

Protokoll des DKK Workshop „Verkehr und Mobilität 4“



10.01.2012

10:00 – 14:00 Uhr

Stadt Köln, Stadthaus Deutz

Willy-Brandt-Platz 2

50679 Köln

KATALYSE
Institut für angewandte Umweltforschung

haus der architektur köln **hdak**

IAK
Institut für
Angewandte
Kreativität



Förderer
:

Agenda

1. Begrüßung
2. Anschließen an das letzte Treffen
3. Übergreifende Ziele
4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen
5. Vereinbarung des weiteren Vorgehens / Termine

Teilnehmer

- Jörg Beste Synergon - Sozialraum Stadtentwicklung Kultur
- Thilo Bosse Amt für Stadtentwicklung und Statistik - Stadt Köln
- Klaus Harzendorf Amt für Straßen und Verkehrstechnik - Stadt Köln
- Ralph Herbertz VCD - Verkehrsclub Deutschland
- Theo Jansen VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg
- Heiner Mohnheim Uni Trier / raumkom
- Roman Suthold ADAC Nordrhein
- Svend Ulmer KATALYSE Institut

- Gitta Wagner Institut für Angewandte Kreativität IAK (Moderation)
- Bastian Peukert KATALYSE Institut (Protokoll)
- Yasmin Aktas KATALYSE Institut (Assistenz)

1. Begrüßung

2. Anschließen an das letzte Treffen

Nach einer kurzen Begrüßung durch Herrn Ulmer wurde der aktuelle Stand des Workshops und die verbliebenen Aufgaben kurz anhand der Agenda erläutert.

Als neuer Teilnehmer wurde in der Workshoprunde begrüßt:

Klaus Harzendorf

Leiter des Amtes für Straßenverkehrstechnik der Stadt Köln

Nach der Begrüßung durch Frau Wagner wurde sich an die Ausarbeitung des Vorschlags für übergreifenden Ziele für Köln begeben.

Die übergreifenden Ziele wurden von Herrn Ulmer anhand der Anregungen der Teilnehmer im zweiten Workshop „Verkehr und Mobilität“ formuliert – dieser Entwurf wird während dieses Workshops diskutiert und weiterentwickelt. Alle während des Workshops veränderten Passagen werden nachfolgend in **rot** dargestellt. Die im Protokoll enthaltenen Formulierungen stellen nur den letzten Stand des Arbeitsprozesses dar und nicht den Prozess in Gänze.

3. Entwurf Übergreifender Ziele für Köln – Präambel

1. Als Großstadt muss Köln den politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Größe, ihre Lage und Rolle als zentrale westliche Metropole entsteht, um nachhaltige Stadtpolitik mit der Region zu verwirklichen
2. Köln muss sich als Großstadt auf die weltweit wie regional wirksamen Megatrends des Klimawandels, der Ressourcenknappheit, der demographischen Entwicklung und der wirtschaftlichen Globalisierung einstellen und mit langfristigen eigenständigen und nachhaltigen Konzepten **agieren**.
3. Grundbedingungen für eine derartige nachhaltige Stadtentwicklung sind die Beachtung der Prinzipien des schonenden Umgangs mit den Ressourcen, der Entwicklung klimafreundlicher Konzepte, der Partizipation der EinwohnerInnen bei der Planung der Stadt und der proaktive Umgang mit den Entwicklungen des demographischen Wandels und die zunehmende Bedeutung von Entschleunigungsmechanismen als Qualität städtischer Lebensräume.

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

3. Entwurf Übergreifender Ziele für Köln – Präambel

4. Für die Bereiche Verkehr und Mobilität sind zwei übergreifende Trends besonders hervorzuheben, die die Stadt beeinflussen und die Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte maßgeblich sind (s.a. Anlage 1): Als Hintergrund nur **Demographie**.

Gleichzeitig hat sich Köln, wie viele andere Großstädte, einer komplexen **demographischen Entwicklung** zu stellen: bei einer weiterhin wachsenden Bevölkerung bis 2020/2025 (ab 2030 wird von einer relativ gleichbleibenden Zahl von ca. 1,03 Millionen Einwohnern ausgegangen), wird sich die Altersstruktur deutlich verändern und in der Folge die Bedürfnisse an Verkehrs- und Mobilitätsangebote. Zwischen 2005 – 2025 erwartet man deutliche Abnahmen in den Bevölkerungszahlen der Gruppen 0-18 und 35-50 Jahre um jeweils ca. 10% und ein Anwachsen der Älteren. Bis 2025 wird fast jeder fünfte Kölner älter als 65 Jahre sein.

