

Protokoll des DKK Workshop „Verkehr und Mobilität 3“



13.12.2011

10:00 – 14:00 Uhr

ADAC Nordrhein, Luxemburger Str. 169

50939 Köln

KATALYSE
Institut für angewandte Umweltforschung

haus der architektur köln **hdak**

IAK
Institut für
Angewandte
Kreativität



Förderer



:

Agenda

1. Begrüßung / Organisatorisches
2. Präsentation der Ausarbeitungen
3. Entscheidung über die Projekte
4. Vereinbarung des weiteren Vorgehens / Termine

Teilnehmer

- Jörg Beste Synergon - Sozialraum Stadtentwicklung Kultur
- Thilo Bosse Amt für Stadtentwicklung und Statistik – Stadt Köln
- Ulf Bohndorf KVB – Kölner Verkehrs-Betriebe AG
- Ralph Herbertz VCD - Verkehrsclub Deutschland
- Theo Jansen VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg
- Heiner Mohnheim Uni Trier / raumkom
- Roman Suthold ADAC Nordrhein
- Svend Ulmer KATALYSE Institut

- Bastian Peukert KATALYSE Institut (Protokoll)
- Yasmin Aktas KATALYSE Institut (Assistenz)

1. Begrüßung / Organisatorisches

Nach einer kurzen Begrüßung der Teilnehmer durch Herrn Ulmer wurde kurz die Tagesordnungspunkte angesprochen.

Die Weiterarbeit an den übergreifenden Zielen für Köln wurde auf das nächste Treffen verschoben, da die Ausarbeitung durch Herrn Ulmer den Teilnehmern noch nicht vorlag. Die Ausarbeitung wird von Herrn Ulmer nachgeholt und an Teilnehmer per E-Mail verschickt.

Als nächster Tagesordnungspunkt wurden die Teilnehmer gebeten ihre ausgearbeiteten Ideen in der Runde noch einmal kurz vorzustellen. Aus Gründen der Gesamtdokumentation werden im Protokoll die eingereichten Texte der Teilnehmer aufgenommen. Die Kommentare und Verbesserungsvorschläge zu den Ausarbeitungen werden im Anschluss an jede Präsentation dargestellt.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„Eco-Taxi-Zertifikat für Köln“ ein Vorschlag von Dr. Roman Suthold

Hintergrund & Begründung

Alleine in Köln gibt es über 1.200 Taxis. Oft rund um die Uhr unterwegs, legen sie teilweise das sechsfache eines durchschnittlichen Privatfahrzeugs zurück. Dies mit entsprechend hohem Ausstoß an CO₂, Feinstaub und Stickstoffdioxiden. Deshalb sollte die Stadt besonders umweltfreundliche Fahrzeuge mit einem Zertifikat "Eco-Taxi" auszeichnen. Ein modernes emissionsarmes Taxi kann durch den niedrigen Kraftstoffverbrauch rund neun Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber einem durchschnittlichen Taxifahrzeug einsparen. Wer also ein grünes Taxi wählt, leistet aktiven Umweltschutz.

Kurzbeschreibung der Idee

Ziel sollte es sein, mindestens 10 Prozent der Kölner Taxiflotte auf „Eco-Taxis“ umzustellen. Dann kann der Kunde auch auf einem angemessenen Fuhrpark zurückgreifen. Sollte keines verfügbar sein oder weite Anfahrtswege anfallen, kommt ein Standardfahrzeug.

Wichtig: Hier zählt die Nachfrage. Denn die Bestellung eines Eco-Taxis ist Ansporn für Unternehmer, mehr Umweltautos in ihren Fuhrpark aufzunehmen. Der Kunde zahlt keinen Cent drauf. Fahrgäste erkennen das umweltfreundliche Taxi am Eco-Siegel auf den hinteren Seitenscheiben. Dort werden auch die genaue Modellbezeichnung, die Schadstoffklasse, die Motorleistung, der Hubraum und der CO₂-Ausstoß genannt.

Beschreibung der Vorteile

Die Etablierung eines Eco-Taxi-Zertifikates für Kölner Taxen hätte zahlreiche Vorteile:

Angesichts der immensen Fahrleistung von Taxis ist dies ein wichtiger Beitrag in puncto Umweltschutz. Zwar sind Autos in den letzten Jahrzehnten viel sauberer geworden, dennoch summieren sich bei einer derart hoher Laufleistung die Emissionen bzw. deren Einsparpotentiale. Die teilnehmenden Taxi-Unternehmen können ein Zeichen in puncto Umweltbewusstsein setzen – effektiv, ohne großen Aufwand und Kosten! Taxis mit Eco-Zertifikat sind schadstoffarm, CO₂-reduziert und haben moderne Hybrid- oder Erdgasmotoren. Aber auch optimierte Benzin- und Dieselmotoren können in Frage kommen. Bei umweltbewussten Kunden (Unternehmen und Privatkunden) stößt das Angebot auf hohe Resonanz. Für den Kunden ergibt sich durch das Eco-Zertifikat kein Aufpreis: abgerechnet werden stets die regulären Tarife.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Mögliche Verfahren der Verwirklichung

Die Idee ist nicht neu. In Stockholm und Berlin fahren schon sogenannte Eco-Taxis. Bei der Umsetzung in Köln kann kosteneffizient auf das Eco-Taxi-Zertifikat des ADAC zurückgegriffen werden. Bisher ist das ADAC Eco-Taxi-Zertifikat in München und Frankfurt umgesetzt worden. Nürnberg und Augsburg werden folgen. Für das ADAC-Zertifikat muss das Fahrzeug in der Schadstoffwertung des ADAC-Eco-Tests mindestens 48 von maximal 50 Punkten erreichen. In der CO₂-Wertung müssen mindestens 32 Punkte erzielt werden. Dabei verlässt sich der ADAC nicht auf offizielle Verbrauchs- und Emissionsangaben der Hersteller, sondern stellt die einzelnen Modelle selbst auf den Prüfstand, um herauszufinden, welche Fahrzeuge in der Realität sauberer und sind als andere.

Bisher können folgende Fahrzeugtypen als Eco-Taxi zertifiziert werden:

Honda Insight
Toyota Prius
Mercedes-Benz B170 NGT BlueEfficiency
Mitsubishi i MiEV
Volkswagen Passat 1.4 TSI EcoFuel
Volkswagen Touran 1.4 TSI EcoFuel DSG

In 2012 werden zahlreiche Fahrzeugtypen hinzukommen. Weitere Informationen sind abrufbar unter:

http://www1.adac.de/ADAC_vor_Ort/suedbayern/verk_umwelt/Ecitaxi.asp?ComponentID=294108&SourcePageID=49854

Stadt und Taxiinnung müssen eine entsprechende Umstrukturierung des Taxi-Fuhrparks sorgen, z.B. durch Vorgaben bei der Konzessionsvergabe. Die Zertifizierung der einzelnen Fahrzeuge kann kostenneutral durch den ADAC vor Ort durchgeführt werden.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Kommentare zur Ausarbeitung „Eco-Taxi-Zertifikat für Köln“

„In der Region Köln gibt es zwei große Fahrzeugflottenbesitzer. Die evangelische und katholische Kirche. Man sollte diese und andere großen Flottenbetreiber auch gezielt ansprechen und für eine Erneuerung und Modernisierung der Flottenbestände werben. Auch die Stadt sollte sich der Thematik annehmen und mit Lokinstrumenten und Medienpräsenz für eine Erneuerung / Modernisierung der Flottenbestände werben.“

