



**STOP - DIESES DOKUMENT NICHT WEITER
BEARBEITEN ODER KOMMENTIEREN !!!**

**Aktuelle Fassung zur weiteren Bearbeitung
ist als Word-Dokument versendet**

VERKEHR DES GUTEN LEBENS

Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für Köln

Eine Initiative der Agora Köln

– vollständige Fassung –

Inhaltsverzeichnis

[I. Ziele und Hintergründe des Konzepts](#)

[1. Die Agora Köln](#)

[2. Rückblick Impulsgeber Tag des guten Lebens](#)

[3. Leitbild Mobilität 2013](#)

[4. Modal Split als Mess- und Zielgröße](#)

[5. Positionierung zum integrierten Klimaschutzteilkonzept Verkehr](#)

[6. Stadtplanung in Veedeln denken](#)

7. Adressaten und Instrumente

8. Kosten und Zeitplanung

II. Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen

1. Fußverkehr

1.1 Definitionen

1.1.1 Definition – Fußverkehr

1.1.2 Definition – Öffentlicher Raum

1.2 Langfristige Ziele

1.3 Konkrete Maßnahmen

1.3.1 Fußverkehrsstrategie entwickeln und verabschieden

1.3.2 Straßenquerschnitte von außen nach innen planen

1.3.3 Duldung von Falschparkern aufheben

1.3.4 Nahmobilität fördern

1.3.6 Querungssituation verbessern

1.3.7 Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr optimieren

1.3.8 Verbreiterung der Gehwege

1.3.9 Schrittweises Abschaffen des Parkens am Straßenrand

1.3.10 Einrichtung von Shared Space-Zonen

1.3.11 Gewonnene Flächen für Freiräume bzw. zu Fuß Gehende bereitstellen

1.3.12 Autofreie Aktionstage: Sensibilisierung erreichen

1.3.13 Partizipation von Bürgern

1.3.14 Gestaltung von Räumen

1.4 Vorbilder

1.4.1 Fußverkehrsstrategie Berlin

1.4.2 Neugestaltung Severinstraße

1.4.3 AGFS/NRW-Leitbild zur Nahmobilität

2. Radverkehr

2.1 Definition

2.2 Langfristige Ziele

2.3 Konkrete Maßnahmen

2.3.1 Fahrradstraßen

2.3.2 Radschnellwege

2.3.3 Eigene Fahrspur für Radfahrende auf der Fahrbahn

2.3.4 Grüne Welle für den Radverkehr

2.3.5 Öffnung Einbahnstraßen

2.3.6 Radbenutzungspflicht aufheben

2.3.7 Rheinbrücken für Radfahrende besser zugänglich machen

2.3.8 Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen

2.3.9 Radschutzstreifen mit 1 m Abstand zu längs parkenden Autos

2.3.10 Beschilderung von Radverkehrswegen

2.3.11 Straßenreinigung auf Wegen für den Radverkehr

2.3.12 Mehr Fahrradstellplätze auf Kosten von Kfz-Stellplätzen

2.3.13 Parkhäuser werden zu Radstationen

[2.3.14 Kampagne zur Aufklärung über Fahrradrechte und -regeln](#)

[2.4 \(Internationale\) Vorbilder](#)

[3. Öffentlicher Verkehr](#)

[3.1 Definition](#)

[3.2 Langfristige Ziele](#)

[3.3 Konkrete Maßnahmen](#)

[Netzausbau und Angebotserweiterung](#)

[3.3.1. Qualitativer und quantitativer Ausbau des ÖPNV/SPNV](#)

[3.3.2 Einrichtung von Mobilstationen](#)

[3.3.3 Verleihangebote an Haltestellen ausbauen](#)

[3.3.4 Angebotsoptimierung in Abend- und Nachtstunden am Wochenende](#)

[Gestaltung der Haltestellen](#)

[3.3.5 Sichere und überdachte Abstellplätze für Fahrräder an allen Haltestellen](#)

[3.3.6 Ausbau barrierefreier Haltestellen und Bahnhöfe](#)

[3.3.7 Erhöhung der Sicherheit](#)

[Service und Komfort](#)

[3.3.8 Kurz- und mittelfristig: Günstige Preise und optimierter Bezahlvorgang](#)

[3.3.9. Langfristig: Alternative Finanzierung des ÖPNV](#)

[3.3.10 Einsatz von Zugbegleitern im ÖPNV](#)

[3.4 \(Internationale\) Vorbilder zum Handlungsfeld](#)

[3.4.1 Beispiel Wien: Trennung des ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr](#)

[3.4.2 Beispiel Tübingen: Einführung Jobticket durch städtischen Druck auf Unternehmen](#)

[4. Auto und Carsharing](#)

[4.1 Definition](#)

[4.2 Langfristige Ziele](#)

[4.3 Konkrete Maßnahmen](#)

[4.3.1 Umwidmung von Parkflächen](#)

[4.3.2 Parkraumbewirtschaftung ausbauen](#)

[4.3.3 Das Konzept „ParkCent“](#)

[4.3.4 Neuordnung des Stellplatzschlüssels](#)

[4.3.5 Übergreifende Parkkonzepte](#)

[4.3.6 Gewerbliche Parkflächen für Nachbarschaften](#)

[4.3.8 Belohnung für die Autoabmeldung und den Nichtbesitz](#)

[4.3.9 Attraktivitäts-Reduzierung des MIV auf kurzen Wegen](#)

[4.3.10 Stationsbasiertes Carsharing ausbauen](#)

[4.3.11 Umweltpuren einführen](#)

[4.3.12 Ausbau des Niehler Gürtels als Autostraße verhindern](#)

[4.4 \(Internationale\) Vorbilder](#)

[5. Gesundheits- und Klimaschutz](#)

[5.1 Definition](#)

[5.2 Langfristige Ziele](#)

[5.3 Konkrete Maßnahme](#)

- [5.3.1 Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen](#)
- [5.3.2 Emissionsmessstationen an verkehrsreichen Straßen](#)
- [5.3.3 Den Wertverlust von Immobilien durch Lärm quantifizieren](#)
- [5.3.4 Umsetzung des Lärmaktionsplan der Stadt](#)
- [5.3.5 Imagekampagne für die Nahmobilität und Bewegung die gesund macht](#)
- [5.3.6 Primäre Förderung des Radverkehrs für den Klimaschutz](#)
- [5.3.7 Geschwindigkeitsreduktion](#)
- [5.3.8 Weitere verkehrsberuhigte Bereiche](#)
- [5.3.9 Least Cost Planning für Köln](#)

[5.4 Vorbilder](#)

- [5.4.1 Masterplan Verkehr Wien 2003](#)
- [5.4.2 LOOP - Hamburg](#)
- [5.4.3 Verkehrskonzept Kopenhagen](#)

[6. Verknüpfung von Verkehrsmitteln](#)

[6.1 Definition](#)

[6.2 Langfristige Ziele](#)

[6.3 Konkrete Maßnahmen zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln](#)

[Grundsätze:](#)

- [6.3.1 Intermodalität als Grundsatz definieren](#)
- [6.3.2 Moderne Mobilität auch in der Peripherie](#)

[Infomanagement:](#)

- [6.3.3 Portal zur Planung und Buchung verkehrsmittelübergreifender Mobilität](#)
- [6.3.4 Offene Schnittstellen für Fahrplandaten \(Open Data\)](#)

[Infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten:](#)

- [6.3.5 Verknüpfungspunkte einrichten und Linien weiter zusammenführen](#)
- [6.3.6 Intermodalität ermöglichen, Qualität und Zugänglichkeit von Schnittstellen für Fußgänger verbessern](#)
- [6.3.7 Verbesserung für das Fahrrad an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV/SPNV](#)
- [6.3.8 Weitere infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten](#)

[Angebote weiterentwickeln:](#)

- [6.3.9 Mitfahrgemeinschaften und Taxisharing zu Bahnhöfen](#)

[6.4 Vorbilder für die erfolgreiche Verknüpfung von Verkehrsmitteln](#)

- [6.4.1 Beispiele für die Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel:](#)
- [6.4.2 Beispiele Fahrrad und ÖPNV/SPNV](#)
- [6.4.4 Beispiele Verknüpfung von Fußverkehr und ÖPNV](#)
- [6.4.5 Weitere Beispiele](#)

[7. Mobilitätsmanagement](#)

[7.1 Definition Mobilitätsmanagement](#)

[7.2 Kommunales Mobilitätsmanagement](#)

[7.2.1 Definition](#)

[7.2.2 Langfristige Ziele](#)

[7.2.3 Konkrete Maßnahmen](#)

[7.2.3.1 Mobilitätsplan- VEP 2.0 - SUMP](#)

7.3. Betriebliches Mobilitätsmanagement

7.3.1 Definition

7.3.2 Langfristige Ziele

7.3.3 Konkrete Maßnahmen

7.3.3.1 Potenzialanalyse für betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Stadt Köln

7.3.3.2 Übergreifendes Mobilitätskonzept

7.3.3.3 Förderung der öffentlichen Wahrnehmung

7.3.3.4 Finanzielle Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

7.3.3.5 Mobilitätskonzept statt Stellplätze

7.4 (Internationale) Vorbilder zum Handlungsfeld

8. Logistik und Warenverkehr

8.1 Definition

8.2 Langfristige Ziele

8.3 Konkrete Maßnahmen

8.3.1 Einsatz von Lastenfahrrädern

8.3.2 Einrichtung von Paketboxen

8.3.3 Öffentlichkeitsarbeit fördern, um Konsumenten auf logistische Effekte ihrer Kaufentscheidungen hin zu informieren

8.3.4 Regionale Wertschöpfungsketten stärken

8.3.5 Güterbeförderung mit der Kölnischen Veedelbim

8.3.6 Ausbau Godorfer Hafen stoppen

8.3.7 Förderung von Unternehmen mit nachhaltigen Logistikkonzepten

8.3.8 Stadt Köln soll Dialog mit DB suchen

8.3.9 LKW-Führungskonzept verfeinern

8.3.10 Kommunalen Fahrzeugpark elektrisieren

8.4 (Internationale) Vorbilder zum Handlungsfeld

8.4.1 CarGoTram in Dresden

8.4.2 Güterbim in Wien

III. Anhang

Organisationen aus denen die Teilnehmenden der Mobilitätsgipfel stammen

Abkürzungen

Quellen/Literatur

IV. Kontakt /Impressum

I. Ziele und Hintergründe des Konzepts

Eine alternative Mobilität ist möglich, in der nicht mehr der motorisierte Individualverkehr (MIV) den Ton angibt, sondern bei der die Nahmobilität dominiert. Wir fragen uns: Wann kommt endlich die Mobilitätswende? Wir wollen nicht länger in einer autogerechten, sondern in einer lebenswerten Stadt leben. Köln kann sich Schritt für Schritt zu einer lebenswerteren Stadt verändern, in der zukünftig die Nahmobilität den Ton angibt.

Ein Wandel ist im vollen Gange: Immer mehr Menschen benutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel. Mittlerweile sind viele Lastenräder im Stadtraum aufgetaucht und verdeutlichen, dass auch größere Gegenstände mit der Muskelkraft transportiert werden können. Die Autobesitzquote ist rückläufig und weniger Menschen haben einen Führerschein. Das Carsharing erlebt einen Aufschwung, der von Seiten der Stadt Köln stärker unterstützt werden muss. Trotz der Kapazitätsengpässe erlebt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) deutliche Zuwächse, die vor allem die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) herausfordert.

Wir wünschen uns einen entschleunigten Verkehr, bei dem unsere Bürger sich nicht fürchten müssen und bei dem Kinder ohne Begleitung ihre Ziele erreichen können. Statt dessen setzt die Politik häufig auf eine Beschleunigung der Mobilität, die zu einer Verstopfung des Systems führen kann. Die zunehmende soziale Ungleichheit spiegelt sich auch im Verkehrsbereich wieder. Wir wollen eine inklusivere Verkehrspolitik, die die Gesundheit des Menschen und die Umwelt vor die Maschinerie setzt.

Im Zuge des Klimawandels steht Köln vor großen Herausforderungen. Berechnungen zeigen, dass vor allem die Förderung des Radverkehrs im Teilbereich Verkehr zu deutlichen Einsparungen von Treibhausgasen führt. Die Reduzierung der Verkehrsanteile des MIV sind nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes sinnvoll, vielmehr führt eine muskelbasierte Mobilität zu einer gesünderen, ruhigeren und sicheren Stadt und entsprechend zu mehr Lebensqualität.

Der erste *Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit* hat deutlich gemacht, dass die Menschen in Köln den öffentlichen Raum anders als bisher nutzen wollen. An diesem autofreien Tag in Ehrenfeld haben sich u. a. Nachbarn zum ersten Mal auf ihrer eigenen Straße kennengelernt. Hier wurde der durch die Autos zugeparkte Raum endlich wieder frei und stand wieder AnwohnerInnen und BesucherInnen zur Verfügung. Dieser Zustand sollte nicht nur an einem Tag im Jahr möglich sein, sondern soll aus unserer Sicht Stück für Stück alltäglich werden.

Zum Anfang des Jahres 2014 haben sich zahlreiche VerkehrsteilnehmerInnen zu den ersten Kölner Mobilitätsgipfeln getroffen. Die Gipfel dienten der Vernetzung untereinander und waren vor allem der Erstellung des hier vorliegenden Konzepts gewidmet. Einige Akteure wirkten in mehreren Kleingruppen beim Erarbeiten des Konzeptpapiers mit. In unterschiedlichen Handlungsfeldern wurden Ideen zusammengetragen und konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich vorgeschlagen. Flug- und Transitverkehre wurden hierbei nicht berücksichtigt bzw. nur am Rande behandelt. Berücksichtigt wurden nur Maßnahmen, die im

Verantwortungsbereich der Stadt Köln liegen und welche in den nächsten fünf Jahren umsetzbar sind oder zumindest geplant und beschlossen werden können.

Am Ende des Prozesses wurden die einzelnen Handlungsfelder zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt und erneut den beteiligten Kölner Mobilitätsakteuren zur Diskussion freigegeben. Hinter unserem Mobilitätskonzept steht ein breites Bündnis der Zivilgesellschaft und Bürgerschaft (siehe UnterstützerInnenliste). Begleitet wird das Konzept von weiteren Aktionen, die von den GipfelteilnehmerInnen initiiert werden. Wir schauen künftig der Politik und Verwaltung noch kritischer auf die Finger und werden unsere Forderungen durch alternative Aktionen verdeutlichen. Mit diesem Papier haben wir das Rad nicht neu erfunden, sondern einen gemeinsamen Standpunkt gefunden, um unsere Stadt lebenswerter zu machen.

1. Die Agora Köln

Gemeinsam mehr erreichen – das will die Agora Köln als überparteiliches Bündnis aus mittlerweile über 130 Organisationen und einer Vielzahl aktiver BürgerInnen. Sie hat sich 2012 gegründet, um sich gemeinsam für eine lebenswerte Stadt einzusetzen und eine Transformation in Richtung Nachhaltigkeit zu fördern. Die Agora Köln wird juristisch getragen vom gemeinnützigen Institut Cultura21 e.V.

Auf der ursprünglichen Agora, dem Platz in der altgriechischen Polis, hat die direkte Demokratie ihren Ursprung. Die Politik, der Markt, die Gemeinschaft und das Kulturleben waren hier eins. Auch die Agora Köln bringt Zivilgesellschaft, Umweltbewegung, Kultur und lokale Wirtschaft zusammen, denn Teil des Bündnisses sind Unternehmen, Bürgerinitiativen und Verbände, Bürgerzentren und offene Projektgruppen, Lokalmagazine, Schulen und Gemeinschaftsbüros sowie kulturelle und wissenschaftliche Einrichtungen.

Diesen Organisationen und einer stetig wachsenden Zahl an aktiven BürgerInnen bietet die Agora Köln ein Forum, in dem die Frage nach einem guten, sozial gerechten und umweltverträglichen Lebensstil gestellt wird – angelehnt an das wachstumskritische Konzept "Buen Vivir" in Lateinamerika.

Mit ihren Aktivitäten stärkt die Agora Köln die Zivilgesellschaft in der Stadt und das gemeinschaftliche Leben in der Nachbarschaft. BürgerInnen haben hier die Möglichkeit, sich ganz einfach an Projekten in ihrer Stadt zu beteiligen und sie aktiv mit zu gestalten. Jedes Jahr setzt die Agora Köln einen inhaltlichen Schwerpunkt. 2013 wurde "Mobilität" zum Thema gewählt. 2014 wurde der Fokus auf das Thema "Freiraum / Gemeinschaftsraum" gesetzt.

2. Rückblick Impulsgeber *Tag des guten Lebens*

Seit 2013 veranstaltet die Agora Köln den Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit. Der autofreie Tag ermöglicht es, den städtischen Raum ohne motorisierten Verkehr neu zu erleben und ihn mit gemeinsamen nachbarschaftlichen Aktionen, Austausch und Informationen, Musik, Essen oder Spielen zu gestalten oder auch einfach nur durch das

Veedel zu spazieren.

