlich trägt der Mobilitätssektor auch zur **Anpassung an die Folgen des Klimawandels** bei. Entsiegelung und Begrünung von Flächen bieten Abkühlung bei Hitze und erlauben Versickerung bei Starkregen. Infrastruktur und Angebote im Mobilitätsbereich wurden so angepasst, dass sie den negativen Folgen des Klimawandels trotzen können.

Um das Leitbild zu erreichen, müssen bei der weiteren Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans und seiner Umsetzung insbesondere die folgenden Rahmenbedingungen und Anforderungen berücksichtigt werden:

- › Das Leitbild wird schrittweise realisiert.
- › Köln ist auf die Unterstützung anderer politischer Ebenen und Akteur\*innen angewiesen.
- › Das Leitbild muss auf technologische, gesellschaftliche, demografische und ökonomische Entwicklungen reagieren.

Das Leitbild mit seinen Zielbildern wurde am 7. September 2023 einstimmig vom Rat der Stadt Köln beschlossen (Vorlagen-Nr. 2060/2023)<sup>19</sup> und verfügt somit über die größtmögliche politische Legitimation. Dieses Fundament bildet nicht nur eine wichtige Grundlage für die nächsten Arbeitspakete, sondern wird auch über den Bearbeitungsprozess hinaus als klare Vision den Maßstab für die weitere Mobilitätsentwicklung und konkrete Verkehrsplanungen dienen.

---

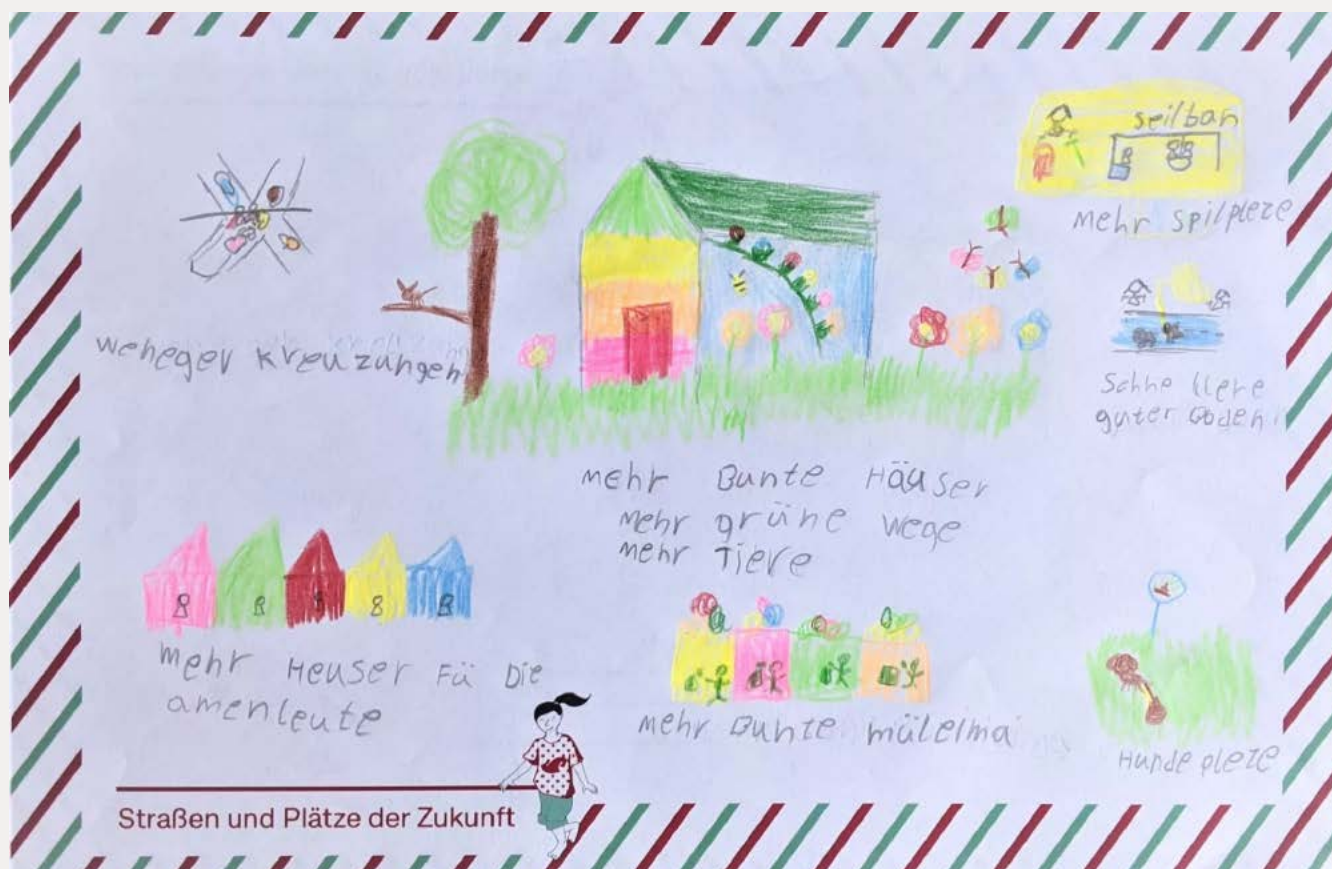
19 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=116037](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=116037)

## Beteiligungs-Highlight in AP 2: Kinder- und Jugendbeteiligung

Das Leitbild stellt die Zukunftsvision der Mobilität in Köln dar. Alle Menschen sollen sich vorstellen können, wie die Mobilität in Köln zukünftig aussehen soll. Dabei ist die Perspektive der Kinder und Jugendlichen von besonderer Bedeutung. Darum wurde für dieses Arbeitspaket – gemeinsam mit dem Amt für Kinder, Jugend und Familie – ein eigenes Format zur Einbeziehung dieser beiden Zielgruppen entwickelt.<sup>20</sup>

Für eine Begegnung auf Augenhöhe wurde mit 25 Schulen aus allen neun Stadtbezirken kooperiert. Für die Jahrgangsstufen 3 und 4 sowie 8 und 9 wurden jeweils ein eigener, altersgerechter Fragenkatalog entwickelt, der gemeinsam mit Lehrkräften im Unterricht bearbeitet wurde. Die Fragen konzentrierten sich sowohl auf das gegenwärtige Mobilitätserlebnis der Kinder (sowie deren Stärken und Schwächen) als auch auf ihre Wünsche und Vorstellungen für die Zukunft der Mobilität (Leitbild). Insgesamt konnten so die Perspektiven von 282 Kindern und 337 Jugendlichen einbezogen werden.

Dieses Bild ist im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung entstanden. Es zeigt, wie sich eines der teilnehmenden Kinder den Straßenraum der Zukunft vorstellt.



20 <https://meinungfuer.koeln/group/31/content/167>

### Zielindikatoren

Die Zielbilder beschreiben, wie die Mobilität in Köln zukünftig aussehen soll. Um künftig herausfinden zu können, ob der richtige Weg zur Erreichung dieser Zielbilder eingeschlagen wurde, ist es notwendig, den Fortschritt messbar zu machen. Dazu wurden für die fünf Zielbilder jeweils Zielindikatoren definiert, die maßgeblich auf den erarbeiteten Attributen der Zielbilder basieren. Für das Zielbild „Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin“ sind dies zum Beispiel die Attribute „sicher“, „sauber“ und „Rücksichtnahme“. Aus diesen Attributen wurden konkrete Zielindikatoren abgeleitet. Das Attribut „sicher“ wurde beispielsweise mit den Zielindikatoren „Verkehrstote und Schwerverletzte“, „Unfallhäufungsstellen“ und „Wahrgenommene Sicherheit“ messbar gemacht.

Bei der Auswahl der Zielindikatoren waren drei Kriterien wichtig:

**Bereits bestehende Festlegungen:** Zu Beginn des Auswahlprozesses wurde herausgearbeitet, welche Zielindikatoren bereits durch bestehende Beschlüsse bzw. Konzepte der Stadt Köln festgelegt oder etabliert sind (zum Beispiel CO<sub>2</sub>e). Darüber hinaus wurden gesetzliche Vorgaben (zum Beispiel zu Luftschadstoffen) und die Sustainable Urban Mobility Indicators (SUMI) der EU und deren laufende Überarbeitung berücksichtigt.

**Relevanz für die Messung der definierten Ziele:** Bereits während der Erarbeitung der Zielbilder wurden diese mit möglichen Zielindikatoren abgeglichen. Nach der Fertigstellung des Leitbilds und der Zielbilder wurden jene Zielindikatoren ausgewählt, die die dargestellte Mobilitätserfahrung am direktesten messbar machen. Dabei wurden neben qualifizierbaren, das heißt objektiv messbaren auch qualitative Zielindikatoren, die die subjektive Wahrnehmung widerspiegeln, aufgenommen.

**Gute Messbarkeit:** Schließlich wurde geprüft, ob die Stadt Köln bereits über Daten zur Messung des jeweiligen Indikators verfügt oder ob eine sehr große Menge an neuen Daten erfasst werden müsste. So wird sichergestellt, dass die definierten Zielindikatoren auch tatsächlich zum weiteren Prozess und zur längerfristigen strategischen Steuerung beitragen können.

Letztlich wurden aus den fünf Zielbildern insgesamt 24 Zielindikatoren abgeleitet, die das Leitbild „Besser durch Köln“ messbar machen (siehe Abbildung 11).

Abbildung 11: Leitbild, Zielbilder (in Grün) und Zielindikatoren (in Weiß)

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

Es wären eine Vielzahl weiterer Indikatoren denkbar. Die Anwendung weiterer möglicher Indikatoren wurde im Rahmen des Prozesses geprüft und deren Auswahl mit Hilfe der oben genannten Kriterien abgewogen. Zur Gewährleistung der Übersichtlichkeit und Handhabbarkeit wurde die Auswahl auf 24 Zielindikatoren beschränkt. Im Rahmen des in Stufe 2 zu erarbeitenden Evaluationskonzepts und der Fortschreibung des SUMP können jederzeit weitere Indikatoren aufgenommen werden, zum Beispiel um als Maßnahmenindikator den Fortschritt einzelner Maßnahmen messbar machen.

Die Zielindikatoren dienen einem regelmäßigen Monitoring, mit dem die Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans begleitet wird und aus dem mögliche Anpassungsbedarfe abgeleitet werden können. Wird beispielsweise der Zielwert für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen mit den vorgesehenen Maßnahmen absehbar nicht erreicht, macht das Monitoring dieses Defizit sichtbar. Die Ursachen dafür können dann frühzeitig erörtert und entsprechend nachgesteuert werden. Die je Zielindikator festzulegenden Zielwerte sollen bis zum Jahr 2035 erreicht werden.

### **Handlungsfelder**

Im Zuge der Leitbilderarbeitung wurden die Handlungsfelder entwickelt, in denen das Mobilitätserlebnis für das Jahr 2035 beschrieben wird. Sie bündeln planerische Ansätze entlang von Verkehrsmitteln (zum Beispiel dem ÖPNV) bzw. Themengebieten (zum Beispiel der Raumplanung und -nutzung). Die Handlungsfelder wurden weitgehend aus den Themenfeldern des ersten Arbeitspakets (der Grundlagenanalyse) abgeleitet und erweitert. Neu hinzugekommen ist das Handlungsfeld „Raumplanung und -nutzung“, das als wichtiges Querschnittsthema dient. Diese Struktur wurde in der Strategieentwicklung genutzt, um strategische Maßnahmen für das Zielszenario zu entwickeln.

Im Einzelnen wurden folgende sieben Handlungsfelder bestimmt:



**Fußverkehr**



**Radverkehr**



**ÖPNV**



**MIV**



**Multimodalität<sup>21</sup>**



**Wirtschafts- und Lieferverkehr**



**Raumplanung und -nutzung**

---

---

21 Das Handlungsfeld umfasst sowohl die Themen Multimodalität als auch Intermodalität und neue Mobilität

## Analyse (AP 3)

Im Leitbild wird beschrieben, wie die Mobilität in Köln im Jahr 2035 aussehen soll. Daraus ergeben sich folgende Fragestellungen: „Wie weit ist die Stadt Köln von der Verwirklichung des Leitbilds derzeit entfernt?“ und „welche Chancen und Mängel bestehen im Status quo?“. Im Prozess der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans wurden diese Fragen im Rahmen des AP 3 „Analyse“ behandelt, mit dem Ziel, den aktuellen Stand der Mobilität in der Stadt zu erfassen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bildeten die Basis für die darauffolgende Entwicklung des Zielszenarios. Die detaillierten Ergebnisse dieses Arbeitspakets lassen sich der Mitteilung 2281/2024 bzw. dem Zwischenbericht zur Analyse des Status quo sowie der Chancen und Mängel entnehmen.<sup>22</sup> Sie sind nachfolgend kurz zusammengefasst:

### Status quo- und Chancen- und Mängelanalyse

Als Grundlage für die Analyse dienten die 24 Zielindikatoren, die den fünf Zielbildern des Leitbildes zugeordnet sind. Die Zielindikatoren wurden zunächst beschrieben und je Zielindikator ein Status quo-Wert ermittelt. Sofern möglich, wurde im Sinne einer differenzierteren räumlichen Betrachtung nach den Raumtypen Innenstadt, Innere Stadt und Äußere Stadt unterschieden. Als Grundlage für die räumliche Differenzierung diente der „Köln-Katalog“, eine Planungsgrundlage für verschiedene Dichtetypen in der Stadtentwicklung. Im oben genannten Zwischenbericht werden Chancen und Mängel je Zielbild übersichtlich dargestellt, wobei sowohl auf Analyseergebnisse als auch auf Erkenntnisse aus der Beteiligung Bezug genommen wird (siehe Abbildung 12).

---

22 [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=122555](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=122555)

**Abbildung 12: Beispielhafte Darstellung der Chancen und Mängel abgeleitet aus den Analyse- und Beteiligungsergebnissen zum Zielbild „Ich komme gut durch Stadt und Umland“**

<b>Chancen</b>		<b>Mängel</b>	
	<b>Analyse</b>	<b>Beteiligung</b>	<b>Beteiligung</b>
<b>Reisezeitvergleich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Gute ÖPNV-Anbindung von der Äußeren Stadt in Innenstadt und in der Innenstadt selbst</li> <li>› Sehr gute Erschließung (auch in SVZ) in der Kölner Innenstadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Gute Netzqualität</li> <li>› Gute Orientierung durch digitale Angebote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Dominierende radiale Verbindungen und fehlende tangentielle Verbindungen und Rheinquerungen</li> <li>› Mangelnde Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverbindungen</li> <li>› Fehlerhafte und unzuverlässige digitale Anzeigen und mangelnder Service</li> </ul>
<b>Erschließungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Abnehmende Erschließungsqualität in den äußeren Bezirken</li> </ul>		
<b>Pünktlichkeit und Ausfälle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Zunehmende Ausfälle und abnehmende Pünktlichkeit im ÖPNV</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>› Unzuverlässiger ÖPNV durch Ausfälle und Verspätung</li> </ul>
<b>Stau MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Gestaute Kilometer liegen im gesamtdeutschen Vergleich im Durchschnitt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Laufende Sanierungsmaßnahmen und langfristig wirksame Instandsetzungskonzepte verbessern Straßenqualität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Sanierungsbedürftige Infrastruktur</li> </ul>
<b>Anzahl Mobilstationen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Unkomplizierte Realisierung von Mobilstationen durch Baukasten-System von Go.Rheinland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Gutes multimodales Angebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Sharing-Angebote in den äußeren Stadtbezirken und am Hauptbahnhof kaum verfügbar</li> <li>› Geringe tarifliche Integration</li> </ul>
<b>Anzahl Sharing-Mitgliedschaften</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Hohe Anzahl an Sharing-Mitgliedschaften in innenstadtnahen Bezirken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Geringere Anzahl Sharing-Mitgliedschaften im äußeren Stadtgebiet</li> </ul>	
<b>Ausbau der Radwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Vermehrte Umsetzung von Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur und Ausbau des Radwegenetzes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Qualität bestehender Radwege nicht ausreichend</li> <li>› Fehlende qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten</li> <li>› Fehlende Radschnellwege</li> </ul>

Bei der Betrachtung der zentralen Ergebnisse der einzelnen Zielbilder zeigt sich ein differenziertes Bild. Kölns konzentrische Stadtstruktur ermöglicht vor allem in der Innenstadt und entlang der wichtigen Radialen ein gutes nachhaltiges Mobilitätsangebot. In den äußeren Stadtgebieten und den Räumen zwischen den Radialen wird dieses Angebot jedoch dünner. Viele bundesweite Trends zeigen sich auch in Köln, beispielsweise der steigende Anteil an Radfahrer\*innen, die Abnahme der Pünktlichkeit im ÖPNV oder die weiterhin hohen Emissionen im Verkehrssektor. Im Folgenden werden die wichtigsten Schlussfolgerungen für jedes der fünf Zielbilder zusammengefasst:

Die Analyse des Zielbildes „**Ich komme gut durch Stadt und Umland**“ hat gezeigt, dass besonders im Innenstadtbereich bereits ein gut ausgebautes System nachhaltiger Mobilität besteht. Auch in der Schwachverkehrszeit erschließt der öffentliche Verkehr die Innenstadt im 10-Minuten-Takt. Die Reisezeiten von der Äußeren Stadt in die Innenstadt mit dem ÖPNV sind im Verhältnis zum MIV schnell und konkurrenzfähig. Auch die Fortschritte beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind erkennbar und werden positiv wahrgenommen. Um eine flächendeckend attraktive und nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, bedarf es eines weiteren konsequenten Ausbaus des Angebots und der Infrastrukturen über die Innenstadt hinaus. Im öffentlichen Verkehrsbereich erfordert dies einerseits eine engere Taktung und neue Angebote in den Randgebieten sowie eine Verbesserung der Zuverlässigkeit durch gezielte Kapazitätserweiterungen, erhöhte Pünktlichkeit und weniger Ausfälle. Für den Radverkehr sind Lücken im Radnetz zu schließen und die Qualität der Radinfrastruktur zu erhöhen. Für den MIV ist Köln gut erschlossen und der Ausbau von Sharing-Angeboten entscheidend. Insbesondere eine deutliche Verdichtung von Car-Sharing in der Innenstadt sowie ein flächendeckendes Angebot in der Äußeren Stadt sind erforderlich, um die Anzahl der Privatfahrzeuge zu reduzieren. Die Mobilitätsverflechtungen mit dem Umland konnten in der Analyse nicht umfassend betrachtet werden, da differenzierte und regelmäßig erhobene Datenquellen noch nicht verfügbar sind. Es wird daher empfohlen, das Monitoring um einen Zielindikator für regionale Mobilitätsströme zu erweitern, sobald neue Daten verfügbar sind.

Dass **vieles direkt im Veedel erledigt** wird, konnte vor allem für die Innenstadt beobachtet werden; hier liegt die knappe Mehrheit der Wege unter zwei km. Dies deutet auf Stadtviertel mit einem hohen Anteil an aktiver Mobilität (zu Fuß gehen und Radfahren) hin. Der Anteil kurzer Wege ist im Stadtbezirk Chorweiler am geringsten. Ansonsten ähneln sich die Verhältnisse im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der Beteiligung wurde die generelle Zugänglichkeit von Zielen in Köln zu Fuß und mit dem Fahrrad positiv hervorgehoben. Es besteht der Wunsch nach einer verbesserten Qualität der Gehwege, zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und einer gesteigerten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Bewertung letzterer konnte bisher nicht durchgeführt werden, jedoch ist eine Erhebung für die Zukunft geplant.

In Bezug auf die **gesellschaftliche Teilhabe** zeigen sich sowohl Chancen als auch Defizite. Die 15 Sozialraumgebiete in Köln weisen keine systematischen Nachteile in Bezug auf die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf, wobei einige Gebiete im Rechtsrheinischen sogar überdurchschnittlich gut versorgt sind. Ausnahmen gibt es in einigen Sozialräumen in der Äußeren Stadt, wo die ÖPNV-Infrastruktur insgesamt weniger entwickelt ist. Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist noch nicht vollständig gewährleistet; rund drei Viertel der Stadtbahn- und etwa die Hälfte der SPNV-Haltestellen sind barrierefrei zugänglich. Selbst in der Innenstadt erschweren Hindernisse auf den Gehwegen laut den Beteiligten die Mobilität von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit. Der Ticketpreis des ÖPNV ist für Menschen mit niedrigem Einkommen und Köln-Pass nur bedingt erschwinglich.

**Wie wohl** sich die Menschen bei ihren Wegen durch die Stadt **fühlen**, wurde indirekt über die zentralen Zielindikatoren zu den Themen Sicherheit, Sauberkeit und Rücksichtnahme sowie dem Anteil an Schulkindern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, untersucht. Besonders deutlich sind die Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit. Viele Städte und Regionen haben bereits Konzepte für eine „Vision Zero“ entwickelt, die das Ziel verfolgt, null Verkehrstote und Schwerverletzte in den Unfallstatistiken zu erreichen. Im Jahr 2022 verunglückten in Köln noch 13 Menschen tödlich, davon waren sechs zu Fuß und fünf mit dem Fahrrad unterwegs. Zudem wurden 668 Personen schwer verletzt. Diese Zahlen bewegen sich seit 2018 auf einem ähnlich hohen Niveau. Unfallhäufungsstellen

treten besonders dort auf, wo verschiedene Nutzungsansprüche auf begrenztem Raum aufeinandertreffen. Um das persönliche Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr zu stärken, ist es daher vorrangig notwendig, die Sicherheit zu verbessern und auf eine „Vision Zero“ hinzuarbeiten.

Dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor seit zehn Jahren nicht nennenswert gesenkt werden konnten, ist eine der wichtigsten Feststellungen zum Zielbild **„Ich bewege mich aktiv und tue etwas für die Umwelt“**. Dies unterstreicht den dringenden Handlungsbedarf in diesem Bereich. Die Zielindikatoren zeigen einige Gründe dafür auf: Die Pkw-Dichte hat in den letzten zehn Jahren stark zugenommen und ist seit 2010 um 13,6 % gestiegen. Der Anteil an Pkw mit alternativen Antrieben ist mit 10,6 % weiterhin gering. Bei der Stickstoffdioxidbelastung, die im Jahr 2022 ihren bisherigen Tiefpunkt erreichte, zeigt sich seitdem eine positive Entwicklung. Obwohl der Anteil des Umweltverbunds seit 2017 gestiegen ist (von 65 % auf 75 %), geht dieser Anstieg hauptsächlich auf die Zunahme des Fahrrad- und Fußverkehrs zurück, während der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs von 19 % auf 17 % gesunken ist. Diese Entwicklungen müssen jedoch auch im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie interpretiert werden. Da der öffentliche Nahverkehr insbesondere auf längeren Strecken den MIV ersetzen sollte, spielt er eine besondere Rolle bei der Emissionsreduzierung.

## Beteiligungs-Highlight in AP 3: Aufsuchende Beteiligung und Mobilitätsforum

Wenn es darum geht, den Status quo der Mobilität in Köln zu verstehen und zu beschreiben, ist die Perspektive der Menschen, die diese Chancen und Mängel in ihrer alltäglichen Mobilität erleben, besonders wertvoll. Daher wurden in diesem Arbeitspaket eine aufsuchende Beteiligung und ein öffentliches Mobilitätsforum durchgeführt, um die individuellen Perspektiven der Kölner\*innen zu erfassen.

Eine erste **aufsuchende Beteiligung** wurde vom 26. bis 28. Mai 2023 im Rahmen des polisMobility Camps auf dem Rudolfplatz in der Kölner Innenstadt durchgeführt. Um unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen und insbesondere auch solche Gruppen anzusprechen, die durch bisherige Beteiligungsformate noch nicht ausreichend erreicht wurden, fand im September während der Europäischen Mobilitätswoche eine größere aufsuchende Beteiligung statt.<sup>23</sup>

Dazu machte das Team des nachhaltigen Mobilitätsplans in den acht Tagen vom 15. bis 22. September 2023 an insgesamt 12 Standorten in allen Kölner Stadtbezirken Station. Die Standorte wurden dabei so ausgewählt, dass unterschiedliche Bevölkerungsgruppen gezielt erreicht werden konnten.



Eindrücke der aufsuchenden Beteiligung

23 <https://meinungfuer.koeln/node/10257>

Am Beteiligungsstand wurde den Besucher\*innen das Leitbild präsentiert und sie wurden gebeten, entlang der Zielbilder des Leitbilds ihre Einschätzung zu den Chancen und Mängeln der Kölner Mobilität abzugeben. Zudem wurde ein besonderer Fokus auf die Messbarkeit des Fortschritts bei der Erreichung des Leitbilds gelegt. Teilnehmer\*innen definierten in Interviews, was ihre Wahrnehmung bestimmter schwer messbarer Aspekte des Leitbildes prägt. Die Standorte der aufsuchenden Beteiligung wurden im Vorfeld auf der Website und dem Beteiligungsportal der Stadt Köln und über soziale Medien kommuniziert, sodass interessierte Menschen den Stand gezielt aufsuchen konnten.

Die Beteiligung zu den Chancen und Mängeln der Kölner Mobilität wurde im Rahmen des **Mobilitätsforums**<sup>24</sup> direkt im Anschluss an die aufsuchende Beteiligung am 23. September 2023 im historischen Rathaus der Stadt Köln fortgesetzt. Auf Einladung von Oberbürgermeisterin Henriette Reker hatten alle Interessierten die Gelegenheit, über die Zwischenstände des nachhaltigen Mobilitätsplans zu diskutieren. Dabei konnten die Teilnehmer\*innen weitere Anregungen zu den Chancen und Mängeln einbringen. Zudem wurden in fünf Arbeitsgruppen konkrete Fragestellungen und Zielkonflikte mit besonderer Relevanz für die Mobilitätsplanung und Stadtentwicklung diskutiert. Um möglichst vielen Menschen die Teilnahme am Mobilitätsforum zu ermöglichen, wurde der Termin auf einen Samstag gelegt und ein zentraler Veranstaltungsort gewählt.



Eindrücke des Mobilitätsforums

---

24 <https://meinungfuer.koeln/node/10265>

## Vorläufige Zielwerte

Basierend auf den Status quo-Werten wurden je Zielindikator zudem vorläufige Zielwerte diskutiert und festgehalten. Diese müssen zukünftig erreicht werden, um das Leitbild zu verwirklichen. Dabei wurde ein ambitionierterer Ansatz gewählt, der dem Spannungsfeld zwischen Realisierbarkeit und visionärer Kraft Rechnung trägt. Als vorläufig wurden die Zielwerte in dieser Phase betrachtet, weil ihre endgültige Festlegung erst nach Ausarbeitung des Zielszenarios erfolgen sollte.

Für die Bestimmung der vorläufigen Zielwerte wurden folgende Herangehensweisen und Quellen gewählt:

- › Wenn bereits in anderen Strategiepapieren der Stadt oder auf der nationalen oder EU-Ebene Zielwerte festgelegt wurden (siehe auch Kapitel Grundlagenanalyse (AP 1)), wurden diese übernommen. Beispielsweise wurde der Vorschlag der EU hinsichtlich des Zero Pollution Aktionsplans für den Zielwert des Indikators Luftschadstoffe übernommen.
- › Für weitere Zielindikatoren wurden Werte herangezogen, die entweder in anderen vergleichbaren Städten (Best-Practice-Beispiele) erreicht werden konnten oder angestrebt werden.
- › In einigen Fällen wurden bewusst keine Zielwerte festgelegt. Die entsprechenden Zielindikatoren wurden als Beobachtungsindikatoren definiert.
- › Die vorläufigen Zielwerte wurden im Rahmen der Beteiligung mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadt und externen Akteuren, wie zum Beispiel der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), besprochen und validiert.

Die endgültige Festlegung der Zielwerte erfolgte nach der Bestimmung des Zielszenarios.

## **Beteiligungsergebnis: Der Runde Tisch Mobilität und Gesellschaft und die sieben Kernelemente sozialverträglicher Mobilität**

Das Leitbild für den nachhaltigen Mobilitätsplan stellt das Mobilitätsenerlebnis der Menschen in den Vordergrund. „Besser durch Köln“ bedeutet auch, mehr Lebensqualität für die Menschen zu schaffen. Neben ökologischen und ökonomischen Verbesserungen spielt dabei auch die Sozialverträglichkeit eine wichtige Rolle in der Mobilität. Diese wichtige Perspektive wird im „Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft“<sup>25</sup> betrachtet. Das Gremium setzt sich aus rund 20 Vertreter\*innen sozialer Verbände, Unternehmen und weiterer Institutionen sowie aus rund 20 per Los zufällig ausgewählten Kölner\*innen zusammen.

Im Prozessverlauf tagte der Runde Tisch insgesamt drei Mal, um die Sozialverträglichkeit der Zwischenergebnisse der Mobilitätsplanung zu prüfen und zu diskutieren. Darüber hinaus beschäftigte sich der Runde Tisch auch grundsätzlicher mit der Frage, was Sozialverträglichkeit in der Mobilität bedeutet. Daraus entstand im Laufe des Prozesses die Arbeitshilfe „Kernelemente sozialverträglicher Mobilität“, die im Folgenden vorgestellt wird.



Eindrücke aus dem Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft

<sup>25</sup> <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/mobilitaet/nachhaltiger-mobilitaetsplan/beteiligung-von-fachleuten-fuer-den-nachhaltigen-mobilitaetsplan>

## Die Kernelemente sozialverträglicher Mobilität

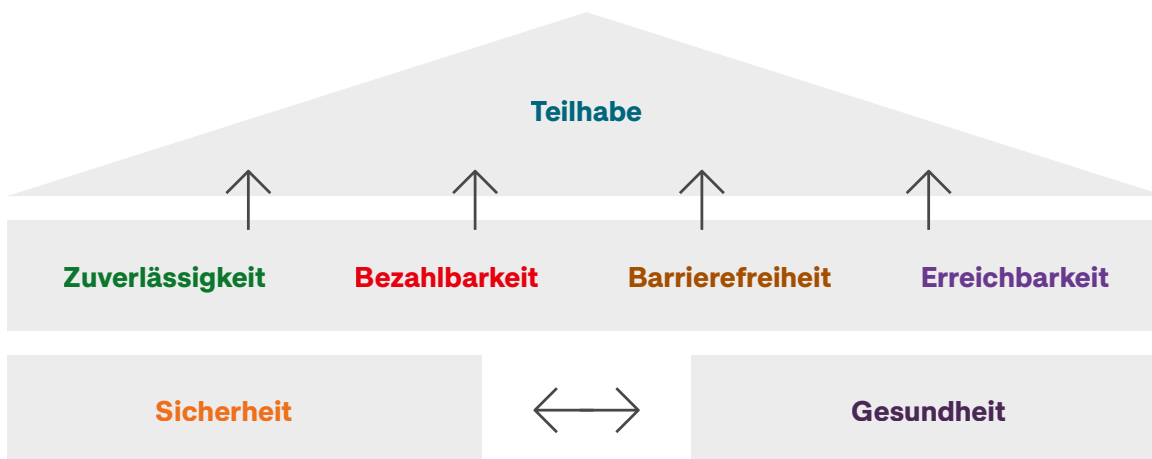
Im Rahmen der Diskussionen im Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft wurden sieben Kernelemente herausgearbeitet, die für eine sozialverträgliche Mobilität zentral sind. Darüber hinaus wurde ihr Verhältnis zueinander diskutiert und bestimmt. Diese Ergebnisse wurden innerhalb der Verwaltung und im Mobilitätsbeirat vorgestellt und diskutiert. Sie dienen als Empfehlung für die weitere Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans, aber auch der generellen Stärkung einer sozialverträglichen Mobilitätsplanung. Auch in die Entwicklung des Zielszenarios wurden sie einbezogen.

Folgende sieben Kernelemente wurden herausgearbeitet und sind in der weiteren Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans zu berücksichtigen:

- › **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.
- › **Barrierefreiheit:** Die Angebote des Kölner Verkehrssystems sollen von allen Menschen in Köln nutzbar sein. Unterstützende Infrastruktur (zum Beispiel Behindertenparkplätze, Fahrstühle etc.) 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 innerhalb einer angemessenen Zeit gut erreichbar sind. Ebenso müssen alle Menschen in Köln gut von essenziellen Diensten (zum Beispiel Rettungsdienste, körpernahe Dienstleistungen, Handwerker und ähnliche) erreicht werden können.
- › **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, Herkunft 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 (zum Beispiel Verkehrsemissionen) sollten nicht zu einer überproportionalen Belastung einzelner Bevölkerungsgruppen führen.

Alle Kernelemente sind gleichermaßen unverzichtbar für eine sozialverträgliche Mobilität. Abbildung 13 führt Sie in einem „Haus“ zusammen. Die Kernelemente erfüllen darin unterschiedliche Funktionen und stehen in unterschiedlichen Zusammenhängen zueinander. „Sicherheit“ und „Gesundheit“ stellen als Fundament Grundvoraussetzungen für eine sozialverträgliche Mobilität und sind eng miteinander verknüpft: Eine sozialverträgliche Mobilität muss das Recht auf Unversehrtheit wahren und schützen. Die Kernelemente „Zuverlässigkeit“, „Bezahlbarkeit“, „Barrierefreiheit“ und „Erreichbarkeit“ sind ebenfalls eng miteinander verbunden. Sie alle beeinflussen den Zugang zu Mobilität und zahlen maßgeblich auf das Kernelement „Teilhabe“ ein. Gemeinsam stellen diese vier Kernelemente die prägenden Faktoren für die erlebte soziale Verträglichkeit der Mobilität dar.

**Abbildung 13: Die Kernelemente sozialverträglicher Mobilität im Kontext des nachhaltigen Mobilitätsplans**



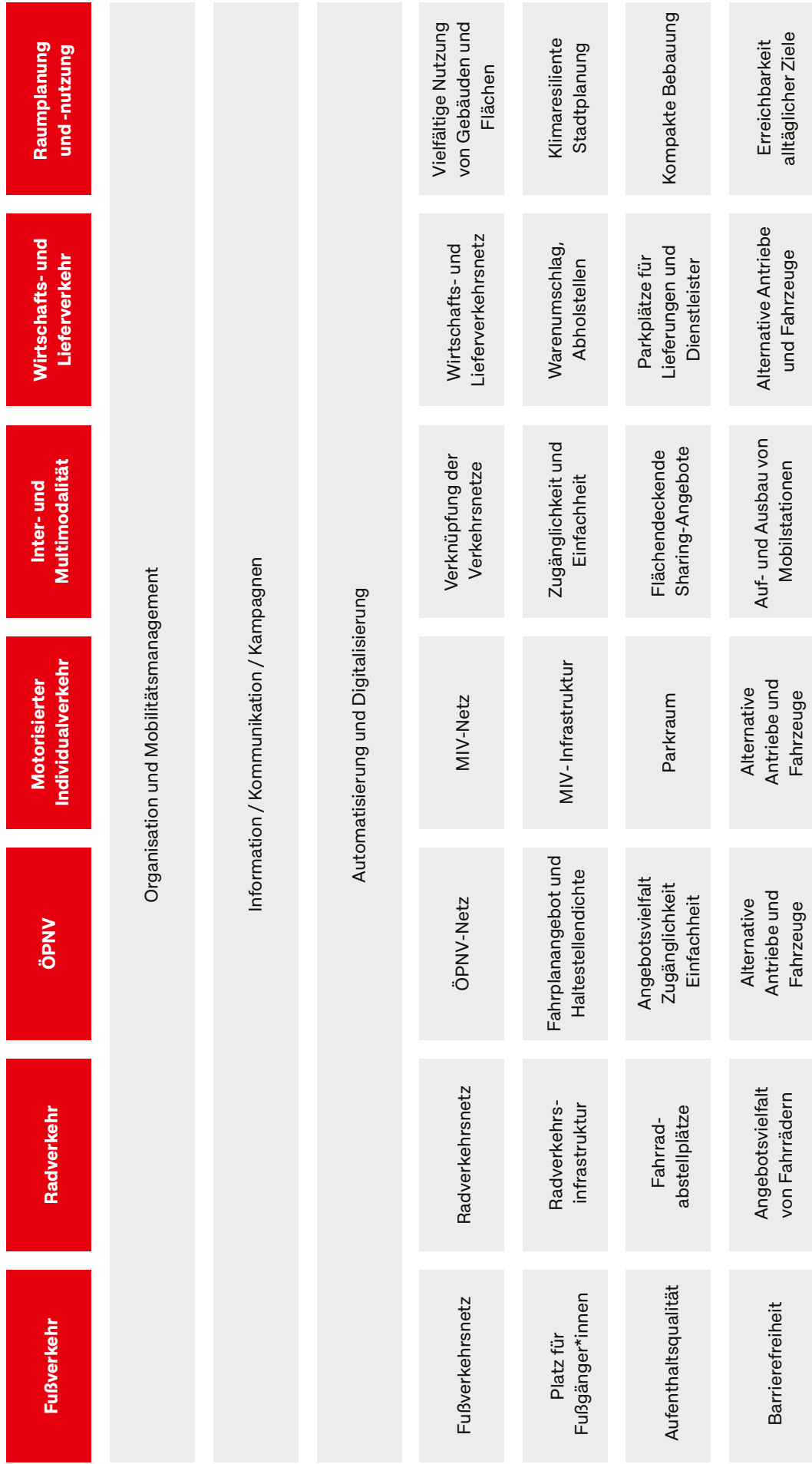
## Strategie (AP 4)

In diesem Arbeitspaket wurden die zentralen Erkenntnisse aus den vorherigen Arbeitspaketen und Beteiligungsformaten zusammengeführt, um eine Strategie zu entwickeln, die sicherstellt, dass die Kölner\*innen künftig im Einklang mit den erarbeiteten Zielbildern mobil sein können. Aufbauend auf den Ergebnissen der Status quo- und Chancen- und Mängelanalyse wurden zunächst Stellschrauben definiert. Diese Stellschrauben dienen als Werkzeuge, um die Mobilitätssituation entlang der sieben Handlungsfelder im Sinne der Zielbilder zu gestalten. Auf dieser Grundlage wurden drei Strategieszzenarien entwickelt – eine methodische Herangehensweise, bei der unterschiedliche Konstellationen der Stellschrauben gegenübergestellt und bewertet wurden. Aus den Erkenntnissen dieser Strategieszzenarien wurde schließlich ein Zielszenario mit dem Zeithorizont 2035 abgeleitet, in dem die wirkungsvollsten und tragfähigsten Bausteine der drei Szenarien zusammengeführt wurden. Das Zielszenario als finales Produkt dieser ersten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans beschreibt den Weg, um das Leitbild zu erreichen. Es setzt die Leitplanken für die Mobilitätsplanung der nächsten Jahre und ist für die Maßnahmen- und Umsetzungsplanung in der kommenden zweiten Stufe essenziell.

### Stellschrauben

Die Stellschrauben bilden die Grundlage für die Ausrichtung von drei unterschiedlichen Strategieszzenarien, die sich auf jeweils verschiedene Entwicklungsrichtungen fokussieren. Jedem der sieben Handlungsfelder (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV, Multimodalität, Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Raumplanung und -nutzung) wurden vier spezifische Stellschrauben zugeordnet. Darüber hinaus existieren drei übergeordnete Stellschrauben (Organisation und Mobilitätsmanagement, Information/Kommunikation/Kampagnen sowie Automatisierung und Digitalisierung), die im Sinne von Querschnittsthemen für alle Handlungsfelder gelten (siehe Abbildung 14).

Abbildung 14: Übersicht der Handlungsfelder und der zugehörigen Stellschrauben



## Beteiligungs-Highlight AP 4: 2. Online-Beteiligung

Mit der Strategieentwicklung wurden wichtige Weichen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Köln gestellt. Umso wichtiger war es, die Kölner\*innen auch in dieser fachlich komplexen Arbeitsphase gut zu informieren und sie in die Erarbeitung miteinzu-beziehen. Eine **Online-Beteiligung** bietet die Chance, möglichst viele Menschen frühzeitig auf das Projekt aufmerksam zu machen und ihnen mit Hilfe eines niedrigschwelligen Angebots die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben. Im Laufe des Prozesses wurden über das Beteiligungsportal der Stadt Köln daher zwei Online-Beteiligungen durchgeführt.



Ansicht der Startseite der 2. Online-Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Online-Beteiligung<sup>26</sup> im Februar 2023 wurde im Rahmen der Leitbildentwicklung durchgeführt. Sie konzentrierte sich auf die Identifikation von Präferenzen für die zukünftige Mobilität sowie die Bildung von Schwerpunkten für das Leitbild.

<sup>26</sup> <https://meinungfuer.koeln/group/31/content/166>

Im Rahmen der Strategieentwicklung fand im April 2024 eine zweite Online-Beteiligung<sup>27</sup> statt. Sie befasste sich mit den Stellschrauben der Kölner Mobilität. Die Teilnehmenden konnten sich über die Stellschrauben informieren und sie innerhalb der sieben Handlungsfelder priorisieren und kommentieren. Zusätzlich konnten ergänzende Hinweise zur Realisierung der Stellschrauben abgegeben werden.

Die Befragung erzielte eine große Resonanz: Während des Befragungszeitraums wurden insgesamt 4.239 Eingaben zu den Handlungsfeldern und Stellschrauben gemacht und 634 weitere Beiträge sowie 242 Kommentare im Diskussionsbereich veröffentlicht.