(Quelle: <http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/bevoelkerungsprognose-2035.pdf>)

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

3. Entwurf Übergreifender Ziele Verkehr & Mobilität für Köln – Organisatorische Grundlagen

1. Als große Stadt muss Köln den politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Größe, ihre Lage und Rolle als Verkehrszentrum West gegeben ist, um nachhaltige Verkehrspolitik mit der Region zu verwirklichen. Für Städte der Größe Kölns besteht die Möglichkeit, **eigene Verkehrsentwicklungen zu gestalten und übergreifenden Trends zu beeinflussen** – diese Option muss genutzt werden.
2. **Die Gestaltung des innerhalb Kölns (selbst) generierten Verkehrs (durch Stadtentwicklungs- und/oder Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, Bebauungs- und Flächennutzungspläne, Wirtschaftaktivitäten etc) ist daher eine Schwerpunktaufgabe der regionalen und überregionalen Entwicklung.**
3. Ein Schwerpunkt des zukünftigen **Mobilitäts**konzeptes soll sein, die Verkehrsentwicklungen aktiv mit eigenen Lösungen zu gestalten, um langfristig die bereits bestehende hohe Lebensqualität in der Stadt mit einer attraktiven urbanen Nachhaltigkeit zu verbinden. Der Begriff der (urbanen) Nachhaltigkeit muss hierbei mehr als Klimaschutzziele umfassen und auch Schwerpunkte ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit berücksichtigen – eine einseitige Schwerpunktsetzung wird erfahrungsgemäß dazu führen, dass Erfolg verhindert wird.
4. Die Minderungsziele des Integrierten Klimaschutzkonzepts der Stadt im Bereich **Mobilität** sind demzufolge mit zusätzlicher ökologischer, sozialer und ökonomischer Flankierung umzusetzen. Insbesondere der schonende Umgang mit den Ressourcen (z.B. Flächen-inanspruchnahme, **Finanzen**), die Sicherstellung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, Partizipation und der Umgang mit den Entwicklungen des Demographischen Wandels müssen Bestandteil einer Zukunftsvorstellung des Verkehrsgeschehens in Köln sein.
5. Innerhalb der Stadtverwaltung muss **Mobilität und Infrastrukturplanung** als Querschnitts-aufgabe begriffen werden. Die gesamtstädtische Verkehrsplanung muss einen deutlich integrativen Ansatz haben und als ressortübergreifende Aufgabe organisiert werden.

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

3. Entwurf Übergreifender Ziele Verkehr & Mobilität für Köln – Organisatorische Grundlagen

6. Die Planungsebene der Metropolregion ist aktiv einzubeziehen, um eine bessere Verknüpfung von Stadt und Umland zu ermöglichen. Kernkompetenzen der regionalen Koordination im **Verkehrsverbund Rhein-Sieg (Zweckverband)** sind dabei zu nutzen. Dies birgt große Potentiale, auf dessen Basis sich ein regionaler Mobilitätsverbund entwickeln ließe.
7. Auf der anderen Seite sind auf Stadtteil-Ebene Nahmobilitätskonzepte als Planungsroutine vorzusehen, um lokal angepasste Teilraumkonzepte zu erhalten und ihre Addition und den Abgleich mit den gesamtstädtischen und regionalen Verkehrskonzepten zu ermöglichen.
8. Für diese Planungen verfügt Köln über eine sehr gute Datenbasis auf Stadtviertelebene, die zu aktualisieren und zu nutzen ist (u.a. Daten zum Modal Split auf Viertelsebene zur Verfügung). Damit wird die Möglichkeit eröffnet, über quantifizierbare Ziele Maßnahmen zu entwickeln.
9. Die adäquate Kommunikation mit den Akteuren und Interessensgruppen wird ein Erfolgskriterium bei der Planung, Akzeptanz und Umsetzung künftiger Verkehrskonzepte sein. Die direkte Ansprache und frühzeitige Einbeziehung der Adressaten aus Wirtschaft, Planung und Verkehrsteilnehmern wird als Standard integraler Verkehrsplanung festgelegt.
10. International anerkannte Grundlagen zur Verkehrsplanung im Rahmen integrierter Stadtentwicklungspolitik (wie die Leipzig Charta) bilden die Basis für die Kölner Verkehrsplanungen.