Als jährlich wiederkehrendes Angebot schafft der Tag in der Stadt ein autofreies Gebiet, das als öffentlicher Raum der Begegnung und als kreative Werkstatt für langfristige Alternativen genutzt werden kann. Außerdem sollen gemeinschaftliches Leben und Teilen in der Nachbarschaft gefördert und gestärkt werden.

Beim ersten Tag des guten Lebens 2013 in Köln-Ehrenfeld sorgten vor allem die AnwohnerInnen in den Nebenstraßen für Vielfalt: Matratzenlager, Kochaktionen, Operngesang, Theater und vieles mehr. Auf der Venlorer Straße präsentierten über 50 Organisationen aus Köln ihren Beitrag zum damaligen Themenschwerpunkt "Mobilität".

Der große Erfolg des *Tages des guten Lebens* zeigt uns, dass die Werte der Agora Köln viele KölnerInnen begeistert. Nach Schätzungen der Polizei waren am *Tag des guten Lebens 2013* zwischen 11 und 20 Uhr rund 80.000 BesucherInnen im autofreien Veedel unterwegs.

3. Leitbild Mobilität 2013

Das folgende Leitbild zur Mobilität in Köln wurde 2013 von der Agora Köln verabschiedet und zum *Tag des guten Lebens 2013* veröffentlicht. Dieses Leitbild war somit zentraler Ausgangspunkt für die Entwicklung der Inhalte des Mobilitätskonzepts.

Eine lebenswerte Stadt ist ein Ort, in dem sich Menschen gerne aufhalten. Sie sollte Platz für Kinder und Erwachsene in nachbarschaftlichem Miteinander und für urbanes Grün bieten, anstatt dem motorisierten Verkehr die Dominanz zu überlassen. So eine Stadt ermöglicht darüber hinaus eine effiziente Mobilität an der alle teilhaben können. Hierbei werden die meisten Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück gelegt. Große und schwere Gegenstände werden, wenn möglich, mit Lastenrädern transportiert. Eine geteilte Mobilität wird durch einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und Carsharing ermöglicht. Deutlich weniger motorisierter Straßenverkehr wird also benötigt, wodurch die Stadt menschenfreundlicher wird.

In Köln wird heute der öffentliche Stadtraum im Empfinden vieler Menschen durch den (Auto-)Verkehr dominiert. Damit einher gehen erhebliche Belastungen der Bevölkerung durch Lärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch im öffentlichen Raum, Stress und Unfälle. Nur in Ausnahmefällen, wie in der autofreien Siedlung in Köln-Nippes, können Kinder auf der Straße spielen. Wir haben in dieser Stadt mehr als 420.000 Autos, die im Durchschnitt 23 Stunden pro Tag auf einem Parkplatz stehen, während es zu wenig Raum für Grün, für 7uuuujjjjjjimbvc_J9iioKindergärten, für freie Kultur oder für Fahrradparkplätze gibt. Der Grünfraß durch Baumaßnahmen bedroht die letzten freien grünen Flächen. Anstatt ein lebenswerter Ort zu sein ist Köln leider immer noch immer eher eine autogerechte Stadt.

Gleichzeitig ist längst ein Wandel im Mobilitätsverhalten und Bewusstsein der Menschen im Gange: Die Leute fahren mehr Fahrrad, der öffentliche Verkehr hat deutliche Zuwächse, viele teilen sich Autos anstatt eines zu besitzen und es die meiste Zeit nutzlos abzustellen.

Köln ist jedoch keinesfalls auf diesen Wandel von Seiten der Bevölkerung vorbereitet. Dabei sprechen nicht zuletzt Aspekte wie knappe Kassen, die Gesundheit unserer Bürger, Verkehrssicherheit, Ressourcenschonung und der Klimawandel für eine dringend erforderliche Verkehrswende: Die Stadt muss sich entschieden von ihrem Leitbild der Autogerechtigkeit verabschieden!

Die Agora Köln fordert deshalb:

- 1. eine soziale, inklusive und nachhaltige Stadtplanung für kurze und barrierefreie Wege, die Mobilität für jeden zugänglich macht.*
- 2. Reduzierung und Neuverteilung der Verkehrsflächen, die Zufußgehen und Fahrradfahren sowie urbanem Grün deutlich mehr Raum verschafft.*
- 3. eine Fußverkehrsstrategie, die das Zufußgehen einfacher und attraktiver macht und als eigenständige Verkehrsart anerkennt.*
- 4. eine markant verbesserte Infrastruktur für alternative, nicht motorisierte Fortbewegungsmittel durch beispielsweise Fahrradstraßen, Radschnellwege und eine erhöhte Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten.*
- 5. einen stark ausgebauten und deutlich verbesserten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit einem neuen Finanzierungskonzept.*
- 6. eine andere Mobilitätspolitik in Köln, d. h. eine Verkehrswende, die zu viel weniger motorisierten Straßenverkehr in unserer Stadt führt und Alternativen fördert.*
- 7. die Kombination der unterschiedlichen Verkehrsarten durch den Ausbau und die Vereinfachung von Schnittstellen (z. B. Fahrrad in der Bahn) zu erleichtern und die geteilte Mobilität (z. B. Carsharing, Fahrgemeinschaften) zu fördern.*

4. Modal Split als Mess- und Zielgröße

Wir wollen, dass sich die Stadt klar zu einem Ziel bekennt an dem die Maßnahmen und Erfolge gemessen werden können. Unserer Meinung nach bietet sich hier die Kenngröße des Modal Split an. Wir fordern die Stadt auf, immer am Ende jeder Legislaturperiode den aktuellen Modal Split errechnen zu lassen und die Ergebnisse zu veröffentlichen.

Radverkehr/Fußverkehr bilden einen wichtigen Baustein der Intermodalität: Dieses Segment wird auch deshalb ernsthaft gebraucht, weil sich mit einer weiteren Steigerung des Modal Split-Anteils von Rad und Fuß die bereits bestehenden und die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe beim ÖPNV (und auch beim MIV) lösen lassen.

Die Agora Köln und deren Unterstützende fordern in Anlehnung an den "idealen Modal Split in Deutschland" der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW (AGFS¹) sowie der im Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln, Baustein Verkehr² im Klimaschutzszenario ermittelten Verkehrsanteile folgenden Modal Split bis zum Jahr 2020

- 25 % Fußverkehr

¹ AGFS 2012:13

² Wuppertal Institut 2011: 63

- 20 % Fahrradverkehr
- 23 % Öffentlicher Verkehr
- 32 % Motorisierter Individualverkehr

sowie bis 2030 folgende Verkehrsanteile

- 27 % Fußverkehr
- 30 % Fahrradverkehr
- 23 % Öffentlicher Verkehr
- 20 % Motorisierter Individualverkehr

5. Positionierung zum integrierten Klimaschutzteilkonzept Verkehr

Das Kölner Klimaschutzkonzept hat lange auf sich warten lassen, doch jetzt ist es durch die Hintertür aus Sachzwängen beschlossen worden. Um an Fördermittel des Bundesumweltministeriums (BMUB) und der EU-Kommission zu kommen, musste Köln rechtzeitig bis Mai 2014 ein integratives Klimaschutzkonzept vorweisen. Besonders notwendig war der Beschluss für das Projekt „SmartCity Cologne“. Wegen dieses Projekts kam Schwung in die Angelegenheit und so erarbeitete die Verwaltung zusammen mit betroffenen Akteuren einen Katalog mit 79 Einzelmaßnahmen. Der Rat hat das „Integrierte Klimaschutzkonzept Köln 2013“ zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt 13 Einzelmaßnahmen als integriertes Klimaschutzkonzept Köln 2014 auszuarbeiten und dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Im Bereich Mobilität sind zunächst nur der Einsatz von biogenem Erdgas, alternative Antriebe für Busse, zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten, eine Naviki-Seite, eine Imagekampagne für das Zufußgehen und die Fahrradnutzung sowie die Förderung von Lastenrädern vorgesehen. Diese Einzelmaßnahmen entstammen im Wesentlichen dem Gutachten des Wuppertal-Instituts, das bereits im August 2011 vorlag.

Im Teilbereich Verkehr wurden 29 Einzelmaßnahmen vorgeschlagen und es stellte sich heraus, dass das Maßnahmenbündel (bestehend aus 11 Einzelmaßnahmen) in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs die mit Abstand größten Einsparpotenziale bzgl. Treibhausgasen aufweist. Insgesamt können im Jahr 2020 gegenüber 2006 gemäß des Klimaschutzenszenarios 110.300 t Treibhausgase pro Jahr eingespart werden. Davon fallen alleine 62.500 t auf die Förderung des Radverkehrs. Gemäß des Gutachtens sinken die Treibhausgasemissionen im direkten Wirkungsbereich der Stadtverwaltung Köln im Vergleich zu 2006 um 25% und in Bezug auf 1990 um 28%, wenn die Luft- und Transitverkehre nicht berücksichtigt werden. Wird insbesondere der Luftverkehr jedoch einbezogen, so steigen die Gesamtemissionen sogar um 4%. Dies zeigt, dass die Bemühungen der Stadt Köln auch den Luftverkehr einschließen müssen. Hier könnte die Stadt beispielsweise Imagekampagnen für Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln starten.

Die Auswahl der Einzelmaßnahmen für 2014 folgt nicht der empfohlenen Maßnahmen-Priorisierung durch das Wuppertal-Institut. Dessen Gutachten hatte teilweise

andere Maßnahmen mit einer hohen Priorität eingestuft³. Demnach sollte beispielsweise sofort mit der Reduzierung von Stellplätzen von Personenkraftwagen (Pkw) und der Geschwindigkeit im Kölner Straßennetz begonnen werden. Ebenfalls wird mit der höchsten Priorität empfohlen die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten und Tarife anzupassen. Dies legt den Verdacht nahe, dass die Politik sich nicht an die "Heilige Kuh" Auto traut. Der MIV wird durch die für 2014 vorgesehenen Maßnahmen nicht eingeschränkt und hat nichts zu befürchten. Wir hingegen sind deutlich mutiger als die Politik und fordern konkrete Maßnahmen, welche die Dominanz des Autoverkehrs reduzieren.

6. Stadtplanung in Veedeln denken

Köln hat gute Voraussetzungen, bei Planungen auf Quartiersebene, auf die Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger zurückzugreifen. Dies ist beispielsweise durch die starke Veedelskultur und teils durch ausgeprägte politische und ehrenamtliche Strukturen in Kölns Stadtteilen möglich. Die Zusammenarbeit und stadtbezirksübergreifende Planungen sollten weiter verzahnt, um effiziente Planungsabläufe zu gewährleisten, die alle Akteure in unserer Stadt zufriedenstellt.

Die Agora Köln empfiehlt der Stadt Köln, weiterhin den Weg der integrierten strategischen Stadtentwicklungsplanung zu verfolgen. Oberbürgermeister, Verwaltungsvorstand und Stadtrat sollten weiterhin den Diskussionsprozess über Werte, Leitbild, Ziele und strategische Projekte mit den Akteuren der Stadtgesellschaft suchen und intensivieren.

Festzustellen ist in Köln derzeit eine deutliche Konzentration auf die sogenannte Planung durch Projekte (projektorientierte Planung, investorengesteuerte Planung). Ebenso lässt sich zurzeit auch eine Scheu seitens der Stadtverwaltung feststellen vor innovativen Planungsansätzen, die aber immer notwendiger werden. Insbesondere Bürgerbeteiligungen in Planvorhaben haben den Ruf komplex, langwierig und entsprechend kostenintensiv zu sein, sodass man sie gerne auf das rechtlich notwendige reduzieren möchte. Jedoch fordert die Bürgerschaft zunehmend transparente Vorgehensweisen bei relevanten Entscheidungen, auch und insbesondere im Bereich der Mobilität mit den vielfältigen Ausprägungen und Effekten. Zudem besteht für die Stadt Köln die Chance, beispielsweise bei der Planung von Mobilitätsschnittstellen, das Knowhow und Engagement der Bürgerschaft zu nutzen und Bürgerinitiativen einzubeziehen. Hierzu existieren in den Veedeln eine Vielzahl an Potenzialen wie Initiativen der Bürgerschaft oder Interessensgemeinschaften. Vordringlich ist eine Kommunikation in offenen und strukturierten Planungsprozessen und die Einbindung interner (Stadtrat, Verwaltung) und externer Akteure (Wirtschaft, Verbände, Vereine, Bürgerschaft) in verbindliche Kooperationsformen sowie die Koordination der Kommunikation zwischen den Ebenen und Akteuren und ressortübergreifende Projekt- und Lenkungsgruppen mit verbindlicher Zeit- und Aufgabenplanung.

Bei Neuplanungen in Köln ist weiterhin die Innenentwicklung zu forcieren, Baulücken zu schließen und innerstädtische Brach- und Potentialflächen zu nutzen. Daneben sind

³ siehe Tabelle 12 des Gutachtens auf Seite 72

Wohnquartiere mit verträglicher Nutzungsdurchmischung anzustreben, um lebenswerte Lebensräume zu schaffen und unnötige Wege und die damit verbundenen negativen Effekte – Lärm, Feinstaub, Treibhausgasemissionen, Unfallgefahren sowie Platzverbrauch des ruhenden Verkehrs – zu vermeiden. Zudem mildert die Nutzungsmischung mit Einrichtungen zur Sicherung der Daseinsgrundvorsorge Mobilitätswänge ab – kurze Wege ermöglichen es, Wege verstärkt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen zu können.

7. Adressaten und Instrumente

Das Mobilitätskonzept der Agora Köln richtet sich im Kern an die politischen Organe und den Verwaltungsapparat der Stadt Köln. Wir fordern einen grundsätzlichen Kulturwandel in Politik und Verwaltung in Bezug auf die Mobilität in unserer Stadt und haben unsere Forderungen darauf abgestimmt.

Viele der genannten Ansätze, Maßnahmen und Empfehlungen können durch einfache Grundsatzbeschlüsse direkt in die entsprechenden Anweisungen und Verordnungen gebracht werden, um sie in den nächsten Jahren umsetzen zu können. Das vorliegende Dokument fordert meist Maßnahmen, die im kommunalen Handlungsbereich liegen und von daher federführend von der Stadt Köln und ihren Institutionen umgesetzt werden können.

Hin und wieder ist es jedoch im ersten Schritt zuerst nötig, (potenziell) beteiligte Akteure in die Planungen einzubeziehen und von den Zielen und dem Weg dort hin zu überzeugen. Dies können private Anbieter von Verkehrsleistungen wie Carsharing-Anbieter, halbstaatliche Akteure wie die Deutsche Bahn oder der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und die Kölner Verkehrsbetriebe, aber auch die politischen Organe auf Landes- und Bundesebene sein.

8. Kosten und Zeitplanung

Die vorliegenden Maßnahmen und Forderung sind teilweise mit konkreten Kostenschätzungen und Umsetzungszeiträumen verbunden. Bei der Erstellung des Konzepts wurde darauf geachtet, den Fokus auf Maßnahmen zu setzen, die innerhalb der Ratsperiode 2014 bis 2019 begonnen oder umgesetzt werden können. Viele Forderungen sind Grundsatzentscheidungen, die keinen oder nur einen geringen Aufwand mit sich bringen.

II. Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen

1. Fußverkehr

1.1 Definitionen

1.1.1 Definition – Fußverkehr

Jeder Mensch ist täglich als Fußgänger unterwegs. Mit fast jedem Weg ist ein Fußweg verbunden. Ein Fußweg ist ressourcen-, energie- und platzsparend - und zudem gesund. Auch erfordern Fußwege die geringsten Instandhaltungskosten für Bauträger, da ein Weg zu Fuß die Flächen kaum abnutzt. Mittelständischer Einzelhandel und die lokale Gastronomie haben gute Entwicklungschancen, wo viele Fußgänger unterwegs sind. Der Fußverkehr ist in Innenstädten und auf kurzen Wegen das dominierende Verkehrsmittel. Dennoch hat der Fußgänger keine einflussreiche Lobby in seinem Rücken und wird in der Verkehrsplanung sträflich vernachlässigt.

Fußwege unterscheiden sich nach Situation, Wegemotiv, jeweiliger Interessenlage oder gesellschaftlicher Prioritätensetzung und müssen laut städtebaulichem Bericht des Deutschen Bundestages von 2004 „Maßstab für die Gestaltung der Wege und Plätze [...] sein [...]“⁴. Es betrifft wohlhabende, aber auch sozial schwache Menschen, gesunde und Mobilitätseingeschränkte, sportliche und unsportliche, junge und alte Menschen. Auch diejenigen, die nicht oder nur eingeschränkt gehen können benutzen mittels Rollstuhl oder einer Gehhilfe Fußwege und sind auf deren Funktionsfähigkeit angewiesen. Die Anforderungen an Fußwege sind daher heterogen. Die Eigenschaften der zu Fuß Gehenden, wie z. B. deren Alter, deren Konstitution oder die Belastung durch Gepäck, bestimmen die Anforderungen an den zurückzulegenden Weg.