„Bei Modellen in denen die Stadt Kostenträger ist könnte sie Forderungen diesbezüglich aufstellen.“

„Anreize für zertifizierte Fahrzeuge könnten beispielsweise Reduzierung oder Befreiung dieser Fahrzeuge von den Parkgebühren geschaffen werden.“

„Eco-Drive Schulungen und Eco-Training werden momentan schon vom ADAC angeboten, aber von den Adressaten noch nicht richtig angenommen.“

„Das Taxi und speziell das Eco-Taxi könnte auch als feinerschließender ÖPNV operieren. Eingebunden in den Regeltarif des ÖPNV als Gesamtpakt im Nahverkehr.“

„Für die Thematik sollte eine Profilbildung vorgenommen werden. Das Eco-Taxi sollte in eine Gesamtstrategie über dem Oberthema „Flottenpolitik“ eingebunden sein. Das Eco-Zertifikat kann dadurch an viele Fahrzeugflotten in der Stadt vergeben werden, wie Taxis, Unternehmen, Kommune, unter Berücksichtigung des schon bestehenden „Cleaner Car Contract“.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement“ ein Vorschlag von Theo Jansen

Hintergrund & Begründung

Es ist Aufgabe der Stadt Köln, ein kommunales Mobilitätsmanagement zu initiieren und zu organisieren. Wenn es politisches Ziel der Stadt Köln ist, die nachhaltige Mobilität zu fördern, so sind die Aktivitäten der Kommunen auf dieses Ziel hin auszurichten. Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sowie des Verkehrsmittelwahlverhaltens auf kommunaler Ebene. In den verschiedensten Fachbereichen und verschiedenen Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung und der politischen Gremien spielen Mobilitäts- und Verkehrsfragen eine Rolle und werden auch den „Mobilitätsmarkt“ beeinflussende Entscheidungen getroffen. Was in der Praxis fehlt, ist eine koordinierte stringente Vorgehensweise unter einer abgestimmten Marketingstrategie, so dass z.T. parallel oder gar gegeneinander laufende Arbeiten verhindert werden. Es ist unter Marketingaspekten sicherzustellen, dass alle Akteure am selben Strang in die gleiche Richtung ziehen. Dies bedarf der Initiierung, Verstetigung und Steuerung.

Kurzbeschreibung

Das Mobilitätsmanagement bedient sich des in der Wirtschaft üblichen Managementansatzes. Die Kommune hat demnach alle Entscheidungen und alles Handeln auf dem Gebiet der Mobilitätsgestaltung systematisch sowohl verwaltungsintern als auch mit den verschiedenen Akteuren abzustimmen. Grundlage ist eine gemeinsame Strategie: Kommune, Betriebe und öffentliche Einrichtungen arbeiten mit Einwohnern, Mitarbeitern, Kunden, Schülern etc. einerseits sowie mit Verkehrsunternehmen und Dienstleistern andererseits zusammen, um ein integriertes und umfassendes Konzept für eine effiziente, also klimafreundliche und kostengünstige Mobilität zu erarbeiten und umzusetzen. Es geht letztendlich um das Gestalten, Lenken und Entwickeln eines Angebotes zur Befriedigung der Nahmobilität. Ein kommunales Mobilitätskonzept ist zu erstellen.

Ziel ist es, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten und lokale Akteure zu motivieren, Verkehrsteilnehmer gezielt zum Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr, Fahrgemeinschaften sowie öffentliche Autos (Carsharing) zu motivieren. Dabei werden Maßnahmen aus den Planungsbereichen und Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination und Service strategisch zusammengeführt. Die Bürger werden durch eine „kommunizierende Planung“ frühzeitig einbezogen und „politisches Marketing“ sorgt für konsensfähige

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Beschreibung der Vorteile

Neben der positiven Wirkung einer Reduzierung des MIV bezüglich der Lärm- und Schadstoffimmissionen ergeben sich auch in anderen Problemfeldern positive Wirkungen:

- Effizientes und effektives Verwaltungshandeln
- Verkehrsvermeidung ohne Mobilitätsverluste
- Entlastung des öffentlichen Raums zu Gunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Entlastung des Verkehrsbudgets (Infrastrukturmaßnahmen)
- Stärkung des ÖPNV
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen (einschließlich Wirtschaftsverkehr)
- Verbesserung der Mobilitätsangebote und der Verkehrsinfrastruktur
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Mögliche Verfahren der Verwirklichung

Der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagements erfordert die politische Leitzielvorgabe, die verwaltungsinterne Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen. Der Einführungsbeschluss mit einer Leitzief formulierung für das kommunale Mobilitätskonzept ist von der politischen Seite vorzunehmen. Das Mobilitätskonzept wird auf der Grundlage des politischen Grundsatzbeschlusses erarbeitet. Die Detailplanungen erfolgen in Federführung der jeweiligen Dienststellen. Dies bedarf der Prozesssteuerung.

Administrative Einordnung

Das Mobilitätsmanagement erfordert Funktionsträger mit klaren Aufgabenbeschreibungen und Verantwortlichkeiten.

Die übergreifende Integration der Einzelaktivitäten muss ein Mobilitätsmanager wahrnehmen, der in leitender Position bei der Stadtverwaltung beheimatet sein soll. Ein „Mobilitätsmanager“ ist für die Prozesssteuerung zuständig. Er muss im Sinne verkehrspolitischer Zielvorgaben initiativ werden und Erkenntnisse, die von den obengenannten Institutionen gewonnen worden sind, aufbereiten lassen und in den politischen Entscheidungsprozess einbringen ("Politisches Marketing"). Der Mobilitätsmanager hat die Aufgabe, vorhandene und neue intermodale Mobilitätsdienstleistungen durch ein Zusammenführen verschiedener Handlungsebenen und Schlüsselpersonen zu verbessern bzw. zu initiieren. Mobilitätsberater führen die konkrete Beratung von interessierten Institutionen durch und entwickeln Mobilitätskonzepte. Mobilitätskoordinatoren sind für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten in den unterschiedlichsten Einrichtungen zuständig. Die Beratung der Institutionen kann auch durch private Firmen durchgeführt werden.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Handlungsfelder

Die Stadt Köln schafft mit der Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements die Voraussetzung für die Umsetzung der einzelnen zielgruppenspezifischen Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements. Die folgende Abb. stellt die einzelnen Handlungsfelder dar.



Abb. Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Regionale Kooperation

Der Mobilitätskunde will günstig von A nach B und sich am Zielort frei und unabhängig bewegen, egal durch und mit wem, Hauptsache preiswert und bequem. Um kundenfreundliche inter- und multimodale Dienstleistungsangebote zu schaffen, muss allerdings heute noch viel Sektoral- und Konkurrenzdenken überwunden werden.

Vor diesem Hintergrund sollten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen der Region den individualisierten „neuen ÖPNV“ und seinen „Mobilitätsverbund“ definieren und sich auf die geänderten Randbedingungen und Chancen einstellen. Eine koordinierende Funktion für die Region soll hier der Verkehrsverbund (Mobilitätsverbund) übernehmen.