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

3. Entwurf Übergreifender Ziele Verkehr & Mobilität für Köln – Soziale Nachhaltigkeit

Gleichberechtigt mit den Ansprüchen des Klimaschutzes sind die Aspekte sozialer Nachhaltigkeit der städtischen Verkehrssysteme zentrale Kriterien für ihre Qualität.

1. Mobilität muss für alle Bevölkerungsschichten gewährleistet sein, jede Verkehrsplanung ist auf ihre Relevanz und Wirkung in Bezug auf die Sicherung preisgünstiger und gut erreichbarer Verkehrsmittel zu prüfen.
2. Der menschliche Maßstab im öffentlichen Raum ist im Sinne von Aufenthaltsqualität als Ziel hervorzuheben. Dabei geht es nicht nur um die ästhetischen und atmosphärischen Qualitäten öffentlicher Bereiche, sondern auch die Förderung von Aufenthaltsqualität als Kriterien (Verweildauer im öffentlichen Raum als Bewertungssystem) stadträumlicher Qualität.
3. **Verkehrssicherheit mit Unfallzahlen als eigenes Ziel formulieren...**
4. Die Gestaltung öffentlicher Räume und Verkehrsmittel soll dem Postulat der sozialen Integrationsfähigkeit (Barrierefreiheit und Orientierungshilfe) dienen.
5. **Für eine partizipatorische Entwicklung von Verkehrskonzepten sind vorgeschaltete Bürgerbeteiligungen sowie integrierte Planungs- und Entwicklungsprozesse notwendig.**

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

3. Entwurf Übergreifender Ziele Verkehr & Mobilität für Köln – Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger

1. Verkehrliche städtebauliche Entwicklung muss sich an ökonomischer wie ökologischer Effizienz der Maßnahmen messen lassen. Für die Verkehrssysteme heißt das ebenerdige Lösungen (ein „Bekenntnis zur Ebene Null“) als Ausgangspunkte für alle baulichen Veränderungsüberlegungen - Tunnel, Röhren und Überführungen sind immer die zweitbesten Lösungen.
2. Planung muss in der Qualifizierung von Beständen ihren Schwerpunkt haben und einen besonderen Fokus auf die bessere Erschließung von Quartieren haben: Demographischer Wandel und die mit ihm einhergehende Alterung der Bevölkerung werden neue Bedürfnisse nach Mobilität und Verkehrsanbindungen in den Stadtquartieren Köln entstehen lassen. Dies umfasst: Feinerschließungen durch den ÖPNV und komfortable Bedingungen für Fuß- und Radverkehr.

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

3. Entwurf Übergreifender Ziele Verkehr & Mobilität für Köln – Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger

Verkehrsträger MIV – ÖPNV – ÖPVS - Fahrrad - Fußgänger

Statt Beschreibung der folgenden konkreten Schritte, Aufnahme in „Übergreifende Ziele“

1. *Der Grad der Motorisierung sinkt in Köln entgegen dem bundesweiten Trend, während gleichzeitig der Bedarf nach alternativen Verkehrsmitteln steigt – Köln muss eine Vorstellung davon entwickeln, was es heißt, „Wenig PKW zu denken“. Die Ausweitung von Angeboten zu Car Sharing, Elektromobilität und Fahrradverkehr (Strecken, Elektrofahrräder und Mietsysteme) entspricht nicht nur den Maßnahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt, sondern auch der Bedarfsentwicklung.*
2. *Die Behebung der Vernetzungsdefizite im regionalen Bahnverkehr (westliche S-Bahn-Trasse) ist eine prioritäre Aufgabe und Vorbedingung, um Verkehrsströme in größerem Umfang verlagern zu können.*

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

Entwurf Übergreifender Ziele Verkehr & Mobilität für Köln – Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger

Verkehrsträger MIV – ÖPNV – ÖPVS - Fahrrad - Fußgänger

Statt Beschreibung der folgenden konkreten Schritte, Aufnahme in „Übergreifende Ziele“