Faktoren sind zudem Verkehrszweck und Wegelänge, Witterung und Klima sowie die Tageszeit. Auch kann und sollte ein Fußweg mehr sein als eine bloße Verkehrsfläche. Diese ermöglichen ein schnelles Vorankommen genauso wie Verweilen, Unterhalten als auch das Spielen von Kindern. Die Funktion eines Fußweges ist im besten Sinne multimodal.

Gehen und Verweilen beinhaltet die intensivste und unmittelbarste Raumerfahrung, da sie nicht in abschirmenden Beförderungsmitteln, wie Autos oder öffentlichen Verkehrsmitteln stattfindet. Der Fußgänger nimmt den Raum unmittelbar und mit allen Sinnen wahr. Je reizvoller ein Weg ist, desto eher wird er angenommen. So wirkt sich die Qualität der Fußwege auf die Benutzungshäufigkeit und auf seine Leistungsfähigkeit aus.

1.1.2 Definition – Öffentlicher Raum

Es geht um die Gestaltung, die Aufteilung und die Nutzung des öffentlichen Raums, also all dessen was nicht Privateigentümern gehört. Speziell ist es der Raum, in dem Verkehre (Auto, Fahrrad, Fußgänger, ÖPNV) stattfinden. Der öffentliche Raum sollte mehr darstellen als nur eine Verkehrsfläche. Jedoch sind viele Plätze und Räume der Innenstadt und in den Veedeln nur eindimensional nutzbar. Es sind zumeist Durchgangsflächen. Der öffentliche Raum wird

⁴ Deutscher Bundestag 2004: 7

innerhalb der Stadt oftmals stark durch den MIV belastet. So wurden die repräsentativen Neustadtplätze (Barbarossaplatz, Ebertplatz, Rudolfplatz) den Bedürfnissen des MIVs angepasst und haben völlig ihre ursprüngliche Aufenthaltsqualität verloren. Viele kleine innerstädtische Plätze oder Brachen werden als Autoparkplätze genutzt oder werden zum Abstellen von Müllcontainern missbraucht. Durch die Verlagerung der Prioritäten können zahlreiche lebensfreundliche Orte geschaffen werden an den sich Menschen gerne aufhalten.

1.2 Langfristige Ziele

Ein Fußweg sollte vielen Anforderungen seiner unterschiedlichen Nutzer genügen. Laut Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen⁵ sollen diese:

- umwegfreie Verbindungen bieten,
- die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, v. a. dem öffentlichen Verkehr schaffen,
- Fortbewegung ohne übermäßige körperliche Anstrengungen mit genügend Bewegungsfreiheit gewährleisten,
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern vermeiden,
- Verkehrssicherheit bieten (Vision Zero) und subjektive Ängste gegen Bedrohung vermindern,
- ein angenehmes Gehen durch ansprechend gestaltete Wege gestatten,
- soweit möglich Witterungsschutz bieten und
- eine gute Orientierung bieten.

Ob ein Fußweg diese Kriterien erfüllt, kann sehr pragmatisch an dem Zustand der Wege erkannt werden. Sind etwa Trampelpfade entstanden, so wurden zu Fuß Gehenden unnötige Umwege aufgezwungen, die die Mehrzahl nicht befolgt hat (z. B. Severinsbrücke auf Deutzer Seite). Ein Fußweg sollte Fußgänger vorbehalten bleiben, gemischte Fuß- und Radwege werden beiden Verkehrsformen nicht gerecht und führen zur Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Subjektive Ängste werden durch z. B. Unterführungen und Tunnel geschaffen. Dies sind zumeist Überbleibsel der autogerechten Stadt (siehe z. B. Ebertplatz). Querungen müssen oberirdisch und ebenerdig angelegt werden.

Ausreichend breite Wege sind unerlässlich, um den diversen Bedürfnissen der Nutzung gerecht zu werden, vom Spielraum bis hin zum schnellen Gehen. Platz und verminderte Geschwindigkeiten der stärkeren Verkehrsteilnehmenden (Auto/Fahrrad) sowie übersichtlich gestaltete Kreuzungen, erhöhen die Sicherheit für zu Fuß Gehende. Es sollte darauf geachtet werden, dass der Fußweg stets frei ist. Insbesondere sollten Kampagnen allen die Wichtigkeit von Gehwegen klarmachen und ist es notwendig falsch geparkte Autos abzuschleppen.

1.3 Konkrete Maßnahmen

1.3.1 Fußverkehrsstrategie entwickeln und verabschieden

Der Stadtrat möge eine gesamtstädtische Bestandsaufnahme zum Fußverkehr beschließen, die sowohl die Schwachstellen wie auch Stärken/Qualitäten des Fußverkehrs in Köln analysiert. Es werden Standards und Rahmenbedingungen für zukünftige Planungen festgelegt und konkret

⁵ EFA 2002

an einigen Modellprojekten gearbeitet. Möglicherweise wäre es hilfreich eine Fußverkehrbeauftragte oder einen Fußverkehrbeauftragten für die Stadt Köln einzustellen.

1.3.2 Straßenquerschnitte von außen nach innen planen

Zukünftig sollten Straßenquerschnitte von außen nach innen geplant werden. Das bedeutet, dass zunächst die Bedürfnisse des Fußverkehrs festgelegt werden. Hierbei sollte die empfohlene Mindestbreite von Gehwegen von 2,20 m eingehalten werden und wenn möglich sollten zu Fuß Gehende deutlich mehr Platz zugesprochen werden. Anschließend kann der Platzbedarf für den Rad- und motorisierte Verkehr ermittelt werden. D. h. der Fußverkehr bekommt keine Restflächen mehr zugesprochen, sondern der Platzbedarf für zu Fuß Gehende wird priorisiert.

1.3.3 Duldung von Falschparkern aufheben

Ab sofort soll das falsche Parken vom Ordnungsamt immer geahndet werden. Die Duldung von Falschparkern wird also aufgehoben. Häufig parken Autos wie beispielsweise in der Kosterstraße Autos in der zweiten Reihe und nehmen so dem Fußverkehr den entsprechenden Raum.

Künftig sollen zudem die Autos konsequent abgeschleppt werden, wenn sie andere Verkehrsteilnehmende behindern. Die Duldung des Gehwegparkens ohne explizite Erlaubnis (Markierungen, Schild 315 StVO) wird aufgegeben, es wird nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen⁶ geplant und es werden bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung des geordneten Parken umgesetzt.

1.3.4 Nahmobilität fördern

Die Förderung der Nahmobilität soll als eine der grundsätzlichen Leitlinien im Verkehrsentwicklungsplan in Anlehnung an die „Sustainable Urban Mobility Plans“ verabschiedet werden. Ziel ist es, wegzukommen von „monomodaler“ Nutzung der Autos hin zu multi- und intermodaler Nutzung verschiedener Verkehrsträger der Nahmobilitäts inkl. Carsharing. Mobilität beschränkt sich nicht nur auf das Auto, sondern es gibt je nach Ziel, Beweggrund und Zeit verschiedene Möglichkeiten sich fortzubewegen.

1.3.5 Umwege ausfindig machen und beseitigen

Zu Fuß Gehende müssen häufig unnötige Umwege in Kauf nehmen. Zum Beispiel müssen Bahnreisende sehr weit laufen, wenn sie von der Zülpicher Straße zum Gleis 1 des Bahnhofs Köln-Süd gelangen wollen. Hier ist schon seit Jahren ein Zugang geplant, aber dieser wurde bisher nicht gebaut. Große Straßen, wie der Clevische Ring auf der rechten Rheinseite, stellen häufig ein erhebliches Hindernis für zu Fuß Gehende dar. Die Querung erfordert Umwege von teilweise deutlich über 100 m. Solche Umwege sind für den Fußverkehr unakzeptabel und müssen möglichst schnell beseitigt werden. Zunächst sollten gezielt Umwege ausfindig gemacht werden. Anschließend sollten notwendige Maßnahmen priorisiert werden und die ersten häufig genutzten Umwege sollten so bald wie möglich beseitigt werden.

⁶ RAST, FGSV-Nr. 200: http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=2325

1.3.6 Querungssituation verbessern

Vernachlässigt die Planung bei der Führung von Fußverkehrsströmen an Querungen den Grundsatz direkter Wegeführung, kann es zu gefährlichem Querungsverhalten seitens der zu Fuß Gehenden kommen. Fußgängerampeln als alleinige Querungshilfe, bedingen Umwege und senken die Akzeptanz der zu Fuß Gehenden. Eine systematische Fußverkehrsförderung muss als Netzsystem gedacht sein und sinnvolle Querungshilfen (z. B. Zebrastreifen und Aufpflasterungen) an Straßen, Einmündungen und Kreuzungen schaffen, die zu Fuß Gehenden sicheren Vortritt und sichere Sichtbeziehungen gewähren.

Lineare Querungshilfen, wie ein durchgängige Mittelinsel, sichern das Überschreiten der Fahrbahn und verringern optisch und funktional deren Trennwirkung. An Haltestelleninseln der KVB auf der Fahrbahn - z. B. Barbarossaplatz, Eifelstraße, Arnulfsstraße, Sülzgürtel, Liebigstraße - sollte dafür Sorge getragen sein, dass diese schnell und sicher erreicht werden können.

An Systemübergängen zeigt sich die Qualität der Fußwegeplanung besonders. So stehen insbesondere Fußverkehr und der öffentliche Verkehr in engem Zusammenhang, da Fahrgäste vor und nach der Reise als zu Fuß Gehende unterwegs sind. Haltestellen des ÖPNV sind wichtige Quellen und Ziele von zu Fuß Gehenden, die in die Netzplanung für den Fußverkehr einbezogen werden müssen. Entsprechend ist das Funktionieren der Reisekette, also der Weg zwischen Haustür und Haltestelle, von zentraler Bedeutung. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an Kreuzungen ist heute Standard jeder Verkehrsplanung, doch hilft dies dem Fahrgast nur wenig, wenn er die Bahn knapp verpasst, weil die Fußgängerampel Rot zeigt. Wo es die lokalen Gegebenheiten ermöglichen, können Zebrastreifen und eine entsprechend geschaltete Telematik Abhilfe schaffen und zu Fuß Gehenden den Zugang zur Mittelinsel ermöglichen, sobald eine Straßenbahn die Haltestelle erreicht.

1.3.7 Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr optimieren

Lange Wartezeiten provozieren Rotläufe und resultierende gefährliche Situationen, während unzureichende Grünphasen v. a. alte Menschen in die Drucksituation bringen können, gegen Rot anzulaufen.

Mögliche Maßnahmen:

- Kürzere Ampel-Rot- und längere Grünphasen

Für zu Fuß Gehende sollten kürzere Ampel-Rot-Phasen und längere Grünphasen eingeführt werden. Falls möglich könnten Umlaufphasen bei geringem Autoaufkommen abgebrochen werden. Die Freigabezeiten der Ampelschaltungen sollten mindestens 20 Sekunden betragen. Wartezeiten von über 40 Sekunden mindern jedoch die Akzeptanz der Menschen, auch wenn die gleiche Ampel eine ausreichende Freigabephase hat. Entsprechend ist hier eine Einrichtung von kurzen Ampel-Rot-Phasen für zu Fuß Gehende wünschenswert. Im Allgemeinen sollten Wartezeiten von über 30 und Grünphasen unter 15 Sekunden vermieden werden.

- Vermeidung geteilter Ampelphasen

Geteilte Ampelphasen sind an vielen Kreuzungssituationen in Köln verbreitet. Die Situation für zu Fuß Gehende ist beispielsweise am Barbarossaplatz vielen Menschen bekannt. Geteilte Ampelphasen sind ebenso fußgängerunfreundlich wie Wartezeiten über 30 und Grünphasen

unter 15 Sekunden. Eine Straße sollten ohne Druck in einem Zug und in beide Richtungen überquert werden können.

- Besondere Ampelschaltungen an Straßenbahnkreuzungen

Viele Bahnhaltstellen liegen in der Straßenraummitte. Fährt eine Bahn ein, so ergeben sich oftmals gefährliche Situationen, da viele zu Fuß Gehende noch schnell über Rot rennen, um die Straßenbahn zu erreichen. Diese Situationen können entschärft werden, wenn bei Straßenbahneinfahrt die zu Fuß Gehende Grün erhalten.

1.3.8 Verbreiterung der Gehwege

Der geringe Flächenbedarf und die Flexibilität der zu Fuß Gehenden war und ist für die Planung oft ein Grund, dem Fußverkehr den Platzbedarf zu versagen und seinen Verkehrsraum zugunsten anderer Verkehrsmittel – MIV, Radverkehr – zu beschneiden. Erfreulicherweise gehen viele Gehwege in Köln von der baulichen Dimensionierung her zum Teil deutlich über die empfohlene Mindestbreite von 2,20 m für die Begegnung zweier zu Fuß Gehender hinaus. Allerdings existieren noch viele Gehwege, bei denen dies nicht der Fall ist. Auf vielen Gehwegen, auf denen Gehwegparken angeordnet ist, verstellen Autos einen Großteil der Bürgersteige und somit deren Eignung für Fußverkehr, Aufenthalt und Kinderspiel. Sind in diesen Bereichen zusätzlich Lichtmasten oder Fahrradständer platziert, oder Mülltonnen in den Weg gestellt sowie die Randbereiche uneben, haben zu Fuß Gehende Schwierigkeiten, die Wege überhaupt zu benutzen.

Für die Gehwegbreiten sollte wieder das Mindestmaß hergestellt werden. Das Parken auf den Gehwegen sollte fortan der Vergangenheit angehören. Ist es aufgrund der speziellen Kölner Straßenenge nicht möglich für zu Fuß Gehende ausreichend Raum zu schaffen, sollten Maßnahmen getroffen werden, dass die zu Fuß Gehenden sich sicher auf der Straße fortbewegen können. Gerade in Vierteln wie Ehrenfeld, Deutz und der Innenstadt, die sich durch ihre Enge auszeichnen, könnte flächendeckend eine kölsche Lösung mit Begegnungs- oder Shared-Space-Zonen etabliert werden.

1.3.9 Schrittweises Abschaffen des Parkens am Straßenrand

Ähnlich wie in Kopenhagen könnten jeweils eine jährlich vereinbarte Menge an Parkplätzen verschwinden und den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung gestellt, bzw. als öffentlicher Raum und für Kurz- und Lieferparkzonen gestaltet werden. Zudem sollte das Parken am Straßenrand gegenüber dem Abstellen in Parkhäusern oder Tiefgaragen verteuert werden.

1.3.10 Einrichtung von Shared Space-Zonen

In Shared-Space-Zonen teilen sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den gemeinsamen Verkehrsraum. Alle Verkehrsteilnehmer müssen gleichermaßen aufeinander Rücksicht nehmen. Die Beschilderung wird auf ein Mindestmaß beschränkt und die Geschwindigkeit aller ist angepasst auf höchstens 20 km/h. Möglicherweise können gerade in Köln durch die spezifisch engen Straßen Kompromisse gemacht werden, um möglichst vielen Verkehrsträgern zu ihrem Recht zu verhelfen. So könnte zunächst noch übergangsweise das Parken in bestimmten Abschnitten erlaubt sein.

1.3.11 Gewonnene Flächen für Freiräume bzw. zu Fuß Gehende bereitstellen

Der durch die Verringerung der Verkehrsflächen (z. B. Fahrstreifen oder Parkplätze) gewonnene Raum soll dafür genutzt werden, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern. "Ehemalige Radwege", z. B. an der Lindenstraße, Weinsbergstraße, Dürenerstraße, an denen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben wurde, sind heute "Sonstige Radwege" und dürfen noch von Fahrrädern benutzt werden. Je nach Breite und Frequenz können künftig diese Wege ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Hier bei sollte darauf geachtet werden, dass sich dem Fahrradfahrer auch auf der Fahrbahn für schwächere Verkehrsteilnehmende ein hohes Sicherheitsgefühl bietet. Auch ist es möglich behutsam den gewonnenen Platz durch Außengastronomie zu bewirtschaften.

1.3.12 Autofreie Aktionstage: Sensibilisierung erreichen

Köln sollte regelmäßig autofreie Aktionstage wie z. B. den "Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit" durchführen. Diese autofreien Tage sollten in verschiedenen Teilen der Stadt und v. a. auch in der Innenstadt stattfinden. Hierdurch können die Menschen erleben, was es bedeutet, wenn die Autos aus dem Stadtbild verschwinden. Der gewonnene Raum ermöglicht die Entfaltung des Lebens in der Öffentlichkeit und stimuliert die nachbarschaftliche Kommunikation. Durch diese Erfahrung wird vielen Menschen erst bewusst, wie lebensfreundlich die Stadt eigentlich sein kann.

1.3.13 Partizipation von Bürgern

Für bestimmte Plätze können Gruppen gefördert werden, die den öffentlichen Raum, möglicherweise auch nur temporär und produktiv nutzen beitragen. In diesem Zusammenhang könnten beispielsweise Vereine im Bereich des „Urban Gardening“ angesprochen werden.