Kommentare zur Ausarbeitung „Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement“

„Es gibt sektoral verschiedene Adressaten der Idee. Auch kleiner Handwerksbetriebe könnten angesprochen werden. Von der Größe der Aufgabe ist es fast ein eigener Organisationsbereich.“

„Es muss ein neue Stelle geschaffen werden. Diese muss in der Leitungsebene der Verwaltung angesiedelt seien und mit administrativer Kompetenz besetzt werden. Die Kommunikation allgemein muss gefördert werden und nicht immer wieder Sparmaßnahmen zum Opfer fallen.“

„Aufgabe der Kommune ist es Betrieben, auch mit den Hintergrund der Wirtschaftförderung, zur Seite zu stehen und eine Koordination anzubieten. Die spezielle Beratung zum Mobilitätsmanagement wird dann von spezialisierten Büros übernommen . Die Standardbereiche innerhalb der Stadtplanung sollen erhalten bleiben, nur die Planungskultur soll sich ändern.“

„Die Aufgabe muss als kommunale Aufgaben definiert werden und es muss klar sein, wie es in der Kommune verankert werden soll.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„Ideenskizze zur Förderung des Radverkehrs / Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split“ ein Vorschlag von Thilo Bosse

Die Aufgabe: Das Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln

Gut ausgebaut und zügig befahrbare Radverkehrsverbindungen sowie zusätzliche, diebstahlgesicherte Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum gewinnen angesichts des kontinuierlich wachsenden Radverkehrsaufkommens und der sprunghaft ansteigenden Verbreitung von Pedelecs (Fahrräder mit pedalgesteuertem Elektroantrieb) an Bedeutung. Die in Köln traditionell sehr schmalen Radwege reichen auf den Haupttrouten des Radverkehrs schon heute nicht mehr aus, um die wachsende Zahl von Radfahrern angemessen zügig, sicher und komfortabel zu ihrem Ziel zu führen.

Bei entsprechendem Ausbau durchgängiger Radverkehrsverbindungen lassen sich für durchschnittlich geübte Radfahrer auch im werktäglichen Verkehr Distanzen von 5 bis 10 km zurücklegen. Damit könnte das Fahrrad für (Berufs-) Pendler aus den Vororten und den Stadtrand siedlungen zu einer ernsthaften Alternative zum Auto werden. Um diese Chance zu nutzen, müsste das bereits vor Jahrzehnten konzipierte Kölner Veloroutennetz bezüglich seiner Wegführung überprüft, in Teilabschnitten modifiziert, anschließend verdichtet und zielgerichtet ausgebaut werden. Insbesondere gilt es, noch bestehende Netzlücken möglichst kurzfristig zu schließen.

Nachfolgend werden die notwendigen Bausteine und einige denkbare Anwendungsbeispiele bzw. Pilotprojekte aufgelistet:

Geeignete Velorouten zu Radschnellwegen ausbauen

Radschnellwege sind Verbindungsstrecken mit Bevorrechtigung für den Radverkehr, die ohne häufiges Anhalten und Behinderungen durch andere Verkehrsarten befahren werden können, idealerweise kreuzungsfrei (was sich in Köln allerdings kaum irgendwo konsequent realisieren lässt). Alternativ sind auch Lösungen mit Vorrangschaltung für Radfahrer an Lichtsignalanlagen denkbar.

Anwendungsbeispiel: linke Rheinroute nördlich der Hohenzollernbrücke und südlich der Deutzer Brücke

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Ausgeschilderte Velorouten durch die Geschäftszentren der Vororte führen

Die Kölner Velorouten führen die Radfahrer gezielt um die angesichts des damaligen Ausbauszustandes als problematisch eingestuften Geschäftsstraßen der Vorstädte herum, negieren dabei jedoch, dass auch und gerade diese Geschäftsstraßen wichtige Ziele darstellen. Zwischenzeitlich wurden und werden viele dieser Geschäftsstraßen unter stärkerer Berücksichtigung des Radverkehrs umgebaut, so dass die Velorouten in diesen Abschnitten direkter geführt werden könnten.

Anwendungsbeispiel: Venloer Straße in Ehrenfeld / Kalker Hauptstraße in Kalk

Stark vom Radverkehr frequentierte Straßen ins Veloroutennetz aufnehmen

In den Stadtquartieren mit hohem Radverkehrsaufkommen ist festzustellen, dass Straßen als Hauptachsen des Radverkehrs genutzt werden, die im Veloroutennetz nicht berücksichtigt sind oder sogar gezielt umfahren werden. Dies ist oftmals eine Reaktion darauf, dass die benachbarten Hauptverkehrsachsen aufgrund ihres Ausbauszustands oder ihrer KFZ-Verkehrsbelastung für den Radverkehr nicht attraktiv sind und z.T. aufgrund beengter Straßenquerschnitte auch nicht attraktiv gemacht werden können.

Anwendungsbeispiel: Maybachstraße in der Altstadt-Nord / Berrenrather Straße in Sülz (mit Durchstich durch das Universitätsgelände und den Inneren Grüngürtel bis zum Südbahnhof)

Im Verlauf von Velorouten abschnittsweise Fahrradstraßen ausweisen

Die Velorouten schließen auch einige stark von KFZ frequentierte Nebenstraßen ein mit Problemen insbesondere dort, wo dem KFZ abknickende Vorfahrt gewährt, der Radverkehr jedoch geradeaus geführt wird. Hier wäre es sinnvoll, Fahrradstraßen auszuweisen, auf denen der Führung des Radverkehrs Vorrang eingeräumt wird gegenüber dem KFZ-Verkehr, der diese Straßen in angemessener Geschwindigkeit mitbenutzen darf.

Anwendungsbeispiel: Schweinheimer Straße in Holweide

Radverkehr auf den Ringen durchgängig im Bereich der Fahrbahn führen

Die geplante Veloroute entlang der Wälle hat sich als Entlastungsstrecke für die abschnittsweise mit sehr schmalen Radwegen ausgebauten Ringe nicht durchgesetzt. Der kürzlich durchgeführte Ideenwettbewerb für die Ringe hat aufgezeigt, dass es auch ohne aufwendigen Umbau der Straßenquerschnitte möglich sein dürfte, den Radverkehr auf Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn mitzuführen. Anwendungsbeispiel: Hohenzollernring und Hohenstaufenring

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Durchlässigkeit der City für den Radverkehr verbessern

In der Kölner Innenstadt werden leistungsfähige Radverkehrsverbindungen sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung benötigt. In Ost-West-Richtung bietet sich mit dem anstehenden Rückbau der Augustiner- und der Cäcilienstraße die Chance, dem Radverkehr breitere Flächen zuzuweisen. Dieser positive Ansatz müsste möglichst schnell über den Neumarkt und die Hahnenstraße bis zur bereits ausgebauten Aachener Straße fortgeführt werden.

In Nord-Süd-Richtung fehlt zwischen Neumarkt und Rheinufer eine durchgängig befahrbare Radverkehrsrouten parallel zur Fußgängerzone Hohe Straße, welche die mittlerweile radverkehrsfreundlich ausgebauten Severinstraße im Süden mit dem ebenso ausgebauten Eigelstein im Norden verbindet. Problempunkt ist hierbei die Domplatte bzw. der angrenzende Straßenzug „Unter Fettehennen“, für den eine StVO-gemäße Verkehrsführung gefunden werden müsste.

