

# Protokoll des DKK Workshop „Verkehr und Mobilität 5“



06.02.2012

10:00 – 14:00 Uhr

VRS, Glockengasse 37-39,  
50667 Köln, Raum Usedom

**KATALYSE**  
Institut für angewandte Umweltforschung

haus der architektur köln **hdak**

IAK  
Institut für  
Angewandte  
Kreativität



Förderer



:

## Agenda

0. Begrüßung / Organisatorisches
1. Übergreifende Ziele
  - Endabnahme / Verabschiedung
2. Offene Projektideen
  - Vorstellung / Feedback
3. Weiteres Vorgehen
4. Vereinbarungen
5. Abschluss

## 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
- Svend Ulmer KATALYSE Institut
  
- Gitta Wagner IAK- Institut für Angewandte Kreativität (Moderation)
- Bastian Peukert KATALYSE Institut (Protokoll)

## 1. Übergreifende Ziele

Nach einer kurzen Begrüßung durch Herrn Ulmer und Frau Wagner, wurde die überarbeitete Version der übergreifenden Ziele für Köln den Anwesenden vorgestellt.

Die präsentierte Version wurde im Vorhinein von Herrn Ulmer mit Herrn Monheim abgestimmt, der von der Gruppe mit der Vorkorrektur beauftragt wurde.

Der Inhalt der übergreifenden Ziele soll bei diesem Workshop endgültig abgestimmt und festgelegt werden. Bei einzelnen Formulierungen steht es den Teilnehmern weiterhin frei Änderungsvorschläge per e-Mail anzuregen.

Die übergreifenden Ziele werden dafür noch einmal im Protokoll dargestellt und alle im Workshop angeregten Änderungen sind zur besseren Nachvollziehbarkeit in rot dargestellt.

## Präambel 1/2

1. Als Großstadt muss Köln den politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Größe, ihre Lage und Rolle als zentrale westliche Metropole gegeben ist, um nachhaltige Stadtpolitik mit der Region zu verwirklichen
2. Köln muss sich auf die weltweit wie regional wirksamen Megatrends des Klimawandels, der Ressourcenknappheit, der demographischen Entwicklung (fortschreitende Alterung) 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.

## Präambel 2/2

4. Wie in anderen Großstädten sinkt auch in Köln die private Motorisierung während gleichzeitig der Bedarf nach alternativen Verkehrsmitteln steigt. Köln muss diese Entwicklung als Chance begreifen und eine Vorstellung davon entwickeln, was es heißt „wenig PKW zu denken“. Hierzu gehören unter anderem die Ausweitung von alternativen Angeboten (unter anderem Car Sharing, Elektromobilität, Ausbau des Rad- und Fußgängerverkehrnetzes, Förderung von Elektrofahrrädern und Fahrradverleihsystemen). Dies entspricht nicht nur den Maßnahmenvorschlägen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt sondern auch der Bedarfsentwicklung in der Stadt.
5. Die Behebung der Vernetzungsdefizite im lokalen und regionalen Bahnverkehr (beispielsweise die westliche und südliche S-Bahn-Trassen) ist eine prioritäre Aufgabe und eine der wesentlichen Vorbedingungen, um Verkehrsströme in größerem Umfang verlagern zu können. Von größter Dringlichkeit ist der Ausbau des Bahnknotens Kölns.

## 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 im Sinne von Aufenthaltsqualität ist 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. Ein zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheit ist die Minimierung der Unfälle. Köln muss sich in diesem Bereich, ähnlich wie andere Städte, ein ambitioniertes Ziel setzen. Als Verkehrssicherheits-Ziel wird „Vision Zero“ vorgeschlagen, mitsamt einer Operationalisierung der Halbierung der Unfallzahlen bis 2020.
4. Die Gestaltung öffentlicher Räume und Verkehrsmittel soll neben einer attraktiven Gestaltungsqualität unter dem Postulat der sozialen Integrationsfähigkeit (Barrierefreiheit und Orientierungshilfe) stehen.
5. Für eine partizipatorische Entwicklung von Verkehrskonzepten sind vorgeschaltete Bürgerbeteiligungen sowie integrierte Planungs- und Entwicklungsprozesse notwendig.