1.3.14 Gestaltung von Räumen

Die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden, indem Flächen mehr Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden als bloße Verkehrsfläche. So sollen mehr Parks, mehr Spielstraßen und frei gestaltete Räume zur Begegnung für multimodale Nutzungen gestellt werden. Folgende Maßnahmen können als erstes dazu beitragen:

- Verschönerung des öffentlichen Raumes durch gezielte Pflanzungen von Bäumen, Aufstellen von Bänken und Sitzgelegenheiten.
- Partizipation der Anwohner und Bürger bei der Gestaltung von Flächen, gerade im Nachbarschaftsbereich.
- Verlangsamung der Verkehre, gerade in der Innenstadt. Nicht die schnelle Durchschreitung des Raumes, sondern die bewusste Wahrnehmung steht im Mittelpunkt. Schlendern, Verweilen, Anhalten, Ausruhen und in Ruhe Betrachten ist möglich. Nebenbei und in der Hauptsache wird durch die Verlangsamung v. a. des Autoverkehrs auch das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden gesenkt.
- Es können temporäre Fußgängerzonen (wie z. B. die Kitschburger oder Venloer Straße) am Wochenende geschaffen werden, um so mehr Erholungsraum und Sicherheit für Familien zu schaffen.

- Ein grundlegender Nachdenkprozess darüber, welches Bild die Stadt Köln langfristig abgeben soll wird in Gang gesetzt (siehe z. B. Leitbild Mobilität der Agora Köln und Nahmobilität 2.0 der AGFS)
- Ruhezonen schützen
- Überdachte Plätze in Parks – „Hängemattenkultur“ fördern; Parks sollten besser genutzt werden können (z .B. auch als Arbeitsraum durch Überdachung und Stromanschluss – z. B. an der bereits bestehende Mini-Bibliothek im Stadtgarten)



Quelle:

<http://www.rad-spannerei.de/blog/wp-content/2008/01/stadt-muenster-platzvergleich-2001.jpg.pagespeed.ce.hFYANxJF2k.jpg>

1.4 Vorbilder

1.4.1 Fußverkehrsstrategie Berlin

Ein gelungenes Beispiel für die Förderung des Fußverkehrs findet sich in Berlin mit der Fußverkehrsstrategie. Das Besondere an dieser Fußverkehrsstrategie ist, dass die Bereiche Kommunikation, Service und Infrastruktur als gleichwertige Bestandteile des Fußverkehrs betrachtet und gefördert werden. Die ganzheitliche Herangehensweise an das System Fußverkehr ist sehr wichtig und soll langfristig an seinen Modal-Split-Anteil angepasst werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Zu Fuß Gehenden ist ein weiterer Schwerpunkt des Konzepts. Hierfür ist vorgesehen, wichtige Fußverbindungen barrierefrei zu gestalten, fußgängerfreundliche Signalisierung an Querungsstellen, Freihaltung von Gehwegen, konsequente Ahndung von Verstößen und noch vieles mehr.

1.4.2 Neugestaltung Severinstraße

Ein gutes Beispiel für die Förderung des Nahverkehrs durch technische Maßnahmen findet sich bereits in Köln. Die Severinstraße in der Südstadt steht seit 2001 stets im Kontext der Baumaßnahmen der Nord-Süd-Stadtbahn. Verwandelte der U-Bahn-Bau die Straße zunächst dauerhaft in eine große Baustelle und beeinträchtigte sowohl das Leben im Veedel als auch Verkehr und Einzelhandel immens, so folgte auf die Groteske des schiefen Kirchturms von St. Baptist der Stadtarcheinsturz.

Neue Impulse sollten die Severinstraße in ihrer Funktion als Lebensort für viele Menschen auch als Einkaufsstraße wiederbeleben. Bereits 2002 erarbeiteten die Stadt Köln sowie die interessierte Bürgerschaft des Vringsveedels ein gemeinsames Konzept zur Neugestaltung. Grundidee war die Konzentration von Parkplätzen und Möblierungselementen auf eine Straßenseite und eine konsequent lineare Zonierung. So lässt sich die Straße als verbindendes Element des Veedels in ihrer Raumwirkung erfassen. 10.000 Quadratmeter Fahrbahn und Gehweg wurden neu gebaut. Die Fahrbahn wurde auf eine Breite von vier Metern herabgesetzt und im Gegenzug die Bürgersteige erweitert auf fünf Meter Breite. Es entstand eine ebene Fläche ohne Niveauunterschied, was mobilitätseingeschränkten Menschen zugute kommt aber auch neue Möglichkeiten einer vielfältigen Straßennutzung eröffnet. Diese fördert die erforderliche Kommunikation und Rücksicht via Blickkontakt aller Verkehrsteilnehmenden. Auf der parkfreien Seite wurden mehr als 260 speziell gestaltete und herausnehmbare Poller eingesetzt, die der Verkehrsberuhigung dienen, Falschparken vermeiden und als Sitzgelegenheiten genutzt werden können. Installiert wurden zudem auch eine neue Straßenbeleuchtung, die den Bürgersteig besser ausleuchtet sowie ein Blindenleitsystem sowie 40 neue Sinkkästen zur Entwässerung. Die Severinstraße ist inzwischen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen - Tempo 30 und Mischverkehr. Ein gelungenes Beispiel in unserer Stadt für die menschenfreundliche Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße.

1.4.3 AGFS/NRW-Leitbild zur Nahmobilität

„Für die AGFS ist das Zufußgehen eine selbstständige Verkehrsart, die als Basis jeder Mobilität einen eigenen Verkehrsraum braucht, der aufgrund der hohen sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Zufußgehens unbedingt barrierefrei, adäquat dimensioniert und attraktiv gestaltet sein muss.“⁷

2. Radverkehr

2.1 Definition

In diesem Handlungsfeld steht der Radverkehr im Vordergrund. Mehr und mehr Radfahrende bevölkern die Straßen und Radwege in unserer Stadt. Köln besitzt einen alten Stadtkern mit römischem bis mittelalterlichem Zuschnitt, was seine enge Bebauung bedingt. Der öffentliche Raum ist damit im Vergleich zu jüngeren Städten stark begrenzt. Köln braucht also Verkehrsteilnehmer, die wenig Fläche in Anspruch nehmen. Die Flächen und die Infrastruktur, auf welcher der Radverkehr sich zurzeit abspielen darf, sind indes längst zu knapp geworden. Deshalb muss die Verkehrsinfrastruktur für Radfahrende dringend verbessert werden. Dringend muss eine Umverteilung von Maßnahmen und Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs erfolgen. Und zwar nicht, indem Zufußgehende durch Bordsteinradwege und Fahrradständer noch stärker eingeschränkt werden als bisher.

Das Rad ist beim Fahren und Parken klar im Vorteil. Schon heute gilt es im Mittel als das schnellste städtische Verkehrsmittel für kurze Weglängen. In Erreichbarkeit, Geschwindigkeit und Flexibilität ist der Radverkehr auf Strecken bis zehn Kilometer den anderen Verkehrsarten

⁷ <http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/nahmobilitaet-20.html>

zumeist überlegen. Dennoch setzen sich viele Leute auch für kurze Strecken hinters Steuer – die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als sechs Kilometer.

Radfahren ist kostengünstig, sowohl für den Einzelnen als auch für die Gesellschaft. Sein Gefährdungspotential liegt deutlich unter dem von Kraftfahrzeugen (Kfz). Das Fahrrad sorgt für Bewegung, hält die Menschen fit und gesund, schont die Umwelt und liefert entscheidende Beiträge zum Klimaschutz. Die primäre Förderung des Radverkehrs ist notwendig, da über Maßnahmen in diesem Bereich mit Abstand die meisten Treibhausgase eingespart werden. Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt wird, spart rund 140 g CO₂. Umfassende und nachhaltige Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bieten also gleichzeitig eine hohe Effizienz zur Erreichung der Reduktionsziele im Klimaschutzkonzept Köln – aktuell gilt der Straßenverkehr als größter CO₂-Emittent.

Köln soll zur Fahrradstadt werden! Dafür muss die Dominanz des Kfz-Verkehrs sukzessive abgebaut werden. Die Idee der autogerechten Stadt hat sich als untauglich erwiesen und gilt inzwischen als überholt. Dieser Versuch muss angesichts zum Teil fataler Unfallfolgen sowie vielfältiger Nachteile für ein gesundes und ruhiges Leben sofort beendet werden. Mit der Dominanz des Autoverkehrs muss Schluss sein! Wir wollen ein verändertes Stadtbild, aus dem die Automassen verschwinden, stattdessen soll der Stadtraum eine hohe Aufenthaltsqualität für Menschen bieten. Mehr Fahrrad und weniger Auto würde Kölns Lebensqualität und damit die Attraktivität für alle EinwohnerInnen wie Gäste wirksam steigern. Radverkehr steht für eine zeitgemäße Urbanität und wird zukünftig noch weiter an Zuwachs und Bedeutung gewinnen. Wir wollen in der Stadt eine andere Kultur, eine Kultur pro Fahrrad. Wir fordern einen entschiedenen Paradigmenwechsel für unsere Stadt, der die primäre Förderung der Nahmobilität an allererste Stelle setzt.

2.2 Langfristige Ziele

Zukünftig wird es fahrend und parkend wesentlich mehr Platz für Radfahrende geben. Bereits in der Übergangsphase zu einem weitestgehend kraftfahrzeugfreien Stadtverkehr wird der Radverkehr erfolgreich und sicher auf der Fahrbahn geführt. Dem Radverkehr wird nicht nur gleiches Recht gegenüber dem Autoverkehr eingeräumt, sondern er wird neben dem ÖPNV zunehmend die bevorzugte Verkehrsform der urbanen Zukunft sein. Dabei spielt der drängende Klimaschutz eine wichtige Rolle. Auch die Gesundheitsprophylaxe ist eine bislang vollkommen vernachlässigte gesamtgesellschaftliche Herausforderung, die durch den Radverkehr wesentlich verbessert wird. Die Bewegung führt zu gesünderen Menschen, außerdem ist der Radverkehr im Gegensatz zum MIV sehr leise. Des Weiteren müssen zukünftig sozialpolitische Aspekte des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt werden, die bislang zu kurz gekommen sind. Gleichzeitig wird die städtische Aufenthalts- und Lebensqualität ohne den vielseitig belastenden Kfz-Verkehr erheblich gesteigert.

Der jetzige so genannte Verkehrsraum wird zukünftig der urbane Lebensraum sein, in dem sich alle Menschen sicher bewegen können. Wir wollen, dass die Straßen keine Gefahrenzonen mehr sind und dass Kinder und Senioren sich eigenständig und frei bewegen können. Menschen werden nicht nur überleben, wenn sie ihrem Grundbedürfnis nach Mobilität

nachkommen. Sie werden Freude empfinden, wenn sie als Zufußgehende, Radfahrende und ÖPNV-Benutzende mobil sind.

Das jetzige Konzept der Umweltzonen in Köln wird zukünftig dahingehend ausgelegt, dass in den bezeichneten Gebieten keine klassischen Kfz mit Verbrennungsmotor mehr unterwegs sein werden. Die heute gebräuchliche Unterteilung in Kfz-Verkehr als dem eigentlichen „Verkehr“ sowie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr als sonstiger, weniger wichtiger und wertvoller „Restverkehr“ wird aufgehoben. Insbesondere auf längeren Strecken wird der Radverkehr neben dem ÖPNV die wichtigste Verkehrsform in Köln darstellen.

2.3 Konkrete Maßnahmen

2.3.1 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen stellen eine besondere Attraktivität für den Radverkehr dar. Bislang wurden sie in Köln nur vereinzelt und auch lediglich auf verkehrlich unbedeutenden Abschnitten eingerichtet. Für die Zukunft fordern wir deutlich mehr Fahrradstraßen für unsere Stadt. Fahrradstraßen sollten zunächst dort eingerichtet werden, wo bereits heute mehr Rad- als Autofahrende unterwegs sind. Dies ist beispielsweise in der Maybachstraße der Fall. Darüber hinaus könnten Fahrradstraßen an Hauptrouten für den Radverkehr entstehen (siehe 2.3.2). Solche Maßnahmen lassen sich schnell umsetzen, wobei der MIV auf den neuen Fahrradstraßen in entsprechend eingeschränkter Form zunächst noch zugelassen werden könnte.

2.3.2 Radschnellwege

Wir wünschen uns ein effektives Netz von Radschnellwegen durch Köln. Neben dem Radschnellweg, der zwischen Frechen und der Universität zu Köln entsteht, sollte die Stadt in den nächsten Jahren weitere Radschnellwege anlegen. Beispielsweise könnte ein Radschnellweg entlang der Nord-Süd-Fahrt entstehen, wie es die Initiative Rad Express Wege Köln (REWK) vorschlägt. Weitere mögliche Radschnellwege könnten entlang der Ringe oder der parallel verlaufenden Wälle, an der Rheinuferstraße, am Gürtel, an der Aachener Straße oder über eine Rheinbrücke in Ost-West-Richtung entstehen. Radschnellwege könnten aus der Innenstadt in die umliegenden Gemeinden und Städte verlaufen. Außerstädtisch könnten sie entlang von Naturpfaden und in Abtrennung zu Fußwegen geführt werden.

2.3.3 Eigene Fahrspur für Radfahrende auf der Fahrbahn

Wir möchten erreichen, dass Radfahrende an Hauptverkehrsachsen auf jeder Straßenseite eine eigene Fahrspur bekommen. Dies ist überall dort möglich, wo pro Fahrrichtung zwei Kfz-Spuren existieren. In den nächsten Jahren könnte mit einer solchen Maßnahme in der Innenstadt begonnen werden und es könnte geplant werden, dass entlang von Hauptrouten (siehe 2.3.2) weitere Spuren dem Radverkehr zugesprochen werden.

2.3.4 Grüne Welle für den Radverkehr

Wir wünschen uns eine Grüne Welle für Radfahrende. An Ampeln kann durch Vorrangschaltungen dem Radverkehr wie in Kopenhagen ein Vorteil verschafft werden. Die Lichtsignalanlagen werden hierbei auf das durchschnittliche Fahrtempo von Radfahrenden

abgestimmt. Dadurch sollen Radfahrende möglichst nicht mehr anhalten müssen, sobald sie zügig entlang einer Hauptroute fahren.

2.3.5 Öffnung Einbahnstraßen

Einbahnstraßen in Wohnquartieren tragen erheblich zur Verkehrsberuhigung bei und unterstützen die Steuerung der MIV-Verkehrsströme über die Ein- und Ausfallstraßen in die Stadt. Die geschickte Anordnung von Einbahnstraßen verhindern Schleichwege und Durchgangsverkehre durch Wohn- und Mischgebiete ohne den Zugang für die Anwohnerinnen und Anwohner komplett zu verhindern.

Die in Köln sternförmig angeordneten Ein- und Ausfallstraßen sind in der Regel in beide Richtungen vom MIV befahrbar. Das hohe Verkehrsaufkommen, gepaart mit Lieferverkehr und Parken in zweiter Reihe führt zu unnötigen Staus und damit einhergehenden Emissionsbelastungen. Zusätzlich schränkt der sich begegnende MIV-Verkehr die Straßenfläche deutlich ein, was zu Behinderungen und deutlichen Gefahren für den inzwischen auf die Fahrbahn verlegten Radverkehr führt. Die Einrichtung der Ein- und Ausfallstraßen als Einbahnstraßen – jeweils abwechselnd stadtein- und auswärts – würde zusätzlichen Raum für Rad- und Fußverkehr bieten. Intelligent angeordnete Kurzhalte- und Lieferzonen könnten einerseits die Behinderung des Rad- und Autoverkehrs durch das in der zweiten Reihe Parken reduzieren, als auch zur Temporeduzierung des fließenden Verkehrs führen.

Die Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr grundsätzlich in beide Richtungen geöffnet sein, solange bauliche Begebenheiten oder Sicherheitsbelange keine abweichende Regelung erforderlich machen. Bei engen Straßen kann die für die gefahrlose Begegnung mit dem Rundverkehr benötigte Fahrbahnbreite durch eine Reduzierung der zugelassenen und/oder geduldeten PKW-Parkflächen erreicht werden. Um hier der Gefahr einer Erhöhung der Geschwindigkeit entgegenzuwirken, müssen wechselseitiges Parken, Schikanen oder Shared-Space Modelle entwickelt werden, was wiederum Nahmobilität und Fußverkehr unterstützt.

2.3.6 Radbenutzungspflicht aufheben

In Köln existieren viele benutzungspflichtige Radwege. Wir wollen, dass die Radwegebenutzungspflicht komplett aufgehoben wird. Dies wird insbesondere durch eine generelle Geschwindigkeitsreduktion ermöglicht (siehe 5.3.7). Solange diese Verlangsamung des MIV noch nicht erreicht ist, könnten dennoch deutlich mehr Radwege von der Benutzungspflicht befreit werden als es bisher der Fall ist. Beispielsweise sollten bis 2015 möglichst alle Verkehrsschilder mit dem Fahrradsymbol (Zeichen 237, 240 oder 241) an zu schmalen Radwegen, wie auf den Ringen, abmontiert werden.