3. *Angesichts der demographischen Entwicklung (verbinden mit der obigen Folie zum Hintergrund – Demographie) hat die Feinerschließung von Stadtteilen große Bedeutung für die Attraktivität und den Erfolg des ÖPNV. Die Einrichtung von Quartiersbussen wird für den Zugang zum ÖPNV, die gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten Älterer wie für die Umsteigequote vom Kfz auf den ÖPNV entscheidend sein.*
4. *Verkehrsvermeidung entsteht auch und vor allem mit Hilfe einer intelligenten Innenentwicklung der Stadt. Die Verdichtungsmöglichkeiten der Randstadt, wie auch die Umnutzungsmöglichkeiten von Bürobauten der 50-70er Jahre zu Wohnzwecken, sollen für ein Kölner urbanes Konzept für Wohnsiedlungen und Verkehr untersucht und genutzt werden.*
5. *Güterverkehr berücksichtigen!?*

(Anm.: Änderungen während des Workshops in rot dargestellt)

Exkurs: Maßnahme / Maßnahmenbündel aus IKS [in Klammern: CO₂-Minderung 2006-2020 (in 1.000 Tonnen)]

- 2 weitere autofreie Siedlungen (-0,4)
- strategische Förderung von Car-Sharing (-1,3)
- KLV-Terminal (-1,5)
- ÖSPV: Nord-Süd-U-Bahn (-10,6)
- ÖSPV: weiterer Ausbau (-1,5)
- Attraktivitätssteigerung ÖSPV (-6,5)
- Förderung Radverkehr (-62,5)
- Geschwindigkeitsreduzierung im Straßennetz (-4,1)
- Verschärfung Stellplatzreduzierungsziele (-1,4)
- Effizienz im ÖSPV (-2,6)
- Elektro-Mobilität (-14,8)
- Verkehrsfluss (-3,0)
- weiterer Ausbau Park & Ride (-0,1)

3. Übergreifende Ziele



Impressionen aus dem Workshop

3. Übergreifende Ziele

Kommentare zu den übergreifenden Zielen

„Auch bei nur mittelbar beeinflussbarem Verkehr sollte eine eigene Haltung entwickelt werden.“

„Gut, dass in den Zielen verschiedene Maßstabebenen angesprochen werden und auf jeder Ebene entstehen Handlungsspielräume!“

„Man sollte sich von Prognosen und Zahlen allgemein distanzieren. Es gibt selbst im Stadtbereich noch sehr unterschiedliche Entwicklungen. Zudem sind die Verkehrsentwicklungen beeinflussbar und sollten nicht wie prognostiziert hingenommen werden.“

„Wir brauchen wahre Preise, Preise im Verhältnis zur ihrer Ressourcenschonung. Berücksichtigen muss man dafür die Flächeninanspruchnahme des parkenden und fahrenden MIV (motorisierten Individualverkehr).“

Die Übergreifenden Ziele werden von Herrn Ulmer in Absprache mit Herrn Monheim für den nächsten Workshoptermin überarbeitet und um die fehlenden Inhalte ergänzt. Zusätzlich wird ein Katalog erarbeitet, der für alle Verkehrsträger (bspw. Carsharing, Elektromobilität, auf dem Wasser, SPNV usw.) in einem Dreizeiler Maßnahmen vorschlägt. Beide Ausarbeitungen werden an alle Teilnehmern versandt und im nächsten Workshop zur Kommentierung und Weiterarbeit genutzt.

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Nach der Arbeit an den Übergreifenden Zielen gab Frau Wagner den Anwesenden die Möglichkeit, sich ein Feedback zu ihren Ausarbeitungen bei den Anwesenden abzuholen. Die Anmerkungen im letzten Workshop wurden in die Texte mit eingearbeitet und an alle Teilnehmer zur Vorbereitung verschickt.