## Organisatorische Grundlagen 1/3

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, Bauungs- und Flächennutzungspläne, Wirtschaftstätigkeiten etc) ist daher eine Schwerpunktaufgabe bei der regionalen und überregionalen Entwicklung und muss als Bestandteil eines integrierten Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzeptes verstanden werden.
3. Ein Schwerpunkt des zukünftigen Mobilitätskonzeptes 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 Klimaschutzkonzeptes der Stadt im Bereich Mobilität sind demzufolge mit zusätzlicher ökologischer, sozialer und ökonomischer Flankierung umzusetzen. Insbesondere der schonende Umgang mit den Ressourcen (z.B. Flächeninanspruchnahme, 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.



## Organisatorische Grundlagen 2/3

5. Innerhalb der Stadtverwaltung muss Mobilität und Infrastrukturplanung als Querschnittsaufgabe begriffen werden. Die gesamtstädtische Verkehrsplanung muss einen deutlich integrativen Ansatz haben und als ressortübergreifende Aufgabe innerhalb eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes begriffen werden.
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 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, in diesem Zusammenhang kommt den Fußgängerverkehr und seiner Gestaltung eine überragende Rolle zu. 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.

## Organisatorische Grundlagen 3/3

8. 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.
9. International anerkannte Grundlagen zur Verkehrsplanung im Rahmen integrierter Stadtentwicklungspolitik (wie die Leipzig Charta) bilden die Basis für die Kölner Verkehrsplanungen.
10. Das bestehende Verkehrsfinanzierungssystem reicht für die Bewältigung der Zukunftsaufgabe nicht aus. Die Abhängigkeit von Zuschüssen von Bund und Land muss durch die Stärkung der eigenen kommunalen und regionalen Finanzkraft abgebaut werden. Neue Finanzierungsinstrumente und intelligente Mobilitätskonzepte (Umlagefinanzierung, PPP-Konzepte u.ä.) können und müssen die Spielräume erweitern.

## Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger 1/2

1. Verkehrliche städtebauliche Entwicklung muss sich an sozialer, ökonomischer wie ökologischer Qualität 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. Dies umfasst unter anderem: Feinerschließungen durch den ÖPNV und komfortable Bedingungen für Fuß- und Radverkehr.
3. Der Demographische Wandel und die Ansprüche an soziale Integration lassen neue Bedürfnisse nach Mobilität und Verkehrsanbindungen in den Stadtquartieren Kölns entstehen lassen. 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.

## Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger 2/2

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 in einem Kölner Konzept für urbanes Wohnen und Arbeiten untersucht und genutzt werden. Erfolgreiche Verkehrsvermeidung generiert auch frei werdende Flächen im öffentlichen Raum, diese sollten zur Aufwertung des öffentlichen Raumes genutzt werden.
5. Köln ist nicht nur ein wichtiger Knoten im nationalen und internationalen Güterverkehr (Schienen-, Straßen-, Wasser- Luftverkehrswege) sondern wird auch in hohem Maße durch regionale und lokale Güterverkehre belastet. Köln muss zum einen seine ordnungspolitischen Spielräume zu besseren Begrenzung und Regelung des Straßengüterverkehrs intensiver nutzen (Vorbehaltsnetz, Nachtfahrverbote, Tonnage- und Geschwindigkeitsbegrenzungen). Zum anderen intensiv, in Kooperation mit der Privatwirtschaft, intelligente Logistikkonzepte entwickeln und umsetzen. Zudem muss das Schienennetz besser für kleinteilige Güterverkehre (beispielsweise Güter-S-Bahn und –Cargotram) genutzt werden. Der noch vorhandene Bestand dezentraler Güterumschlagpunkte muss gesichert und weiterentwickelt werden.

## 2. Offene Projektideen

Anschließend an die Bearbeitung der übergreifenden Ziele wurde den Teilnehmern ein letztes Mal die Möglichkeit gegeben, ihre ausformulierten Projektideen der Gruppe vorzustellen und ein Feedback zu erhalten.