Anwendungsbeispiel: zusätzliche Radverkehrsachse Hohe Pforte/ St. Agatha/Ludwigstraße /
Richartzstraße/Wallrafplatz/Unter Fettehennen/Marzellenstraße

Rampenverbindungen an den Bahnbrücken vervollständigen

Sowohl die Hohenzollernbrücke als auch die Südbrücke haben eine hohe Bedeutung im Radverkehrsnetz, sind jedoch bislang unzureichend für den Radverkehr ausgebaut. Auf der Südbrücke wird aktuell der Geh-/Radweg auf der Südseite ausgebaut; der Zugang erfolgt jedoch bislang über Treppen. Der Radweg auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke ist linksrheinisch ebenfalls seit Jahren nur provisorisch über eine Treppenanlage erreichbar.

Anwendungsbeispiel: Freigabe der vorhandenen Rampe von der Alteburger Straße zur Südbrücke incl. Fortführung durch den westlichen Brückenturm; Ergänzung durch eine Rampe auf der

Ostseite der Brücke

Anwendungsbeispiel: Neubau einer Rampe vom Hauptbahnhof zur Hohenzollernbrücke und Ergänzung der bestehenden Rampe auf der Ostseite der Hohenzollernbrücke bis zur Deutz-

Mülheimer Straße

Fahrradverleihsysteme fördern

Die bisherigen Ansätze zu einem flächendeckenden Fahrradverleih im Innenstadtbereich kommen ohne feste Standorte aus. Die Pilotprojekte in Hamburg und Berlin zeigen jedoch, dass das Verleihsystem besser funktioniert, wenn die Fahrräder an den Verknüpfungspunkten des Verkehrs in dauerhaft verankerten Abstellanlagen bereitstehen und dort auch wieder abgegeben werden. Für ein solches System müsste die Stadt Köln Flächen im Randbereich zentraler Plätze zur Verfügung stellen und ggfs. eine Anschubfinanzierung geben.

Anwendungsbeispiel: Unterstützung eines stationsgebundenen Bike&Bike Systems

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Pedelec-Initiative: Lastenräder bewerben

Pedalgetriebene Elektrofahrräder sind zwischenzeitlich allgemein bekannt und im Stadtbild präsent. Die weitere Verbreitung ist ein Selbstläufer. Hingegen ist im öffentlichen Bewusstsein noch nicht verankert, dass durch Einsatz des Elektroantriebs bei Fahrrädern auch der Lastentransport im Nahbereich mit diesem Verkehrsmittel umweltfreundlich abgewickelt werden kann.

Anwendungsbeispiel: Förderprogramm für die Anschaffung von Lastenrädern für kleingewerbliche Nutzer (mit offensiver Publikation der Erfolge)

Zusätzliche Fahrradstationen und überdachte Abstellanlagen einrichten

Neben Netzergänzungen und Werbung für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel werden sichere Abstellmöglichkeiten auf zentralen Plätzen und an den Übergangsstellen auf Verkehrsmittel des ÖPNV und des Fernverkehrs benötigt. Neben Radstationen nach dem nordrhein-westfälischen Standard (mit Personal und Serviceangeboten) an den besonders stark frequentierten Standorten sollten auch weniger aufwendige, gesicherte Abstellmöglichkeiten projektiert werden. Am Rande zentraler Plätze in der Innenstadt ist zudem die Errichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen zu erwägen.

Anwendungsbeispiel: Fahrradstation am Südbahnhof

Anwendungsbeispiel: Fahrradstationen am Bahnhof Deutz und ggfs. am Bahnhof Mülheim

Anwendungsbeispiel: Einrichtung einer überdachten Fahrrad-Abstellanlage am Neumarkt

Kommentare zur Ausarbeitung „Ideenskizze zur Förderung des Radverkehrs / Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split“

„Informationen über den Radverkehr im Netz sind erforderlich und müssen erhoben werden. Bis jetzt sind Zahlen leider nur Stückhaft enthalten. Ein Zahlstellensystem muss eingeführt werden, das auch Nebenstraßen abdeckt. Zählungen werden heute nur regelmäßig an Haupttrouten durchgeführt, der Quartiersverkehr bleibt dadurch unberücksichtigt. Große Mengen an Routingdaten lassen sich anhand von Testpersonen innerhalb kürzester Zeit sammeln. Der Fahrradverleih muss in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entwickelt werden, zum Beispiel in Verbindung zur Idee Wasserbus.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Weitere Kommentare zur Ausarbeitung „Ideenskizze zur Förderung des Radverkehrs / Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split“

„Die Idee sollte um den wichtigen Punkt der Kommunikation ergänzt werden.“

„Der Verleih von Fahrrädern im Anschluss an den öffentlichen Verkehr sollte auch in die Tarife integriert werden, wie etwa eine kostenfreie Nutzung des Fahrrades für den letzten Kilometer beim Besitz eines Dauertickets. Herr Thiemann erarbeitet momentan den Anschluss des Fahrradverleih an den öffentlichen Verkehr für die Stadt Köln.“

„Einheitlichkeit der Tarife und des Bezahlssystem muss unbedingt berücksichtigt werden, mindestens für die Region, um eine attraktive Nutzung der Kombinationsmöglichkeiten zu gewährleisten.“

„Fahrradstraßen können zeitnah im städtischen Raum umgesetzt werden.“

„Aus dem vorgestellten Papier sollten 2-3 Projekte angeleitet und konkret herunter gebrochen werden.“

„Der Verbindung des Südbahnhofes mit der Berrenrather Str. über das Gelände der Universität, mit Etablierung eines Fahrradschnellweges wäre ein anschauliches Pilotprojekt.“

„Auch zu bedenken wäre der betriebliche Einsatz von Pedelecs und Lastenrädern zum Transport. Dafür müssten die Defizite für Fahrradparken an den Quellen und Zielen behoben werden. Werbung und Beratung von Betrieben und Wohnungsbaugesellschaften könnten dazu beitragen.“

„Berlin zu diesem Zweck ein eigenes städtisches Konzept entwickelt.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„**Textbeitrag zum Thema Wasserbus**“ ein Vorschlag von Ulf Bohndorf

Die im Gutachten der Firma Lindschulte und Kloppe dargestellten Beispiele zeigen, dass Wasserbuslinien in verschiedensten Anwendungsfällen eingesetzt werden. Um erfolgreich und wirtschaftlich zu sein, sind verschiedene Grundvoraussetzungen erforderlich:

- Konkurrenzfähigkeit zum alternativen Angebot im ÖPNV und MIV
- deutliche Zeitersparnis durch die Einführung einer Wasserbuslinie
- attraktive Ziele entlang einer möglichen Linie
- Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV
- Integration der Fahrpreise in den ÖPNV-Tarif
- hoher Bedienungsstandard
- einheitliche und moderne Gestaltung, Fahrradmitnahme
- abgestimmtes Marketingkonzept
- keine Konkurrenz zu bestehenden touristischen Angeboten

Der überwiegende Teil der genannten Voraussetzungen kann bei einer Wasserbuslinie in Köln umgesetzt werden. Die prognostizierten Fahrgastzahlen sowie der Vergleich der Reisezeiten zeigen allerdings, dass die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem sehr gut ausgebauten Nahverkehrsnetz in Köln nicht sehr groß ist. Entsprechend ergeben sich keine bzw. nur unwesentliche Zeitvorteile bei der Nutzung einer Wasserbuslinie. Die Erfahrungen aus Hamburg haben gezeigt, dass ein Wechsel vom Kfz zum Schiff nur bei deutlichen Zeitvorteilen attraktiv wird.