---

<sup>27</sup> <https://meinungfuer.koeln/node/11179>

## Strategieszzenarien

Um das Zielszenario methodisch fundiert herleiten zu können, wurden auf Basis der Stellschrauben zunächst drei Strategieszzenarien entwickelt. Als Grundlage für die Herleitung der einzelnen Strategieszzenarien dienten die Ergebnisse aller vorherigen Arbeitspakete:

- › Das durch den Rat der Stadt Köln beschlossene Leitbild mit fünf Zielbildern
- › Ergebnisse der Status quo- und Chancen- und Mängelanalyse
- › Zielindikatoren
- › Vorläufige Zielwerte
- › Stellschrauben
- › Beteiligungsergebnisse<sup>28</sup>

Zusätzlich wurden Trends berücksichtigt, die innerhalb des Mobilitätsbeirats am 6. Dezember 2022 identifiziert wurden. Dabei handelt es sich um Entwicklungen, die absehbar sind und das Mobilitätsverhalten der Menschen und damit auch die Mobilitätsplanung beeinflussen werden. Mit Hilfe einer PESTEL-Analyse<sup>29</sup> wurden in den Beteiligungsformaten die Entwicklungen, die die Mobilität in der Stadt Köln zukünftig beeinflussen werden, identifiziert. Dabei wurden folgenden Trends festgestellt:

- › Die Stadtgesellschaft wird älter und diverser.
- › Die Wohnungsmarktsituation wird angespannter.
- › Die Freizeitmobilität nimmt zu.
- › Die Mobilität für Besorgungen nimmt ab.
- › Multi-/intermodales Verkehrsverhalten nimmt zu.
- › Die Gesellschaft übt zunehmend Veränderungsdruck auf die Politik aus.
- › Lieferverkehre nehmen zu.
- › Spürbare Klimafolgen nehmen zu (zum Beispiel Hitzewellen, Starkregen).
- › Die Verfügbarkeit von Verkehrsdaten wird besser.

---

28 <https://meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan>

29 PESTEL-Analyse: Identifizierung von Politische (**P**olitical), wirtschaftliche (**E**conomic), soziale (**S**ocial), technologische (**T**echnological), ökologische (**E**nvironmental) und rechtliche (**L**egal) Trends

Für die Entwicklung der Strategieszzenarien wurde der in der Mobilitätsplanung international etablierte „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“-Ansatz<sup>30</sup> gewählt, da er eine ganzheitliche Mobilitätsplanung ermöglicht, die nicht entlang einzelner Verkehrsträger, sondern aus der Perspektive der Menschen und ihrer Mobilitätsbedürfnisse gedacht wird. Jedes der drei entwickelten Strategieszzenarien legte den Fokus auf einen dieser Ansätze, enthielt aber auch Elemente der beiden anderen, da alle drei eng miteinander verknüpft sind und nicht isoliert betrachtet werden können. Die Strategieszzenarien dienten dazu, verschiedene Perspektiven auf mögliche Mobilitätsstrategien einzunehmen. Letztlich wurde nicht eines der drei Strategieszzenarien als das weiter zu verfolgende ausgewählt, sondern aus den wirkungsvollsten Elementen aller drei Strategieszzenarien ein viertes, integriertes Zielszenario entwickelt. Dies gewährleistet, dass das Zielszenario die Stärken und wirksamsten Bausteine aller Ansätze kombiniert und eine ausgewogene Grundlage für die Maßnahmen- und Umsetzungsplanung bildet.

Auf der Basis dieser Überlegungen sind die drei folgenden Strategieszzenarien entstanden:

- › Im **Szenario A: Fokus „Vermeiden“** liegt der Schwerpunkt auf der Reduzierung, also Vermeidung von Verkehr. Im Fokus ist dabei die Quartiersebene. Nutzungsmischung und kompakte, lebenswerte Quartiere befördern kurze Wege und reduzieren Verkehr und Flächenverbrauch.
- › Im **Szenario B: Fokus „Verlagern“** liegt der Schwerpunkt auf der Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund. Dazu gehört auch, die Mobilität durch gezielte Förderung vielfältiger Mobilitätsangebote und deren Vernetzung untereinander zu verbessern. Dieses Szenario betont die Förderung von Multimodalität, mit dem Ergebnis einer geringen Pkw-Nutzung und der damit einhergehenden Verringerung der Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr.

---

30 Der „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“-Ansatz ist ein strategischer Rahmen zur nachhaltigen Verkehrsplanung. Er zielt darauf ab, Verkehr zu reduzieren (Vermeiden), auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern (Verlagern) und bestehende Verkehrsangebote effizienter und emissionsärmer zu gestalten (Verbessern).

- › Das **Szenario C: Fokus „Verbessern“** konzentriert sich auf die Nutzung technologischer Möglichkeiten für alternative Antriebe und einen effizienteren Einsatz von Fahrzeugen. Ziel ist es, Umwelt- und weitere Belastungen durch innovative Angebote zu reduzieren und den Privatbesitz von Fahrzeugen zu minimieren. Im Fokus stehen dabei Multimodalität, Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Sharing-Angebote.

Zunächst wurde für jedes der drei Strategieszenarien der Einfluss der unterschiedlichen oben genannten Stellschrauben bestimmt. Stellschrauben, die einen starken Einfluss auf das jeweilige Strategieszenario haben, wurden dunkelblau eingefärbt. Stellschrauben, die eine untergeordnete Rolle spielen, wurden hellblau eingefärbt. Für einen mittleren Einfluss wurden die Stellschrauben blau eingefärbt. Die handlungsfeldübergreifenden Stellschrauben wurden bei dieser Vorgehensweise außen vorgelassen (siehe Abbildung 15). Das liegt daran, dass alle handlungsfeldübergreifenden Stellschrauben in jedem der Strategieszenarien eine zentrale Rolle spielen und daher gleichermaßen berücksichtigt werden.

**Abbildung 15: Einfluss der Stellschrauben am Beispiel von Strategieszenario A: Fokus „Vermeiden“**

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr	Inter- und Multimodalität	Wirtschafts- und Lieferverkehr	Raumplanung und -nutzung
Organisation und Mobilitätsmanagement						
Information / Kommunikation / Kampagnen						
Automatisierung und Digitalisierung						
Fußverkehrsnetz	Radverkehrsnetz	ÖPNV-Netz	MIV-Netz	Verknüpfung der Verkehrsnetze	Wirtschafts- und Lieferverkehrsnetz	Vielfältige Nutzung von Gebäuden und Flächen
Platz für Fußgänger*innen	Radverkehrsinfrastruktur	Fahrplanangebot und Haltestellendichte	MIV-Infrastruktur	Zugänglichkeit und Einfachheit	Warenumschlag, Abholstellen	Klimaresiliente Stadtplanung
Aufenthaltsqualität	Fahrradabstellplätze	Angebotsvielfalt Zugänglichkeit Einfachheit	Parkraum	Flächendeckende Sharing-Angebote	Parkplätze für Lieferungen und Dienstleister	Kompakte Bebauung
Barrierefreiheit	Angebotsvielfalt von Fahrrädern	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Auf- und Ausbau von Mobilstationen	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Erreichbarkeit alltäglicher Ziele

Im Anschluss daran wurde jeder der 24 Zielindikatoren mit Stellschrauben verknüpft, die einen Einfluss auf die Erreichung ihrer Zielwerte haben. Die Stellschrauben, die in den jeweiligen Szenarien einen großen Einfluss haben, wurden in Handlungsoptionen übersetzt. Handlungsoptionen sind dabei als mögliche, konkretere Maßnahmen zu verstehen, die im jeweiligen Strategieszenario umgesetzt werden können, um das Leitbild zu verwirklichen. Diese sind zunächst als Beispielmaßnahmen zu verstehen, denn konkrete Maßnahmen werden erst in der zweiten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans definiert. Anschließend wurden die jeweiligen Handlungsoptionen den sieben Handlungsfeldern zugeordnet und jeweils ein Narrativ je Szenario beschrieben. Narrative beschreiben ein Bild des Wegs in die Zukunft und helfen zu verstehen, wie die einzelnen Strategieszenarios konkret aussehen könnten. Sie sind im Anhang zu finden (ab Seite 113).

### **Bewertung der Strategieszenarios**

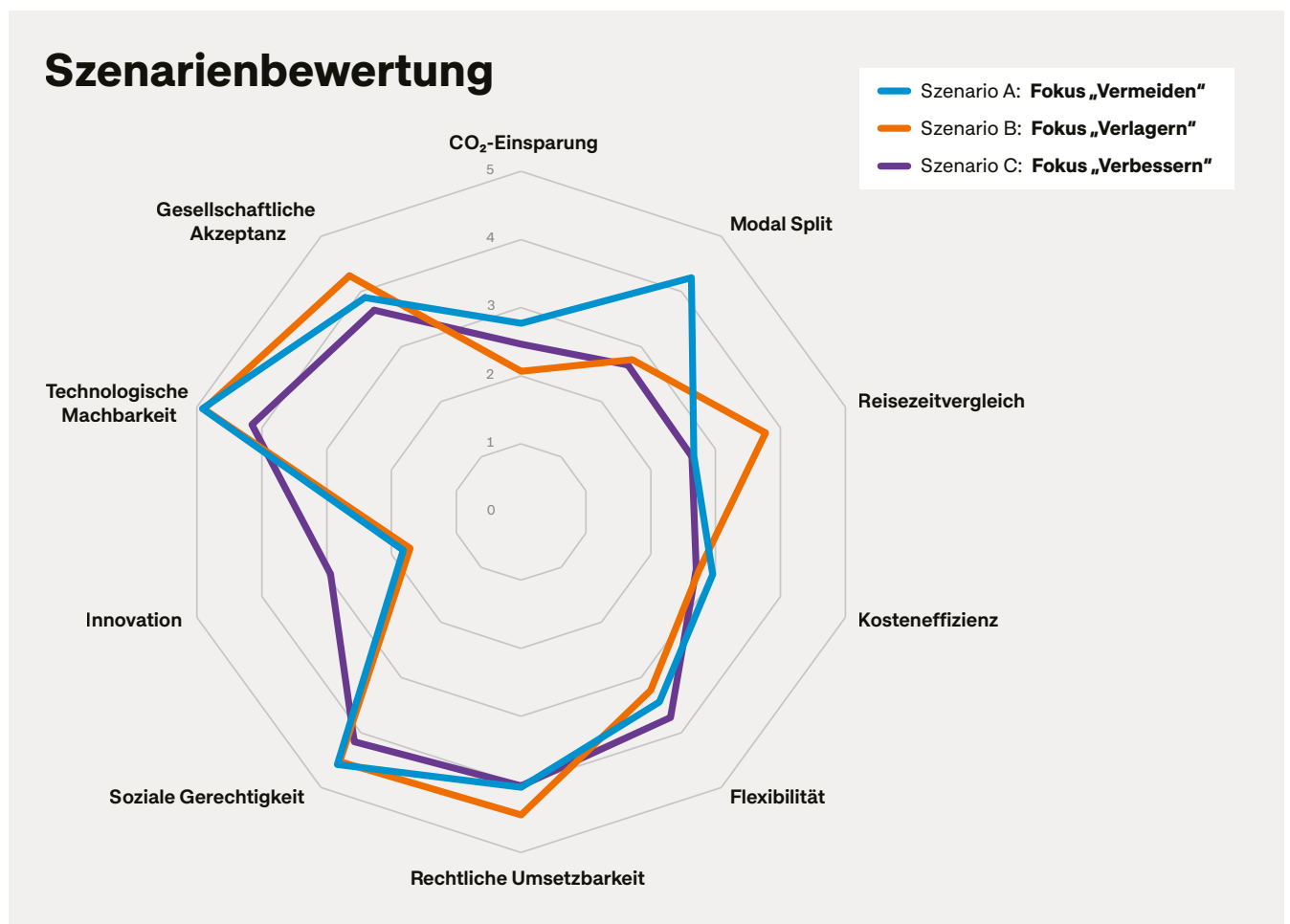
Im nächsten Schritt wurden die Strategieszenarios qualitativ bewertet. Um eine ganzheitliche Bewertung der Strategieszenarios im Sinne der Nachhaltigkeit zu gewährleisten, die sowohl ökologische, wirtschaftliche und soziale Aspekte als auch technologische und rechtliche Rahmenbedingungen berücksichtigt, wurden die Kriterien CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reisezeitvergleich, Modal Split, Kosteneffizienz, Flexibilität, rechtliche Umsetzbarkeit, technologische Machbarkeit, Innovation, soziale Gerechtigkeit und gesellschaftliche Akzeptanz herangezogen. Für die Bewertung wurde jede Handlungsoption nach den genannten Kriterien auf einer Skala von 1 (geringster Wert) bis 5 (höchster Wert) eingeordnet. Die Bewertung der Kriterien CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reisezeitvergleich und Modal Split war nicht bei jeder Handlungsoption möglich. Zum Beispiel hat die Handlungsoption „Schaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen“ keinen direkten Einfluss auf CO<sub>2</sub>-Emission, Reisezeitvergleich oder Modal Split und kann deswegen nicht bewertet werden. Wo es möglich war, wie etwa bei dem Ausbau von RadPendlerRouten, wurde zunächst der Einfluss auf den Modal Split abgeschätzt. Daraufhin wurde die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch die Verlagerung von Personenkilometern vom MIV auf den Umweltverbund ermittelt.

Zusätzlich wurden die einzelnen Handlungsoptionen nach Relevanz und Einfluss auf das Mobilitätsverhalten gewichtet. Beispielsweise wird der Einfluss der Handlungsoption „Ausbau von Radabstellanlagen“ auf die Mobilität in Köln geringer eingeschätzt als der Einfluss der Handlungsoption „Ausbau von RadPendlerRouten“.

Jede Bewertung wurde erläutert und mit Studien, Beispielen aus anderen Städten oder Ergebnissen aus den Auswertungen der Öffentlichkeitsbeteiligung belegt.

Auf dieser Grundlage wurde für jedes der drei Szenarien ein Durchschnittswert je Kriterium über alle Handlungsoptionen hinweg berechnet und die Ergebnisse in Form eines Spinnennetzes gegenübergestellt (siehe Abbildung 16).

**Abbildung 16: Ergebnisse der Bewertung der drei Strategieszenarien**



Ein Vergleich der Ergebnisse der einzelnen Szenarien zeigt geringe Unterschiede in ihrer Wirkung. Dies ist darauf zurückzuführen, dass jedes Strategieszenario – wie eingangs erwähnt – bewusst Elemente der anderen beiden Szenarien integriert, um einen ganzheitlichen Ansatz zu gewährleisten. Diese Methodik diente vor allem dazu, schrittweise eine fundierte Grundlage für die Entwicklung des Zielszenarios zu schaffen, indem die wirkungsvollsten Elemente aus der Bewertung integriert wurden, anstatt die einzelnen Schwerpunkte (Vermeiden, Verlagern und Verbessern) isoliert zu betrachten. Einige relevante Besonderheiten und Unterschiede sind dennoch zu beobachten:

### **Strategieszenario A: Fokus „Vermeiden“**

- › Da im Modal Split eine Zunahme der Wege des Umweltverbundes angenommen wird, kann von einer hohen Einsparung von CO<sub>2</sub> ausgegangen werden.
- › Der Reisezeitvergleich wurde geringer als in den beiden anderen Szenarien bewertet, da hier nur die Reisezeit zwischen ÖPNV und MIV betrachtet wird und in diesem Szenario überwiegend Handlungsoptionen der aktiven Mobilität betrachtet wurden.
- › Ein hoher Wert bei „technologischer Machbarkeit“ korreliert mit einem niedrigen Wert im Bereich „Innovation“. Viele der Handlungsoptionen sind Maßnahmen, die bereits mit einfachen Mitteln umgesetzt werden können (zum Beispiel Diagonalsperren, die eine Durchfahrt mit dem Pkw durch ein Wohngebiet verhindern) und bereits umgesetzt werden.
- › Ein hoher Wert bei „soziale Gerechtigkeit“ ergibt sich aus der guten Zugänglichkeit der meisten Mobilitätsoptionen.

### **Strategieszenario B: Fokus „Verlagern“**

- › Ein hoher Wert beim „Reisezeitvergleich“ ist darauf zurückzuführen, dass ein erheblicher Teil der Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV darauf abzielt, häufig mit dem Pkw zurückgelegte Wege auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Zudem liegt der Fokus ebenfalls auf dem schnellen Vorankommen mit dem Fahrrad durch die RadPendlerRouten.

- › Ein hoher Wert bei der „technologischen Machbarkeit“ korreliert mit einem niedrigen Wert im Bereich „Innovation“ (wie bei Strategieszenario A). Viele der Handlungsoptionen sind Maßnahmen, die bereits mit einfachen Mitteln umgesetzt werden können (zum Beispiel der Ausbau von Tempo 30-Bereichen – das heißt streckenbezogen und mit Tempo 30-Zonen) und bereits umgesetzt werden.

### **Strategieszenario C: Fokus „Verbessern“**

- › Der niedrigste Wert (im Vergleich zu den anderen beiden Strategieszenarien) bei „technologischer Machbarkeit“ korreliert mit dem höchsten Wert bei „Innovation“. Viele innovative Maßnahmen, wie etwa der weiträumige Gebrauch von autonomen Autos oder Geofencing<sup>31</sup> bei privaten Pkw, erzielen zwar eine hohe Bewertung im Bereich Innovation, sind jedoch derzeit technologisch nur schwer umsetzbar.
- › Bei der Bewertung der Kosteneffizienz sind nur die Kosten für die Stadt – wie beispielsweise für den Ausbau von autonomen ÖPNV-Angeboten – und nicht diejenigen für die Endnutzer\*innen bei autonomen elektrischen Autos betrachtet und bewertet worden.
- › Durch den Einsatz alternativer Treibstoffe kann eine erhebliche CO<sub>2</sub>-Einsparung erzielt werden. Diese wurde jedoch nicht berücksichtigt, da die Bewertung ausschließlich die CO<sub>2</sub>-Reduktionen durch Veränderungen im Modal Split betrachtete.
- › Der niedrigste Wert bei „soziale Gerechtigkeit“ kommt zustande, da für technologische Neuerungen der Kauf teurer Pkw mit neuen Antriebstechnologien notwendig ist. Derzeit sind allein elektrisch betriebene Fahrzeuge noch deutlich teurer als solche mit Verbrennungsmotor.

---

31 Geofencing bezeichnet eine technologiegestützte Methode zur virtuellen Abgrenzung geografischer Bereiche mithilfe von GPS, RFID oder Mobilfunkdaten. Beim Betreten oder Verlassen eines solchen Gebiets können automatisierte Aktionen ausgelöst werden, etwa Benachrichtigungen, Zugangskontrollen oder die Aktivierung bestimmter Funktionen.

# **Der Kern der Strategie: das Zielszenario**

Nachdem die Herleitung und Entwicklung des Zielszenarios sowie seine Bedeutung für die zweite Stufe des SUMP und dessen spätere Umsetzung in den vergangenen Abschnitten bereits eingehend beschrieben wurde, sollen in diesem Kapitel nun die Vorgehensweise bei der Entwicklung und der Inhalt des Zielszenarios vorgestellt werden.

Das Zielszenario bildet das strategische Gerüst, das als Weg zur Erreichung des Leitbilds des nachhaltigen Mobilitätsplans verstanden werden kann. Es dient dazu, fundierte Entscheidungen in der Mobilitätsplanung treffen zu können, die der Umsetzung des Leitbilds bis 2035 entsprechen. Das Zielszenario ist als Ergebnis aller vorangegangenen Arbeitsschritte entstanden und setzt sich übergeordnet mit der Fragestellung auseinander, wie die Mobilität im nächsten Jahrzehnt gestaltet werden soll.

Das Leitbild mit seinen fünf Zielbildern ist der Ausgangspunkt und beschreibt den Zustand, der im Jahr 2035 erreicht sein soll. Die Zielbilder definieren den Rahmen, wie sich Mobilität und Verkehr in den entsprechenden Schwerpunktbereichen entwickeln sollen. Die aus dem Zielszenario abgeleiteten strategischen Maßnahmen bilden die notwendigen Bausteine, die eine Mobilitätsplanung im Sinne des Leitbilds ermöglichen.

Ein wesentlicher Schritt der Entwicklung des Zielszenarios bestand darin, die Handlungsoptionen aus den Strategieszenerarien in strategische Maßnahmen zu transformieren. Die Handlungsoptionen in den Strategieszenerarien dienten dazu, Ausgestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die geeignet sind, um die Zielbilder zu erreichen. Das Zielszenario hingegen umfasst nun konkretere Empfehlungen (strategische Maßnahmen). In diesem Zusammenhang wurden die Handlungsoptionen der Strategieszenerarien daher...

### **... räumlich differenziert betrachtet:**

Die Kölner\*innen weisen kein homogenes Mobilitätsverhalten auf und insbesondere räumlich unterscheiden sich die Nutzungsansprüche und Mobilitätsmuster stark. Sowohl in der Beteiligung als auch in der Analyse des Status quo konnten hier große Unterschiede festgestellt werden. Hier sind die Ergebnisse der Kölner Mobilitätshebung 2022 hervorzuheben, die deutliche räumliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten aufgezeigt haben.<sup>32</sup> Als Grundlage für die räumliche Differenzierung diente der „Köln-Katalog“, eine Planungsgrundlage für verschiedene Dichtetypen in der Stadtentwicklung. Darin wird zwischen drei Raumtypen unterschieden: Innenstadt, Innere Stadt und Äußere Stadt. Für diese drei Raumtypen ergeben sich im Zielszenario des nachhaltigen Mobilitätsplans teilweise unterschiedliche strategische Maßnahmen. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausschließlich für die jeweiligen Raumtypen gedacht. Stattdessen wird bei den spezifischen Raumtypen ein besonderer Fokus auf bestimmte strategische Maßnahmen gelegt. Viele strategische Maßnahmen können auch in anderen Raumtypen angewendet werden. Zum Beispiel können Maßnahmen, die für die Innenstadt vorgesehen sind, auch in Stadtteilzentren der Inneren und Äußeren Stadt genutzt werden.