2.3.7 Rheinbrücken für Radfahrende besser zugänglich machen

Wir wünschen uns eine funktionierende Infrastruktur für den Radverkehr an Kölns Rheinbrücken. Derzeit ist eine bequeme Befahrung der Brücken mit dem Rad nicht immer möglich. Die Schwachstellen sind bereits bekannt und sollten in den nächsten beiden Jahren behoben werden. Beispielsweise sollte die Nordseite der Hohenzollernbrücke für den Radverkehr bequem befahrbar gemacht werden, indem auf der linken Rheinseite eine Rampe über die Rheinuferstrasse zum Breslauer Platz gebaut wird. Radfahrende sollten auf der

Severinsbrücke einfach auf der Fahrbahn weiterfahren anstatt auf unklare Abwege ohne Führung gezwungen zu werden.

2.3.8 Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen

Damit der Radverkehr an Lichtsignalanlagen sicherer abgewickelt werden kann, wünschen wir uns vermehrt die stetige Einrichtung vorgezogener Aufstellflächen für Radfahrende, sog. Fahrradschleusen.

Prinzipiell empfehlen wir darüber hinaus eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen in Köln dahingehend, welche einen Mehrwert für die sichere Verkehrssteuerung bietet und welche Ampelanlage überflüssig sein kann. Solche Ampeln sind abzubauen, was gerade bei einem verlangsamten Verkehr möglich sein sollte.

2.3.9 Radschutzstreifen mit 1 m Abstand zu längs parkenden Autos

Wir möchten, dass Radschutzstreifen in Zukunft erst ab etwa einem Meter Abstand zum ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn angebracht werden. Die allgegenwärtige und erhebliche Gefahr durch Autotüren, die sich unvermittelt in die Radspur hinein öffnen, wird dadurch behoben. Nicht zuletzt kann eine derartige Verengung der Fahrbahn dazu beitragen, dass Autofahrende mit verringerter Geschwindigkeit unterwegs sind.

2.3.10 Beschilderung von Radverkehrswegen

Wir wünschen uns eine für die jeweilige lokale Situation sinnvolle Umsetzung einer Wegweisung für den Radverkehr⁸. Dabei sollten Wegweiser keinen nötigenden Charakter besitzen und allenfalls Hilfsmittel für Ortsfremde sein. Eine sinnvolle Wegweisung in den Städten erspart unangenehme Umwege und Zeitverluste und sollte - neben einer offiziellen Routenbezeichnung, soweit gegeben - z. B. auf öffentliche Einrichtungen sowie auf Haltestellen von Bus und Bahn hinweisen. Idealerweise ziehen wir das Vorhandensein "natürlicher" Orientierungsmöglichkeiten grundsätzlich dem Aufbau eines Schilderwaldes vor. So erhöht die klare Führung der Wege die Orientierung auf den Wegen und minimiert die Notwendigkeit zusätzlicher Wegweisung. Zum Marktplatz führende Wege können beispielsweise genauso gepflastert oder beleuchtet sein, wie das Ziel selbst. Öffentliche Räume sollten sich grundsätzlich durch ihre Eigenarten unterscheiden, die sie rememberbar und wieder auffindbar machen.

2.3.11 Straßenreinigung auf Wegen für den Radverkehr

Unabdingbar für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs sind ein regelmäßiger Grünschnitt gegen Wildwuchs, ein bei Bedarf täglicher Winterdienst, die umgehende Beseitigung von Scherben sowie die Behebung von Schäden am Belag. Dazu muss die Stadt mindestens alle wichtigen, stärker frequentierten Routen für den Radverkehr engmaschig auf solche Hindernisse hin kontrollieren und Hinweisen aus der Bevölkerung ohne Verzögerung nachgehen. Die Einrichtung eines sog. Scherbentelefon kann hier niedrigschwellige und schnelle Hilfe bei kurzfristig behebbaren Mängeln bieten. Gehen darüber Meldungen zu

⁸ Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs (HBR) NRW, http://www.radverkehrsnetz.nrw.de/RVN_hbr01.html

Scherben und anderen Verschmutzungen, überwucherndem Grün, Schnee und Eis bis zu einer bestimmten Uhrzeit ein, rücken die Reinigungskräfte ggf. noch am selben Tag aus.

Auf keinen Fall dürfen etwa bauliche Radwege als Ablage für Schneemassen dienen, die vom vorherigen Räumen der Fahrbahn stammen. Für die Reinigung von Radverkehrswegen sind seitens der Stadt hohe Standards zu formulieren und diese zu priorisieren. Gleichzeitig mit der Straße werden auch baulich getrennte Radwege und Radfahrstreifen vom Schnee und Eis befreit. Zu deren Einhaltung müssen geeignete Gerätschaften und Maschinen bereitgestellt werden und zum Einsatz kommen.

2.3.12 Mehr Fahrradstellplätze auf Kosten von Kfz-Stellplätzen

In Köln gibt es deutlich mehr Parkmöglichkeiten für Autos als sichere Stellplätze für Fahrräder. Momentan werden pro Jahr etwa 1500 neue Stellplätze für Radfahrende geschaffen, insgesamt existieren in Köln etwas mehr als 30.000 davon. Auf einen Stellplatz kommen aktuell etwa 27 Fahrräder. Bisher ist der Wegfall von Autoparkplätzen – wie im Falle des Bahnhofs Süd – eine absolute Ausnahme. Stattdessen werden sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder besonders auf Gehwegen eingerichtet. Dies soll ein Ende haben, weshalb wir für die Zukunft eine regelmäßige Umwandlung von Auto- zu Radstellplätzen fordern (siehe unser Modell unter 4.3.1). Wie im Klimaschutzgutachten des Wuppertal Instituts angedacht möchten wir, dass jährlich 6.000 neue Fahrradstellplätze entstehen. Hierdurch würden demnach pro Jahr nur etwa 600 Parkplätze für Autos wegfallen (10 Stellplätze für Fahrräder pro Autoparkplatz).

2.3.13 Parkhäuser werden zu Radstationen

Kölns Innenstadt erfährt deutliche Zuwächse im Radverkehr. Dem gegenüber steht ein Mangel an Radstationen. Wie wäre es, wenn (städtische) Parkhäuser zu Radstationen umgewandelt würden? Zum Beispiel könnte das Erdgeschoss für Radfahrende genutzt werden.

Abschließbare Fahrradboxen sowie Schließfächer für Gepäck und Helme könnten eine sinnvolle Ergänzung im Angebot einer solchen Radstation darstellen.

2.3.14 Kampagne zur Aufklärung über Fahrradrechte und -regeln

Wir wünschen uns eine Kampagne zur Aufklärung über die Rechte von Radfahrenden sowie über diejenigen Verkehrsregeln den Radverkehr betreffend, die nur wenige Menschen kennen. Beispielsweise ist Autofahrenden zumeist nicht geläufig, dass sie einen Abstand von mindestens 1,5 m von Radfahrenden halten müssen. Ebenfalls wissen viele Verkehrsteilnehmende nicht, dass etliche Radwege keine Benutzungspflicht aufweisen und dass das Radfahren deshalb auf der Fahrbahn gestattet ist.

2.4 (Internationale) Vorbilder

3. Öffentlicher Verkehr

3.1 Definition

Die Verkehrsentwicklung hat seit je her die Stadt geformt, ebenso wie die Stadtentwicklung bestimmte Formen von Verkehr erzwungen oder ausgeschlossen hat. Urbanität und

stadträumliche Qualitäten gehen durch die Verkehrsinfrastruktur vielerorts verloren. Auf einer Tagung zum Stadtverkehr vor über 50 Jahren plädierte Friedrich Lehner, der eine Zeit lang unter anderem die Kölner Verkehrsbetriebe leitete, für eine Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): „Wir sollten uns [...] im Interesse der Erhaltung des Gesichts und des Charakters unserer deutschen Städte auf ein vernünftiges Maß einstellen und heute schon, nicht erst, wenn das Chaos nicht mehr abzuwenden ist, den öffentlichen Verkehrsmitteln, die den relativ immer knapper werdenden Straßenraum mit einem weit höheren Wirkungsgrad auszunutzen in der Lage sind als die individuellen, den Vorrang einräumen“.

Ein effizienter und qualitätsvoller ÖPNV stellt die Basis für eine funktionierende Mobilität insbesondere in größeren Städten bzw. Stadtregionen dar und ist somit auch von großer Bedeutung für die Stadt Köln. Vor dem Hintergrund stets aktueller Debatten, wie etwa über den Klimaschutz, die Klimaanpassung oder aber der Energiewende, gewinnt das Thema Mobilität und damit vor allem auch der ÖPNV eine besondere Relevanz. Die Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und ÖPNV ist eine von vier zentralen Klimaschutzstrategien im Rahmen des zur Zeit in Erstellung befindliche Klimaschutzkonzeptes NRW.

Das ÖPNV-Netz der Stadt Köln bestehend aus Bussen, Stadtbahnen und weiteren Bedienformen ist am Rande seiner Leistungsfähigkeit, was insbesondere die innerstädtischen Bereiche betrifft. Ferner fehlt in Richtung Süden ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz. Zwar hat sich der Anteil des ÖPNV am Modal Split des Jahres 2008 im Vergleich zum Jahr 1982 um vier Prozentpunkte verringert, die Anzahl der Fahrgäste insgesamt ist aber in den letzten sieben Jahren stetig gestiegen. So nutzten im Jahr 2013 insgesamt etwa 276 Millionen Fahrgäste die Busse und Stadtbahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB). Jeden Tag sind mehr als 850.000 Fahrgäste mit Bussen und Bahnen in Köln unterwegs.

3.2 Langfristige Ziele

Aufgabenträger (eine von den Ländern benannte Behörde, die für eine ausreichenden Versorgung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen zuständig ist) und Verkehrsunternehmen haben künftig als Mobilitätsdienstleister zunehmend die Aufgabe, Verkehrsmittel unterschiedlicher Art in ein bedarfsgerechtes Angebot zu integrieren. Die umfangreichen Kundenkontakte der Verkehrsunternehmen eröffnen Perspektiven zur Erweiterung ihrer mobilitätsspezifischen Geschäftsfelder bzw. für Kooperationen mit in den entsprechenden Segmenten tätigen Partnern. Die Aufgabenträger nehmen neben ihren gesetzlichen Aufgaben eine ordnende, strukturierende, empfehlende und umsetzende Rolle zwischen (Verkehrs-)unternehmen und Bürgern ein. Sie werden künftig stärker auch die Aufgabe übernehmen müssen, zukunftsweisende Trends, gesellschaftliche, wirtschaftliche, politische und technische Entwicklungen im Hinblick auf das Mobilitätsbedürfnis der Bürger zu beobachten und in der politisch gewünschten Ausgestaltung voranzutreiben.

Wichtigstes Ziel ist es, den ÖPNV langfristig als stabile Mobilitätsgrundlage des urbanen Verkehrs in Köln zu entwickeln. Nur mit dem öffentlichen Personennahverkehr als Basis und

weiteren damit verknüpften flexiblen Mobilitätsangeboten wird es möglich sein, attraktive Alternativen zum Pkw-Besitz zu schaffen. Übergeordnete Ziele, die zum Teil aus dem Abschlussbericht der Zukunftskommission ÖPNV des NRW-Landesministeriums aus dem Jahr 2013 hervorgehen, werden übernommen und durch weitere Zielstellungen ergänzt:

- Sicherung der Mobilität, die für alle Bürger die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet
- Anpassung der Infrastruktur an die Anforderungen des demographischen Wandels
- Stärkung des ÖPNV als wesentliches Element des Gesamtverkehrs
- Sicherstellung der erforderlichen Kapazität
- Einbindung und gegenseitige Unterstützung von Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr und öffentlichem Verkehr sowie aller Formen gemeinsamer Pkw- und Fahrradnutzung
- Ausbau kombinierter Angebote an der Schnittstelle MIV/ÖPNV
- Finanzielle Stärkung des ÖPNV insgesamt, ggf. auch zu Lasten des MIV
- Verbesserung der Integration in den Stadtraum unter Beachtung einer Balance zwischen Mobilitätsbedürfnissen und städtebaulichen Ansprüchen

3.3 Konkrete Maßnahmen

Um die im Vorfeld aufgezählten Ziele erreichen zu können, sind große Anstrengungen unterschiedlicher Akteure notwendig. Die Einzelmaßnahmen bzw. Handlungsempfehlungen werden zur besseren Übersichtlichkeit folgende Kategorien eingeteilt:

1. Netzausbau und Angebotserweiterung
2. Gestaltung der Haltestellen
3. Service und Komfort

Netzausbau und Angebotserweiterung

3.3.1. Qualitativer und quantitativer Ausbau des ÖPNV/SPNV

Die bereits angesprochene Arbeitsgruppe Verkehr für die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Aufnahme in den Klimaschutzplan NRW empfiehlt der Landesregierung, die finanzielle Förderung des qualitativen und quantitativen Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel auszuweiten und die Verteilung der zusätzlichen Gelder an klimaschutzrelevante Kriterien zu knüpfen. Dabei können u. a. Engpässe im Netz beseitigt oder Kapazitätsverbesserungen durch Taktverdichtungen bzw. den Einsatz von Doppelstockwagen sowie Busspuren nach individueller Problemlage ermöglicht werden.

In Köln fehlt es vor allem im südlichen Stadtbereich an einer Verbindung der beiden Rheinseiten. Grundsätzlich müsste für viele Linien die Beförderungskapazität erhöht werden. Außerdem sollten vor allem diese Strecken durch zusätzliche Angebote ergänzt werden. Wichtig ist jedoch ebenso eine flächendeckende Netzgestaltung, sodass auch die weniger dicht besiedelten Stadtbereiche mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr versorgt werden können.

Bei der Planung neuer Stadtteile bzw. Stadterweiterungen ist unbedingt erforderlich, an die Einrichtung eines leistungsfähigen ÖPNV zu denken. Mit den folgenden Einzelmaßnahmen ist

es möglich, den ÖPNV und SPNV quantitativ und qualitativ auszubauen:

- Kapazitätsausbau der Ost-West-Verbindungen (u. a. Strecke Weiden-Neumarkt)
- Einrichtung einer rechtsrheinischen Ringstrecke (Stadtbahn von Mülheim bis Ostheim)
- Verstärkung des Busangebotes auf bisher nicht bzw. schlecht bedienten, aber nachgefragten Relationen (z. B. Busverbindung zwischen Heumarkt und Sülz über die Bäche)
- Ausbau des S-Bahn-Weststrings zur Entlastung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes
- Oberirdische Verlängerung bestehender Stadtbahnlinien (z. B. Linien 3 bzw. 4 nach Widdersdorf, Linie 7 nach Zündorf-Süd oder Linie 13 vom Sülzgürtel zum Bayenthalgürtel)

3.3.2 Einrichtung von Mobilstationen

Bessere Verknüpfung traditioneller und neuer Verkehrsdienstleistungen, siehe Kapitel „Verknüpfung von Verkehrsmitteln“

3.3.3 Verleihangebote an Haltestellen ausbauen

Wie der „letzte Kilometer“ zurückgelegt werden kann, wenn man aus Bus und Bahn aussteigt, wird zu Recht oft diskutiert. Das Problem wird vor allem auch dann genannt, wenn Bürger die Benutzung ihres Pkw rechtfertigen. Gewiss gibt es hierfür keine Generallösung, doch sollte über Alternativen nachgedacht und diese im Raum erprobt werden.

Das Bestreben der Stadt Köln sowie der KVB, ein flächendeckendes, stationäres Fahrradverleihsystem anzubieten, wird ausdrücklich begrüßt. Um dabei die übrigen Angebote des ÖPNV/SPNV zu stärken, ist es wichtig, diese bzw. ähnliche Angebote sowohl tariflich als auch baulich einzubinden. Diese Maßnahmen sollten die Stadt Köln, die Deutsche Bahn (DB) und auch weitere potenzielle Akteure aktiv unterstützen und gegebenenfalls notwendige Flächen bereitstellen, damit der Prozess beschleunigt werden kann.

3.3.4 Angebotsoptimierung in Abend- und Nachtstunden am Wochenende

Um Kunden zu binden und neu zu gewinnen und um die Notwendigkeit zur Autonutzung im abendlichen und nächtlichen Berufs- und Freizeitverkehr zu reduzieren, muss das ÖPNV-Angebot in den Abend- und Nachtstunden verbessert werden. Am wochenendlichen Stadtbahn-Nachtverkehr hat es zuletzt durch die Umsetzung des Konzeptes vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) auf den Hauptstrecken deutliche Verbesserungen gegeben. Überprüft werden sollte, ob die Angebote nun ebenfalls auch auf ergänzende Buslinien zu verstärken wären.

Gestaltung der Haltestellen

3.3.5 Sichere und überdachte Abstellplätze für Fahrräder an allen Haltestellen

Mit einer weiteren Steigerung der Anteile des Radverkehrs am Modal Split in Köln ist damit zu rechnen, dass immer mehr Menschen den Weg zur Haltestelle mit dem Rad zurücklegen werden. Mit einer Zunahme des Fahrradverkehrs als Zubringer zum SPNV/ÖPNV wird der öffentliche Verkehr nachhaltig gestärkt und der Einzugsbereich von Haltestellen und Bahnhöfen um ein Vielfaches erweitert.