Dem prognostizierten Nutzen stehen erhebliche jährliche Kosten gegenüber, so dass letztendlich kein wirtschaftlicher Betrieb einer Wasserbuslinie Köln möglich sein wird. Selbst die Einbeziehung touristischer Aspekte, die im Rahmen der Studie nur am Rande betrachtet wurden, wird zu keiner wesentlichen Verbesserung der Ergebnisse führen. Zum einen wird das Angebot bereits durch verschiedene Anbieter abgedeckt. Zum anderen zeigen die Erfahrungen der dokumentierten Beispiele, dass das entsprechende Potential in diesem Segment so gering ist, dass kein eigenständiger Linienbetrieb gerechtfertigt ist.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Kommentare zur Ausarbeitung „Textbeitrag zum Thema Wasserbus“

„Der Wasserbus sollte als relevante Ressource zur Erschließung der Rheinparallelen angesehen werden. Das Projekt sollte ernsthaft weiterverfolgt und der Stadt eine Ausschreibung zur Umsetzung empfohlen werden.“

„Andere Strecken im öffentlichen Verkehr wären wichtiger zu realisieren.“

„Die Idee besteht schon relativ konkret seit längerer Zeit. Bleibt in der Runde zu diskutieren ob die Idee hier weiterverfolgt werden soll.“

„Die Idee ist aus ökonomischer Sicht nicht zu verwirklichen und zu tragen. Die Konkurrenz zum anderen öffentlichen Verkehr wäre zu groß.“

„Das Projekt ist sehr umstritten und es ist zweifelhaft ob es sich weiter befördern lässt.“

„Die Stadt sollte einfach ausschreiben und abwarten ob sich ein Privater für die Umsetzung findet.“

„Es besteht keine unmittelbare Konkurrenz zu anderen Strecken im öffentlichen Verkehrsnetz. Mit der Umsetzung würde man den Rhein Inwertsetzen.“

„Es besteht weder Konkurrenz zum ÖPNV noch zum Individualverkehr. Bei einer Umsetzung sollte der Wasserbus unbedingt in den Verkehrsverbund integriert werden.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„**Textbeitrag zum Thema weiterer Ausbau des ÖPNV auf der Ost-West-Achse**“ ein Vorschlag von Ulf Bohndorf

Die Stadtbahnlinie 1 hat die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Mittel- und langfristige Prognosen gehen von einer weiteren nennenswerten Nachfragesteigerung aus, die für den Fall, dass die Klimaschutzziele seitens diverser Entscheidungsträger ernsthaft verfolgt werden, deutlich nach oben korrigiert werden müssen. Aufgrund der Überlagerung mit den Linien 7 und 9 ist eine Taktverdichtung nicht möglich. Um zusätzliche Kapazitäten bereitstellen zu können, verbleibt die Möglichkeit, die eingesetzten Züge zu verlängern. Das bedeutet, dass Dreiwagenzüge statt der heute in Doppeltraktion verkehrenden Züge eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang sind gerade im zentralen Innenstadtbereich, der in etwa mit dem Abschnitt Aachener Weiher – Heumarkt abgegrenzt werden kann, eine Reihe von Fragen zu klären.

Im Kölner Innenstadtbereich zwischen Rudolfplatz und Aachener Weiher ist die Linienführung des öffentlichen Verkehrs aufgeteilt. Die Stadtbahnlinien 1 und 7 befahren in westlicher Richtung die Aachener Straße, in östlicher Richtung die Richard-Wagner-Straße. Ebenfalls im Einbahnstraßensystem verkehrt auf beiden Achsen auch der Individualverkehr. Die Buslinien 136 und 146 verkehren zwischen Neumarkt und Moltkestraße auch auf diesen Achsen.

Die schon länger existierende Idee, die Linienführung des öffentlichen Verkehrs auf der Aachener Straße zu konzentrieren und den Individualverkehr auf der Richard-Wagner-Straße zu führen, hat inzwischen Eingang in den städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln gefunden.

Die Betriebsabläufe im Stadtbahn- und Busverkehr weisen heute einige Punkte auf, die verbessert werden könnten. Am Rudolfplatz bereitet die Art der Kombination von Bus- und Stadtbahnhaltestelle Probleme. Je nach Fahrtrichtung verhindert ein in der Haltestelle stehender Bus die Einfahrt der Bahn bzw. umgekehrt. Bei den dichten Taktfolgezeiten kommen solche gegenseitigen Behinderungen regelmäßig vor. Am Neumarkt kommt es in der Hauptverkehrszeit wegen der beschränkten Haltestellenkapazität in beiden Richtungen für die einfahrenden Stadtbahnen zu Zeitverlusten infolge Wartezeiten. Im Rendezvous-Verkehr können an der Haltestelle Neumarkt heute nicht alle Fahrzeuge im Bereich der Bahnsteige halten. Der Ein- und Ausstieg ist bei diesen Fahrzeugen somit nicht barrierefrei. Es muss ein Höhenunterschied von 40 cm überwunden werden. Bei einem Einsatz von längeren Zügen (Dreiwagenzüge) ist ein Rendezvous-Anschluss ohne Haltestellenumbau nicht mehr möglich.

Der MIV muss zum Parken sowohl in der Aachener Straße als auch in der Richard-Wagner-Straße die Stadtbahntrasse queren, um die Stellplätze am Fahrbahnrand zu erreichen. Durch ungenaues Parken bzw. durch Falschparker kommt es regelmäßig zu teils länger andauernden Betriebsstörungen.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Hinsichtlich der Orientierung bringt die Aufsplittung der Stadtbahn- und Buslinienführung Nachteile für die Fahrgäste mit sich. Im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des ÖPNVs auf diesem bedeutendem Abschnitt wären demnach folgende Ziele weiter zu verfolgen:

- Haltestellenumbau für den Einsatz von Dreiwagenzügen
- Optimierung der Betriebsabläufe an den Haltestellen Rudolfplatz und Neumarkt
- Abbau der Behinderungen durch den MIV
- Barrierefreier Ein- und Ausstieg an den Haltestellen
- Bündelung der Verkehre, beide Fahrtrichtungen auf einer Achse zur besseren Orientierung der Fahrgäste

Kommentare zur Ausarbeitung „Textbeitrag zum Thema weiterer Ausbau des ÖPNV auf der Ost-West-Achse“

„Durch die Steigende Nachfrage bis 2025 wird es vor allem auf der Ost-West-Achse zu einer Verstärkung der Probleme kommen. Es wird über eine Erweiterung der Waggonlänge nachgedacht und die Stadt plant ein Kapazitätsgutachten zu vergeben. „

„Man sollte zuerst das Gesamtnetz betrachten und von dort auf die wichtigsten Angriffspunkte für einen Ausbau schließen. Evtl. gibt es auch Möglichkeiten mit technischen Mitteln die Taktung zu erhöhen.“

„Wie könnte hier die Aufgabe eines Leitprojektes sein? „

„Das Thema ist eher politisch behaftet und daher schwer in einen Leitprojekt zu erfassen.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen



Impressionen aus dem Workshop

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„**Projektvorschlag Bürgerticket**“ ein Vorschlag von Heiner Monheim

Ausgangslage: Die klassische ÖPNV-Finanzierung wird ab 2013 obsolet. Die Finanzknappheit beschneidet den ÖPNV massiv in seiner Handlungsfähigkeit. Neue Finanzierungswege müssen gefunden werden. Dabei gibt es zwei Stoßrichtungen: die Wirtschaft stärker zu beteiligen, als maßgeblicher Verkehrserzeuger über eine Art Nahverkehrs- oder „Dienstgeberabgabe“ analog zur „Versement transport“ in Frankreich; oder die ÖPNV-Akzeptanz und Nutzung durch besonders attraktive Zeitkarten zu steigern.