### **... um gesamtstädtisch bedeutsame strategische Maßnahmen ergänzt:**

Neben den strategischen Maßnahmen je Raumtyp ergeben sich auch strategische Maßnahmen, die keinen besonderen Fokus auf einen Raumtypen zulassen, sondern die Gesamtstadt betreffen.

---

32 <https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf68/mobilitaetsbericht-10-11-2022.pdf>

### **... um handlungsfeldübergreifende strategische**

#### **Maßnahmen ergänzt:**

Während sich die Handlungsoptionen der Strategieszzenarien in erster Linie auf ein spezifisches Handlungsfeld konzentrieren, umfasst das Zielszenario auch strategische Maßnahmen, die keinem bestimmten Handlungsfeld zugeordnet werden können. Dies betrifft vor allem jene strategischen Maßnahmen, die aus den handlungsfeldübergreifenden Stellschrauben „Organisation und Mobilitätsmanagement“, „Information, Kommunikation und Kampagnen“ und „Automatisierung und Digitalisierung“ stammen.

#### **... auf ein Strategieniveau gebracht:**

Die Handlungsoptionen aus den Strategieszzenarien wurden auf das gleiche strategische Level gebracht. Bei den strategischen Maßnahmen handelt es sich in der Regel um übergeordnete Maßnahmen, die ein Bündel an konkreten Einzelmaßnahmen enthalten können. Diese konkreten Einzelmaßnahmen werden in der zweiten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans detailliert bestimmt.

Im Folgenden werden zunächst die strategischen Maßnahmen vorgestellt, die für die gesamte Stadt Köln gelten. Diese gesamtstädtischen Maßnahmen werden keinem spezifischen Handlungsfeld zugeordnet, da sie größtenteils handlungsfeldübergreifend wirken und alle Bereiche betreffen. Als nächstes werden die strategischen Maßnahmen für die jeweiligen Raumtypen vorgestellt. Sie sind nach den sieben Handlungsfeldern strukturiert. Um die spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen der einzelnen Raumtypen klar herauszustellen, werden ergänzend die zentralen Ergebnisse der Status quo- und Chancen- und Mängelanalyse noch einmal zusammengefasst.

## Gesamtstadt – Gemeinsam gestalten

Die strategischen Maßnahmen für die Gesamtstadt sind keine isolierten Einzelansätze, sondern eng miteinander verzahnt, um ein gemeinsames Ziel zu verfolgen: Köln soll eine Stadt werden, in der alle Menschen – unabhängig von ihren Lebensumständen – sicher, nachhaltig und vernetzt leben und sich fortbewegen können. Eckpfeiler dieses Konzeptes sind Teilhabe, Zusammenarbeit, Digitalisierung und eine vorausschauende und durchdachte Stadtplanung. Sie bilden die Grundlage, um Köln als Gesamtstadt zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten. Die im Folgenden beschriebenen strategischen Maßnahmen für die Gesamtstadt markieren die notwendigen Schritte, um das Leitbild „Besser durch Köln“ mit seinen fünf Zielbildern zu verwirklichen.

### Teilhabe fördern

Damit alle Menschen am städtischen Leben teilhaben können, müssen **Barrierefreiheit** sowie **konsumfreie Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum** konsequent gewährleistet werden. Dies betrifft insbesondere die **barrierefreie Gestaltung von Anlagen des Fußverkehrs** sowie den **Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen** gemäß den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes.

Unabhängig vom Raumtyp sind die definierten Standards des Gestaltungshandbuchs „Köln. Gestaltet. Standards.“ anzuwenden. Auch sind die im Beschluss zum Masterplan Parken getroffenen Vorgaben zu Gehwegparken und mindestens vorhandenen Gehbahnbreiten zu beachten. Das Prinzip der „Freien Ecke“ ermöglicht den zu Fuß Gehenden eine sichere Querung in Kreuzungsbereichen und soll, wo bequeme und sichere Querungen momentan nicht möglich sind, angewendet und umgesetzt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem **Ausbau sicherer Schulwege** und dem **schulischen Mobilitätsmanagement**. Köln soll dabei seiner Vorreiterrolle bei der Einrichtung von Schulstraßen gerecht bleiben. Darüber hinaus ist es entscheidend, **Unfallhäufungsstellen** gezielt **umzugestalten** und zu entschärfen, um dadurch die Sicherheit im städtischen Raum zu erhöhen. Dies schafft eine Umgebung, in der sich alle Menschen – von jung bis alt – sicher bewegen können.

Die alleinige Anpassung der Infrastruktur reicht jedoch nicht aus. Ergänzend sollen durch eine **flächendeckende Erweiterung von Sharing-Angeboten** wie Lastenfahrrädern und stationsbasiertes Carsharing neue Möglichkeiten geschaffen und zusätzliche Zielgruppen angesprochen werden. Besonders wichtig ist es, diese Angebote gezielt für Familien und ältere Menschen zugänglich zu machen, da ihre spezifischen Bedürfnisse bei Sharing-Angeboten bislang nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Um auch einkommensschwache Haushalte zu unterstützen, sollen **Sharing-Angebote zu vergünstigten Konditionen** verfügbar sein. Zusätzlich soll das **ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber\*innen weiterhin zu einem reduzierten Preis** angeboten werden.

### **Netzwerke schaffen**

Eine vernetzte Stadt entsteht nicht nur durch Technologie, sondern durch die Zusammenarbeit der Menschen und Organisationen, die sie prägen. Dafür sind bestehende Netzwerke zu stärken und neue Kooperationen aufzubauen. Dazu gehört unter anderem die Fortführung des Mobilitätsbeirats – ein **Gremium von Expert\*innen**, das im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätsplans ins Leben gerufen wurde. Dieses Gremium bringt Akteur\*innen aus Wirtschaft, Politik und Mobilität zusammen und ermöglicht, die gesamtstädtische Mobilitätsplanung kontinuierlich aus Sicht der Multiplikatoren vielfältiger Gruppen zu begleiten.

Zukünftig soll **die regionale Abstimmung und Organisation des Pendel- und auch des Logistikverkehrs** gezielt verbessert werden. Als bedeutender Wirtschaftsstandort und Ziel zahlreicher Einpendler\*innen, aber auch als Ausgangspunkt von Auspendler\*innen ist Köln eng mit dem Umland verknüpft, weshalb regionale Lösungsansätze

unverzichtbar sind. Für die **städtische Logistik sowie die spezifischen Bedürfnisse des Einzelhandels und der Handwerksbetriebe** soll der Dialog mit der Stadtverwaltung intensiviert werden, um gemeinsam tragfähige Lösungskonzepte zu entwickeln. Eine genauere gesamtstädtische und auch raumspezifische Betrachtung von Logistik und Wirtschaftsverkehr erfolgt im Rahmen des noch zu erarbeitenden Sustainable Urban Logistics Plan (SULP). Hier werden auch die im SUMP genannten strategischen Maßnahmen weiter konkretisiert und durch weiterführende Maßnahmen ergänzt.

**Kooperationen mit Arbeitgebern** sollen aufgebaut werden, um Anreize für die Durchführung betrieblicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu schaffen. Insbesondere sollte die Stadt Köln selbst als eine der größten Arbeitgeberinnen mit gutem Beispiel vorangehen und ein betriebliches Mobilitätsmanagement schaffen. Unternehmen können gezielt auf die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Mitarbeiter\*innen eingehen und entsprechende Lösungen finden.

Neben der Einbindung verschiedener Stakeholder\*innen ist es besonders wichtig, die Kölner Bevölkerung aktiv in Planungsprozesse einzubeziehen. Die Bedürfnisse, Perspektiven und räumlich individuellen Erfahrungen der Kölner\*innen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung akzeptierter und bedarfsgerechter Lösungen. Um dies zu ermöglichen, sollen einerseits **klare Verantwortlichkeiten und Strukturen für Bottom-up-Prozesse bei Mobilitätsprojekten innerhalb der Verwaltung** weiter gestärkt und besser kommuniziert werden, so dass die Menschen sich ermutigt fühlen, diese Prozesse anzustoßen. Andererseits sollen **Kreativ- und Ideenwerkstätten in den Bezirken** unterstützt werden beispielsweise durch unterstützende Infrastruktur, um den Austausch und die Mitgestaltung vor Ort zu stärken.

### **Digital vernetzt sein**

Für das Funktionieren einer modernen und effizienten Stadt ist der Einsatz innovativer Technologien unverzichtbar. **Digitale Echtzeitinformationen** spielen dabei eine Schlüsselrolle: Einerseits sollen sie

flächendeckend im ÖPNV eingesetzt werden, um Planungssicherheit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Andererseits sollen Echtzeitdaten in **intelligente Verkehrsleitsysteme** integriert werden, um Verkehrsflüsse zu optimieren. Ebenso soll die **digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen** zu einer effizienteren Flächennutzung beitragen und Parksuchverkehre reduzieren.

Die Etablierung eines **urbanen Datenökosystems** mit Zugriffsmöglichkeiten für verschiedene Akteur\*innen eröffnet zudem neue Perspektiven. Sie erleichtert nicht nur die Zusammenarbeit zwischen Stakeholder\*innen, sondern schafft auch die Grundlage für datenbasierte Entscheidungen, die passgenaueres Handeln ermöglichen. Dabei gilt es, bereits bestehende städtische Anwendungen und Plattformen, wie zum Beispiel das Portal für Offene Daten der Stadt Köln<sup>33</sup>, im Sinne einer ganzheitlichen Dateninfrastruktur so in das Datenökosystem zu integrieren, dass der übergreifende und wertschöpfende Datenaustausch rechtssicher und im Rahmen einer umfassenden Data Governance erfolgen kann. Dadurch können (auch dynamische) Daten in Echtzeit integriert, analysiert, nutzungsfreundlich visualisiert und für verschiedene städtische Anwendungen bereitgestellt werden.

### **Stadtplanung integrieren**

Die integrierte Stadtentwicklung betrachtet Mobilität, Wohnen, Arbeiten, Schule, Ausbildung, Freizeit und Umwelt als miteinander verknüpfte Systeme. Sie bildet den grundlegenden Rahmen für die künftige Mobilitätsplanung. Entsprechend dieser engen Verknüpfung vertieft der nachhaltige Mobilitätsplan die Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen der Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“. Ein wesentlicher Ansatz in der Stadtstrategie ist die **Förderung polyzentrischer Strukturen**. Hierfür sollen im Rahmen der zukünftigen Fortschreibungen des **Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Köln unter anderem auch Mobilitätsaspekte** auf Ebene der einzelnen Stadtbezirke verstärkt berücksichtigt werden, um eine integrierte Zentrenplanung zu ermöglichen. Darüber hinaus geht es bei der Förderung polyzentrischer Strukturen auch um die **Integration von Gewerbegebieten**, um eine ausgewogene Verteilung von Arbeits- und Wohnstandorten zu gewährleisten.

---

33 <https://offenedaten-koeln.de>

Um Mobilität bereits bei Neubauprojekten systematisch zu berücksichtigen, **sollen Leitlinien für die Quartiersentwicklung** erarbeitet werden. Diese Leitlinien dienen als Orientierungshilfe für quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement neuer sowie bestehender Stadtviertel. Gleichzeitig wird der Fokus verstärkt auf eine **klimaresiliente Stadtplanung** gelegt, um die Stadt besser auf die Folgen des Klimawandels vorzubereiten und ökologische Aspekte stärker in die Entwicklungsprozesse einzubinden.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Bestands- und Innenentwicklung, die das Ziel hat, Flächen im Innenbereich der Stadt effizienter zu nutzen. Dabei soll neben der **Nachverdichtung** zur Schaffung von Wohnraum dem Bedürfnis der Bewohner\*innen nach Freiräumen und sozialer Infrastruktur Rechnung getragen werden. Für die Kölner Stadtentwicklung wird aktuell der „Köln Katalog Bestand“ erarbeitet, der Strategien für nachhaltige, lebenswerte und zukunftsfähige Bestandsquartiere entwickelt. Ziel ist es, durch integrierte Strategien der mehrfachen Innenentwicklung mehr Wohnraum zu schaffen, die Potenziale des Baubestandes effizient und nachhaltig zu nutzen und die Flächenneuanspruchnahme zu reduzieren.

In dem Zusammenhang wird die Gestaltung öffentlicher Räume durch ein **gezieltes Parkraummanagement** und die Umgestaltung von Straßen gefördert, um Stadtplätze und -räume aufzuwerten sowie Platz für Grünflächen, Logistik, Fuß- und Radwege zu schaffen. Gleichzeitig sollen bestehende Parkplatzflächen effektiver genutzt und gebündelt werden.

Die Flächenverteilung soll zudem so gestaltet werden, dass ein weiterer **Ausbau der Ladeinfrastruktur** im öffentlichen Raum für Elektrofahrzeuge ermöglicht wird, um die infrastrukturelle Grundlage für die Förderung von Elektromobilität weiter voranzubringen.



## Innenstadt – Platz für Begegnungen

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

Die Innenstadt zeichnet sich durch eine Reihe von Vorteilen aus, die sie zu einem attraktiven Lebensraum machen. Eine der größten Chancen ist der hohe Anteil des Umweltverbunds am Modal Split, da viele Kölner\*innen, die in der Innenstadt wohnen, bereits umweltfreundliche Verkehrsmittel wie den öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad oder den Fußweg nutzen. Dies zeigt sich sowohl im Modal Split des Bezirks Innenstadt als auch in der hohen Dichte an Sharing-Mitgliedschaften und der vergleichsweise geringen Pkw-Dichte. Begünstigend dafür ist das gute Angebot des ÖPNV sowie das große Angebot an Versorgungseinrichtungen, Kultur und Freizeitmöglichkeiten, was den Anteil der kurzen Wege erhöht.

Dennoch weist die Innenstadt neben den beschriebenen Vorteilen auch Defizite auf, die ihre Attraktivität und Nutzbarkeit einschränken. Ein zentrales Problem ist der begrenzte Raum, der von zahlreichen Verkehrsteilnehmenden beansprucht wird, was Nutzungskonflikte hervorruft. Besonders in der Innenstadt verschärft die städtebauliche Struktur diese Herausforderung, da die mittelalterlichen Gassen sowie die schmalen Straßenquerschnitte auch außerhalb der Altstadt die verfügbare Verkehrsfläche zusätzlich begrenzen. Besonders kritisch ist die unzureichende Barrierefreiheit. Es mangelt vielerorts an Leitsystemen für Menschen mit Sehbehinderung und ausreichenden Querungsmöglichkeiten für Menschen, die zu Fuß gehen. Grünflächen sind nicht ausreichend vorhanden, obwohl sie

sowohl für eine gute Aufenthaltsqualität als auch für das Stadtklima von großer Bedeutung sind. Die Infrastruktur für den Radverkehr ist ungenügend und es mangelt neben Fahrradinfrastruktur auch an qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen. Diese Schwächen führen insbesondere in der Innenstadt zu Sicherheitsrisiken und einer Vielzahl von Unfallhäufungsstellen.

Da innerhalb der Innenstadt bereits viele Wege mit dem Umweltverbund gemacht werden, liegt der Schwerpunkt der strategischen Ausrichtung für Wege in die Innenstadt verstärkt darauf, diese vom Pkw auf den Umweltverbund zu verlagern.

Im Mittelpunkt steht die Gestaltung der Innenstadt als attraktiven und lebenswerten Raum, der unter anderem den lokalen Einzelhandel stärkt. Sie soll ein **Ort der Begegnung** sein, an dem sich Menschen – unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel – sicher und wohl fühlen und sich gerne aufhalten.



### Fußverkehr: Barrieren abbauen

Besonders in der Innenstadt werden viele Wege zu Fuß zurückgelegt, beispielsweise beim Einkaufen oder Sightseeing. Der Fußverkehr ist besonders für kurze Distanzen attraktiv. Zu Stoßzeiten weist die Innenstadt ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen auf, was zu sehr beengten Verhältnissen beim zu Fuß gehen sowie zu Konflikten zwischen Fußgänger\*innen und anderen Verkehrsteilnehmenden führt. Daher spielt die Schaffung von besseren Bedingungen und mehr Raum für den Fußverkehr eine zentrale Rolle. Wo immer möglich, sollten Gehwege ausgebaut und **mögliche Hindernisse** entfernt werden. Besonders E-Scooter werden im Straßenraum häufig als Hindernis wahrgenommen und stellen nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem dar. Deswegen soll der Fokus darauf gelegt werden, **geeignete Abstellmöglichkeiten zu schaffen**, beispielsweise mit Mobilstationen oder einfachen Abstellflächen. Eine Aufteilung des Gehwegs in eine Zone mit Möblierung und einer freizuhaltenden Bewegungszone soll konsequent umgesetzt werden.

Gleichzeitig ist es von großer Bedeutung, **direkte Verbindungen zu stärken**, damit auch Fußgänger\*innen möglichst sicher und komfortabel an ihr Ziel gelangen. Dazu gehören beispielsweise gute Querungsmöglichkeiten und weniger Umwege für den Fußverkehr, eine zentrale Forderung aus der Online-Beteiligung.

Nicht nur im Straßenraum, sondern auch zwischen den Stadtteilen sollen direkte Verbindungen verbessert werden. Der Rhein sorgt als natürliche Barriere dafür, dass Fußgänger auf **Rheinquerungsmöglichkeiten** angewiesen sind. Um die Barrierewirkung des Rheins zu verringern, erscheint die Schaffung neuer Rheinquerungen wichtig.



### **Radverkehr: Raum nutzen**

Zur Verlagerung kurzer Wege auf aktive Verkehrsmodi ist der Radverkehr zentral. Im Bereich des Einzelhandels und der Nahversorgung besteht besonders großer Bedarf an **hochwertigen Radabstellanlagen**. Der Ausbau des Fahrradparkens in diesem Gebiet trägt als strategische Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradfahrens bei. Der wichtigste Faktor für die Förderung des Radverkehrs ist der Ausbau **sicherer Fahrradinfrastruktur**. In Beteiligungsformaten wurde Sicherheit immer wieder als ein entscheidender Aspekt genannt, wenn es darum ging, was für die Menschen beim Radfahren wichtig ist. Sichere Fahrradinfrastruktur bedeutet dabei nicht nur, Platz für Radwege zu schaffen, sondern auch dafür zu sorgen, dass diese durchgängig sind und auf den Hauptachsen möglichst von anderen Verkehrsteilnehmer\*innen getrennt verläuft.

Um die Attraktivität weiter zu erhöhen, muss auch die Reisegeschwindigkeit verbessert werden. Analog zum Fußverkehr sollten auch für den Radverkehr geeignete **Rheinquerungsmöglichkeiten** geschaffen werden, um die Mobilität sicher zu gestalten und die Reisezeiten zu verkürzen.



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

Besonders in der Innenstadt ist das ÖPNV-Netz gut ausgebaut. Daher liegt der Fokus hier auf der **Verbesserung von Abläufen und der Leistungsqualität**. Damit sind vor allem die Zuverlässigkeit und die Erhöhung von Taktfrequenzen gemeint, speziell zu den Randzeiten. Die Zuverlässigkeit ist ein entscheidender Faktor dafür, ob das Verkehrsmittel gewählt wird oder nicht. Um mit dem privaten Pkw konkurrieren zu können, muss der ÖPNV seine Zuverlässigkeit weiter steigern.

Daneben gilt es auch hier die natürliche Barriere des Rheins durch die Stärkung der **Ost-West-Verbindungen** zu überwinden. Neben der Optimierung bestehender Linienführungen über Rheinbrücken sollen auch Alternativen getestet werden, wie beispielsweise der Einsatz von Wasserbussen oder Seilbahnen. Vor dem Hintergrund der Entwicklungsprojekte Deutzer Hafen und Mülheimer Süden sollen zudem die rechtsrheinischen Nord-Süd-Verbindungen im ÖPNV gestärkt werden.



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

Um alle strategischen Maßnahmen in der Innenstadt umzusetzen und den Platz dafür zu schaffen, ist es erforderlich, den Straßenraum so umzugestalten, dass er den heutigen und zukünftigen Ansprüchen gerecht werden kann. Besonders zur Umsetzung der Maßnahmen der übrigen Handlungsfelder wird eine **Reduktion des ruhenden Verkehrs** notwendig sein. Der dadurch gewonnene Raum wird genutzt, um die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr auszubauen, Grünflächen zu schaffen und dem Lieferverkehr Raum zu geben. Diese strategische Maßnahme zielt darauf ab, Nutzungskonflikte zu verringern und die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen.

Parallel dazu soll **das Parkraummanagement so verbessert werden**, dass die Auslastung der Parkhäuser erhöht wird. Ziel ist es, Parksuchverkehre zu vermindern und die für Pkw-Parken genutzte öffentliche Fläche zu reduzieren.