Eine besondere Herausforderung ist dabei die Sicherung abgestellter Fahrräder an Haltestellen und Bahnhöfen vor Diebstahl und Vandalismus. Für potentielle Nutzer/innen ist ein wirksamer Schutz der abgestellten Fahrräder das wichtigste Argument für das Fahrrad als Kombinationsverkehrsmittel. Außerdem ist eine wachsende Zahl ungeordnet abgestellter Fahrräder an Bahnhöfen zwar verkehrspolitisch zu begrüßen, fördert aber nicht gerade das städtebauliche Umfeld. Beobachtet werden konnte dies zum Beispiel am Bahnhof Ehrenfeld während des Streiks im öffentlichen Dienst im Jahr 2014, der ein Aussetzen des ÖPNV zur Folge hatte. Gezeigt hat dieses Ereignis jedoch auch, welche Potenziale der Radverkehr in Verbindung mit dem ÖPNV/SPNV hat.

Mit Fahrradstationen und Fahrradparkhäusern wird durch das kontrollierte Parken gegen Entgelt dem Fahrraddiebstahl oder dem Vandalismus an Fahrrädern wirksam entgegengewirkt. Durch das geordnete Abstellen der Fahrräder in einem Gebäude können die städtebaulichen Probleme entschärft werden. Mit weiteren Dienstleistungen wie Fahrradservice und -reparaturen, Fahrradvermietung oder Kurierdiensten, aber auch andere bahnhofsbezogene Dienste oder sonstige Mobilitätsdienstleistungen können Fahrradstationen zum Service im Bahnhof und zur Bahnhofsentwicklung beitragen und der fatalen Entwicklung von Bahnhöfen ohne soziale Kontrolle entgegenwirken.

3.3.6 Ausbau barrierefreier Haltestellen und Bahnhöfe

In Zukunft müssen sämtliche Nutzergruppen gleichrangig berücksichtigt werden (v. a. Frauen, Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen). Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) schreibt in §8 vor, dass Kommunen grundsätzlich in ihren Nahverkehrsplänen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen müssen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

An vielen Bahnhöfen und Haltestellen Kölns ist dies sicher schon geschehen. In jüngerer Vergangenheit ist z. B. die Haltestelle Liebigstraße der Stadtbahnlinie 5 barrierefrei umgebaut worden. Lobend zu erwähnen ist auch der Plan „Touren ohne Treppen“, der von der KVB bereitgestellt wird. Dieser Plan enthält alle Straßen- und U-Bahn Linien der KVB mit Erläuterungen zur Rollstuhltauglichkeit der einzelnen Haltestellen.

Dennoch ergibt sich an einigen Haltestellen dringender Handlungsbedarf, bei dem insbesondere die Stadt Köln aufgefordert ist, die zuständigen Akteure mit Nachdruck zum Handeln zu bewegen. Besonders gilt dies für drei der vier wichtigsten Bahnhöfe in Köln:

- Köln Südbahnhof (barrierefreie Gleiszugänge, Ergänzung 2. Abgang Dasselstraße)
- Bahnhof Köln Messe/Deutz (barrierefreie Verknüpfung ÖPNV/SPNV/Regional- und Fernverkehr)
- Bahnhof Köln-Mülheim (barrierefreie Verknüpfung ÖPNV/SPNV/Regionalverkehr)

Hier ist der Regionalverkehr immer noch ausschließlich über Treppen zugänglich. In diesen konkreten Fällen muss die Stadt Köln Handlungsdruck auf die Deutsche Bahn ausüben, endlich aktiv zu werden und die Barrierefreiheit unabhängig von anderen Maßnahmen (Sanierung der

Brücken etc.) sofort umsetzen, im Zweifel auch zunächst auf provisorischem Wege, siehe Aufzug an der Haltestelle Severinstraße während der Bauzeit für die Nord-Süd-Stadtbahn.

3.3.7 Erhöhung der Sicherheit

Das Empfinden von Unsicherheit gilt als ein zentrales Problem im ÖPNV. Vor allem abends und nachts fühlen sich einige Fahrgäste unsicher, da sie tätliche Angriffe und Belästigungen fürchten. Ein mangelndes Sicherheitsempfinden beeinträchtigt die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Systems, was unter anderem zu Einnahmeausfällen durch Fahrtverzicht oder den Umstieg auf den Pkw führen kann. Es wird daher dringend empfohlen, Maßnahmen zu ergreifen, welche die subjektive Sicherheit an Haltestellen erhöht (Angestellte von Wachdiensten mit Hunden vermitteln nicht per se ein Sicherheitsgefühl).

Dazu sollte geprüft werden, ob die Sicherheit an einzelnen Haltestellen durch z. B. eine bessere Beleuchtung, die Schaffung eines weiteren Bahnsteigzugangs oder die bessere Einsehbarkeit der Anlagen erhöht werden kann.

Service und Komfort

3.3.8 Kurz- und mittelfristig: Günstige Preise und optimierter Bezahlvorgang

- Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln muss bezahlbar bleiben, um eine attraktive Alternative zum Pkw darzustellen.
- Die Preisgestaltung – vor allem bezüglich Reisen, die über einen Verkehrsverbund hinaus gehen – sollte transparenter kommuniziert werden.
- Bei der Bezahlung an Fahrkartenautomaten besteht dringender Handlungsbedarf: derzeit akzeptieren die Automaten keine Geldscheine und erschweren Gelegenheitsfahrern unnötigerweise das Bezahlen, außerdem treten noch zu häufig technische Probleme auf
- Wünschenswert sind Tarife, die z. B. die Nutzung von Fahrradverleihsystemen integrieren.

3.3.9. Langfristig: Alternative Finanzierung des ÖPNV

Wir fordern eine neue Finanzierungsform für den ÖPNV. Hierfür soll die Stadt Köln unter Beteiligung der Bürger ein Konzept erarbeiten und innerhalb der aktuellen Ratsperiode mit dessen Umsetzung beginnen. Ergebnisse dieses Prozesses kann beispielsweise eine ÖPNV-Steuer nach Einkommen oder ein verpflichtendes Bürgerticket nach Vorbild der Rundfunkgebühr oder auch ein kostenfreier, steuerfinanzierter ÖPNV sein.

Das immer wieder vorgebrachte Argument, dass die beschränkte Infrastruktur überlaufen würde lässt sich übergangsweise auch kurzfristig lösen, z. B. durch Schnellbuslinien auf eigenen Busspuren.

3.3.10 Einsatz von Zugbegleitern im ÖPNV

Um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, sollen häufiger Zugbegleiter in Bussen und Bahnen eingesetzt werden, vor allem in den Randzeiten. Dies kann neben verbessertem Service zu einer Zunahme der Sicherheit und Sauberkeit in den Fahrzeugen führen. Der ÖPNV kann so

erheblich attraktiver gestaltet werden. Neben dem objektiven lässt sich auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste durch eine solche Maßnahme erhöhen.

3.4 (Internationale) Vorbilder zum Handlungsfeld

3.4.1 Beispiel Wien: Trennung des ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr

Ein Beispiel für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist die konsequente Trennung des ÖPNV vom Straßenverkehr durch die Anlage von Busspuren oder abgetrennten Gleisanlagen. Indem beispielsweise Fahrbahnen zu Busspuren umfunktioniert werden, geht diese Maßnahme zu Lasten des MIV. 1997 waren schon 73% der Straßenbahnkilometer und 8% der Buskilometer vom Individualverkehr getrennt. Diese Maßnahme wird auch weiterhin verfolgt und führt auch zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV.

3.4.2 Beispiel Tübingen: Einführung Jobticket durch städtischen Druck auf Unternehmen

Die Universitätsklinik Tübingen wollte ein neues Parkhaus bauen. Einen Bebauungsplan stellte die Stadt aber erst in Aussicht, wenn alle Möglichkeiten zu Verkehrsvermeidung und Mobilitätsmanagement ausgereizt sind. Ergebnis: Es wurde ein Jobticket mit sehr günstigen Bedingungen für die 9000 Beschäftigten der Universitätskliniken eingeführt.

4. Auto und Carsharing

4.1 Definition

Entscheidende Stellschrauben im Verkehrsbereich sind die Verkehrsvermeidung und die Verkehrsverlagerung vom eigenen Auto auf umweltschonende Alternativen. Eine effektive Strategie zur Verkehrsvermeidung liegt in der Kollektivierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Der MIV soll so auf ein Minimum reduziert und durch Sharing-Lösungen und vernetzte Mobilität ersetzt werden.

Der MIV umfasst Autos, Motorräder und Mopeds. Die folgenden Überlegungen beziehen sich vor allem auf den fließenden und ruhenden Autoverkehr, der den Großteil des MIV-Gesamtvolumens ausmacht. Im Fokus stehen sowohl die Wegstrecken, die per Auto zurückgelegt werden als auch die Flächen, die das Fahren und Parken beansprucht.

Die aktuell herrschende Meinung, es gäbe ein Recht auf die unentgeltliche Nutzung vom öffentlichem Raum als Abstellfläche für private Kraftfahrzeuge (Kfz) soll dem Ansatz weichen, dass ein so begrenztes öffentliches Gut, wie städtische Gemeinflächen, nicht verschwendet werden dürfen. Es geht um die Bewirtschaftung und Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen als auch um die Vorschriften, die privaten Bauträgern gemacht werden, wie etwa durch den Stellplatzschlüssel. Darüber hinaus wird geschaut, wie der private Parkraum sinnvoller und effektiver genutzt werden könnte.

Berechnungen und Zahlen der Stadt belegen, dass Köln um etwa fünf Prozent in den kommenden Jahren wachsen wird. Somit wird auch der Verkehr in unserer Stadt zunehmen, wobei schon heute viele KölnerInnen im Stau stehen und Schwierigkeiten haben einen Parkplatz zu finden. Ein weiterer Anstieg des Autoverkehrs wird in den Spitzenzeiten zu weiteren Staus führen. Hinzu kommt, dass in Köln eine Autofahrt etwa 20 % länger als geplant dauert⁹. Die durchschnittliche Weglänge beträgt nur etwa 6,9 km, wovon 40 % eine Länge unter fünf Kilometer besitzen. Besonders kurze Wege können die KölnerInnen künftig mit dem Rad zurücklegen.

Politik und Verwaltung sollen dem Wunsch vieler Bürger nachkommen, durch die Förderung von infrastrukturellen Maßnahmen Alternativen zum MIV alltagstauglich und verfügbar zu machen. Parallel soll von Politik und Verwaltung deutlich gemacht werden, dass der MIV auf das Gemeingut öffentlicher Raum keinen vorrangigen Zugriff mehr hat.

4.2 Langfristige Ziele

In der Zukunft soll der Verkehr in Köln nicht mehr vom motorisierten Individualverkehr dominiert werden. Dies gilt sowohl für die Wege die zurück gelegt werden, als auch für die vom Verkehr verbrauchten Flächen. Im Modal Split nimmt der MIV in der Zukunftsperspektive den vierten und damit letzten Platz ein und weist 2030 einen Anteil von 20 % auf. Autos werden für kurze

⁹ Gemäß TomTom (2011)

Strecken (unterhalb von 5-10 km) nur noch selten verwendet. Kurze Wege werden zu Fuß oder mit dem Rad zurück gelegt. Für längere Strecken stehen Elektroräder bzw. ein gut ausgebauter und attraktiver Nahverkehr zur Verfügung. Das Carsharing ist etabliert und stellt die Mehrzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet. Die Fahrzeugflotte beträgt lediglich nur noch 50.000 Autos und die Autobesitzquote sinkt weiter. Nur noch jeder 50. in Köln besitzt ein eigenes motorisiertes Fahrzeug.

Der Flächenverbrauch durch den MIV sinkt zukünftig deutlich. Die freigewordenen Flächen stehen in Köln nicht mehr den Autos sondern zum Beispiel dem Stadtgrün, der Nahmobilität und flexibel genutzten Flächen zur Verfügung. Die bisher zugeparkten Straßenzüge weisen nur noch wenige öffentliche Parkplätze auf. Parken ist bis auf wenige Ausnahmen Privatsache geworden. Die vorhandenen Fahrzeuge werden in Quartiersgaragen und auf privatem Grund abgestellt. Kölns Straßen weisen genügend Platz für Grün, Zufußgehende und Radfahrende auf. Auf den Restflächen fahren Autos, Motorräder, Mopeds, Taxis und die Busse des Nahverkehrs.

4.3 Konkrete Maßnahmen

4.3.1 Umwidmung von Parkflächen

442.378 Personenkraftwagen (Pkw) waren Ende 2013 in Köln angemeldet.¹⁰ Laut Verkehrsbaustein des Klimaschutzkonzepts für die Stadt Köln, erstellt vom Wuppertal Institut, existierten im öffentlichen Raum in der Stadt Köln im Jahr 2010 etwa 451.000 Pkw-Stellplätze. Autos werden in Großstädten wie Köln durchschnittlich nur eine Stunde pro Tag bewegt¹¹. Geschätzt wird außerdem, dass ein Drittel des Verkehrs in der Innenstadt der reinen Parkplatzsuche dient¹². Diese Verschwendung von Stellflächen und Zeit kann durch die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Wir favorisieren aus diesen Gründen, dass in jedem Jahr 1 % der gesamten öffentlichen MIV-Stellflächen in folgende Nutzung übergehen: Die vorhandenen Parkflächen werden zu $\frac{1}{3}$ zu Carsharing-Plätzen, $\frac{1}{3}$ geht in eine vergesellschaftete Freifläche über und $\frac{1}{3}$ wird für Fahrrad-Abstellanlagen genutzt.

4.3.2 Parkraumbewirtschaftung ausbauen

Wir empfehlen keine wie bisher relativ willkürliche Parkraumbewirtschaftung sondern eine Bewirtschaftung, in der allen Straßenzügen innerhalb der äußeren Kanalstraße einbezogen werden, die eine hohe Dichte an parkendem MIV aufweisen. Vorrangig kann z. B. im Kerngebiet von Ehrenfeld begonnen werden, wo ungenutzte und alternative Parkflächen, wie beispielsweise in Tiefgaragen existieren. Die aus den Mitteln der Parkraumbewirtschaftung

¹⁰ Stadt Köln - Amt für Stadtentwicklung und Statistik

¹¹ Zukunft Mobilität,

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunde/>

¹² APCOA Studie 2013, <http://www.apcoa.de/nachrichten/extra-news/parking-studie.html>

gewonnenen Mittel, die für den Bau und den Betrieb von Quartiersgaragen bereitstehen, können aktiv bauwilligen Firmen angeboten werden.

4.3.3 Das Konzept „ParkCent“

Wir befürworten die Einführung eines „ParkCent“-Konzepts in dem ein Teil der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung fest in den ÖPNV-Ausbau fließen. Dieses Abgabekonzept soll dann auf den gesamten Umweltverbund, also ÖPNV, Fuß, Fahrrad, Carsharing und v. a. die intermodale Verknüpfung zwischen diesen erweitert werden.

4.3.4 Neuordnung des Stellplatzschlüssels

Wir schlagen vor, dass die Stadt Köln den Stellplatzschlüssel für Autos für Neubauten neu ordnet. Aktuell beträgt der durchschnittliche Stellplatzschlüssel bei Neubauvorhaben 0,7 bis 1. Bei Neubauten könnte die Verwaltung den Stellplatzschlüssel aktiv auf ein Minimum reduzieren, wenn andere Mobilitätsangebote vorhanden sind oder durch die Neubaumaßnahmen aktiv gefördert werden. Im Gegenzug sollten entsprechend die notwendigen Fahrradabstellplätze deutlich erhöht werden. Hierzu müsste die Stadt Köln lediglich ihre Richtzahlenliste überarbeiten.

Köln sollte alle Möglichkeiten der Landesstellplatzsatzung ausnutzen, um eine einseitige MIV-Förderung zu verhindern. Die Stadt kann hier Spielräume und Ermächtigungen ausnutzen, wodurch die Landesregierung Impulse bekommt über die Landesbauordnung nachzudenken. Die in Baden-Württemberg seit dem 1. März 2015 neu in Kraft getretene Landesbauordnung¹³ setzt hier neue Akzente und kann beispielhaft herangezogen werden. Bauherren werden pro Wohneinheit zu zwei wettergeschützten und mit wirksamer Diebstahlsicherung ausgestatten Stellplätzen für Fahrräder verpflichtet. Vier Fahrradstellplätze ersetzen dabei einen PKW-Stellplatz, oder spezielle Räume (innerhalb der Tiefgaragen) für Fahrräder, Kinderwagen oder Gehhilfen werden proportional auf den Schlüssel angerechnet. Die Verwaltung kann mit Hilfe einer Neuordnung des Stellplatzschlüssels aktiv eine positive Veränderung des Mobilitätsverhalten fördern.