Vorgeschichte: In den 1980er und 90er Jahren gab es erste Versuche für Nulltarife und Nahverkehrsabgaben, die in Deutschland aber nicht sehr weit führten. Breit durchgesetzt haben sich lediglich die beitragsfinanzierten Semestertickets deutscher Universitäten, bei denen NRW führend war. Zudem gab ausgelöst durch das Vorbild Nulltarif Hasselt Nulltarifexperimente in Brandenburg (u.a. Templin), wo die Kurabgabe den ÖPNV finanziert. Für Zeitkarten gab es bislang drei maßgebliche Innovationen: die Einführung von Verkehrsverbünden mit starker regionaler Abstimmung und Durchtarifierung, die Einführung der sog. Umwelttickets und später daraus entwickelter kostengünstiger Zeitkarten und die Einführung der Semestertickets als ein beitragsfinanziertes Solidarticket für alle Studierenden. Die Semestertickets haben das Verkehrsverhalten der Studierenden massiv zugunsten des ÖPNV verändert, es gab eine signifikante Entmotorisierung der Studenten und eine intensive ÖPNV-Nutzung, die durch das NRW-Plus-Angebot nochmal verstärkt wurde. In der übrigen Bevölkerung aber ist der Besitz von universellen Zeitkarten noch enttäuschend gering.

Herausforderung/ Ziel: Ziel muss es sein, quasi alle Bürger zu Dauerkunden im ÖPNV zu machen. Der erste Schritt wäre, mehr universelle Zeitkarten zu verkaufen als PKW zugelassen sind. Nach der Logik des Semestertickets soll ein beitragsfinanziertes **Bürgerticket** eingeführt werden, das als Solidarticket von allen Bürgern gezahlt wird. Es entspricht damit einer Nahverkehrsabgabe. Operativ muss dafür eine geeignete Trägerkonstruktion gefunden werden, die analog zur Rolle der ASTEN und Studierendenwerke bei den Semestertickets ein ähnliches Mandat übernimmt. Denkbar ist, dass ein Zusammenschluss / Dachverband aller Bürgervereine oder ein neu zu konstituierender Träger diese Aufgabe übernimmt. IN jedem Fall braucht eine solche Regelung eine demokratische Legitimation analog zu den „Urabstimmungen“ der StuPas. Geklärt werden müssen die Übergangsregelungen für die bestehenden Zeitkartenregelungen wie Jobticket, Schülerticket.

Arbeitsschritte: Zunächst muss ein Rechts- und Organisationsgutachten unter Beteiligung des VRS, der KVB und des VDV den Rechts- und Organisationsrahmen klären. Diese Aktivitäten können mit der Stadt Tübingen abgestimmt werden, die ebenfalls an einer Bürgerticketinitiative arbeitet. Parallel dazu muss in der Kölner ÖPNV-Szene der Ansatz diskutiert und popularisiert werden.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Kommentare zur Ausarbeitung „Projektvorschlag Bürgerticket“

„Die Thematik kann nur in Abhängigkeit zu den Kapazitäten des ÖPNV betrachtet werden.“

„Wie kann der Radverkehr den ÖPNV in den Spitzenzeiten unterstützen oder entlasten?“

„Zur Umsetzung der Idee muss eine Interessensverband der Bürgerschaft geschaffen werden.“

„Die Arbeitgeber sollten bei den Zielen und Arbeitsschritten der Idee mehr integriert werden.“

„Die Idee sollte um Beispielrechnungen ergänzt werden. Wie etwa die Auswirkungen auf Feinstaub- und CO₂ Ausstoß. Die Reduktionen könnten in Verbindung zum Klimaschutzkonzept dem Erreichen der Reduktionsziele der Stadt beitragen.“

„Projektvorschlag ÖPNV- Feinerschließung“ ein Vorschlag von Heiner Monheim

Ausgangslage: Die Akzeptanz des ÖPNV leidet erheblich durch seine nur schwach ausgeprägte metrische Kundennähe. Vielfach sind die Entfernungen zur nächsten Haltestelle viel zu weit. Die üblicherweise als Maßstab angesetzten 300 m Luftlinienradius passen schon lange nicht mehr auf eine alternde, autoverwöhnte Gesellschaft. Der ÖPNV wird von Wahlfreien nur akzeptiert, wenn er maximale Kundennähe bietet. Gleichzeitig darf er aber nicht durch ständiges Anhalten zu langsam werden. Das zwingt zu einer Differenzierung der Netze und Aktionsradien. Systemvergleiche mit den Schweizer ÖPNV-Systemen belegen, dass dort in den Städten im Schnitt 3-4 mal mehr Haltestellen je qkm bzw. je 1000 E angeboten werden als in deutschen Städten. Das führt vor allem im Bereich der Nahmobilität zu einer sehr viel höheren Akzeptanz des ÖPNV.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Weiter: „Projektvorschlag ÖPNV- Feinerschließung“ ein Vorschlag von Heiner Monheim

Vorgeschichte: In den 1980er und 90er Jahren gab es vereinzelt Versuche, auch in Deutschland die Kundennähe zu steigern, durch innovative Angebotskonzepte. Hierzu gehören insbesondere

- S-Bahnangebote durch Umwandlung von alten DB Strecken mit großen Haltepunktabständen zu modernen S-Bahnen mit viel mehr Haltepunkten (Steigerung der Haltepunkte um den Faktor 5)
- Einführung neuer Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten (Steigerung der Zahl der Haltestellen um den Faktor 10)
- Einführung von Orts-, Dorf- und Quartiersbussystemen (Steigerung der Haltestellenzahl um den Faktor 10).

Fast immer führten diese Angebote zu massiven Zunahmen der Fahrgastzahlen.

Herausforderung/ Ziel: Ziel muss es sein, quasi überall eine maximale Kundennähe zu schaffen. Dafür müssen die bestehenden Netze überarbeitet werden.

- Alle Quartiere erhalten eigene Quartiersbusnetze, in den überwiegend Midibusse, am Stadtrand teilweise auch Minibusse verkehren. Sie sichern die Feinerschließung und binden die gesamtstädtischen Linien der Busse, Tram und Stadtbahnen und S-Bahnen an. Sie erschließen die Quartierskerne. Sie halten „an jeder Ecke“. Im zersiedelten Umland erledigen diese Aufgabe die Dorfbusse.
- In den Klein- und Mittelstädten des Umlandes werden moderne Orts- und Stadtbusnetze aufgebaut, sie sind ggf. mit den gesamtstädtischen und regionalen Liniennetzen verknüpft. Sie fahren mitten in die jeweiligen Wohngebiete, Gewerbegebiete, Einkaufsstraßen etc. und werden in die Verkehrsberuhigung integriert.
- Auf allen Bahnstrecken werden neue Haltestellen und Haltepunkte eingerichtet, um bisher schlecht erschlossene Gebiete anzubinden. Ggf. werden zur Netzverdichtung neue Straßenbahnstrecken entwickelt bzw. alternativ dazu urbane Seilbahnsysteme etabliert, die ggf. auch Netzlücken schließen, Linien verlängern und nicht verknüpfte Linien miteinander verbinden.