Zur Erhöhung der Sicherheit und Verringerung von Unfallhäufigkeitsstellen sollen zudem mehr **Tempo-30-Bereiche** (das heißt streckenbezogen und Tempo 30-Zonen) eingerichtet werden. Diese tragen maßgeblich dazu bei, schwere Unfälle zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



## Multimodalität: Angebot strukturieren

Kölner\*innen haben mit dem bestehenden Angebot von KVB-Rad, Carsharing und privaten E-Scooter-Anbietern derzeit schon gute Möglichkeiten, um multimodal in der Innenstadt unterwegs zu sein. Darüber hinaus soll das **Netz an Sharing-Stationen** gemäß dem bereits beschlossenen Raumbuch Mobilstationen<sup>34</sup> weiter ausgebaut werden, um das Angebot in der Innenstadt zu erhöhen und damit auch die Attraktivität gegenüber dem privaten Pkw-Besitz zu fördern.



## Wirtschafts- und Lieferverkehr: Wege besser organisieren

Die hohe Einzelhandelsdichte in Kölns Innenstadt erfordert die Sicherstellung bedarfsgerechter Lösungen für den Lieferverkehr. Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Innenstadt und der auf den Stadtkern radial ausgerichteten Stadtstruktur bündelt sich dort der Lieferverkehr. Um die Wege effizienter zu gestalten und Konflikte mit dem privaten Pkw-Verkehr zu vermeiden, sollen beispielsweise die **Wirtschaftszonen**, die erstmals im September 2024 in Köln im Testbetrieb eingerichtet<sup>35</sup> wurden, weiter bedarfsgerecht ausgebaut werden. Diese Zonen sind ausschließlich Handwerksbetrieben sowie Pflege- und Lieferdiensten vorbehalten und sollen besonders in Bereichen geschaffen werden, in denen hoher Parkdruck herrscht und die Belieferung einen großen Zeitaufwand in Anspruch nimmt.

Daneben ist eine weitere potentielle Maßnahme die Förderung von **zentralen Umschlagstellen** sowohl am Rande oder außerhalb der Innenstadt als auch sogenannte (anbieterneutrale) Micro-Hubs in direkter Innenstadtlage. An diesen Umschlagstellen können Waren von großen Lieferfahrzeugen angeliefert, gesammelt, neu sortiert und auf kleinere, umweltfreundlichere Transportmittel umgeladen und kleinräumig in der Innenstadt verteilt werden.

Diese strategischen Maßnahmen tragen auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt bei. Insbesondere Lieferverkehr, der in zweiter Reihe parkt, ist ein Sicherheitsrisiko für Fuß- und Radverkehr.

---

34 Vorlage 0910/2024

35 <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/26968/index.html>



### Raumplanung und -nutzung: Stadtgrün stärken

Das Handlungsfeld Stadtplanung konzentriert sich besonders auf die blau-grüne Infrastruktur und insbesondere auf die **Begrünung der Innenstadt**, da es dort im Bestand zu wenige Grünflächen gibt. Stadtgrün ist aber entscheidend, um die Stadt für die Herausforderungen des Klimawandels zu wappnen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Besonders in der Innenstadt wird eine starke Hitzebelastung prognostiziert. Maßnahmen in diesem Handlungsfeld wie beispielsweise Dach- und Fassadenbegrünung verbessern das Stadtklima, schaffen Schatten und machen die Stadt mit der Entsiegelung von Flächen resilienter gegenüber Starkregenereignissen.

Durch die Umgestaltung des Straßenraums wird zudem mehr Platz geschaffen, um **Begegnungsräume** zu schaffen, die den öffentlichen Raum lebenswerter machen. Darunter können beispielsweise Spielangebote für Kinder, Sitzmöglichkeiten oder gastronomische Angebote fallen.



## **Innere Stadt – Zuhause in meinem Veedel**

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

In der Inneren Stadt bieten sich Chancen durch die überwiegend gute Erschließungsqualität des öffentlichen Nahverkehrs sowie durch einige Stadtteile mit vergleichsweise niedriger Pkw-Dichte wie zum Beispiel Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes. Generell ist zu beobachten, dass eine hohe Angebotsdichte des ÖPNV in Köln mit einer niedrigeren Pkw-Dichte korreliert. Das große Potential einer hohen Angebotsqualität im ÖPNV ist deutlich erkennbar.

Demgegenüber mangelt es in einigen Stadtteilen an einer ausreichenden Nutzungsdurchmischung. Dies führt dazu, dass möglicherweise nicht alle Erledigungen für den täglichen Bedarf auf kurzen Wegen im eigenen Stadtteil getätigt werden können. Je geringer die Nutzungsdurchmischung in einem Bezirk ist, desto länger sind die täglich zurückgelegten Wege. In der Konsequenz werden mehr Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Es mangelt in der Inneren Stadt an Angeboten im Bereich Sharing-Dienste, die flexible multimodale Mobilität fördern und dazu beitragen können, den Privatbesitz von Pkws zu reduzieren. Ein kritischer Punkt für den ÖPNV sind die wenigen Tangentialverbindungen innerhalb der Inneren Stadt sowie fehlende Rheinquerungen, die die Erreichbarkeit und Vernetzung mit benachbarten Stadtteilen erschweren und innenstadtzentrierte Verkehre begünstigen.

Bereits in den „Kölner Perspektiven 2030+“ wurde ein hohes Nachverdichtungspotenzial in der Inneren Stadt festgestellt. Daher zielen die strategischen Maßnahmen in diesem Bereich besonders darauf ab, Pkw-Fahrten zu reduzieren, indem Wege verkürzt werden. In einem dichten Stadtviertel mit vielen Nahversorgungseinrichtungen können viele Wege vermieden werden, da beispielsweise für Besorgungen keine Wege in andere Stadtviertel getätigt werden müssen. Insgesamt liegt der Fokus bei diesem Raumtyp auf der **Mobilität innerhalb des eigenen Veedels** und die Attraktivitätssteigerung dessen. Zukünftig soll dies dazu beitragen, dass mehr alltägliche Angebote im eigenen Veedel erreichbar und mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ansteuerbar sind, die Nachbarschaft und damit letztendlich auch die Lebensqualität gestärkt wird. Dabei geht es nicht darum, Menschen auf das Leben in ihrem Stadtviertel zu beschränken, sondern die Möglichkeit und Attraktivität zu schaffen, viele Wege innerhalb des Veedels zu erledigen.



### Fußverkehr: Alles erreichen

Hier liegt der Fokus darauf, dass alle Ziele innerhalb des eigenen Veedels zu Fuß erreichbar sind. Je attraktiver außerdem Fußwege gestaltet werden, desto wahrscheinlicher ist es, dass Wege tatsächlich zu Fuß zurückgelegt werden.<sup>36</sup> Auch wenn fast überall Gehwege vorhanden sind, sind bestehende Lücken zu schließen und die Qualität im Sinne der Barrierefreiheit sowie des Komforts, wo immer es geht, zu erhöhen. Das bedeutet konkret, dass **Direktverbindungen zu stärken und vor allem Querungssituationen** verbessert werden sollen, um sowohl Zeitersparnis als auch Komfort durch intuitive, umwegfreie Routenführungen und durchgehende Gehwege zu steigern. **Gehwege sollen qualitativ hochwertig und in ausreichender Breite ausgebaut** werden, um ein angenehmes zu Fuß gehen zu ermöglichen und barrierefrei sein, um Teilhabe unabhängig von Mobilitätseinschränkungen zu gewährleisten.

---

36 Umweltbundesamt (2020): Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen



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

Den Radverkehr zu fördern ist ein wichtiger Baustein, um kurze Wege im Veedel nachhaltig zurückzulegen. Der Fokus liegt auf dem **Ausbau eines zusammenhängenden und direkten Radverkehrsnetzes**, das den Kölner\*innen ermöglicht, sowohl innerhalb des Veedels als auch in Richtung Innenstadt, der Äußeren Stadt sowie zu benachbarten Veedeln sicher mit dem Fahrrad zu fahren. Der Radverkehr soll **auf durchgängigen Fahrradrouten beschleunigt** werden, beispielsweise durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.

Neben einer attraktiven und sicheren Wegführung sind **sichere Fahrradabstellmöglichkeiten** an Start- und Zielort Voraussetzung, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel zunehmend genutzt wird. Insbesondere in dicht besiedelten Veedeln sind nicht in jedem Gebäude sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden. Daher sollen künftig mehr gesicherte Abstellplätze in den Quartieren sowie bei Einrichtungen des täglichen Bedarfs entstehen.



### **ÖPNV: Zwischenräume stärken**

Der ÖPNV in der Inneren Stadt bietet nahezu flächendeckend eine hohe Erreichbarkeit. Insbesondere die Verbindungen zwischen der Inneren Stadt und der Innenstadt sind gut ausgebaut. Zukünftig soll der Ausbau des Angebots jedoch stärker auf das Herstellen von **tangentialen Verbindungen sowie von weiteren Verbindungen über den Rhein** hinweg fokussiert werden. Auf diese Weise wird nicht nur die Erreichbarkeit der Innenstadt gesichert, sondern auch die Anbindung der benachbarten Veedel verbessert.

Darüber hinaus soll der **ÖPNV beschleunigt** werden und seine **Zuverlässigkeit erhöht** werden, um die Reisezeiten zu verkürzen und somit seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem privaten Pkw deutlich zu verbessern. Möglichkeiten sind beispielsweise der Einsatz von Busspuren, Ampelvorrangschaltungen, zeitlichen Maßnahmen zur Busbevorrechtigung oder Expressbuslinien.



### MIV: Pkw-Verkehre neu organisieren

Um die Veedel zu attraktiven und lebenswerten Räumen weiterzuentwickeln, ist es wichtig, Lärm und Abgase so weit wie möglich aus ihnen fernzuhalten. Dafür ist es notwendig, die Pkw-Verkehrsströme zu bündeln. Als Grundlage dafür dient das erarbeitete MIV-Grundnetz. Konkret bedeutet dies, dass sich wichtige MIV-Verbindungen prioritär auf das **MIV-Grundnetz konzentrieren** sollen, um Durchgangsverkehre möglichst aus untergeordneten Straßen zu reduzieren. Der Ausbau von streckenbezogenen geschwindigkeitsreduzierten Abschnitten wie **Tempo 40, 30 und 20** sowie Tempo 30-Zonen und von **verkehrsberuhigenden Maßnahmen** – wie beispielsweise durch das Projekt „Mobil im lebenswerten Quartier“<sup>37</sup> – ist dafür notwendig.

In den Veedeln ist der öffentliche Raum gerechter zu verteilen und Platz sowohl für Aufenthalt und Begegnung als auch für nachhaltige Mobilität zu schaffen. Hierfür ist eine **Reduktion des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum** unerlässlich. Darüber hinaus ist es wichtig, dass **ordnungswidriges Parken nicht länger geduldet** und konsequent geahndet wird. So kann der öffentliche Raum besser genutzt, die Sicherheit erhöht und die Lebensqualität in den Veedeln nachhaltig gesteigert werden. Neben diesen restriktiven Maßnahmen sind jedoch auch begleitende Anreize entscheidend: So kann beispielsweise ein erweitertes Carsharing-Angebot den Umstieg erleichtern und langfristig zur Reduzierung parkender Fahrzeuge beitragen. Ebenso könnte die Integration unterausgelasteter Parkhäuser in das Bewohnerparken eine sinnvolle Ergänzung darstellen, um alternative Stellplatzmöglichkeiten zu schaffen.

---

37 Mobil im lebenswerten Quartier – Stadt Köln



### Multimodalität: Angebote erweitern

Da das bestehende Sharing-Angebot derzeit noch deutlich hinter den Anforderungen, die im Raumbuch Mobilstationen definiert sind, zurückbleibt, ist ein **flächendeckender Ausbau** dringend notwendig.

Mobilstationen sollen dabei im Veedel nicht nur als reine Verleihstationen, sondern auch als **Begegnungsorte** fungieren. Dabei ist es jedoch entscheidend, zunächst auf eine flächendeckende Verfügbarkeit zu setzen um die Nutzung zu maximieren und mittelfristig freie Flächen für eine gezielte Gestaltung zu schaffen. Erst wenn ausreichend Mobilstationen etabliert sind und ihre Wirkung entfalten, können ergänzende Angebote zur sozialen Interaktion sowie Maßnahmen zur Aufenthaltsqualität, wie Begrünung und Sitzgelegenheiten, sinnvoll integriert werden.



### Wirtschafts- und Lieferverkehr: Lieferverkehre bündeln

Die Reduzierung und Vermeidung ineffizienter Haustür-Paketzustellungen haben das Potenzial, die Lieferverkehre in der Inneren Stadt deutlich zu verringern. Jede Haustürzustellung erfordert die individuelle Auslieferung eines Pakets, was nicht nur den Parkdruck in dicht bebauten Wohnquartieren erhöht, sondern auch Lärm und Emissionen verursacht. Um diese Verkehrsströme effizienter zu gestalten, sollten unter anderem **verstärkt zentrale** und nach Möglichkeit **anbieterneutrale Abholstellen** eingerichtet und deren Ausbau vorangetrieben werden. So können Zustellfahrten gebündelt werden und damit ein negativer Einfluss auf die Wohnumgebung durch den Zustellverkehr minimiert werden. Indem die Abholstellen an zentralen Stellen installiert werden, die die Menschen häufig ansteuern, wird zudem vermieden, dass durch die Abholung nicht noch weitere Wege gemacht werden müssen.

Aus der Perspektive der Nutzenden können Abholstellen an zentralen Orten wie beispielsweise wichtigen Nahversorgungseinrichtungen in den Quartieren eine praktische Möglichkeit bieten, alltägliche Wege zu kombinieren. Wenn Pakete während ohnehin geplanter Erledigungen abgeholt werden, können zusätzliche Wege vermieden werden.

Falls nicht die Möglichkeit besteht, Pakete an Abholstellen abzuholen, sollte weiterhin eine Zustellung bis an die Haustür ermöglicht werden – zukünftig jedoch auf umweltfreundlichere Weise. So sollte der **Einsatz von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben und Verteilung von Paketen an möglichst anbieterneutralen Micro-Hubs** in der Logistik gefördert werden. Auch für den weiteren Lieferverkehr ist die Unterstützung eines emissionsfreien Transports eine zentrale Komponente.



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

Um kurze Wege zu fördern, muss nicht nur die aktive Mobilität gestärkt werden, sondern es müssen auch Angebote geschaffen werden, die auf kurzen Distanzen erreichbar sind. Dazu ist erforderlich, dass **bestehende Flächen effizienter genutzt und Doppelnutzungen gefördert werden** (beispielsweise indem Flächen tagsüber zum Liefern und abends zum Parken oder tagsüber als Kindergarten und abends als Nachbarschaftsraum genutzt werden). Quartiere sollen gezielt nachverdichtet werden, um Wohnraum, Arbeitsplätze, Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Freizeitangebote räumlich näher zusammenzubringen.

Im Zuge der Nachverdichtung des Veedels ist es jedoch ebenso wichtig, ein angenehmes Wohnumfeld zu schaffen und damit auch das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewohner\*innen zu stärken. Daher sollte der Fokus zukünftig noch stärker als bislang darauf liegen, **Begegnungsräume im öffentlichen Raum zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.**



## Äußere Stadt – Grün und gut verbunden

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

Ein wesentliches Charakteristikum der Äußeren Stadt liegt insbesondere in den zahlreichen Grün- und Naherholungsflächen. Diese bieten nicht nur eine hohe Aufenthaltsqualität, sondern tragen auch positiv zum Stadtklima bei. Die Äußere Stadt verfügt zudem über Park + Ride- sowie Bike + Ride-Möglichkeiten an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten. Dadurch werden intermodale Reiseketten gefördert und der Umstieg auf den Umweltverbund für die Einpendler\*innen erleichtert.

Die Verbesserungspotenziale der Äußeren Stadt sind vielfältig: Die vergleichsweise hohe Pkw-Dichte ist unter anderem auf die begrenzte Erschließungsqualität des ÖPNV, unzureichende tangentielle Verkehrsverbindungen für den ÖPNV sowie fehlende Radschnellverbindungen zurückzuführen. Außerdem fehlt ein umfassendes Sharing-Angebot. Zwar gibt es in der Äußeren Stadt das höchste Potential für private Ladeinfrastruktur. Dennoch ist anzumerken, dass die öffentliche Ladeinfrastruktur weniger stark ausgebaut ist als in den anderen Raumtypen.

Vor diesem Hintergrund wurde bei der Entwicklung des Zielszenarios zur Äußeren Stadt ein besonderes Augenmerk auf die Verlagerung von Alltagswegen vom MIV auf den Umweltverbund gelegt. Um das Umsteigen für potenzielle Nutzer\*innen attraktiv zu gestalten, ist ebenfalls die Verbesserung des Angebots der anderen Verkehrsmittel entscheidend. Dazu trägt beispielsweise die Beschleunigung des ÖPNV bei. Gleichzeitig bleibt der MIV aufgrund der räumlich heterogenen Struktur sowie der damit verbundenen komplexeren Wegeketten und längeren Distanzen in den äußeren Stadtbereichen von Bedeutung. Vielmehr ist die gute Verbindung mit dem Umweltverbund in angrenzende Stadtteile, die Förderung alternativer Antriebe für den MIV, ebenso wie die Förderung von nachhaltigen Liefermöglichkeiten wichtig.



### Fußverkehr: Alles erreichen

Da in den Außenbereichen häufig größere Distanzen zurückgelegt werden, hat sich dort eine Pkw-zentrierte Gestaltung des Straßenraums etabliert. Um der Dominanz des Pkw-Verkehrs im Straßenbild entgegenzuwirken und auch für andere Verkehrsmittel attraktiv zu machen, sollten vor allem Bereiche, die derzeit **besonders Pkw-zentriert gestaltet sind, fußgängerfreundlich** umgestaltet werden. Wenn Wege zum Gehen oder Radfahren einladen, kann vermieden werden, dass selbst kurze Distanzen mit dem Auto zurückgelegt werden.



### Radverkehr: Schnell vorankommen

Um das Radfahren auch über längere Distanzen in der Äußeren Stadt attraktiv zu gestalten, ist der **Ausbau von RadPendlerRouten** sowohl in Richtung Innenstadt als auch zwischen den Stadtbezirken von zentraler Bedeutung und deren weiteren Umsetzung anzustreben. Der Schwerpunkt sollte dabei auf der Schaffung **direkter und durchgängiger Verbindungen** für den Radverkehr und dessen Beschleunigung auf diesen Routen liegen. Die Routen sollen dabei auch gezielt mit dem Umland verknüpft werden, sodass auch Einpendler\*innen von dem Angebot profitieren. Ergänzend können Maßnahmen wie die Bevorrechtigung an Kreuzungen und fahrradfreundliche Ampelschaltungen erheblich zur Beschleunigung des Radverkehrs beitragen. Um intermodale Reiseketten innerhalb des Umweltverbundes zu ermöglichen, ist ein ausreichendes Angebot an

sicheren und nutzungsfreundlichen Fahrradabstellmöglichkeiten an Umsteigepunkten des ÖPNV wichtig. Dies kann beispielsweise durch Angebote wie überdachte Abstellmöglichkeiten an kleinen ÖPNV-Punkten der Fall sein, oder der Ausbau von Bike + Ride-Flächen an zentralen Umstiegs-knotenpunkten.



### ÖPNV: Angebot konkurrenzfähig machen

Die Entwicklung eines konkurrenzfähigen öffentlichen Nahverkehrs erfordert einen klaren Fokus auf Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Da besonders in der Äußeren Stadt die Erschließungsqualität abnimmt, ist hier **eine bedarfsgerechte Verbesserung** essenziell. Zudem ist die Erschließung innerhalb der Veedel und nicht nur in Richtung Innenstadt dabei wichtig. Analog zu den anderen Raumtypen sollen auch hier vermehrt Verbindungen über den Rhein ausgebaut und eingerichtet werden und effiziente neue Lösungen geprüft werden. Darüber hinaus sollte das **ÖPNV-Angebot stärker mit den Anforderungen des Umlands abgestimmt und sinnvoll vernetzt** werden, um eine nahtlose Mobilität über alle neun Stadtbezirke und die angrenzenden Kommunen hinweg zu gewährleisten.



### MIV: Pkw-Verkehr neuorganisieren

Um die Dominanz des Pkw-Verkehrs im Straßenraum dauerhaft zu reduzieren, ist eine grundlegende Neuorganisation des Pkw-Verkehrs notwendig. Dafür soll analog zum Raumtyp Innere Stadt der Fokus auf der **Bündelung von Durchgangsverkehren auf dem MIV-Grundnetz** liegen. Außerhalb dieses Grundnetzes ist der konsequente **Ausbau von Tempo-30-Bereichen** (das heißt streckenbezogen sowie Tempo 30-Zonen) und weiteren **verkehrsberuhigenden Maßnahmen** vorzunehmen, um die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in Wohngebieten zu erhöhen. Gleichzeitig soll **ordnungswidriges Parken zukünftig konsequent geahndet** werden. Gerade in der Äußeren Stadt gibt es häufig Probleme mit dem Parken im öffentlichen Raum, weil dort viele Autos Parkplätze blockieren, obwohl im privaten Bereich (wie zum Beispiel in Garagen) ausreichend Platz vorhanden wäre. Neu gewonnener Platz soll Angeboten des Umweltverbundes zugutekommen.



