

Zusammenfassung und Ergebnisse der DKK-Workshops „Verkehr und Mobilität“

**dialogkölner
klimawandel**
ein grüner Masterplan
für die Stadt

September 2012

KATALYSE
Institut für angewandte Umweltforschung

haus der architektur köln **hdak**

IAK
Institut für
Angewandte
Kreativität

 **Stadt Köln**

Förderer  
:

Inhalte

1. Thema und Hintergrund
2. Ablauf der Workshops VM 1 – 5
3. TeilnehmerInnen an den Workshops
4. Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsfelder
5. Präambel
6. Übergreifende Ziele für Köln
7. Leitprojekte für Köln

Thema und Hintergrund

Verkehr und Mobilität gehören zu den wichtigsten Einflussgrößen für die städtische Umwelt- und Lebensqualität. Die durch Kfz- und Güterverkehr verursachten Lärmemissionen, Abgase und CO₂-Emissionen wie auch der Platzbedarf für die Verkehrswege prägen Großstädte wie Köln in entscheidender Weise. Die Planung der künftigen Mobilität der EinwohnerInnen und Beschäftigten und der Gütertransporte im und durch das Stadtgebiet gehören daher zu den zentralen Stellschrauben für die Attraktivität, Wirtschafts- und Klimaschutzkraft der Domstadt.

Angesichts des prognostizierten doppelten Verkehrswandels - Anstiegs des Güterverkehrs und sich verändernde privaten Mobilität (Zunahme der Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, Absinken der Kfz-Nutzung bspw. in der Innenstadt) wird die Debatte um diesen Wandel in den nächsten Jahren zentral für die Gestaltung eine nachhaltigen Urbanität sein.

Nicht zuletzt wird die Verbesserung des Klimaschutzes im Verkehrssektor ein herausragendes Problem bleiben: „Während die CO₂-Emissionen von 1990 bis 2009 in Deutschland insgesamt um über 20 Prozent gesenkt werden konnten, gingen die Emissionen im Verkehr in diesem Zeitraum nur um sechs Prozent zurück.“ (Umweltbundesamt 2010 nach dem Endbericht Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln – Teilbereich Verkehr –des Wuppertal Instituts 2011).

Ablauf der Workshops VM 1 – 5

Die durch DKK ausgerichteten Workshops fanden unter Beteiligung ausgesuchter TeilnehmerInnen aus Stadtgesellschaft und Stadtverwaltung statt. Alle TeilnehmerInnen wurden in umfangreichen Vorgesprächen über die Ziele und Regeln der DKK-Workshops informiert. Die Begrenzung der TeilnehmerInnenzahl erfolgte, um eine arbeitsfähige und in wenigen Treffen erfolgreiche Arbeit zu ermöglichen. Innerhalb der im DKK erfolgenden gestuften Bürgerbeteiligung dienten die Workshops einer qualifizierten Aufbereitung von Themen und Vorschlägen, für die abschließende Feedback-Veranstaltung für die Öffentlichkeit. Die DKK-Workshops wurden durch ModeratorInnen gesteuert und hatten folgenden inhaltlichen Ablauf:

Workshop 1: Stärken-Schwächen-Analyse für Köln

Workshop 2: Herleitung von Handlungsfeldern und Formulierung erster übergreifende Ziele für Köln

Workshop 3: Sammlung und Entwicklung von Leitprojekten für Köln

Workshop 4: Ausarbeitung der Leitprojekte

Workshop 5: Abschließende Formulierung übergreifende Ziele für Köln

Die DKK-Workshops zum Themenbereich Verkehr und Mobilität fanden vom 19.10. 2011 bis zum 6.2. 2012 statt. Die in dieser Zusammenfassung vorgestellten Inhalte sind in ausführlicher Form in den auf der DKK-Interseite zur Verfügung stehenden Workshop-Protokollen dokumentiert (www.koelner-klimawandel.de/)

Teilnehmer(innen)

- Jörg Beste Synergon - Sozialraum Stadtentwicklung Kultur
- Thilo Bosse Amt für Stadtentwicklung und Statistik – Stadt Köln
- Ulf Bohndorf KVB – Kölner Verkehrs-Betriebe AG
- 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 IAK- Institut für Angewandte Kreativität (Moderation)
- Bastian Peukert KATALYSE Institut (Protokoll)
- Yasmin Aktas KATALYSE Institut (Assistenz)

4. Stärken-Schwächen-Analyse

Positiv

- Lebensqualität in der Stadt hoch
- Innenstadt → gute Erschließung
- „Außenstadt“ → Option zur Feinerschließung
- Polyzentrische Region
- Bewohnte City
- Köln ist flach!
(gute Mobilitätsmöglichkeiten ohne Motor)
- Köln hat den Rhein (als potentiellen, attraktiven Verkehrsweg)
- Köln ist gut vernetzt
(national wie internationale Anbindung)
- Barrierefreiheit im ÖPNV
- Starke Stadtteilzentren als Ortsmittelpunkte – Nahmobilität
- Umfassendes Mobilitätsangebot
- Radmobilitätspotentiale für Greentracks in den Grünsystemen

Negativ

- Fehlende S-Bahn-Qualität
- „kaputte“ Hauptverkehrsstraßen durch Autoverkehr und Stadtbahn
- Kaputte Innenstadt – lächerlich kleine Fußgängerzone
- Keine politische Zielvorgabe im Bereich Mobilität zur Förderung der Nahmobilität
- Kein strategisches Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadtverwaltung und mit Mobilitätsanbietern – sektorales Denken
- Nachhaltige Mobilitätskonzepte fehlen
- Außenzentren nicht gut eingebunden
- Infrastruktur Radverkehr unzureichend
- Radwege nicht aktiv vorangetrieben
- Brücken als Nadelöhr und Barriere
- Fußgänger als Restgröße
- Veraltete LSA-Systeme/ Ampelanlagen

4. Handlungsfelder

Im Verlauf des Workshops wurde Handlungsbedarf in den folgenden Bereichen festgestellt:

- Mobilitätskonzepte
- Kommunikation
- Carsharing-Konzepte/ Fahrräder
- S-Bahn
- Multimodale Angebote
- Förderung Radverkehr
- Neubauentwicklung / Siedlungsentwicklung
- ÖPNV allgemein
- ÖPNV auf dem Rhein
- Potentiale der Bebauung und bestehenden Trassen analysieren
- Fußgängerverkehr
- Integrierte Bebauungsplanung

4. Präambel

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 klima-freundlicher 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.
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 Fußgängerverkehrsnetzes, 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.

5. Übergreifende Ziele

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, mit 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.

5. Übergreifende Ziele

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.

5. Übergreifende Ziele

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.

5. Übergreifende Ziele

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.

5. Übergreifende Ziele

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.

5. Übergreifende Ziele

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 besserer 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.

6. Leitprojektideen

In den Workshops sind die folgenden Leitprojektideen entwickelt worden:

- [Eco-Taxi-Zertifikat für Köln](#)
- [Bürgerticket](#)
- [ÖPNV-Feinerschließung](#)
- [Regionaler Güterverkehr](#)
- [ÖPNV-Service und Design Offensive](#)
- [Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement](#)
- [Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln](#)
- [Regionaler Mobilitätsverbund](#)
- [Das Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln und konsequent ausbauen](#)
- [Die Durchlässigkeit der City für Radverkehr verbessern](#)
- [Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems](#)

(alle Projektbeschreibungen auf der DKK-Internetseite als pdf unter http://www.koelner-klimawandel.de/index.php?id=iw2012_ideenskizzen)