Arbeitsschritte: Zunächst muss ein Konzeptrahmen entwickelt werden, der exemplarisch jeweils für einige Modellgebiete die Dimensionen des Ansatzes klärt und den Erfolg erprobt. Parallel zur Entwicklung dieser Strategie wird eine spezifische Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, in Verbindung mit einem gezielten Dialogmarketing.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Kommentare zur Ausarbeitung „Projektvorschlag ÖPNV- Feinerschließung“

„In der Ausarbeitung fehlt ein Absatz über die gebrochenen Verkehre. Durch die feinere Erschließung muss häufiger umgestiegen werden.“

„In Köln besteht bereits ein relativ dichtes Netz im ÖPNV. Nur punktuell besteht für einige Stadtteile noch Nachholbedarf. Weitere Zusatzerschließungen müssen sich ins bestehende Netz einfügen.“

„Quartiersbusse sind ein Möglichkeit der Binnenerschließung. Eine solche Erschließung führt auch zu kurzen Wegen im öffentlichen Verkehr. Momentan leistet nur das Auto eine „Tür zu Tür“ Erschließung. Im öffentlichen Verkehr sind neue Konzepte erforderlich um dem PKW potenzielle abziehen zu können.“

„Gibt es in Köln beispielhafte Quartiere, zum Beispiel durch den Demographischen Wandel besonders betroffene Stadtteile, wo sich eine Umsetzung anbieten würde?“

„Das System des ÖPNV bedarf einer Änderung. Schnellbuslinien müssen eingeführt werden, die von Quartierbussen zur Feinerschließung ergänzt werden. Dazu sind auch neue Fahrzeugtypen von Nöten, die zurzeit noch nicht vorgehalten werden.“

„In Brühl wurde das System eines Stadtbusses schon erfolgreich umgesetzt. Vorher wurde die Stadt vom Regionalbus erschlossen. Die Finanzierung trägt sich über die steigenden Fahrgastzahlen.“

„Ein solches System ist für manche Quartier in Köln durchaus denkbar, aber ein flächenhafte Umsetzung in Köln ist nicht erforderlich.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„Projektvorschlag ÖPNV- Service-und Design Offensive, Mobilitätskultur“ ein Vorschlag von Heiner Monheim

Ausgangslage: Der ÖPNV hat ein chronisch schlechtes Image. Das hat viele Gründe. Und fatale Konsequenzen. Es schreckt wahlfreie BürgerInnen von der dauerhaften Regelnutzung ab. Es verhindert eine positive Identifikation. Erfolgreicher ÖPNV muss dieses Manko abbauen.

Vorgeschichte: In seiner Blütezeit hatte der ÖPNV einen nahezu perfekten Service, in dem Zusatzangebote eine große Rolle spielten. An vielen Haltestellen gab es Kioske, alle Bahnhöfe hatten eine eigene Gastronomie. Auch Gepäckservice gehörte zum Angebot. Die meisten klassischen Servicebereiche und das meiste Personal wurden in den 1990er und 80er Jahren wegrationalisiert. Mittlerweile wird klar, dass im demographischen Wandel persönliche Dienstleistungen eine sehr große Rolle spielen werden. Hierauf muss sich der ÖV durch verstärkten Personaleinsatz einstellen. Damit das Personal sich rechnet, muss es im Sinne der Multifunktionalität viele verschiedene Aufgaben übernehmen und verschiedene Servicekomponenten anbieten.

Neben dem Service spielt auch das (corporate) Design eine große Rolle für das Markenimage und die Akzeptanz. Lange Zeit wurde toleriert, dass der ÖPNV mit rollenden Litfaßsäulen unterwegs ist, die das Herstellen eines Markenimages verhindern und jede Werthaltigkeit aus dem System nehmen. Die Fahrzeugausstattung wurde primär praktisch und pflege-leicht konzipiert, Haltestellen beschränkten sich auf das „nackte Minimum“. Erst seit kurzem wird im Interesse der sozialen Sicherheit und Imagepflege wieder mehr auf Designqualitäten geachtet und billige Außen- und Innenwerbung vermieden. Modern sind möglichst helle, transparente Fahrzeuge und Haltestellen mit guter Sichtbarkeit von außen und innen.

Beides, Servicequalität und Designqualität, sind maßgebliche Elemente einer positiven Mobilitätskultur. Zur Mobilitätskultur gehört die positive Darstellung des ÖV in Kunst, Film, Fernsehen, Funk, Malerei, Literatur, Theater In der Blütezeit war eine solche Darstellung selbstverständlich, später haben das Auto und der Kult um das Auto den ÖV völlig aus der Mobilitätskultur verdrängt. Es gehört zu den wichtigen Aufgaben, diese Verdrängung zurück zu drehen, viel stärker in psychologischen Dimensionen zu denken, in subtile Strategien der Kommunikation zu investieren.

Herausforderung/ Ziele/Arbeitsschritte : Ziel muss es sein, Fahrzeuge, Fahrwege, Haltestellen und ihr Umfeld städtebaulich gut zu integrieren und im Detail für größtmögliche Werthaltigkeit der Formen und Farben zu sorgen. So gesehen ist nicht nur die unmittelbare Betriebsfläche relevant, sondern das weitere Umfeld. Ziel muss es weiter sein, durch die gute Gestaltung und Integration viele Anreize für gute Zusatzgeschäfte zu bieten und dadurch den Haltestellen und Bahnhöfen eine eigene Qualität zu geben...

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Dabei darf durchaus in den Details sinnvoll variiert werden, um Ansatzpunkte für lokale Identitäten (Veedelskultur) zu geben und ggf. durch Einschaltung von Künstlern zur vitalen Mobilitätskultur beizutragen (Vorbild Hannover mit seinem Haltestellenprogramm für Künstler). Gleichzeitig soll aber eine hohe Wiedererkennbarkeit und klare Linie vermittelt werden. Möglichst viele Haltestellen sollen durch kommerzielle Zusatzfunktionen im Servicebereich Treffpunktqualität erhalten (Vorbild Berliner U- und S-Bahn). An den Haltestellen und in den Fahrzeugen soll Personal eingesetzt werden, dessen Wirtschaftlichkeit durch Zusatzangebote (Snacks, Zeitungen etc. gesichert werden kann). Schließlich müssen die Träger von Kunst, Kultur, Film ...viel stärker motiviert werden, diese Aufgaben anzunehmen, hierfür sind Wettbewerbe, aber auch Formen des Produkt Placement zu aktivieren.

Kommentare zur Ausarbeitung „Projektvorschlag ÖPNV- Service-und Design Offensive, Mobilitätskultur“

„In Kölner ÖPNV ist sehr viel altes Wagenmaterial, mit abgenutztem Innenraum unterwegs. Auch die Sauberkeit innerhalb der Wagen lässt zu wünschen übrig. Es gibt kein Konzept im Sinne des Corporate Design. Es sollte versucht werden mehr Identität über die Gestaltung zu schaffen. Die offenen Schotterbecken und die Gestaltung der Übergänge mit Drängelgittern tragen deutlich zu einer Verschlechterung des Stadtbildes bei.“

„Der Außen-, wie Innengestaltung der Fahrzeuge, sowie der Gestaltung der Haltestellen sollte mehr Beachtung geschenkt werden.“

„Wäre es nicht möglich Elemente der Veedelskultur in die Gestaltung der Haltestellen mit einfließen zu lassen?“

„Eine Umsetzung, bei der man anhand der Gestaltung der Haltestellen das Viertel wiedererkennt indem man sich befindet wäre interessant, wie bei der Düsseldorfer Rheinbahn.“

2. Präsentation der Ausarbeitungen

„Projektvorschlag regionaler Güterverkehr“ ein Vorschlag von Heiner Monheim

Ausgangslage: Der Straßengüterverkehr ist ein wesentlicher Klimafaktor wegen seiner hohen Treibstoffverbrauchs und seiner großen Emissionen. Lokaler Straßen-Schwerverkehr ist zudem kaum stadtverträglich. Schwerverkehr wird oft irrtümlich als überwiegender Transit- und Fernverkehr wahrgenommen, tatsächlich beträgt aber der Nahverkehrsanteil an allen Fahrten durchschnittlich ca. 80 %. Insofern sind hier die Kommunen besonders gefordert. Sie haben aber traditionell Hemmungen, hier planend und regelnd einzugreifen, weil sie den Straßengüterverkehr und seine Infrastruktur (breite Hauptverkehrsstraßen, große Terminals, sehr viel Parkraum) für unverzichtbar halten und Angst vor der Wirtschaftslobby haben. Die DB kümmert sich kaum um kurzlaufende Güterverkehre.

