

# „Neue Wege im Rheinland“

## Nachhaltige Mobilität für Köln und die Region

### - Entwicklung eines intelligenten, intermodalen Routenplaners -

#### 1. Hintergrund & Begründung

Nach der Energieerzeugung hat der Verkehrsbereich mittlerweile einen Anteil von ca. 20 % an allen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Er ist der einzige Bereich, der seine Emissionsrate in den letzten Jahrzehnten substantiell gesteigert hat. Differenziert man weiter, stellt man fest, dass die Hälfte aller verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland durch PKW verursacht wird. Der Verkehr insgesamt - und der motorisierte Individualverkehr im Besonderen - müssen daher als eine der zentralen Treiber des Klimawandels begriffen werden. Andererseits weist er mit dieser Einstufung ein sehr hohes Potential für Maßnahmen des Klimaschutz auf.

Köln ist eine Millionenstadt mit großem Einzugsbereich und entsprechend starkem Verkehrsaufkommen, das sich zu großen Teilen aus Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr zusammensetzt. Die Rheinstadt folgt den oben beschriebenen deutschen Trends in weiten Teilen. Neben dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß können hier weitere Verkehrseffekte festgestellt werden, die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Köln täglich einschränken. Zu nennen sind hier insbesondere Lärm- und Feinstaubemissionen, ein hoher Flächenverbrauch, zerrissene Stadtstrukturen und Barrieren sowie Verkehrsunfälle mit zum Teil tödlichem Ausgang.

Um die Situation in Köln zu verbessern muss es das Ziel sein, den Verkehr in Stadt und Region zu einem nachhaltigen Verkehrssystem umzubauen. Ein solches Verkehrssystem sollte auf einer flexiblen Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel basieren. Als Alternative zum privaten Pkw sollten umfangreiche Mobilitätspakete insbesondere des Umweltverbundes weiter entwickelt werden. Rückgrat der vernetzten Mobilität wäre der barrierefreie Zugang zu allen Verkehrsmitteln im Personenverkehr durch einfache und standardisierte Informations- und später auch durch integrierte Buchungssysteme.

Bausteine dieser Multi-Modalität in Köln sind ein moderner ÖPNV, Car-Sharing, Mietwagen, Bike-Sharing, Mitfahrdienste mit Mobilitätsgarantien sowie Lieferdienste und Taxi. Sharing-Pkw und -räder sollten flächendeckend zu finden sein und ohne Vorbuchung genutzt und überall in der Stadt wieder abgestellt werden können. Kurzstrecken sollten wieder öfter zu Fuß zurückgelegt werden können. Dies sollte durch attraktive Fußwege, Wegebeziehungen, Straßenquerungen und vielfach grüne, verkehrsberuhigte Flächen zum Ausruhen und Verweilen erleichtert werden. Ein derart ausgebautes Verkehrssystem könnte zeigen, dass Mobilität und Klimaschutz keine Gegensätze sind.

Wie in anderen Städten, wird auch in Köln bereits versucht, den Anteil des Umweltverbundes durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen und Imagekampagnen zu erhöhen. Dies geschieht derzeit noch recht fragmentarisch und wenig abgestimmt. Zudem reicht dieser einseitige Ansatz für einen nennenswerten Fortschritt nicht aus. Wirkliche Nachhaltigkeit in der Mobilität kann nur erreicht werden, wenn sich neben Aktivitäten der öffentlichen Akteure die Kölner Bürger und ihre Besucher entscheiden, eine Verhaltensänderung zugunsten gelebter Multi-Modalität und zugunsten des Umweltverbundes zu vollziehen. Dies müsste mit einer Umstellung lang praktizierter und eingeübter Mobilitätsroutinen einhergehen.

Häufig werden diese Routinen oft neben den mangelnden verkehrlichen Alternativen mit mangelnden Verkehrsinformationen begründet. Wege erscheinen ohne Auto zu lang, zu kompliziert und damit unüberwindbar. Ein integrierter Routenplaner für die Region als internet-basiertes Werkzeug könnte hier Abhilfe schaffen und die Attraktivität zum Verkehrsmittelwechsel merklich erhöhen.

## 2. Kurzbeschreibung der Idee

Ziel ist der Aufbau eines intelligenten, intermodalen Routenplaners für Köln und die Region. Mit diesem Werkzeug können Reisende die schnellsten, kostengünstigsten und umwelt-schonendsten Alternativen ermitteln und sich – auch kurzfristig – zu verschiedenen Ver-kehrsmitteln lotsen lassen. Das System zeigt den kürzesten Weg bzw. die beste Verkehrs-mittelkombination. Der nächste Car-Sharing-Pkw, das nächste Leih-Fahrrad sowie die An-schlussverbindung mit Straßenbahn, U- oder S-Bahn werden angezeigt und können, in einer späteren Ausbaustufe des Systems einfach gebucht und bezahlt werden. Die Information ist sowohl per Internet als auch über Smartphones der neuesten Generation vor und während der Reise abrufbar.