Köln sollte ebenfalls Investoren dazu verpflichten, sich um das Thema Umweltverbund und Multimodalität zu kümmern anstatt Parkplätze für Autos zu schaffen. Die Stellplatzsatzung sollte dafür genutzt werden, um ÖPNV, Carsharing, (Leih-)Rad oder Fußverkehr attraktiv zu machen. Als Folge wird dies auch die jeweils anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken. Die verbleibenden Stellplätze können flächenschonend beispielsweise als Tiefgarage gebaut werden.

4.3.5 Übergreifende Parkkonzepte

Im Rahmen der Entwicklung größerer Bauprojekte mit städteplanerischer Bedeutung sollte nicht (nur) mit dem formalen Stellplatzschlüssel hantiert, sondern an übergreifenden Konzepten gearbeitet werden. Bei einer zukünftigen Bebauung beispielsweise des Güterbahnhofs oder des

¹³ http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/LBO_150301_.pdf

Heliosgeländes in Ehrenfeld könnte eine zentrale Tiefgarage für das gesamte Gelände gebaut werden. Eine gemeinsame Planung auch von unterschiedlichen Bauträger und Eigentümer, sowie die spätere gemeinsame Parkraumbewirtschaftung sollte möglich sein, wenn alle Beteiligten dazu willens sind – oder entsprechende Anreize erhalten und Synergieeffekte nutzen. Konkret kann somit Platz für mehrere Zugänge eingespart und eine Reduzierung der Wegstrecken durch den MIV im Wohngebiet bewirkt werden.

4.3.6 Gewerbliche Parkflächen für Nachbarschaften

Wir möchten, dass die Stadt Modelle entwickelt, nach denen Nachbarschaften standardisiert auf gewerblich genutzte Parkflächen außerhalb der Geschäftszeiten Zugriff haben. Beispielsweise konnten 2013 Anwohner beim *Tag des guten Lebens* ihre PKW auf privaten Parkplätzen abstellen. Durch solche Modelle könnten zugestellte Straßen und Plätze z. B. an Sonntagen und abends von Autos befreit bzw. entlastet werden.

Beim Neubau gewerbliche Großparkflächen könnten Baugenehmigungen nur unter der Bedingung erteilt werden, wenn die Nutzung von Anwohnern außerhalb der Geschäftszeiten ermöglicht wird. Hierdurch kann der Parkdruck in manchen Stadtteilen gemindert werden bzw. es ermöglicht die Reduzierung öffentlicher Stellplätze.

4.3.8 Belohnung für die Autoabmeldung und den Nichtbesitz

Die Abmeldung des eigenen Autos könnte von der Stadt belohnt werden: Neben dem erst nach und nach fühlbaren Zugewinn an Lebensqualität über Freiflächen und Schonung der Umwelt, wird der MIV-„Verzicht“ entgolten, z. B. über Vergünstigungen bei Carsharing- und ÖPNV-Kosten. Die Kfz-Meldestelle sollte auf Anfrage Zertifikate für Personen ohne angemeldete Pkw ausstellen. Auf dieser Basis gibt es für Nichtbesitzer von Autos ein Belohnungssystem (z. B. KVB-Ermäßigung, Carsharing-Freikilometer, vergünstigte Lastenradausleihe, Freikarten für Museen oder Schwimmbäder).

4.3.9 Attraktivitäts-Reduzierung des MIV auf kurzen Wegen

Wir empfehlen der Stadt geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um zu erreichen, dass kurze Wege zunehmend zu Fuß oder mit dem Rad und nicht mit dem Auto absolviert werden. Hierzu könnte die Stadt eine Kampagne entwickeln, um Autofahrer zu überzeugen das Auto auf kurzen Wegen stehen zu lassen. Darüber hinaus kann die Stadt die Attraktivität, kurze Wege per MIV zu erledigen, einschränken z. B. dadurch, dass Autos gezwungen werden weite Umwege in Kauf zu nehmen oder indem die „Brötchentaste“ (15 Minuten umsonst parken) in Parkzonen abgeschafft wird. Im Gegensatz hierzu könnten die Bedingungen des Rad- und Fußverkehrs verbessert werden, indem direkte Wege ermöglicht werden, wie beispielsweise durch das Öffnen von Einbahnstraßen (siehe 2.3.5). Die Stadt Groningen in den Niederlanden hat dies bereits vorbildlich umgesetzt. Die Innenstadt wurde in vier Zonen eingeteilt, wobei Autos nicht direkt zwischen den Zonen hin und her fahren können, dies ist nur mit dem Fahrrad möglich.

4.3.10 Stationsbasiertes Carsharing ausbauen

Laut einer Umfrage ersetzt ein Auto des Carsharing-Anbieters cambio bis zu 11 private Pkw.¹⁴ Entscheidend ist ein ausgewogenes Verhältnis von privaten und gewerblichen oder institutionellen Carsharing-Nutzern, dass über eine intelligente und professionelle Steuerung eine gleichmäßige Auslastung der Autos gewährleistet. Carsharing kann deshalb zukünftig in Bezug auf den MIV eine zentrale Rolle einnehmen. Eine wichtige Rolle wird deshalb auf die Verbesserung der Rahmenbedingung für das Teilen von Autos und eine parallele Reduzierung von frei verfügbaren Parkplätzen und Fahrspuren spielen.

Wir fordern daher Flächen für das stationsbasierte Carsharing durch folgende Maßnahmen zu schaffen:

- Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei Neubaumaßnahmen, wenn Carsharing Teil der Baumaßnahme oder im nahen Umfeld verfügbar ist (Modell: Stellwerk60, Nippes), inklusive aktiver Bewerbung dieser Möglichkeit im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens
- Erweiterung der möglichen Carsharing-Flächen auf öffentlichem Parkraum

4.3.11 Umweltspuren einführen

Wir halten das Einführen von Umweltspuren für sinnvoll. Die rechte Fahrspur ab zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung aufwärts darf nur von Bussen, Taxis und Autos mit mindestens vier Insassen benutzt werden.

4.3.12 Ausbau des Niehler Gürtels als Autostraße verhindern

Noch immer ist der Ausbau des Niehler Gürtels als innerstädtische Schnellstraße von Mauenheim bis zur Mülheimer Brücke nicht vom Tisch. Wir fordern, dass dieses Projekt von der Agenda der Stadt genommen wird. In diesem Abschnitt des Gürtels sollte stattdessen eine rad- und fußgängerfreundliche Zone eingerichtet werden, die als Vorbild für andere wichtige Verkehrsprojekte dienen kann.

4.4 (Internationale) Vorbilder

- Groningen/Niederlande: Eine Vielzahl von Maßnahmen führt zu einer besonders fahrradfreundlichen Infrastruktur in der Autos weite Wege zurück legen müssen und außerhalb der Wohnsiedlungen parken. Siehe <http://vimeo.com/76207227>
- Mobilitätspunkte in Bremen: 40, bereits mehrfach ausgezeichnete Stationen in der Stadt, an denen in ÖPNV-Nähe Carsharing-Autos, E-Mobile, Leihfahrräder etc. zusammengefasst werden. siehe auch Kapitel „[Verknüpfung von Verkehrsmitteln](#)“.
- Tagsüber Parkverbote in der Innenstadt: Citymaut nach dem Vorbild anderer Großstädte, z. B. Congestion Charge London
- Kopenhagen: Aufhebung der MIV-Bevorzugung beim Einsatz von öffentlichen Mitteln

¹⁴

- Dortmund: Der Stadtteil Hörde hat sich über die städtische Stellplatzregelung hinweggesetzt, indem Carsharing, ein Fahrradleihsystem und das Radfahren gefördert wurden.

5. Gesundheits- und Klimaschutz

5.1 Definition

Der Stadt Köln sollen kurzfristige und langfristige Maßnahmen für den Gesundheits- und Klimaschutz im Bereich der Mobilität aufgezeigt werden. Es wird gezeigt wie die Stadt und die BürgerInnen das Klima schützen und die Gesundheit der Menschen fördern können. Außerdem geht es darum Ziele und Maßnahmen politisch und juristisch einzufordern. Hauptthemen sind dabei Lärm- und Luftschadstoffbelastungen als Folgen der Mobilität sowie Klimaschutz und Nahmobilität im Sinne einer muskelbewegungsaktivierenden Stadt.

5.2 Langfristige Ziele

Die Stadt Köln soll in der Zukunft vor allem durch die Nahmobilität geprägt sein. Die meisten Wege und Strecken innerhalb der Stadt werden damit zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück gelegt. Durch die muskelbasierte Mobilität bleiben die Menschen länger fit. Auch eine Lärm- und Abgasreduzierung innerhalb Kölns führt zu einer lebenswerteren Stadt und zu weniger Erkrankungen. Im gesamten Stadtgebiet darf nicht schneller als Tempo 30 gefahren werden und in den Wohngebieten gilt Tempo 20 bzw. in vielen Stadtvierteln sind verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet worden. Dadurch werden die Orientierungswerte, beispielsweise 49 dB(A) nachts- bzw. 59 dB(A) tagsüber für ein allgemeines Wohngebiet, der 16.

Bundesimmissionschutzverordnung im gesamten Stadtgebiet eingehalten.

Köln ist wesentlich sicherer geworden, es sind keine Verkehrstote mehr zu beklagen und es entstehen nur noch wenige Unfälle in denen Personen zu Schaden kommen. Ebenfalls werden ganzjährig keine Überschreitungen der Ziel- und Grenzwerte von Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und von ultrafeinen Feinstäuben (PM2.5) festgestellt. Köln ist dadurch zu einer gesünderen Stadt geworden, in der deutlich geringere Gesundheitskosten als heutzutage verursacht werden.

In Sachen Klimaschutz nimmt Köln zukünftig eine Vorreiterrolle im Bereich der Mobilität ein. Da sich Köln zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt entwickelt hat, wird der größte Teil des Verkehrs umweltfreundlich abgewickelt. Die E-Mobilität spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Strecken über 10 km werden häufig mit dem Pedelec oder E-Bike zurückgelegt. Die im Stadtgebiet verbliebenen Autos bewegen sich in der Mehrzahl elektrisch mittels erneuerbarer Energien fort. Bereits 2030 verursachen die Kölner Bürger im Bereich der Mobilität nur noch 50 % der Treibhausgase von 1990.

5.3 Konkrete Maßnahme

5.3.1 Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen

Wir fordern aus Lärmschutzgründen verstärkte Geschwindigkeitskontrollen. Bisher werden i. d. R. nur an Unfallschwerpunkten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Gerichtlich sind diese aber auch aus Lärmschutzaspekten geboten.

5.3.2 Emissionsmessstationen an verkehrsreichen Straßen

Wir empfehlen die Errichtung von Emissionsmessstationen an verkehrsreichen und schluchtartigen Straßen. Die bisherigen wenigen Messstationen befinden sich meist an sehr breiten Straßen und nicht an den für Köln typischen Engstellen, an denen die Luftschadstoffkonzentrationen wesentlich höher liegen dürften - PM10 ("Feinstaub") ist z. B. im Gegensatz zu vielen anderen Städten Deutschlands in Köln seltsamerweise kein Thema.

5.3.3 Den Wertverlust von Immobilien durch Lärm quantifizieren

Die Reduzierung von Lärm steigert den Wert von Immobilien. Eine leisere Stadt führt aus diesem Grund zu einer erhöhten Grunderwerbssteuer und den jährlich zu entrichtenden Grundbesitzabgaben. Nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes nimmt der Wert eines Wohngebäudes mit jedem Dezibel über 50 dB(A) durchschnittlich um 0,5 % ab. Dänische Studien kommen sogar zu einem Wertverlust von ca. 1,5 %. Zudem kann der Einheitswert von Wohngebäuden in lärmbelasteten Gebieten nach Untersuchungen der Stiftung Warentest um bis zu 5 % abgesenkt werden, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten sind.¹⁵

5.3.4 Umsetzung des Lärmaktionsplan der Stadt

Die Stadt Köln sollte den Lärmaktionsplan der Stadt umsetzen, in dem sie in diesem Bereich mehr Geld zur Verfügung stellt und mehr Personal einsetzen. Bisher werden nur die Maßnahmen, die die meisten Stimmen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung im Internet erhalten haben, in Angriff genommen. Köln ist bzgl. der 70 dB(A) L-DEN-Werte die zweitlauteste Stadt Deutschlands¹⁶.

5.3.5 Imagekampagne für die Nahmobilität und Bewegung die gesund macht

Die Nahmobilität stellt die klimaschonendste Mobiliätsart dar. Aus diesem Grund empfehlen wir unserer Stadt die Durchführung einer Imagekampagne für die Nahmobilität. Die vorhandene Kampagne fürs Radfahren sollte auch auf den Fußverkehr ausgedehnt werden und häufiger im Stadtbild zu sehen sein. Darüber hinaus könnte die Politik einen Kölner Nahmobilitätstag initiieren, an dem die Stadt die Bürger aufruft das Auto zumindest für einen Tag stehen zu lassen.

Wenn Menschen sich im Alltag bewegen wirkt sich das positiv auf ihre Gesundheit aus. Die Heilkraft der Bewegung wurde nachgewiesen und führt zur Prävention von vielen Erkrankungen und damit zur Entlastung des Gesundheitssystems und der Krankenkassen. Die verstärkte Bewegung in Köln würde zu einer Verlängerung der aktiven Lebenszeit führen. Die Stadt würde

¹⁵ Siehe <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3685.pdf> (s.Seite 9 - 11) sowie für Lärm und Gesundheit UBA Texte 13/2010, Lärmwirkungen – Dosis-Wirkungsrelationen, Seite 101ff, http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3917_0.pdf

¹⁶ Laut UBA Schwerpunkte 2013

dadurch Sozialausgaben einsparen. Das Motto könnte folgendermaßen lauten: "Gesund und fit bleiben, beweglich und selbstbestimmt sein bis ins hohe Alter".

5.3.6 Primäre Förderung des Radverkehrs für den Klimaschutz

Das Klimaschutzgutachten des Wuppertaler Instituts hat gezeigt, dass wesentliche Beiträge zum Klimaschutz im Verkehrsbereich nur über die Förderung des Radverkehrs zu erzielen sind. Aus diesem Grund sollte in Köln primär der Radverkehr gefördert werden und es sollten deutlich mehr Haushaltsmittel für die Radinfrastruktur bereitgestellt werden, so wie es Kopenhagen uns vormacht.

5.3.7 Geschwindigkeitsreduktion

Die Stadt sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Wohnbereichen auf Schrittgeschwindigkeit, in verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einheitlich auf 10 (Wohn- und Spielstraßen) und 20 km/h (Wohnstraßen), im Standardnetz auf 30 km/h (Einfallstraßen) und auf ausgewählten Haupttrouten auf 50 km/h festlegen. Nachts und bei Nässe empfehlen wir aus Lärmschutzgründen auch an Haupttrouten mit Wohnbebauung eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Geschwindigkeitsreduktion führt zu einer sichereren Stadt. Insbesondere das Radfahren auf der Straße wird sicherer.

Die Tempoverringerung ist geeignet für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, aber auch um eine Steigerung der Kapazität zu erreichen. Einfluss der Geschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit von Verkehr. Der Einfluss von "Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit ist ein oft missachteter Zusammenhang"¹⁷. Um im Straßenverkehr Schockwellen und Stop-and-go-Wellen zu vermeiden ist eine niedrigere Geschwindigkeit ratsam. Eine Geschwindigkeit von 20-40 Stunden km gilt als Leistungsoptimal im gemischten Straßenverkehr. Hinzukommt dadurch eine Verringerung von Auffahrunfällen, "die wegen zu hoher Geschwindigkeit und nicht eingehalten Sicherheitsabstände in inhomogen Fahrzeugstrom an der Tagesordnung sind."

5.3.8 Weitere verkehrsberuhigte Bereiche

Wir schlagen in Wohngebieten die Schaffung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche (StVO Verkehrszeichen 325.1) vor. Diese Bereiche führen zu einer Reduzierung des Verkehrslärms und von Abgasen und zu einer erhöhten Verkehrssicherheit.

5.3.9 Least Cost Planning für Köln

Wir fordern dringend die Einführung des Least Cost Plannings für Köln, wobei es zur Minimierung der Kosten durch eine Effizienzerhöhung bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung kommt. Das Least Cost Planning ermöglicht z. B. ein effizienzbasiertes Maßnahmenprogramm für den Klimaschutz. Hierzu ist die Einstellung einer Least Cost Managerin bzw. eines Managers notwendig, die bzw. der genügend Einfluss in der Verwaltung bekommt. Wir empfehlen in diesem Zusammenhang ebenfalls die Erstellung einer ressortübergreifenden Kostenanalyse für Köln. Beispielsweise werden im Gesundheitsbereich

¹⁷ Vgl.: Monheim, Heiner, and Rita Monheim-Dandorfer. Strassen Für Alle: Analysen Und Konzepte Zum Stadtverkehr Der Zukunft. Hamburg: Rasch Und Röhrling, 1990.