### Multimodalität: Pendlerverkehre verknüpfen

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



### Wirtschafts- und Lieferverkehr: Lieferverkehre bündeln

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

Zur weiteren Optimierung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs in der Äußeren Stadt werden im SULP noch weitere Maßnahmen betrachtet.



## Raumplanung und -nutzung: Angebote dezentralisieren

Die **Dezentralisierung von Angeboten** – das heißt mehr Angebote in den jeweiligen Stadtteilen der äußeren Stadt – schafft belebte Veedel und sorgt für kürzere Distanzen, was die Erledigung von Alltagsbesorgungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad begünstigt. Gerade in diesem Raumtyp fehlt es teilweise an sozialen und kulturellen Angeboten. Eine **gezielte, bedarfsgerechte Nachverdichtung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie von Freizeitangeboten** in den Veedeln ist besonders sinnvoll. Auf diese Weise entstehen wertvolle Begegnungsräume. Um die Erreichbarkeit dieser Angebote sicherzustellen, soll entsprechend des Ziels der Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ eine am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung gefördert werden. Gerade Neubaugebiete sollen darauf ausgerichtet werden, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV schon vor dem Einzug gewährleistet ist.

## Kölns Verflechtung mit der Region

Die Zukunft der Kölner Mobilität betrifft nicht nur die Menschen, die direkt in Köln leben und wohnen, sondern auch jene Personen, die regelmäßig zum Arbeiten, für ihre Ausbildung oder zu Freizeitaktivitäten nach Köln kommen. Derzeit hat Köln rund 450.000 Ein- und Auspendler\*innen im Berufsverkehr<sup>38</sup>. Eine intensive Verflechtung mit der Region gilt auch für den Warenverkehr von und nach sowie durch Köln. Gleichzeitig sollen sich die Kölner\*innen gemäß des Zielbildes „*Ich komme gut durch Stadt und Umland*“ nicht nur *schnell, zuverlässig und flexibel* innerhalb Kölns sondern auch in die umliegenden Städte und Gemeinden bewegen können.

Der nachhaltige Mobilitätsplan zielt grundsätzlich auf die Entwicklungen von Maßnahmen für das Kölner Stadtgebiet ab. Aufgrund der intensiven Verflechtungen haben diese Maßnahmen aber auch Einfluss über die städtischen Grenzen hinweg. Ergänzend arbeiten auch weitere Kommunen in der Region an Mobilitätsplänen, deren Maßnahmen Einfluss auf die Mobilität in Köln haben können. Zur Verzahnung der Aktivitäten der Stadt Köln mit dem links- und rechtsrheinischen Umland (der gemäß der SUMP-Leitlinien sogenannten *functional urban area*), wurde das Regionalforum mit zwei Sitzungen eingerichtet. Teilnehmende waren 14 Kommunen, vier Kreise sowie zehn regionsübergreifende Institutionen.<sup>39</sup>

Die erste Sitzung im Juni 2023 befasste sich mit der Wahrnehmung der Angebots-Qualität aus Sicht der Pendelnden. Die Ergebnisse flossen in die Chancen- und Mängelanalyse ein.

- › Im Handlungsfeld des MIV wurde das gut ausgebaute Autobahnnetz um Köln als Stärke benannt. Zudem bestünden bereits einige gut genutzte P+R-Anlagen im Umland sowie erste regionsweite

---

38 *Einpendeln und Auspendeln in Köln – Über Muster beim Berufspendeln 2023*

39 Mitglieder des Regionalforums sind die Städte Bergisch Gladbach, Bonn, Brühl, Dormagen, Düsseldorf, Frechen, Hürth, Leverkusen, Monheim, Niederkassel, Pulheim, Rösrath, Troisdorf, Wesseling, die Kreise Rhein-Erft-Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Rhein-Sieg-Kreis und die übergreifenden Akteure Autobahn GmbH, Bezirksregierung Köln, go.Rheinland, Köln und rechtsrheinische Nachbarn (K&RN), Metropolregion Rheinland, Region Köln/Bonn e. V., Linksrheinisches Stadt-Umland Netzwerk (S. U.N.), Straßen.NRW, Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Sharing-Angebote, welche aber jeweils weiter auszubauen seien. Eine Schwäche sei die zentrale Ausrichtung Kölns, die – verbunden mit vielen Transitverkehren – schnell zu Stau führen kann. Zudem fehle ein überregionales Baustellen-Management.

- › Im Handlungsfeld des **ÖPNV** und **Inter- und Multimodalität** gebe es grundsätzlich ein sehr gut ausgebautes ÖPNV-Netz. Es fehlen jedoch Tangentialverbindungen um Köln herum sowie damit verbunden verbesserte Möglichkeiten zur Rheinquerungen. Verbesserungspotenzial besteht bei der Zuverlässigkeit, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Die Planung der Mobilstationen in verschiedenen Größen wird begrüßt.
- › Im Handlungsfeld **Radverkehr** wurden die regionalen Austauschformate von go.Rheinland hervorgehoben. Zudem werden gute Erfahrungen mit Leihradssystemen auch in der Region gemacht, wobei diese besser miteinander vernetzt werden sollten. Als Schwächen werden Netzlücken sowie die mangelnde Qualität der bestehenden Infrastruktur genannt. Die Rheinbrücken würden zudem bessere Zugänge benötigen.

Die zweite Sitzung im Dezember 2024 befasste sich mit dem Entwurf des Zielszenarios und den zugehörigen strategischen Maßnahmen. Die Ergebnisse flossen in die Strategieentwicklung ein.

- › Das Zielszenario umfasst folgende strategische Maßnahmen, zu denen ein deutlicher Umlandbezug identifiziert wurde:
  - Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
  - Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen
  - Mobilitätsbeirat als Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen
  - Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform
  - Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
  - Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Köln (unter anderem mit Ergänzung von Mobilitätsaspekten) gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung
  - Integration von Gewerbegebieten
  - Ausbau digitaler Echtzeitinformationen
  - Park/Bike + Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen
  - Ausbau RadPendlerRouten
  - ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen
  - Angebotsausbau von Mobilstationen
  - ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
  - Rheinquerungen erweitern

## Der Kern der Strategie: das Zielszenario

Folgende Aufgaben werden für die gemeinsame regionale Mobilitätsplanung als zentral angesehen:

- › Weitere Abstimmung zu den fortgeschrittenen Planungen der ÖPNV-Linien (insbesondere unter Berücksichtigung schwieriger Finanzierungssituationen) und gemeinsame Aktivitäten zur Erhöhung der Zuverlässigkeit im ÖPNV.
- › Ausbau des Park + Ride- und Bike + Ride-Angebots in der Region (gemeinsam mit dem Zweckverband go.Rheinland), wobei das Potential jedoch unterschiedlich hoch eingeschätzt wird.
- › Stärkere Nutzung von Echtzeitinformationen, um den Verkehrsfluss auf der Straße zu verflüssigen und die Kommunikation im ÖPNV zu verbessern.
- › Stärkere Berücksichtigung der Mobilität bei der Siedlungsentwicklung.
- › Weitere Zusammenarbeit zum Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems und bei der Realisierung von Radverkehrsrouten über die Gemeindegrenzen hinweg.

Die Sitzungen zeigten den Bedarf einer besseren Abstimmung der Mobilitätsplanung auf regionaler Ebene. Auch die Verzahnung der vorhandenen und in Entwicklung befindlichen Konzepte erscheint wichtig. Das Regionalforum soll daher auch in Stufe 2 fortgeführt werden und so eine gemeinsame Arbeitsebene geschaffen werden.

## Zielwerte

Für die erfolgreiche Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans ist eine regelmäßige, methodisch fundierte und systematische (Zwischen-)Bewertung der Fortschritte unerlässlich. Sie ist nicht nur notwendig, um den Erfolg objektiv zu messen, sondern auch, um den in der zweiten Stufe zu entwickelnden Maßnahmenkatalog bei Bedarf anpassen und weiterentwickeln zu können und damit zu gewährleisten, dass die Ziele des Leitbilds im vorgesehenen Zeitrahmen erreicht werden. Die Zielindikatoren wurden bereits während der Leitbildentwicklung definiert und im Rahmen der Status quo-Analyse wurden erste vorläufige Zielwerte festgelegt. Nach der Entwicklung des Zielszenarios erfolgte die endgültige Festlegung, die anschließend mit den Umsetzungspartnern der Stadt abgestimmt wurde. Die Zielindikatoren und -werte können in Stufe 2 noch angepasst werden, beispielsweise, wenn sich die Datenlage verändert oder erweitert.

Entlang der fünf Zielbilder wurden für alle 24 Zielindikatoren die folgenden Zielwerte für das Jahr 2035 bestimmt, die durch die Umsetzung der strategischen Maßnahmen erreicht werden sollen:

### Ich komme gut durch Stadt und Umland

Ein wichtiger Indikator ist der **Reisezeitvergleich** zwischen ÖPNV und MIV. Der aktuelle Wert von 1,73 bedeutet, dass Fahrten mit dem ÖPNV im Durchschnitt 1,73mal so lange dauern wie mit dem Pkw. Ziel ist es, dieses Verhältnis auf 1,5 zu senken, sodass der ÖPNV konkurrenzfähiger wird. Dieser Zielwert basiert auf einer Empfehlung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)<sup>40</sup> und wurde mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) validiert.

Ein weiteres Kriterium ist die **Erschließungsqualität des ÖPNV**, die sich nach dem Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu einem 10-Minuten-Takt-Angebot zur Hauptverkehrszeit (HVZ) und einem 15-Minuten-Takt zur Schwachverkehrszeit (SVZ) bemisst. Derzeit haben 75 % der Bevölkerung in der HVZ und 65 % in der SVZ Zugang zu solchen Takten. Als Zielwerte werden 82 % (HVZ) und 68 % (SVZ) angestrebt, basierend auf Benchmark-Werten vergleichbarer

---

40 VDV (2019): Verkehrsschließung, Verkehrsangebote und Netzqualität im ÖPNV

Städte. Besonders Großstädte wie Berlin und Hamburg bieten höhere Taktfrequenzen als Köln. Die Werte wurden ebenfalls mit der KVB validiert.

Die **Stauquote im MIV**, gemessen als Anteil gestauter Fahrzeugkilometer an allen zurückgelegten Fahrzeugkilometern im mobilitätsrelevanten Verkehrsnetz (MRV), liegt aktuell bei 2,1%. Der zukünftige Zielwert dient als Beobachtungsindikator, um Entwicklungen im Verkehrsfluss zu überwachen. Die Daten sollen zukünftig mit dem Mobilitäts-Cockpit (MoCKiii) der Stadt Köln beobachtet werden.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die **Pünktlichkeit und Ausfälle im ÖPNV**. Die Pünktlichkeitsquote betrug 2022 bei Stadtbahnen 79%, bei Bussen 75% und im Schienenpersonenverkehr (SPNV) 76%. Die Ausfallquoten lag bei 6,4% (Stadtbahn), 7,3% (Bus) und 5,1% (SPNV). Ziel ist es, die Pünktlichkeit auf mindestens 90% (Stadtbahn und Bus) bzw. 95% (SPNV) zu steigern, während die Ausfallquoten unter 2% (Stadtbahn/Bus) bzw. 1% (SPNV) gesenkt werden sollen. Diese Ziele basieren auf einem Vergleich mit anderen Städten. Städte wie Zürich erreichen diese Pünktlichkeitsquote, auch deutsche Städte wie Berlin<sup>41</sup> und Hamburg<sup>42</sup> erreichen derzeit deutlich höhere Pünktlichkeitsquoten von 91,3% bzw. 94% im Busverkehr und 90,8% bei Stadt- und Straßenbahn (Werte hier nur für Berlin).

Die **Dichte der Mobilstationen**, also die Anzahl an Mobilstationen pro 100.000 Einwohner\*innen, liegt aktuell bei 1,6. Angestrebt wird eine Dichte von 100 Stationen pro 100.000 Einwohner\*innen, was aus dem bereits beschlossenen Raumbuch Mobilstationen<sup>43</sup> abgeleitet und übertagen worden ist.

Bezüglich der **Anzahl der Sharing-Mitgliedschaften** (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) besitzen derzeit 47% mindestens eine Mitgliedschaft, 23% besitzen mindestens zwei verschiedene Mitgliedschaften. Ziel ist es, die regelmäßige Nutzung – besonders dort, wo derzeit noch wenig Angebot vorhanden ist – zu erhöhen, wobei konkrete Zielwerte nicht definiert sind, und die Entwicklung über die nächsten Jahre zu beobachten ist.

---

41 Daten aus dem Jahr 2022

42 Daten aus dem Jahr 2023

43 Vorlage 0910/2024

Der **Ausbau des Radwegenetzes** wird vorangebracht. Aktuell umfasst das sogenannte „gelbe Netz“ (Radverkehr wird getrennt geführt) 482 km, während das „grüne Netz“ 883 km (Radverkehr im Mischverkehr mit anderen Verkehrsarten geführt) umfasst. Aufgabe ist es, ein Konzept zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu erstellen und zu verwirklichen.<sup>44</sup> Ein gutes Konzept hilft, den Ausbau des Radverkehrs voranzutreiben und die Grundlage für ein durchgängiges und gut vernetztes System zu schaffen. Es sollen verbindliche Qualitätsstandards für die Radinfrastruktur festgelegt werden, um die Sicherheit im Fahrradverkehr zu erhöhen.

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

44 Zielwert basiert auf den Ratsbeschluss (AN/0553/2024) „Erstellung und Verwirklichung eines Konzepts zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen“

### Ich erledige vieles direkt im Veedel

Ein zentraler Indikator ist der **Anteil kurzer Wege** von weniger als 2 km (ohne Arbeitswege) an der Gesamtzahl aller Wege. Der aktuelle Status quo-Wert beträgt 44 %. Ziel ist es, diesen Anteil auf mindestens 50 % zu erhöhen, wobei kein Stadtbezirk unter 40 % liegen soll.

Ein weiterer Indikator ist die **wahrgenommene Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum, die durch eine durchschnittliche Bewertung in repräsentativen Umfragen (Skala von 1 = sehr unzufrieden bis 5 = sehr zufrieden) regelmäßig gemessen werden soll. Der Zielwert liegt bei mindestens 2,5. Der aktuelle Status quo-Wert wird derzeit noch nicht erhoben, das soll aber in Zukunft geschehen. Als Grundlage für die Erstellung des Zielwertes wurde sich an anderen Städten orientiert, die einen solchen Wert derzeit schon erreichen, wie zum Beispiel die Stadt Dresden.

Ein dritter Zielindikator ist die **Veränderung in der Anzahl der Parkplätze**, speziell die Umwandlung von Parkplatzflächen im öffentlichen Raum. Sie ist essenziell, um Platz für nachhaltige Alternativen wie den Ausbau von ÖPNV- und Radinfrastruktur, Sharing-Angeboten sowie breitere Gehwege zu schaffen. Auch Handwerker\*innen, Pflegekräfte und Lieferant\*innen können von der Reduzierung privaten Parkens im öffentlich Raum profitieren, da so der neu gewonnene Raum für die Einrichtung von Wirtschaftszonen und Lade- und Lieferflächen genutzt werden kann. Nicht zuletzt können größere Parkplatzflächen zu begrünter Räumen oder Flächen für neuen Wohnraum umgewandelt werden, der dringend benötigt wird. Gleichzeitig ermöglicht ein effektives Parkraummanagement – wie die Beendigung illegalen Parkens, die Mehrfachnutzung von Parkhäusern oder die Reaktivierung privater Garagen – eine effizientere Organisation des verbleibenden Parkraums. Die Veränderung in der Anzahl der Parkplätze wird als Beobachtungsindikator geführt, auch weil es derzeit keinen Status quo-Wert zur Anzahl der Parkplätze in Köln gibt. Es ist jedoch entscheidend, dass diese Daten in Zukunft erhoben werden, um die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung zu analysieren, Potenziale für Umnutzungen zu identifizieren sowie Parkdruck-Hotspots zu erkennen und darauf basierend gezielte Maßnahmen ableiten zu können.

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

### Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben

Ein wichtiger Indikator in diesem Zielbild ist die **Barrierefreiheit des ÖPNV**. Derzeit sind 87 % der Haltestellen der Stadtbahn und 53 % der Haltestellen im Schienenpersonennahverkehr barrierefrei gestaltet. Für die Barrierefreiheit von Haltestellen im Busverkehr lagen zum Zeitpunkt der Erstellung keine Daten vor. Der aktuelle Wert liegt unter den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes, das eine vollständige Barrierefreiheit vorschreibt. Ziel ist es also, 100 % der Haltestellen barrierefrei auszubauen, um allen Menschen den uneingeschränkten Zugang zu ermöglichen. Dabei geht es nicht nur um die formale Umsetzung der Barrierefreiheit, sondern auch um deren tatsächliche Nutzbarkeit. So nützt beispielsweise ein Fahrstuhl wenig, wenn er häufig außer Betrieb ist. Die gesetzliche Grundlage dient hierbei als Zielwert und unterstreicht die rechtliche Relevanz dieses Ziels.

Ein weiterer Indikator betrifft die **Kostenbelastung durch ÖPNV-Tickets**, die insbesondere für Haushalte mit geringem Einkommen eine große Rolle spielt. Der Status quo-Wert zeigt, dass ein Monatsticket für KölnPass-Inhaber\*innen derzeit etwa 6,5 % des Haushaltseinkommens eines armutsgefährdeten Haushalts beansprucht. Der Zielwert liegt bei maximal 5 %. Grundlage für die Zielsetzung sind Benchmarks aus anderen Städten wie Düsseldorf, Hamburg und München.

## Der Kern der Strategie: das Zielszenario

Ein dritter wichtiger Aspekt ist die **Erschließungsqualität des ÖPNV** in Sozialräumen, die darauf abzielt, dass auch benachteiligte Stadtgebiete gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind. Als Sozialräume gelten in Köln diejenigen Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf. Derzeit gibt es 15 derartige Gebiete<sup>45</sup>. Aktuell liegt die Erschließung in diesen Räumen während der Hauptverkehrszeiten um 6 % und während der Schwachverkehrszeiten um 3 % über dem Durchschnitt der Gesamtstadt. Auch in Zukunft soll sichergestellt werden, dass kein Sozialraum unter den städtischen Durchschnitt oder dem Durchschnitt des jeweiligen Stadtbezirks fällt. Diese Zielsetzung basiert auf Absprachen mit der KVB.

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert
<b>Barrierefreiheit ÖPNV</b>	› Stadtbahn: 87 % › SPNV: 53 %	100 %
<b>Kostenbelastung ÖPNV-Ticket</b>	6,5 %	5 % oder weniger
<b>Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen</b> <i>(Anteil mehr oder weniger erschlossen zur HVZ und SVZ gegenüber Gesamtstadt<sup>46</sup>)</i>	› HVZ: +6 % › SVZ: +3 %	Alle Sozialräume nicht unter Kölner Durchschnitt und nicht unter dem Durchschnitt des Stadtbezirks

### Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin

Der Indikator **Verkehrstote und Schwerverletzte** beschreibt die Anzahl der Menschen, die im Straßenverkehr schwer verletzt werden oder tödlich verunglücken. 2022 verzeichnete der Status quo-Wert 668 Schwerverletzte und 13 Verkehrstote. Der Zielwert orientiert sich an der „Vision Zero“, die das Ziel verfolgt, keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu haben. Diese Zielwert basiert auf der Zielsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes NRW.

45 <https://www.stadt-koeln.de/artikel/02195/index.html>

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

Der Indikator **Unfallhäufungsstellen** erfasst diejenigen Stellen im Verkehrsnetz, die in den letzten fünf Jahren mehr als einmal als Unfallhäufungsstelle<sup>47</sup> durch die Polizei definiert wurde. Aktuell gibt es 29 solcher Stellen. Der Zielwert ist auf 0 festgelegt, was bedeutet, dass diese Stellen durch gezielte Maßnahmen oder Umbauten beseitigt werden sollen. Die Zielsetzung wurde auf Grundlage der „Vision Zero“ getroffen.

Die **wahrgenommene Sicherheit** wird über Befragungen erfasst und bewertet, wobei eine Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (sehr unzufrieden) verwendet wird. Der Status quo-Wert liegt aktuell bei 3,31 in ÖPNV-Fahrzeugen und 3,12 an Haltestellen. Das Ziel ist, diesen Wert auf mindestens 2,5 oder besser zu steigern. Der Zielwert orientiert sich an Benchmarks aus anderen Städten, wie beispielsweise der Stadt Dresden und der Absprache mit der KVB. Die wahrgenommene Sicherheit im öffentlichen Raum soll auch zukünftig erhoben werden. Auch hierfür ist ein Zielwert von 2,5 festgelegt.

Der Indikator **Anteil der Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen**, zeigt, dass aktuell 69 % der Kinder im Alter von 7 bis 10 Jahren den Schulweg aktiv mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen. Der Zielwert liegt bei 80 %. Dieser Zielwert wurde auf Grundlage von internationalen Erfahrungswerten, wie beispielsweise denen von niederländischen Städten, definiert.

Die **wahrgenommene Sauberkeit** wird ebenfalls über Befragungen erhoben und liegt aktuell bei einem Durchschnittswert von 3,23 in Fahrzeugen (Skala 1 bis 5). Der Zielwert ist mit mindestens 2,5 oder besser definiert. Dies orientiert sich an Benchmarks und eigenen Erfahrungen, die zeigen, dass die wahrgenommene Sauberkeit einen direkten Einfluss auf die Zufriedenheit der Fahrgäste hat.