Kommentare zu

„Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements“ von Theo Jansen

„Verweis auf kommunales Mobilitätsmanagement in Österreich, auch im Hinblick auf kommunale Betriebe. Kommunen haben auch hier sehr viele Betriebe. Man muss sich die Größe der Aufgabe klarmachen. Auf allen Ebenen der Verwaltung braucht man Mobilitätsmanagement.“

„Das Konzept ist zu abstrakt. Klar wird es erst, wenn es anhand von Wirkungen beschrieben wird. Wenn dies in den Maße noch nicht umgesetzt wurde, sollte glaubhaft dargestellt werden, welche Wirkungen erzielt werden können.“

„Man sollte die bestehenden Aktivitäten der Stadt aufnehmen und die Dinge ergänzen, die noch fehlen.“

„Die Bedeutung der Region sollte als separates Thema in die Ausarbeitung aufgenommen werden.“

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Kommentare zu

„Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln“ von Jörg Beste
(Ausarbeitung lag im letzten Workshop nicht vor und wurde daher nachgereicht)

„Das eingereichte Papier erläutert umfangreich die Möglichkeit der Einrichtung eines Verkehrsmittels auf dem Rhein. Sollte als Planungsansatz im Portfolio erhalten bleiben.“

„Die Rheinparallelen werden bis jetzt nicht ausreichend genutzt. Das Konzept beinhaltet einen Linienverkehr mit Anknüpfungspunkten rechts- und linksrheinisch. Alle Umsetzung dieser Art in andern Städten sind bis jetzt immer erfolgreich. Die Beförderung auf dem Wasser ist immer ein besonderes Erlebnis und muss daher umgesetzt werden.“

„Im Konzept fehlen konkrete Vorschläge und die Beschreibung von Effekten durch die Umsetzung, für den Radverkehr, CO₂-Einsparung, Vergleich externer Kosten (Umweltkosten) usw. Über das Betriebswirtschaftliche hinaus sollten auch die Nachhaltigkeitsaspekte in der Ausarbeitung integriert sein.“

„Wenn es verkehrspolitisches Ziel der Stadt Köln ist den Rhein zu beleben, dann stehen betriebswirtschaftliche Aspekte nicht an erster Stelle. Innovative Verkehrsumsetzungen kommen nicht aus den Verkehrsbetrieben, sondern aus der Politik.“

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Weitere Kommentare zu

„Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln“ von Jörg Beste

„Auch ökologische Aspekte sind zu berücksichtigen, wie etwa bei einem Betrieb der Wasserbusse mit Wasserstoff. Der Erlebnismfaktor einer solchen Verkehrsmittels ist enorm und könnte Auswirkungen auf den Tourismus haben. Die volkswirtschaftliche Bewertung der Idee kann daher anders ausfallen als die betriebswirtschaftliche.“

„Der ökonomische Betrieb auf Dauer könnte jedoch entscheidend für eine Umsetzung sein. Wenn die volkswirtschaftliche Bewertung positiv sein sollte, ist das noch lange kein Garant für eine Umsetzung.“

Kommentare zu

„Bürgerticket“ von Heiner Monheim

„Der Adressat der Idee ist die Kommune. Bei einer Umsetzung entstehen lawinenartige Effekte zugunsten des ÖPNV.“

„Bei einer Umsetzung wäre auch ein enormer Ausbau des ÖPNV zur Aufnahme aller Personen notwendig.“

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Kommentare zu

„Regionaler Güterverkehr“ von Heiner Monheim

„Die Maßnahmen zum öffentlichen Güternahverkehr sollten in zwei Bereiche abgestuft werden. Die erste Stufe beinhaltet die Nutzung von schon vorhandener Infrastruktur zu Leerzeiten (Schienen ect.) für den Güterverkehr Innerorts. Die zweite Stufe wäre dann die Anschaffung spezieller Verkehrsmittel für den kombinierten Transport von Gütern und Personen.“

„Die Nutzung von Stadtbahnnetzen ist nur in der Theorie möglich. In der Praxis ergeben sich kaum Möglichkeiten der Umsetzung.“

„Beim dem Konzept handelt es sich eher um eine langfristig angelegt Strategie, die bei heutigen Planungen jedoch schon mitgedacht werden muss.“

„Die stufenweise Lösung ist nicht 1:1 auf unser heutiges System zu übertragen. Die ersten Schritte werden sich mit den Transport von Personen mit Gepäck auseinandersetzen müssen.“

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Kommentare zu

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

„Der vorgelegte Text ist noch sehr allgemein gehalten und müsste auf Köln heruntergebrochen werden.“