Ein solches Konzept ist nicht komplett neu. In der Stadt Wien existiert es bereits mit großem Erfolg im Praxisbetrieb. Unter dem Namen „AnachB“ wird es weiter erprobt und laufend ak-tualisiert ([www.anachb.at](http://www.anachb.at)). Baustellen, Staus, Verspätungen, Umleitungen oder Änderungen im Verkehrsnetz werden automatisch berücksichtigt. Für Park & Ride und Radfahren gibt es spezielle Routenplaner mit zusätzlichen Optionen.

## 3. Beschreibung der Vorteile

Die Anwendung eines derartigen Routenplaners für die Region Köln würde eine ganze Reihe von Vorteilen bringen. Nachfolgend werden die wichtigsten aufgezählt:

- Transparente, ganzheitliche, übersichtliche sowie nutzerfreundliche Informationen über die günstigsten Routen und Verkehrsmittel
- Anreiz zur Nutzung intermodaler Verkehrsketten sowie zum Abweichen von der übli-chen Verkehrsroutine
- Verlagerung von Verkehr auf Verkehrsträger des Umweltverbundes und dadurch Re-duzierung von verkehrsbedingten Negativeffekten
- Effizienzgewinn verkehrlicher Abläufe in Stadt und Region
- Durch Verringerung des Verkehrsaufkommens Einsparung von Emissionen und Rückführung weiterer verkehrsbedingter Nebeneffekte.

## 4. Mögliche Verfahren der Verwirklichung

Zunächst sollte geprüft werden ob eine regionale oder zunächst lediglich eine lokale Anwen-dung des Routenplaners möglich ist. Die regionale Einbettung würde einen sehr viel größe-ren Mehrwert bedeuten, da hiermit zum Beispiel Berufspendler, Einkäufer und Touristen aus der Region und darüber hinaus erreicht werden.

Die Einbeziehung einer Reihe wichtiger Akteure ist für die erfolgreiche Umsetzung und den Betrieb unerlässlich. Zu nennen sind hier z.B. Stadt Köln, KVB, umliegende Kommunen, DB AG, Car-Sharing-Betreiber.

In der Planungsphase sollte mit der Stadt Wien und den Systembetreibern von „AnachB“ Kontakt aufgenommen werden, um von den bisher gewonnenen Erfahrungen zu lernen und Fehler zu vermeiden.

Die Architektur des Systems sollte so angelegt werden, dass es erweiterbar ist, laufend ver-bessert werden kann und weit reichende Kompatibilität mit anderen Systemen aufweist (z.B. mit [www.Bahn.de](http://www.Bahn.de)).

Das System selbst sollte als Teil eines Maßnahmenpaketes „Nachhaltiges Verkehrssystem Köln“ verstanden werden. Nur mit flankierenden infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen kann es sein volles Potential optimal entwickeln.

## 5. Anhang

**A nach B .at**

**Start:** Wien, Stephansdom  
**Ziel:** Wien, Mariahilfer Straße 77  
**Abfahrt:** Am 24.05.2011, um 19:24  
**Verkehrsmittel:**  
OV: zeit kürzeste Verbindung, max. 15 Min Fußweg  
Fuß: Gehgeschwindigkeit normal  
Rad: Bevorzugung von Radinfrastruktur, besonders starke Bevorzugung von Radwegen, Radstreifen und autofreien Strecken, Steigungen vermeiden

**Suchergebnisse**

**Fahrtenübersicht** Drucken PDF

Fahrt	Dauer	Abfahrtszeit	Ankunftszeit	Umstiegen
1. Fahrt	15 Min	19:24	19:38	0x
2. Fahrt	13 Min	19:22	19:35	0x
3. Fahrt	13 Min	19:22	19:40	0x
4. Fahrt	13 Min	19:32	19:45	0x

**Graben/Petersplatz**

Abf.	Linie	Richtung
19:31	2A	Schwedenplatz U
19:35	1A	Stubentor U
19:36	3A	Schottenring U
19:41	2A	Schwedenplatz U

Screenshot Beispiel vom Routenplaner „www.AnachB.at“

Vorschlag eingereicht von:  
Thilo Petri

thilo.petri@web.de