Der Indikator **wahrgenommene Rücksichtnahme** ist derzeit noch ohne erhobenen Status quo-Wert, entsprechende Daten sollen zukünftig erhoben werden. Als Zielwert ist definiert, dass die Rücksichtnahme mit einem Wert von mindestens 2,5 oder besser bewertet werden soll.

---

47 Laut Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 10.06.2021 liegt eine Unfallhäufungsstelle innerhalb der Einjahresbetrachtung grundsätzlich dann vor, wenn sich auf einem Knotenpunkt oder einer Strecke drei Unfälle des gleichen Typs ereignen.

## Der Kern der Strategie: das Zielszenario

Allen Wahrnehmungsindikatoren wurden der gleiche Zielwert zugewiesen. Das dient dem Zweck, dass keinem Indikator mehr oder weniger Beachtung geschenkt wird.

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

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

Der Indikator **Luftschadstoffe (NO<sub>2</sub>, PM10)** bezieht sich auf den Mittelwert der gemessenen Daten aller verkehrsnahen Messstationen für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM10). Die aktuellen Status quo-Werte betragen 31 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> und 16 µg/m<sup>3</sup> für PM10. Der Zielwert liegt bei 20 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> und 10 µg/m<sup>3</sup> für PM10 und orientiert sich am Zero Pollution Aktionsplan der EU.<sup>48</sup>

48 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A400%3AFIN>

Der Indikator **Lärmbelastung** gibt den Anteil der Bevölkerung an, der dauerhaft hohen Lärmbelastungen (LDEN > 55 dB(A)) ausgesetzt ist. Der aktuelle Status quo-Wert liegt bei 49,7%. Ziel ist es, diesen Anteil um 30% auf 34,8% zu reduzieren, analog zu den Vorgaben des Zero Pollution Aktionsplans der EU.

Der Indikator **Treibhausgase (CO<sub>2</sub>e)** misst die jährlichen Emissionen des Personen- und Güterverkehrs in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten. Der Status quo-Wert liegt derzeit bei 2,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten. Ziel ist eine Reduktion auf 0,33 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten, um die Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen. Der Zielwert basiert auf dem Ratsbeschluss, der das Ziel festlegt, die Klimaneutralität 2035 in Köln zu erreichen.<sup>49</sup>

Der **Modal Split** beschreibt den Anteil der Wege je Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen (Umweltverbund, das heißt Fuß, Rad, ÖPNV, sowie MIV (Pkw, Motorrad, Mofa)). Der Status quo-Wert beträgt aktuell 75% Umweltverbund und 25% MIV. Der Zielwert ist eine Steigerung auf 80% Umweltverbund und eine Reduktion des MIV auf 20%. Dieser Zielwert basiert auf der Annahme, dass die Klimaneutralität 2035 nur mitunter mit einer Reduktion des MIV-Verkehrs einhergeht.

Der Indikator **Anzahl und Nachhaltigkeit** von Pkw analysiert die Anzahl der zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen sowie den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in verschiedenen Raumtypen. Diese Differenzierung erfolgt, um den spezifischen Anforderungen und Gegebenheiten in den jeweiligen Gebieten gerecht zu werden – etwa der unterschiedlichen Dichte von Wohnbebauung, der Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel und den Möglichkeiten für alternative Mobilitätsangebote:

- › In der Innenstadt beträgt der Status quo-Wert 276 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen mit einem Anteil alternativer Antriebe von 12%. Der Zielwert sieht weniger als 250 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen vor.
- › In der Inneren Stadt liegt der Status quo-Wert bei 330 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen und 7% alternativen Antrieben. Der Zielwert ist hier weniger als 270 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen.
- › In der Äußeren Stadt beträgt der Status quo-Wert 444 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen mit 7% alternativen Antrieben. Der Zielwert liegt bei weniger als 400 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen.

---

49 AN 1377/2021

## Der Kern der Strategie: das Zielszenario

Die Zielwerte der Pkw-Dichte wurden durch die Prognosen des Raumbuchs Mobilstationen hergeleitet. Insgesamt wird ein Anteil von alternativen Antrieben in der Gesamtstadt von mehr als 50 % bis 2035 angestrebt. Der Wert ist notwendig, wenn die Klimaneutralität 2035 in Köln erreicht werden soll.

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

## Bewertung

Das erstellte Zielszenario wurde zum Abschluss noch einmal mit Blick auf das Leitbild, das Ziel der Klimaneutralität, die Frage nach der Umsetzbarkeit und die Sozialverträglichkeit bewertet.

Die Bewertung des Zielszenarios ermöglicht zu validieren, ob die wesentlichen Bausteine der Strategie tragfähig sind und ob deren Umsetzung unter den gegebenen Rahmenbedingungen realistisch erscheint. Dazu wurden zudem noch wichtige externe Schlüsselfaktoren zusammengestellt, welche die derzeitigen Rahmenbedingungen beeinflussen können. Schlüsselfaktoren sind jene externen Einflüsse auf die Mobilitätsplanung, deren Entwicklung in Zukunft noch ungewiss ist. Entweder können sie sich positiv oder negativ entwickeln. Die Schlüsselfaktoren wurde analog zu den Trends mit Hilfe der Pestel-Analyse im Mobilitätsbeirat am 6. Dezember 2022 identifiziert. Die Schlüsselfaktoren verhalten sich dabei komplementär zu den absehbaren Trends. In der Bewertung wurden folgende Schlüsselfaktoren betrachtet:

- › Die rechtlichen Experimentier- und Handlungsspielräume für Kommunen
- › Die Planungs- und Genehmigungsverfahren
- › Die politische Unterstützung
- › Die Abstimmung der Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplanung
- › Die persönliche Veränderungsbereitschaft
- › Das Bewusstsein für eine barrierefreie Stadt
- › Die finanziellen Handlungsspielräume der Stadt
- › Die Bereitschaft von Lieferdiensten zur Kooperation und Koordination
- › Die alternativen und nachhaltigen Treibstoffe
- › Die ÖPNV-Tarife und Energiepreise

## Der Kern der Strategie: das Zielszenario

Im Anschluss darauf wurde das Zielszenario bewertet. Die Bewertung überprüft dabei folgende Punkte:

- › ... ob das **Leitbild erreicht** wird: Alle strategischen Maßnahmen wurden zunächst dahingehend betrachtet, inwieweit sie auf die Zielindikatoren der fünf Zielbilder einzahlen. Damit wurde sichergestellt, dass auch wirklich alle Aspekte des Leitbildes bedient werden. Hierzu wurde ein Raster entwickelt, das die 24 Zielindikatoren der Zielbilder (siehe y-Achse) den strategischen Maßnahmen (auf der x-Achse) gegenüberstellt.

**Abbildung 17: Matrix zur Überprüfung der Erreichung der Zielwerte.  
Beispiel Innenstadt für das erste Zielbild**



Die durchgeführte Überprüfung aller strategischen Maßnahmen hinsichtlich ihrer direkten oder indirekten Auswirkungen auf die Zielbilder zeigt, dass jeder Zielindikator von mindestens einer strategischen Maßnahme positiv beeinflusst wird. Besonders wichtige Zielindikatoren, wie etwa der Modal Split, werden sogar durch eine Vielzahl strategischer Maßnahmen adressiert.

Bei Zielindikatoren, die eher auf subjektive Wahrnehmungen abzielen (zum Beispiel die wahrgenommene Sicherheit), deutet sich an, dass nur wenige Maßnahmen einen direkten oder indirekten Einfluss auf Veränderungen in diesen Bereichen haben. Dies kann in der zweiten Stufe nachgeschärft werden.

- › ... die Erreichbarkeit des **Kölner Klimaziels**: Um zu berechnen, wie der nachhaltige Mobilitätsplan zur Klimaneutralität im Verkehrssektor beiträgt, wurden die CO<sub>2</sub>-Emissionen für das Jahr 2035 geschätzt. Dazu wurden die prognostizierten Pkw-Kilometer aus dem Kölner Verkehrsmodell als Ausgangspunkt genommen. In einer Analyse wurde untersucht, wie sich der Modal Split bis 2035 entwickeln könnte, wenn die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei wurden Modellierungen von Vergleichsstudien genutzt, um die Werte auf Köln anzuwenden. Der Anteil des MIV wurde mit den geschätzten Pkw-Kilometern und dem erwarteten Energiemix der Fahrzeuge kombiniert, um die CO<sub>2</sub>-Einsparung abzuschätzen. Die genutzten Daten wurden mit der Koordinationsstelle Klimaschutz abgestimmt.

Das Ergebnis zeigt: Das ambitionierte Ziel der Stadt Köln, bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen, erfordert enorme Anstrengungen und die nachfolgenden entscheidenden Weichenstellungen: Zum einen müssen die Pkw-Kilometer auf den Straßen deutlich reduziert und der Zielwert des Modal Split von 20 % erreicht werden. Zum anderen ist eine umfassende Antriebswende unverzichtbar. Insbesondere elektrisch betriebene Pkws und der ÖPNV bieten hier enormes Potenzial: Während E-Fahrzeuge während ihres Betriebs im Kölner Stadtgebiet keine Emissionen verursachen, emittieren konventionell betriebene Fahrzeuge etwa 133 g CO<sub>2</sub><sup>50</sup> pro Kilometer. Damit diese beiden Weichen gestellt werden können, müssen sämtliche im Zielszenario enthaltenen strategischen Maßnahmen konsequent bis 2035 umgesetzt werden. Eine positive Entwicklung externer Schlüsselfaktoren ist dabei eine weitere notwendige Voraussetzung. Dazu gehören unter anderem die politische Unterstützung für den nachhaltigen Mobilitätsplan sowie die Anforderungen an die Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Politik und Verwaltung sollten daher zukünftig verstärkt daran arbeiten, diese Faktoren aktiv zugunsten der Klimaneutralität zu steuern und günstige Rahmenbedingungen zu fördern. Insbesondere vor den aktuellen

---

50 Umweltbundesamt (2022): [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich\\_personenverkehr\\_tabelle](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_tabelle)

Herausforderungen eines knappen öffentlichen Haushalts und Kosteneinsparung sowie Personalmangel im ÖPNV ist es in den weiteren Schritten besonders wichtig, möglichst kosteneffiziente Maßnahmen für eine klimaneutrale Mobilität zu fördern und gleichzeitig auf den Ebenen, die außerhalb des direkten Einflussbereichs der Stadt Köln liegen, konsequent eine klimafreundliche Mobilitätsplanung zu fordern.

- › ... die **Umsetzbarkeit** der strategischen Maßnahmen: Es wurde geprüft, ob sich unter den strategischen Maßnahmen solche befinden, deren unmittelbare Umsetzbarkeit fraglich ist. Dabei geht es um Maßnahmen, die entweder aufgrund der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht realisierbar sind oder technologisch noch nicht umsetzbar.

Bereits bei der Entwicklung des Zielszenarios wurde darauf geachtet, ausschließlich Handlungsoptionen aus den Strategieszenarien zu benennen, die bereits heute umsetzbar sind. Daher wurden bewusst keine strategischen Maßnahmen berücksichtigt, deren Entwicklung bis 2035 noch unklar sind. Ein Beispiel hierfür sind autonome Fahrtechnologien, die im Strategieszenario mit dem Fokus „Verbessern“ noch erwähnt wurden, jedoch im Zielszenario keine Rolle mehr spielen. Stattdessen konzentriert sich das Zielszenario auf Maßnahmen, die schon jetzt realisierbar sind und in Köln teilweise bereits umgesetzt werden – wenn auch bisher nicht in ausreichendem Umfang.

- › ... die **Sozialverträglichkeit** der strategischen Maßnahmen: Die Frage, inwieweit das Zielszenario als sozialverträglich gelten kann, wurde auf zweierlei Weise geprüft. Einerseits wurde jede einzelne strategische Maßnahme auf den Gesichtspunkt hin betrachtet, ob sie dazu führt, dass bestimmte Personengruppen in ihrer Mobilität behindert werden und somit ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erschwert wird. Andererseits wurde die Sozialverträglichkeit des Zielszenarios durch den Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft überprüft. Dafür wurde es nach den Kernelementen der sozialverträglichen Mobilität (Sicherheit, Gesundheit, Zuverlässigkeit, Bezahlbarkeit, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit und Teilhabe) qualitativ bewertet.

Bereits bei der Auswahl der strategischen Maßnahmen wurde besonderer Wert daraufgelegt, dass sie sozialverträglich sind und keine Bevölkerungsgruppe ausschließen. Die Überprüfung im Beteiligungsformat „Runder Tisch Gesellschaft & Mobilität“ ergab, dass alle Maßnahmen die zuvor definierten Kernelemente der sozialverträglichen Mobilität im Wesentlichen abdecken. Damit leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Planung einer sozialgerechten Mobilität in Köln. Lediglich beim Thema Zuverlässigkeit wurde das Zielszenario durch den Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft weniger gut bewertet. Dies hing insbesondere damit zusammen, dass die derzeitige Situation im ÖPNV keine ausreichende Zuverlässigkeit bietet. Hier gilt es, die Maßnahmen in der zweiten Stufe des nachhaltigen Mobilitätsplans diesbezüglich nachzuschärfen.

# Ausblick

Die Stadt Köln hat mit der ersten Stufe der Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans einen bedeutenden konzeptionellen Schritt hin zu einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilitätsplanung unternommen. Der Prozess unterstreicht das Bestreben der Stadt, den Herausforderungen der wachsenden Rheinmetropole gerecht zu werden und gleichzeitig den Anforderungen des Klimaschutzes, der Lebensqualität, der Wirtschaft sowie der sozialen Ausgewogenheit zu entsprechen.

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

Erster Schritt ist die Entwicklung und Bewertung von Maßnahmenpaketen. In ihnen werden Maßnahmen zusammengeführt, die aufgrund ihrer Wechselwirkungen besonders gut zum Erreichen des Zielszenarios beitragen. Neben den bereits in Planung befindlichen oder beschlossenen Maßnahmen („Sowieso-Maßnahmen“) werden auch neue Maßnahmen entwickelt, welche strategische, infrastrukturelle, regulierende oder kommunikative Ansätze verfolgen. Alle Maßnahmen werden anschließend hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zur Zielerreichung bewertet. Dabei werden auch Synergien bzw. Zielkonflikte zwischen den ausgewählten Maßnahmen identifiziert. Zudem werden die Maßnahmen auf ihre Konsistenz mit bestehenden oder sich in Planung oder Arbeit befindenden Planwerken überprüft.

Zweiter Schritt ist die Umsetzungsplanung. Darin wird die Maßnahmenrealisierung unter Berücksichtigung von Finanzierungsmöglichkeiten, Dringlichkeit, Umsetzungsaufwand, Abhängigkeiten sowie eventuellen Unwägbarkeiten (beispielsweise im Rechtsrahmen) geprüft. Durch diese Bewertung entsteht eine Priorisierung der Maßnahmen hinsichtlich des Beitrags zur Zielerreichung sowie den Umsetzungsanforderungen. Als Bewertungsergebnis entsteht eine Umsetzungsstrategie mit klaren Zuständigkeiten, Zeitplänen und Ressourcen. Maßnahmen mit einem besonders positiven Verhältnis aus Wirkung und Umsetzbarkeit werden als „Schlüsselmaßnahmen“ mit einer besonders hohen Priorität berücksichtigt.

Ergänzend zu den Maßnahmen wird ein integriertes Zielnetz entwickelt, das alle Verkehrsträger berücksichtigt und unter Berücksichtigung der entwickelten Maßnahmenpakete entsteht. Dieses Netz zeigt eine klare Entwicklungsperspektive für die Straßeninfrastruktur und wird Grundlage für künftige Planungen. Zudem dient es der Einwerbung von Fördermitteln.

Um die Fortschritte messen zu können, wird – aufbauend auf den bereits bestehenden Zielindikatoren – ein Evaluationskonzept entwickelt. Es wird unter Abwägung von Aufwand und Effizienz ein Plan dafür entwickelt, welche Zielindikatoren in welchem zeitlichen Turnus evaluiert werden sollen.

Parallel zur zweiten Stufe des SUMP erarbeitet die Stadt Köln auch einen „Sustainable Urban Logistics Plan“ (SULP), der darauf abzielt, die städtische Logistik nachhaltiger, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Die Planung berücksichtigt wie der SUMP auch ökonomische, ökologische und soziale Aspekte und zielt darauf ab, die negativen Auswirkungen der urbanen Güterlogistik, wie Luftverschmutzung, Verkehrsstaus und Lärmbelästigung, zu reduzieren. Die Maßnahmen aus SUMP und SULP werden miteinander verzahnt, damit keine Widersprüche zwischen den beiden Plänen entstehen.

# Glossar

**Produkt**

**Erläuterung**

**Leitbild und  
Zielbilder**

Der Titel des Leitbildes „Besser durch Köln“ formuliert den übergreifenden Anspruch des nachhaltigen Mobilitätsplans. Zur Konkretisierung wurden fünf Zielbilder beschrieben. Sie beschreiben, wie die Mobilität im Jahr 2035 aussehen soll:

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

Am 7. September 2023 hat der Rat der Stadt Köln das Leitbild mit den fünf Zielbildern beschlossen. Es kann unter dem folgenden Link eingesehen werden:

[https://ratsinformation.stadt-koeln.de/  
getfile.asp?id=945390&type=do](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=945390&type=do).

**Status quo- und  
Chancen- und  
Mängelanalyse**

Im Rahmen dieser Analyse wurde betrachtet, wie die Mobilität in Köln heute im Vergleich zum Leitbild eingeschätzt wird. **Chancen** gilt es weiter auszubauen, während **Mängel** zu reduzieren sind. Die Analyse orientierte sich an der Struktur der fünf Zielbilder.

Die **Status quo- und Chancen- und Mängelanalyse** kann unter dem folgenden Link eingesehen werden: [stadt-koeln.de/mediaasset/  
content/pdf68/mobililitaetsplan-status-chancen-maengel-  
analyse\\_05-2024\\_bf\\_klein.pdf](https://stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf68/mobililitaetsplan-status-chancen-maengel-analyse_05-2024_bf_klein.pdf).

## Produkt

## Erläuterung

### Zielindikatoren und Zielwerte

Die **Zielindikatoren** dienen dazu, das Leitbild messbar zu machen. Insgesamt 24 Zielindikatoren zeigen den Umsetzungsgrad der fünf Zielbilder und machen so die Wirkung der in Stufe 2 zu entwickelnden Maßnahmen nachvollziehbar. Die Zielindikatoren wurden daher auch bereits für die Chancen- und Mängelanalyse angewendet.

Zu jedem der bestehenden Zielindikator wurden **Zielwerte** definiert. Die in Stufe 2 zu entwickelnden Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass die Zielwerte bis zum Jahr 2035 erreicht werden.

### Handlungsfelder und Stellschrauben

Zur Operationalisierung des nachhaltigen Mobilitätsplans wurden sieben **Handlungsfelder** definiert. Für jedes dieser Handlungsfelder gibt es sieben sogenannte „**Stellschrauben**“, was insgesamt 49 Stellschrauben ergibt. Mit ihnen soll die Mobilität innerhalb des Handlungsfeldes verändert und im Sinne des Leitbildes gestaltet werden. Dabei handelt es sich um übergreifende Ansätze wie zum Beispiel die *Erhöhung der Aufenthaltsqualität* im Handlungsfeld *Fußverkehr*. Die genaue Definition von Maßnahmen (zum Beispiel *Ausbau von Sitzmöglichkeiten im Wohngebiet*) ist hingegen Bestandteil der Stufe 2.

**Produkt**

**Erläuterung**

**Szenarien**

Es wird zwischen verschiedenen Szenarien unterschieden:

- › In **Strategieszzenarien** werden Stellschrauben in unterschiedlicher Auswahl und Intensität zusammengestellt. Dadurch wird ermittelt, welche Kombinationen wie stark zur Erreichung des Leitbildes beitragen. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses wurden drei Strategieszzenarien mit den Schwerpunkten „Vermeiden“, „Verlagern“ und „Verbessern“ entwickelt und diskutiert. Dabei wurden mögliche **Handlungsoptionen** aufgezeigt. Die Diskussion der Strategieszzenarien mit dem Lenkungskreis sowie dem Mobilitätsbeirat bildeten die Grundlage für die Erstellung des Zielszenarios (siehe unten). Die Strategieszzenarien werden daher auch als „Arbeitsszenarien“ bezeichnet.
- › **Das Zielszenario** stellt jene Kombination von Stellschrauben dar, mit der das Leitbild am besten erreicht werden kann. Das Zielszenario besteht aus strategischen Maßnahmen.
- › **Strategische Maßnahmen** bieten einen Orientierungsrahmen, der im weiteren Prozess von Stufe 2 mit detaillierten und – je nach Möglichkeit – räumlichen Angaben gefüllt wird. Beispiel: Im Handlungsfeld „ÖPNV“ gibt es die strategische Maßnahme „Tangentialverbindungen schaffen“. Eine konkrete Maßnahme, die daraus in Stufe 2 abgeleitet werden könnte, wäre „Einrichtung einer Expressbuslinie von Stadtteil x nach Stadtteil y“.