„Es fehlen nähere Erläuterungen, in welcher Reihenfolge die Maßnahmen umgesetzt werden sollen.“

„Die Identifikation mit der KVB fehlt in Köln. Wie kann man dem Nutzer mit Service und Corporate Design entgegenkommen? Man sollte Beispiele aus Köln nehmen, an denen das Haltestellendesign gelungen ist und sich daran orientieren.“

„Die Mitgestaltung durch die Bürger, auch im Rahmen der Feinerschließung der Quartiere, könnte zu mehr Identität führen.“

„Der Fahrgast ist das Hauptgeschäft der KVB und nicht die Straßenbahnen als Werbeträger. Eine angemessene Unternehmenskultur und ein einheitliches Design sollten daher eingefordert werden.“

„In Kombination mit dem Bürgerticket wäre auch genug Gelder für werbefreien Fahren vorhanden.“

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Kommentare zu

„Förderung des Radverkehrs / Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split“ von Thilo Bosse

„Die Schnellverkehrsperspektive für Fahrräder sollte in der Ausarbeitung mehr zum Tragen kommen.“

„Radschnellwege sind in Köln nicht so leicht in konsequenter Form umsetzbar. Die Infrastruktur hat viele Engstellen, an denen die Wege heute schon unterbrochen sind.“

„Man sollte Verbindungspunkte an Haltestellen zwischen regionalen Radwegen und überregionalen ÖPNV schaffen.“

„Die Thematik der Radverleihsysteme ist für Köln auch schwierig. Ortsgebundene Leihsysteme verbrauchen viel Platz im öffentlichen Raum. Köln hat nicht mehr viel Potential im öffentlichen Raum, daher bieten sich eher dezentrale Leihsysteme an.“

„Es sollte Vorgabe sein, dass Radverleihstellplätze ausschließlich auf Pkw Parkplätzen entstehen, ebenso wie normale Fahrradabstellanlagen.“

„Es gibt Gebiete mit sehr hohem Parkdruck in Köln. Dadurch entstehen große Nutzungskonkurrenzen und das Thema hat hohes Konfliktpotential.“

4. Vorstellung und Feedback zu den Projektideen

Weitere Kommentare zu

„Förderung des Radverkehrs / Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split“ von Thilo Bosse

„Stationsgebundene Verleihsysteme werden erfahrungsgemäß besser angenommen und lassen beim Kunden den Eindruck von einem systematischen Ansatz entstehen und dadurch besser als Teil des ÖPNV wahrnehmen. Für Komplettsysteme ist es zudem eher möglich, Parkplätze umzuwidmen als für Einzelmaßnahmen.“

„Ein flexibles dezentrales System hat den Vorteil, dass der Raum nicht dauerhaft durch feste Anlagen blockiert wird.“

„Die Abwägung zwischen ortsgebundenen und dezentralen Verleihsystemen sollte auch in die Ausarbeitung übernommen werden, unter Berücksichtigung von Belegung des Stadtraumes und Zugänglichkeit der Anlagen.“

„Eine intelligente Kombination der Systeme mit einem angemessenen Platzverbrauch und unter einem einheitlichen Label sollte als Lösung angestrebt werden. Wichtig ist vor allem aber, das Fahrrad als Verkehrsmittel dazustellen. Dazu müssen zwingend mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Parkraum / im Verkehrsraum entstehen.“

5. Vereinbarung des weiteren Vorgehens / Termine

Herr Ulmer wird in Absprache mit Herrn Monheim die Übergreifenden Ziele nach den Vorstellungen und Anregungen der Teilnehmern aus diesem Workshop umformulieren und ergänzen.

Alle Teilnehmer möchten bis zum nächsten Workshop die Vorschläge der Teilnehmer aus dem Workshop in ihre Ausarbeitungen einarbeiten. Im nächsten Workshop besteht dann die Chance ein letztes Feedback einzuholen um die Projektideen abzuschließen.

Für eine gute Vorbereitung des Workshops werden die überarbeiteten Projektideen und die abgestimmte Version der Übergreifenden Ziele möglichst frühzeitig an alle Teilnehmer verschickt.

Der nächste Workshop findet statt:

*Am **06.02.2012** von*

*Von **10-14 Uhr***

*Bei m **VRS, Raum Usedom**
Glockengasse 37-39, 50667 Köln*