Die auf den nächsten Seiten dokumentierten Änderungsvorschläge werden nach eigenem Ermessen der Verfasser in die Dokumente eingearbeitet. Die Endversionen der Projektvorschläge werden dann noch einmal gesondert von den Protokollen veröffentlicht. Den Teilnehmern steht es frei die überarbeiteten Ausarbeitungen noch einmal den Teilnehmern elektronisch vorzulegen und auf Fehler bzw. Verbesserungsvorschläge prüfen zu lassen.

Wir bitten darum die Endversionen der einzelnen Projektideen dem DKK – Sekretariat nach Fertigstellung zuzusenden.

## 2. Offene Projektideen

### **„Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement“ von Theo Jansen**

#### *Kommentare*

„Die Abbildung sollten noch einmal graphisch überarbeitet werden“

„Auf Seite fünf sollte der Rückbezug zu den tatsächlichen Zielen der Stadt Köln erfolgen. In der Graphik sollte bei Punkt vier in der Klammer „öffentlicher Raum“ ergänzt werden.“

„Ein Beispiel zur Ansiedlung von Unternehmen aufgrund eines ausgearbeiteten Mobilitätskonzeptes wird noch ergänzt.“

## 2. Offene Projektideen

### „Regionaler Mobilitätsverbund“ von Theo Jansen

#### *Kommentare*

Herr Harzendorf hat sich bereit erklärt die Ausarbeitung aus Sicht der Kommune gegenzulesen und Korrekturvorschläge zu machen.

„Punkt zwei der Ausarbeitung sollte an erster Position stehen. Es sollte außerdem eine Umformulierung vorgenommen werden hin „Mobilitätsverbund als Plattform zum Austausch integrierter Regionalplanung“ (ein Vorschlag zur Formulierung wird von Herrn Beste gemacht).“

„Aus Seite zwei sollte der Punkt:

- Kommunikationsplattform zur Regionalplanung ergänzt werden.
- Punkt fünf und sechs können zusammengefasst werden.“

## 2. Offene Projektideen

*„Projekte Radverkehr“ von Thilo Bosse, Ralph Herbertz & Svend Ulmer*

*Die Projektidee „Radverkehr“ wurde von den o.g. Verfassern zu fünf Einzelprojektideen I-V ausgearbeitet*

### **I „Das Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln und konsequent ausbauen“**

#### *Kommentare*

„Das Projekt regt an das veraltete Veloroutenkonzept zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Es ist fraglich ob die gezeigten Beispiele dafür geeignet sind. Das Beispiel Deutzer Postweg ist da nicht das richtige Beispiel.“

„Die Beispiele sind nicht bindend und sollen vor allem den Bedarf der Vernetzung und Verdichtung der vorhandenen Radwege aufzeigen. Das Beispiel der Berrenrather Str. ist zudem ein gutes Beispiel für die parallele Führung eines Radweges zur einer Hauptachse (Luxemburger Str.).“



## 2. Offene Projektideen

### *Weitere Kommentare*

„Das vorhandene Veloroutenkonzept muss auch aufgrund der Änderung im Bedarf auf seine Aktualität geprüft werden.“

„Es sollten auch Bereiche in den Beispielen Erwähnung finden, die in einem „Shared Space“ – Konzept von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können. Möglichkeiten bestehen zum Beispiel für eine Umsetzung auf der Berrenrather Str.. Jedoch muss man Umgebungssituation immer mitberücksichtigen und kann nicht generell den Einsatz von „Shared Space“ auf der Berrenrather Str. empfehlen. Auf der anderen Seite sollte auch die Anwohner zu ihrer Haltung befragt werden. Ist „Shared Space“ oder auch eine „Fahrradautobahn“ überhaupt im Interesse der Anwohner oder wird zumindest geduldet?“

„ Die Leitidee des Projektes muss besser herausgearbeitet werden und klarer von den einzelnen Umsetzungsbeispielen abgegrenzt werden.