Aufgabe/ Herausforderung: Daher müssen im lokalen und regionalen Güterverkehr attraktive Alternativen aufgebaut werden. Deren Logik entspricht grob betrachtet der im Personenverkehr: man braucht vertaktete, die Fläche gut erschließende Angebote. Auf der Schiene sind das die Cargo-Tram und die Cargo-S-Bahn, also Güterbahnen für kurze und mittlere Distanzen nach dem Vorbild der Leichttriebwagen mit vielen Zugangsstellen (Gleisanschlüsse, dezentrale Güterverteilpunkte). Im Busbereich kann der Kombi-Bus, als ein gemischter Personen- und Güterbus, das Angebot der vielen KEP-Dienste ergänzen. Bisher werden Kombibusse vor allem in ländlichen Regionen Skandinaviens eingesetzt, in Finnland aber auch in allen größeren Städten (der Anbieter ist dort Matkahuolto). Im Umschlag gibt es neue Techniken im Querverschub (Cargo-Kap), der auch kleinere Anlagen für Schiene-Schiene- und Straße-Schiene-Umschlag leistungsfähig macht.

Vorgeschichte: In den 1990er Jahren waren erste Versuche, in Städten mit Hilfe der sog. City-Logistik den städtischen Güterverkehr zu reorganisieren, wenig erfolgreich, weil sie auch nur halbherzig betrieben wurden. Man sollte heute diese Versuche wieder aufgreifen, verbunden mit neuen Elementen und größerem Ehrgeiz.

Arbeitsschritte: Festzulegen sind dezentrale Güterverteilpunkte (vorzugsweise da, wo es noch Güterrampen und Gleisanschlüsse im Netz gibt), die relevanten Schienennetze, zeitliche und räumliche Beschränkungen des Schwerverkehrs im städtischen Straßennetz (Nachtfahrverbote, Tonnagebegrenzungen, Vorbehaltssnetze) und die relevanten Güter-S_Bahn-, Cargo-Tram - und Kombibus-Netzte. Da Köln über eigene Betriebe (HGK, KVB) verfügt und auch DB-Cargo stark vertreten ist und durch die Kölner Wirtschaftsstruktur und Verkehrsinfrastruktur besondere Bedarfe und Potenziale bestehen, sollte erneut eine kreative Güterverkehrsrunde einberufen werden, die unter neuen Prämissen vorurteilsfrei die möglichen Optionen bearbeitet.

2. Präsentation der Ausarbeitungen

Kommentare zur Ausarbeitung „ Projektvorschlag regionaler Güterverkehr“

„Lastentransporte mit dem ÖPNV bringen Probleme bei der Einhaltung der momentanen Taktzeiten mit sich.“

„Die Nutzung von HGK Trassen in Köln könnte Potentiale für Personen- und Güterverkehr bieten. Für Braunsfeld wurde dies schon mal untersucht, aber nicht flächendeckend für Köln.“

„Die Feinerschließung durch den Güterverkehr ist heutzutage ein großes Problem. Oft fahren mehrere Transport- und Paketdienste mehr fach die gleichen strecken am Tag ab.“

„Die heutige ÖPNV Situation bietet kaum Potentiale um noch zusätzlich Güter transportieren zu können.“

„Für eine genauere Einschätzung der Potentiale muss das vorhandene Netz noch einmal auf Auslastung geprüft werden. Evtl. bieten Einzelstrecken Potentiale zur Erprobung von ÖPNV und Güterverkehr in Kombination.“

3. Entscheidung über die Projekte

Da eine weitere Ausarbeitung aller Projekte die Möglichkeiten der Gruppe übersteigt wurde es den Teilnehmern freigestellt sich aus den vorgestellten Ausarbeitungen Themen für eine weitere Bearbeitung, als Einzelperson oder in Gruppen, auszusuchen.

Gruppe VELO - Bosse / Herbertz / Ulmer bearbeitet die Themen

- Radschnellweg (Nord – Süd)
- Fahrradverleihsysteme
- Ausbau stark frequentierter Velorouten am Beispiel Berrenrather Str.

Gruppe Beste - Monheim bearbeitet die Themen

- Wasserbus
- ÖPNV – Service Offensive

Gruppe Suthold - Monheim bearbeitet das Thema

- regionaler Güterverkehr

Die hier aufgelisteten Themen werde von Einzelpersonen weiter bearbeitet:

- ÖPNV – Ausbau Ost – West Achse; **Bohndorf**
- Fahrradparken im nicht öffentlichen Raum; **Herbertz**
- Eco Taxi, Eco Drive; **Suthold**
- Mobilitätsmanagement (inklusive Aufgaben für die Stadtverwaltung); **Jansen**
- ÖPNV-Feinerschließung; **Monheim**
- Bürgerticket; **Monheim**
- Carsharing im öffentlichen Raum; **Beste**

Die Ausarbeitung zum Thema „Parkraummanagement im öffentlichen Raum“ wird von Herrn Suthold nachgereicht.

Die Themen „tangente ÖPNV-Erschließung“, „Potentiale einer radialen ÖPNV-Erschließung“ und „Analyse der Siedlungspotentiale“ werden zunächst nicht weiter ausgearbeitet.

4. Vereinbarung des weiteren Vorgehens / Termine

Die Teilnehmer haben sich bereit erklärt für die auf der vorangegangenen Seite aufgelisteten Themen eine Überarbeitung und weitere Ausarbeitungen anhand der Kommentare und Ideen der Gruppendiskussion bis zum nächsten Workshop zu leisten.

Damit alle Ausarbeitungen in einem ähnlichen Schema aufgebaut sind, wurden von den Teilnehmern Vorgaben zur weiteren Ausarbeitung erwünscht.

Die Ausarbeitung der Ideen soll folgende Struktur haben:

- Hintergrund & Begründung
- Kurzbeschreibung der Idee
- Beschreibung der Vorteile
- Mögliche Verfahren der Verwirklichung

Alle dem DKK Sekretariat vor dem nächsten Workshop zugesandten Ausarbeitungen werden zur besseren Vorbereitung an alle Teilnehmer weitergeleitet.

Der nächste Workshop findet statt:

Am 10.01.2012 von

Von 10-14 Uhr

Im Stadthaus Deutz, Willy-Brandt-Platz 2

Besprechungsraum 11 F 41 (11.Etage, Gebäudeflügel F, Raum 41)