# **Anhang: Strategieszenarien**

## Strategieszzenario A: Fokus „Vermeiden“

### Einfluss der Stellschrauben:

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr	Inter- und Multimodalität	Wirtschafts- und Lieferverkehr	Raumplanung und -nutzung
Organisation und Mobilitätsmanagement						
Information / Kommunikation / Kampagnen						
Automatisierung und Digitalisierung						
Fußverkehrsnetz	Radverkehrsnetz	ÖPNV-Netz	MIV-Netz	Verknüpfung der Verkehrsnetze	Wirtschafts- und Lieferverkehrsnetz	Vielfältige Nutzung von Gebäuden und Flächen
Platz für Fußgänger*innen	Radverkehrsinfrastruktur	Fahrplanangebot und Haltestellendichte	MIV-Infrastruktur	Zugänglichkeit und Einfachheit	Warenumschlag, Abholstellen	Klimaresiliente Stadtplanung
Aufenthaltsqualität	Fahrradabstellplätze	Angebotsvielfalt Zugänglichkeit Einfachheit	Parkraum	Flächendeckende Sharing-Angebote	Parkplätze für Lieferungen und Dienstleister	Kompakte Bebauung
Barrierefreiheit	Angebotsvielfalt von Fahrrädern	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Auf- und Ausbau von Mobilstationen	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Erreichbarkeit alltäglicher Ziele

### Narrativ:

Die Kölner Veedel sollen **sicher** werden und die **Aufenthaltsqualität** wird erhöht. Dafür wird ein Großteil des vom **MIV beanspruchten Raums umgestaltet** und in grüne Oasen, Begegnungsorte und in Fahrrad- und Fußinfrastruktur umgewandelt. Viele Angebote sollen in unmittelbarer Nähe erreichbar und einfach **zu Fuß** und **mit dem Fahrrad** zugänglich sein. Der PKW-Verkehr wird auf zentrale Hauptverkehrsstraßen gebündelt, sodass weniger überflüssige Fahrten unternommen werden. Die Stadt wird grüner, sodass sich Lärm und Abgase reduzieren. **Einrichtungen des täglichen Bedarfs** in der Nähe zu haben und **keine weiten Wege zurücklegen** zu müssen, wird als Qualität angesehen.

Um die negativen Auswirkungen nicht notwendiger Pkw-Verkehre zu reduzieren, soll die aktive Mobilität, vor allem das Zu Fuß Gehen und Radfahren, auf kurzen Wegen im Veedel gefördert werden. Besonders auf kurzen Wegen sind Verkehrsmittel des Umweltverbundes konkurrenzfähig zum MIV. Daher tragen kurze Wege zu alltäglichen

## FOKUS AUF



**Sicheres und barriere-  
freies Fußwegenetz**



**Förderung sichere  
Fahrradinfrastruktur**



**Barrierefreiheit  
im ÖPNV**



**Umverteilung  
Parkraum**



**Mehr alternative Antriebe  
im Lieferverkehr**



**Stärkung  
Nutzungsmischung**

Zielen wie Schulen, Kitas, Supermärkten und anderen Orten des täglichen Bedarfs sowie zu Verkehrsknotenpunkten (beispielsweise ÖPNV-Haltestellen und Mobilstationen) wesentlich zur Reduktion des MIV bei.

Die Förderung dieser kurzen Wege erfolgt durch die Stadtentwicklungsplanung, die eine vielfältige Nutzungsmischung im Veedel unterstützt und neue Quartiere dort entstehen lässt, wo bereits ein Schienenhaltepunkt existiert. Gezielte Einzelhandels- und Zentrenplanung unterstützt eine höhere Nutzungsdurchmischung in den Veedeln. Die Attraktivität des zu Fuß Gehens und des Radfahrens sowie die Nutzung von Rollstühlen, kleinen E-Fahrzeugen und speziell angepassten Fahrrädern für mobilitätseingeschränkte Personen werden durch diese Herangehensweise gefördert. Diese Ansätze schaffen Anreize für aktive Mobilität und tragen zu mehr Inklusion und Teilhabe aller Menschen bei. Die Verbesserung der Fuß- und Radwegenetze bedeutet eine sicherere, barrierefreie und komfortablere Gestaltung der Infrastruktur, über die mobilitätseingeschränkte Personen auch die barrierefreien Haltestellen des ÖPNV erreichen können. Einladende und begrünte öffentliche Räume ermutigen Menschen dazu, dort aktiv unterwegs zu sein, zu verweilen und sich zu begegnen. Eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des Verweilens sowie die Umwidmung und Entsiegelung von Parkplätzen ermöglichen es, öffentliche Räume attraktiver zu gestalten. Werden nicht notwendige Pkw-Fahrten vermieden, kann zudem ausreichender Raum für diejenigen sichergestellt werden, die – beispielsweise aufgrund einer Mobilitätseinschränkung – zwingend auf einen Pkw angewiesen sind.

Neben der Attraktivierung der öffentlichen Räume für die aktive Mobilität und das Verweilen gilt es, Durchgangsverkehre des motorisierten Verkehrs durch die Veedel zu unterbinden. In der Folge von weniger motorisiertem (Durchgangs-)Verkehr im Veedel und der Umverteilung von Parkraum können Flächen gezielt für attraktivere öffentliche Räume genutzt werden. So entsteht auch Raum für mehr Begrünung, die in der Hitze des Sommers Schatten spendet und die Umgebungstemperatur senkt. Im Status quo- und Chancen- und Mängelbericht wird das Anknüpfen an das heutige Parkraummanagement und den Beschluss zum Masterplan Parken als Chance gesehen, um den Platzverbrauch des Parkraums zu reduzieren.<sup>51</sup> Der Beschluss zum Raumbuch Mobilstationen bedeutet, dass es in Zukunft durch ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen mit Car-Sharing weniger Pkw in der Stadt geben wird, wodurch sich der Bedarf an Raum für den ruhenden Verkehr verringert.<sup>52</sup>

Auch der Einsatz von alternativen, kleineren Fahrzeugen wie Lastenrädern oder kleinen E-Fahrzeugen (LEV) im Lieferverkehr verringert den Raumbedarf und sollte deshalb gefördert werden. Hinzu kommt die Möglichkeit, das Abstellen von Pkw aus dem öffentlichen Raum heraus in Quartiersgaragen oder Parkhäuser zu verlagern. In dem dadurch neu gewonnenen Platz im öffentlichen Raum können mehr Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und den notwendigen und gewünschten Liefer- und Wirtschaftsverkehr sowie für Pflegedienste und Handwerksbetriebe bereitgestellt werden. Die konsequente Kontrolle garantiert, dass keine Fahrzeuge mehr illegal auf Gehwegen geparkt werden und keine Behinderungen und Barrieren für andere im öffentlichen Raum entstehen. Zusätzlich werden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter geschaffen, um deren unerlaubtes Abstellen auf Gehwegen oder in Eingängen und auf Zufahrten zu verhindern. Das gesamte Parken wird konsequent kontrolliert und Verstöße werden konsequent geahndet.

---

51 Chancen- und Mängelbericht, S. 52

52 Der Verkehrsausschuss hat am 13.06.2024 das Raumbuch Mobilstationen beschlossen.

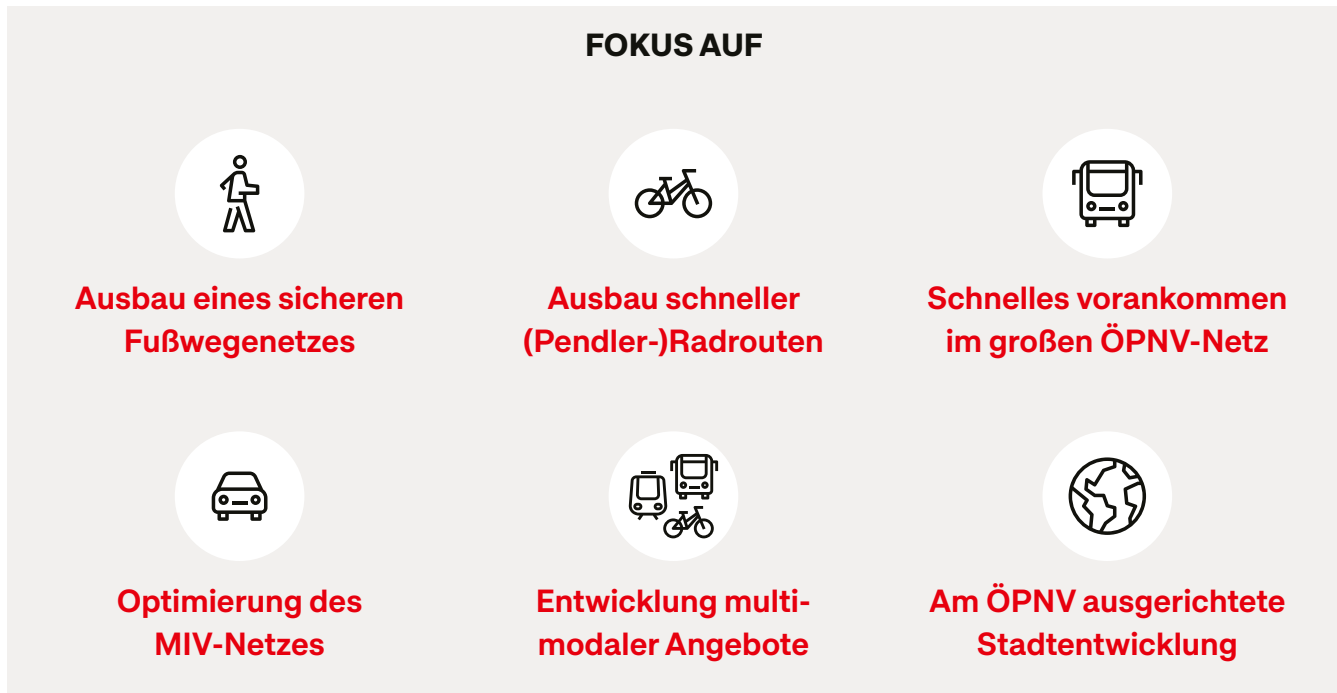
# Strategieszzenario B: Fokus „Verlagern“

## Einfluss der Stellschrauben:

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr	Inter- & Multimodalität	Wirtschafts- und Lieferverkehr	Raumplanung und -nutzung
Organisation und Mobilitätsmanagement						
Information / Kommunikation / Kampagnen						
Automatisierung und Digitalisierung						
Fußverkehrsnetz	Radverkehrsnetz	ÖPNV-Netz	MIV-Netz	Verknüpfung der Verkehrsnetze	Wirtschafts- und Lieferverkehrsnetz	Vielfältige Nutzung von Gebäuden und Flächen
Platz für Fußgänger*innen	Radverkehrsinfrastruktur	Fahrplanangebot & Haltestellendichte	MIV-Infrastruktur	Zugänglichkeit & Einfachheit	Warenumschlag, Abholstellen	Klimaresiliente Stadtplanung
Aufenthaltsqualität	Fahrradabstellplätze	Angebotsvielfalt Zugänglichkeit Einfachheit	Parkraum	Flächendeckende Sharing-Angebote	Parkplätze für Lieferungen & Dienstleister	Kompakte Bebauung
Barrierefreiheit	Angebotsvielfalt von Fahrrädern	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Auf- und Ausbau von Mobilstationen	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Erreichbarkeit alltäglicher Ziele

## Narrativ:

In der gesamten Stadt werden viele **nachhaltige Mobilitätsoptionen** zur Verfügung gestellt. Sowohl **ÖPNV, Sharingangebote** als auch ein sicheres **Fuß- und Radwegenetz** werden dafür flächendeckend ausgebaut. auch bislang weniger angebundene Gebiete in der **äußeren Stadt** werden in dieses Netz integriert, sodass Pendler\*innen das Angebot nutzen können. Das hat zur Folge, dass Wege statt mit dem privaten PKW mit dem **Umweltverbund** erledigt werden können – Abgase und Lärm sinken. Die **Erreichbarkeit** und das **schnelle Vorankommen** mit dem Umweltverbund werden als Qualität angesehen.



Nicht vermeidbare Wege sollen auf möglichst umweltfreundliche Art und Weise vollzogen und Pkw-Verkehr auf den Umweltverbund verlagert werden. Viele Pkw-Fahrten erfolgen bisher über längere Distanzen, da es für viele Menschen zu aufwendig und zeitintensiv ist, diese Distanzen mit aktiver Mobilität (zu Fuß oder mit dem Rad) zurückzulegen.

Daher ist eine zentrale Herausforderung dieses Szenarios, die Qualität des ÖPNV zu heben und den ÖPNV besser mit dem Fuß- und Radverkehr zu verknüpfen, sodass es attraktiver wird, die längeren Wege mit dem Umweltverbund zurückzulegen. Aber auch das (Elektro-)Rad ist für längere Wege dann eine Alternative zur Autofahrt, wenn durch gut ausgebaute, unterbrechungsfreie RadPendlerRouten mit möglichst wenigen bzw. geringen Wartezeiten an Ampeln die Reisegeschwindigkeit und der Komfort für Radfahrende steigt. Der Pkw wird oft als schnell, flexibel und stressfrei beschrieben.

Das zukünftige Verkehrssystem des Umweltverbunds erreicht ebensolche Qualitäten und etabliert sich als erste Wahl für erreichbare Ziele, was zu einer Verlagerung auch von längeren Wegen auf den Umweltverbund führt. Dies geschieht einerseits durch eine flexibel verfügbare Auswahl an Verkehrsmitteln wie ÖPNV, Fahrrad und Sharing-Fahrzeugen, die den Menschen jederzeit leicht zugänglich zur Verfügung stehen. Andererseits erreichen die Kölner\*innen mit diesen Verkehrsmitteln schnell ihr Ziel.

Diese Angebote sind in der gesamten Stadt vorhanden, kommen also sowohl den Einwohner\*innen in den Innenstadtgebieten und Stadtteilzentren als auch den Bewohner\*innen der weniger dicht besiedelten Stadtteile in der Äußeren Stadt zugute.

Das Fußverkehrsnetz wird ausgebaut, was bedeutet, dass die Gehwege barrierefrei sind, wo nötig verbreitert werden, die Querungen barrierefrei, sicher und komfortabel gestaltet sind und Umwege möglichst vermieden werden. Besondere Beachtung finden die Weggestaltung und Barrierefreiheit zu und von den ÖPNV-Haltestellen. Der ÖPNV wird attraktiver, weil das Netz sowohl dichter ist als auch schnelleres Vorankommen ermöglicht und daher mit dem Auto konkurrieren kann. Neben der Netzerweiterung ist die Beschleunigung durch signaltechnische, bauliche, betriebliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen von Bussen wichtig. Dazu gehört zum Beispiel der Ausbau von Expressbuslinien oder die Einrichtung von Busspuren.

Das Straßennetz für den MIV wird nach den Plänen zum MIV-Grundnetz so optimiert, dass der MIV mit den festgelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gut auf dem Pkw-Grundnetz fließt und für alle Verkehrsteilnehmende verträglich und sicher ist. Die Gebiete zwischen den Straßen des Grundnetzes bieten sich dann für weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen an. Zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel werden vermehrt Sharing-Angebote an ÖPNV-Knoten für die „erste und letzte Meile“ bereitgestellt und multimodale Mobilstationen sowie Park + Ride- und Bike + Ride-Anlagen ausgebaut.

## Strategieszzenario C: Fokus „Verbessern“

### Einfluss der Stellschrauben:

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Motorisierter Individualverkehr	Inter- & Multimodalität	Wirtschafts- und Lieferverkehr	Raumplanung und -nutzung
Organisation und Mobilitätsmanagement						
Information / Kommunikation / Kampagnen						
Automatisierung und Digitalisierung						
Fußverkehrsnetz	Radverkehrsnetz	ÖPNV-Netz	MIV-Netz	Verknüpfung der Verkehrsnetze	Wirtschafts- und Lieferverkehrsnetz	Vielfältige Nutzung von Gebäuden und Flächen
Platz für Fußgänger*innen	Radverkehrsinfrastruktur	Fahrplanangebot & Haltestellendichte	MIV-Infrastruktur	Zugänglichkeit & Einfachheit	Warenumschlag, Abholstellen	Klimaresiliente Stadtplanung
Aufenthaltsqualität	Fahrradabstellplätze	Angebotsvielfalt Zugänglichkeit Einfachheit	Parkraum	Flächendeckende Sharing-Angebote	Parkplätze für Lieferungen & Dienstleister	Kompakte Bebauung
Barrierefreiheit	Angebotsvielfalt von Fahrrädern	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Auf- und Ausbau von Mobilstationen	Alternative Antriebe und Fahrzeuge	Erreichbarkeit alltäglicher Ziele

### Narrativ:

Die **Verkehrsnetze** in der Stadt werden **digital vernetzt**. Die Infrastruktur des **MIV-Netzes** wird für die Nutzung mit **autonomen Autos**, neuen Technologien wie selbstfahrenden Taxis und Lieferverkehr mit nachhaltigen Antrieben angepasst. Durch die vorwiegende Konzentration des MIV auf ein MIV-Netz wird **mehr Platz für Fußgänger\*innen und Radfahrende** geschaffen und gibt es in den Wohngebieten weniger Lärm und sauberere Luft. Keiner muss auf sein **präferiertes Verkehrsmittel** verzichten, aber selbst eins zu besitzen, ist nicht notwendig. Die **große Auswahl an digital vernetzten Verkehrsmitteln** wird als Qualität angesehen.

Die Verkehrsmittel und ihre Netze werden vom technologischen Fortschritt profitieren, der die Umweltverträglichkeit des Mobilitätssystems verbessert. Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrzeuge wie zum Beispiel die Elektrifizierung (Antriebswende) des ÖPNV und des MIV werden genutzt. Das gilt auch für die Potenziale

## FOKUS AUF



**Sicheres Fuß- und Radverkehrsnetz**



**Autonomer ÖPNV unterschiedlicher Größen**



**Förderung alternative Antriebe**



**Digital vernetztes, eigenständiges MIV-Netz**



**Vernetzte Sharing-Angebote**



**Optimierung im (autonomen) Lieferverkehr**

von Automatisierung und Digitalisierung, den Einsatz autonomer Fahrzeuge und die Verknüpfung der Verkehrsnetze und der Sharing-Angebote.

Der Einsatz autonomer Fahrzeuge wird das Stadtbild verändern. Der MIV-Anteil wird steigen, während die Anteile am Rad- und Fußverkehr sinken werden.<sup>53</sup> Potenziale für positive Veränderungen liegen dabei im ÖPNV, und hier insbesondere, wenn Angebot und Nachfrage flexibler aufeinander abgestimmt werden und Fahrzeuggrößen und Linienverläufe mit wenig Aufwand angepasst werden können. Das MIV-Grundnetz wird für autonomes Fahren optimiert.

Die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Infrastruktur (zum Beispiel Ampeln) und der Umgebung sorgt für einen effizienteren Verkehrsfluss mit weniger Stopps, wodurch Lärm und Schadstoffe (insbesondere PM10) reduziert werden. Zu Fuß Gehende und Radfahrende profitieren bei Querungen von optimierten, fuß- und radverkehrsfreundlicheren Vorfahrtsregelungen und Ampelschaltungen. Für die verschiedenen Verkehrsmittel werden die jeweiligen Verkehrsnetze dort, wo dies möglich und sinnvoll ist, voneinander getrennt. Durch die Konzentration des MIV auf das MIV-Grundnetz entfallen abseits des Netzes Durchgangsverkehre und in den Wohngebieten und Stadtteilzentren entsteht Raum für Fußgänger\*innen,

53 UBA (2023): Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr

Radfahrende und Aufenthalt. Die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden werden reduziert.

Mittels kleineren On-Demand-Shuttles werden die Wohngebiete erschlossen und der Anschluss an ÖPNV-Knotenpunkte gesichert, von wo aus Busse auf Hauptnetzen die erweiterte Erreichbarkeit sicherstellen. Dank des autonomen Betriebs werden die Leistung des ÖPNV gesteigert, eine hohe Taktfrequenz angeboten und Angebotszeiten erweitert. Auch Sharing-Angebote sind vernetzt und, sofern sie motorisiert sind, mit alternativen Antrieben ausgestattet. Sie sind mittels App und ÖPNV-Chipkarte buchbar, bezahlbar und mit anderen ÖPNV-Angeboten verknüpft. Dank dieses leicht zugänglichen multimodalen Angebots nimmt die Notwendigkeit ab, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Der Lieferverkehr ist ebenfalls vernetzt.

Ein ständiger Datenaustausch zwischen einzelnen Verkehrsmitteln ermöglicht optimale und effiziente Routenplanung. Durch den Erhalt von Echtzeitinformationen wie zum Beispiel Verkehrsdaten kann der effizienteste Lieferweg berechnet werden. In der Konsequenz ist es in den Wohnvierteln nun deutlich ruhiger und die Luftqualität hat sich spürbar verbessert, da dort weniger motorisierte Fahrzeuge unterwegs sind und die verbliebenen Fahrzeuge emissionsfrei betrieben werden.