## 2. Offene Projektideen

### II „Die Durchlässigkeit der City für den Radverkehr verbessern“

#### *Kommentare*

„Hier ist es sinnvoll keine festgelegte Strecke vorzugeben, sondern den Problembereich anzubrechen und die Streckenführung offen zu lassen.“

### III „Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems“

#### *Kommentare*

„Dem Vorschlag eines stationärem Systems steht in Köln der Mangel an Platz im öffentlichen Raum entgegen.“

„Ein gewisses Grundangebot an den Hauptwechsellpunkten, sollte vorhanden sein.“

## 2. Offene Projektideen

### *Weitere Kommentare*

„Hauptaugenmerk des Projektes liegt auf der Integration der Verleihsysteme in den ÖPNV.“

„Es gibt zwei Zielgruppen des Projektes. Einmal das Fahrrad in der Fläche, für den letzten Kilometer Wegstrecke von der Haltestelle. Zum anderen in der Innenstadt als Alternative zur ÖPNV Beförderung.“

„Die Verlässlichkeit zur Auffindung der Leihräder, ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg des Modells. Die ständige Verfügbarkeit muss zumindest an den Hauptpunkten gegeben sein.“

## 2. Offene Projektideen

### IV „Förderung des Fahrrads im (inner-) betrieblichen Einsatz“

#### *Kommentare*

„Die Idee muss als alternative Transportvariante in die Betriebe gebracht werden.“

„Fahrräder (und auch Lastenfahrräder) sind heute schon Teil der betrieblichen Mobilitätsberatung.“

„ Mit Förderung von Lastenfahrrädern schafft man Anknüpfungspunkte für die Idee des innerstädtischen Gütertransportes auf der Schiene. Die Fahrradkapazitäten sind nicht allzu groß und könnten von Vernetzungs- und Verteilungspunkten über die Schiene ergänzt und gestärkt werden.“

„Die Feinverteilung der Internetbestelldienste könnte verstärkt von Fahrrädern übernommen werden.“

## 2. Offene Projektideen

### *Weitere Kommentare*

„Durch die neuen elektrounterstützten Fahrräder haben sich die Voraussetzung für Lastenfahrräder stark verbessert.“

„Fahrräder könnten auch zur besseren Vernetzung von Institutionen mit mehreren Standorten genutzt werden, zum Beispiel als Alternative zum Dienstwagen. Möglicher Ansprechpartner für eine solche Initiative wäre die Universität zu Köln mit ihrem weit verstreuten Campus.“

„Auch die Verwaltung der Stadt Köln könnte im Rahmen einer Mobilitätsberatung die Potentiale der betrieblichen Nutzung von Fahrräder untersuchen lassen und in einer Vorreiterrolle für die Stadt umsetzen.“

## 2. Offene Projektideen

### V „Förderung des Fahrradparkens im nicht-öffentlichen/privaten Raum“

#### *Kommentare*

„Eine Beratung zur richtigen Konzeption von Fahrradabstellplätzen sollte von der Verwaltung, zum Beispiel dem Bauaufsichtsamt, angeboten werden.“

„Auch die Verwaltung der Stadt Köln könnte im Rahmen einer Mobilitätsberatung die Potentiale der betrieblichen Nutzung von Fahrräder untersuchen lassen und in einer Vorreiterrolle für die Stadt umsetzen.“

„Eine Nachrüstung von Fahrradabstellplätzen lässt sich sonst nur über finanzielle Anreize erreichen.“

„ Mit den Vorschlag soll ein Impuls gesetzt werden, der den Ausbau der Velorouten und die damit beabsichtigte ansteigende Nutzung mit dem notwendigen Ausbau von Abstellmöglichkeiten sinnvoll ergänzt.“

### **3./ 4./ 5. Weiteres Vorgehens / Vereinbarungen / Abschluss**

Mit diesen Workshop ist die Reihe „Verkehr und Mobilität“ im Projekt Dialog Kölner Klimawandel abgeschlossen und es werden keine weiteren Termine vereinbart.

Zur Weiterarbeit an den Projektideen können sich die Teilnehmer auf Wunsch weiterhin untereinander austauschen und fertige Ausarbeitungen zur Korrektur ab die Teilnehmer verschicken.

Die fertig ausgearbeiteten Version sollen den Sekretariat des DKK zu Dokumentations- und Publikationszwecken zugesandt werden.

Zum Abschluss wurden die Teilnehmern von Herrn Ulmer und Frau Wagner verabschiedet und den Teilnehmern für ihren Einsatz und damit auch für den erfolgreichen Verlauf des Workshops gedankt.