Gelder gespart, wenn der Radverkehr gefördert wird. Wir sehen Einsparpotenziale und Mehreinnahmen für die Stadt vor allem in folgenden Bereichen:

- **Immobilienentwertung durch Lärmbelastungen** führen zu geringeren Einnahmen bei der Grunderwerbssteuer und den jährlichen Grundbesitzabgaben¹⁸.
- **Höhere Krankenstände** durch z. B. Lärm und Luftverschmutzung führen zur Schwächung der Wirtschaftskraft der lokalen Unternehmen und damit geringeren Gewerbesteuerereinnahmen. Durch die Arbeitsunfähigkeit steigen die Sozialleistungen der Kommunen.
- **Klimaveränderungen** produzieren enorme Folgekosten¹⁹.
- **Körperertüchtigungen durch mehr Bewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad** reduzieren nicht nur die Gesundheitskosten der Krankenkassen, sondern entlasten auch die kommunalen Verkehrsbetriebe mit ihren hohen Zuschusskosten.
- **Mehr Straßenraum für Fahrradfahrer und Fußgänger** erspart enorme Summen für Straßenreparaturen, da diese den bei Weitem nicht so stark abnutzen.

5.4 Vorbilder

5.4.1 Masterplan Verkehr Wien 2003²⁰

Der Masterplan Verkehr von Wien aus dem Jahr 2003 sieht eine Verkehrsvermeidung im Sinne einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt vor. Außerdem wird darauf gezielt, dass es zur Verlagerung von Verkehren durch das Ändern von Verhaltensweisen kommt. Der MIV soll zukünftig deutlich weniger Verkehrsanteile haben, der Radverkehrsanteil soll erhöht werden und die Bürger Wiens sollen häufiger mit dem ÖPNV unterwegs sein.

5.4.2 LOOP - Hamburg²¹

Erstmals hat in Hamburg die Nahmobilität Vorrang an einer Straßenquerung. Entlang des etwa 6,5 km LOOP existieren breite barrierefreie Wege, es gibt einen ebenen Belag, wodurch eine neue Qualität für diejenigen entsteht, die sich nur mit Muskelkraft fortbewegen.

5.4.3 Verkehrskonzept Kopenhagen

Mehr als die Hälfte der Einwohner fährt mit dem Rad zur Arbeit oder Schule. Bei den Pendlern, die aus dem Umland in die Stadt fahren, liegt die Quote bei 37 Prozent. Bis 2015 soll sie auf 50 Prozent steigen. In Kopenhagen macht die klare Wegführung und die Geschwindigkeitsreduzierung auf „Tempo 30“ das Radfahren sicherer. Dem Autoverkehr wird Raum genommen. Die oberste Priorität hat der Ausbau der Infrastruktur. Es werden Parkplätze in Radwege umgewandelt und die Ampelschaltungen werden so verändert, dass die langsameren Verkehrsteilnehmer bei 20 Stundenkilometern eine grüne Welle haben. Mit diesen

¹⁸ Siehe <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3685.pdf>

¹⁹ Siehe "Abschlußbericht 50 des LANUV Klimawandelgerechte Metropole Köln, 2013"
<http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/fachberichte/fabe50/fabe50.pdf>

²⁰ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/>

²¹ <http://www.hamburg.de/mitte/freizeit-und-umwelt/4120090/loop-art.html>

Maßnahmen soll das Ziel erreicht werden, dass BürgerInnen am schnellsten mit dem Fahrrad von A nach B kommen.

- Weitere vorbildliche Projekte
 - Shared Space in Wien, Erfurt und in den Niederlanden: 107 Städte
 - Fahrradgarderobe in Hamburg
 - Verkehrsüberwachung auf der Leverkusener Autobahnbrücke

6. Verknüpfung von Verkehrsmitteln

6.1 Definition

Zunehmend entscheiden die Menschen nach ihren konkreten Bedürfnissen darüber, welche Verkehrsmittel sie nutzen und wie sie diese verknüpfen. Der Mobilität zu Fuß kommt dabei zentrale Bedeutung zu, denn sie verbindet alle Verkehrsmittel, gleich ob Fahrrad, Auto oder Öffentlicher Verkehr. Stadtverträgliche, zügige, bequeme und preisgünstige Mobilität im urbanen Raum und der Region macht in vielen Fällen eine Verknüpfung von Verkehrsmitteln sinnvoll und notwendig. Es gilt daher, den NutzerInnen durch die Schaffung von entsprechenden Angeboten ein multi- und intermodales Mobilitätsverhalten zu ermöglichen. Grundvoraussetzung für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist die Bereitschaft zur **Multimodalität**: Die Wahl der Verkehrsmittel wird je nach Vorhaben und Situation getroffen und ist nicht im Vorhinein festgelegt. Werden unterschiedliche Verkehrsmittel auch innerhalb eines Weges kombiniert genutzt, spricht man von **Intermodalität bzw. der Verknüpfung von Verkehrsmitteln**. Die Möglichkeit, Verkehrsmittel zu verknüpfen, kann durch aktives Handeln von Akteuren wie KVB, Stadt Köln, DB, Car- und Bikesharing-Anbietern verbessert werden, um den allseitigen Wechsel der Mobilitätsarten zu erleichtern oder erst möglich zu machen. Maßnahmen des Mobilitätsmanagement, unterstützt durch den Einsatz zielgerichteter IT-gestützter Informationssysteme und die Verbesserung der baulichen Infrastruktur, erhöht die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer zur Multi- und Intermodalität..

6.2 Langfristige Ziele

In der Ratsperiode bis 2019 sollen mit einem Aktionsprogramm zur Verkehrsmittelverknüpfung in einem neuen Kölner Stadtmobilitätsplan erste Weichenstellungen erreicht werden, die längerfristig die Mobilität umweltschonend sichern, indem sie die Freiheit in der Kombination der jeweils geeigneten Verkehrsmittel stärken. Schon in den 1980-er Jahren wurde für das Kölner Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Anspruch formuliert, dass die Übergänge zwischen den ÖPNV-Angeboten fahrgastfreundlicher gestaltet werden sollen. Aber mehrere „Mobilitätsdrehscheiben“ wie z. B. am Hauptbahnhof, Südbahnhof oder Bahnhof Messe/Deutz sind immer noch weit davon entfernt – augenfällig auch beim Radverkehr an den Bahnhöfen. Ausgehend von den erreichten Fortschritten bei barrierefreien Haltestellen in Köln und unter Nutzung der NRW-Landespolitik zur Nahmobilität soll der öffentliche Raum einladend werden für die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad. Beim Thema Fahrradparken an Bahnstationen warten große planerische Herausforderungen, mit mehr Radverkehrsangeboten auch zur Bewältigung der ÖPNV-Kapazitätsprobleme im Berufsverkehr und damit zu einem effizienteren Stadtverkehr beizutragen.

Die Qualität der Verknüpfung sowie Carsharing- und Bikesharing-Angebote sind nicht nur eine Frage der innerstädtischen Mobilitätskultur, sondern sollen auch in den peripheren, bisher unterschiedlich autoabhängigen Stadtteilen entwickelt werden. Langfristig werden wir neue Verkehrsmittel wie unterschiedliche Elektrokleinfahrzeuge integrieren. Das soll angesichts der langen Lebensdauer von Straßeninfrastruktur schon heute bei den täglichen Entscheidungen zur Straßenraumgestaltung eine stärkere Rolle spielen. Weitere Fragen, die schon heute

relevant sind und in Zukunft an Brisanz gewinnen werden: Wo parken wir im Alter unseren Rollator vor der Haustür, so dass er sicher steht und nicht die Treppe hoch getragen werden muss? Wo am Arbeitsplatz und Bahnhof können wir auch teure Elektrofahrräder sicher abstellen? Wie entwickeln wir am Hauptbahnhof für den stark zunehmenden Fernbusverkehr ein Terminal als adäquate Visitenkarte Kölns für die Gäste in unserer Stadt? Wichtig ist für die längerfristige Planung auch die Aufwertung des Fußverkehrs. Dieser verbindet alle anderen Verkehre, denn der Ein- und Umstieg läuft immer zu Fuß (und ggf. mit Rollstuhl, Langstock, Rollator, etc.). Vor allem der ungehinderte Zugang zu den Haltestellen aus allen Richtungen ist daher ein Indikator für die Qualität der Verknüpfung des Verkehrssystems.

6.3 Konkrete Maßnahmen zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Grundsätze:

6.3.1 Intermodalität als Grundsatz definieren

Intermodalität wird als eine der grundsätzlichen Leitlinien der Verkehrsplanung in der Stadt Köln durch den Rat der Stadt Köln festgesetzt und im Verkehrsentwicklungsplan niedergeschrieben. Es soll **von den Wegen der BürgerInnen** aus gedacht werden und nicht allein aus den Bedarfen der einzelnen Verkehrsmittel abgeleitet werden.

6.3.2 Moderne Mobilität auch in der Peripherie

Bei den Planungen für eine zukunftsweisende Mobilität in Köln soll der Fokus nicht allein auf den (linksrheinischen) Innenstadtbezirken liegen. Neue Angebote sollen ebenso in den Kölner Randbezirken etabliert werden. Hierfür soll die Stadt die eigenen Betriebe und alle externe Akteure über **Rahmenbedingungen** dazu verpflichten, über eine **Mischkalkulation** ihre Angebote auch in betriebswirtschaftlich weniger attraktiven Bezirken anzubieten. Dies gilt bspw. für Verträge mit Anbietern von Carsharing- und Fahrradverleihangeboten.

Infomanagement:

6.3.3 Portal zur Planung und Buchung verkehrsmittelübergreifender Mobilität

Aktive Unterstützung des VRS, ein verkehrsmittelübergreifendes **Mobilitätsplanungswerkzeug (z. B. Webseite, App usw.)** einzukaufen bzw. bereit zu stellen. Dieses Werkzeug soll nicht nur monomodal die Auswahl des passenden Verkehrsmittels ermöglichen, sondern intermodale Auskünfte erteilen, also sinnvolle Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln darstellen, sowie Preise und **Buchungsmöglichkeit** für die einzelnen Abschnitte bereitstellen.

6.3.4 Offene Schnittstellen für Fahrplandaten (Open Data)

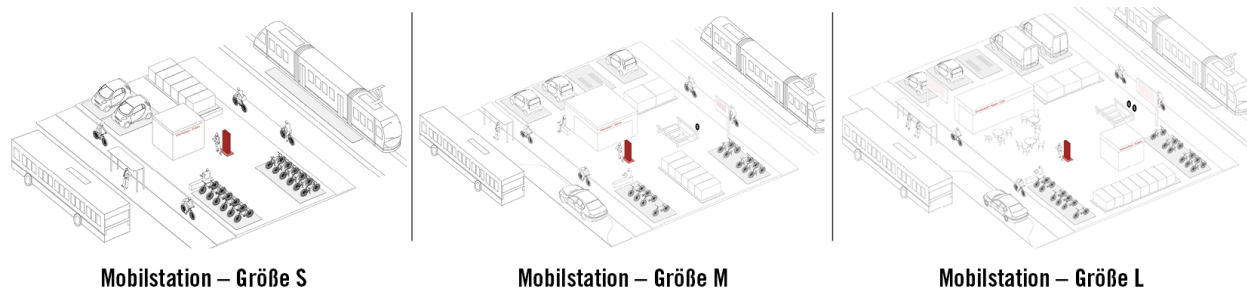
Alle Mobilitätsdienstleister (ÖPNV, CarSharer, Taxis, Fahrradverleihsysteme etc.), die in Köln aktiv sind, sollen ihre Fahrplandaten (Zeiten, Kosten etc.) und Standorte der Verkehrsmittel mit Hilfe einer möglichst **einheitlichen Schnittstelle** offen zur Verfügung stellen müssen.

Infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten:

6.3.5 Verknüpfungspunkte einrichten und Linien weiter zusammenführen

Neue Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme können nur in Synergie mit einem guten ÖPNV erfolgreich sein. Busse und Bahnen bilden das Primärsystem, auf dessen Basis sich die neuen Angebote erfolgreich weiterentwickeln können.

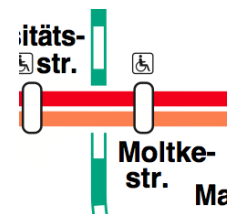
Mobilstationen, die sämtliche Mobilitätsangebote räumlich und funktional miteinander vernetzen, können aufgrund ihrer Funktion und Präsenz im Stadtraum als gebauter Ausdruck einer neuen Mobilität fungieren und wesentliches Element eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems darstellen. Mit dem ÖPNV als Ausgangspunkt können Mobilstationen in unterschiedlichen Hierarchiestufen (siehe Grafik) dazu beitragen, verschiedene Verkehrsträger miteinander zu verbinden, den Umweltverbund zu stärken und vor allem auch den öffentlichen Raum aufzuwerten. Die Arbeitsgruppe Verkehr für die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Aufnahme in den Klimaschutzplan NRW empfiehlt der Landesregierung, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Kommunen zu fördern, um die Nutzung von Carsharing auszuweiten und optimal mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu verknüpfen.



Quelle: Institut für Stadtplanung und Städtebau (Universität Duisburg-Essen) und BJP | Bläser Jansen Partner GbR, 2014

Die Einrichtung von Mobilstationen ist in Köln an mehreren Verknüpfungspunkten denkbar, beispielhaft könnte testweise eine Einrichtung am Bahnhof Ehrenfeld durchgeführt werden. Gefördert wird die Einrichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilstationen außerdem als investive Klimaschutzmaßnahme im Rahmen der Kommunalrichtlinie des BMUB²²

- Wo es möglich ist, sollen die Haltestellen bestehender Linien näher zusammen geführt und verknüpft werden, z. B.
 - Südbahnhof/ Eifelwall
 - Suevenstraße/ Severinsbrücke
 - Köln-Buchforst/ U3,U4
 - Bachemerstr./ Wiso-Fakultät



²² BMUB (2013): Merkblatt für Investive Klimaschutzmaßnahmen des , S.10. Online abrufbar unter:

http://kommunen.klimaschutz.de/fileadmin/difu_upload/pdf/KRL/MB_Investive_Massnahmen.pdf

- Molktestraße/ Bahntrasse (S-Bahn-Ring)
- Beim Bau neuer Linien sollen die möglichen Verknüpfungspunkte in der Planung in den Vordergrund rücken, z. B. Neue S-Bahn mit den Verknüpfungspunkten **Bonner Wall**, **Raiffeisenstraße**, und bspw. **Fuldaerstraße**.
- Für Nutzer von **Mitfahrbörsen** sollen an den Bahnhaltstellen in der Nähe von Autobahnauf- bzw. abfahrten leicht erreichbare **Haltemöglichkeiten** geschaffen und deutlich sichtbar ausgewiesen werden.

6.3.6 Intermodalität ermöglichen, Qualität und Zugänglichkeit von Schnittstellen für Fußgänger verbessern

Die Wege zwischen den verknüpften Verkehrsmitteln für Fußgänger müssen in Köln noch häufig verbessert werden. Folgende konkrete Maßnahmen sollen hierfür durchgeführt werden:

- Anpassung der **Ampelschaltungen**, mit Fokus auf die Berücksichtigung der Intermodalität. Wenn Fußgänger zum Erreichen des Bahnsteigs die Straße überqueren müssen, schaltet die Fußgängerampel **auf grün, noch bevor die Bahn einfährt**. Dies kann dann im Zweifelsfall auch dazu führen, dass der Straßenverkehr länger warten muss, als bisher.
- Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollen an allen Stationen **barrierefrei** zu erreichen sein. Siehe hierzu auch im Kapitel ÖPNV. Die Stadt Köln muss hier aktiv werden, Mittel bereit stellen und den Druck auf die Aufgabenträger erhöhen.
- Die Stadt Köln soll eine ideale **Beschilderung** der Wege zu und vor allem zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sicherstellen.
- Die **Zugänglichkeit der Wege** soll optimiert werden. Beispielsweise ist es sehr aufwändig bzw. mit großen Umwegen möglich, zu den Haltestellen **Boltensterstraße/Kieler Str.** oder **Deutzer Freiheit** zu gelangen.

6.3.7 Verbesserung für das Fahrrad an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV/SPNV

Folgende Maßnahmen im Bereich **Radverkehr** sind auch im Blick auf die Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten an den Verkehrsknotenpunkten entscheidend und sollten entsprechende an Haltestellen und Bahnhöfen mit erhöhter Priorität durchgeführt werden. Die einzelnen Maßnahmen werden im Bereich Radverkehr ausführlich behandelt:

Fahrradabstellanlagen, Freiräumen von Fahrradleichen, Fahrrad-Werkstätten, Quartiersgaragen. Gerade am Kölner Hauptbahnhof gibt es hier noch starken Nachholbedarf. Auch hier muss die Stadt den entsprechenden Druck auf die Deutsche Bahn AG ausüben.

- Die Neugestaltung des **Beslauer Platzes** birgt große Potenziale der Verknüpfung von Verkehrsmitteln. Der freiwerdende Platz an Stelle des Musical Theaters soll für (unterirdische?) Fahrradabstellanlagen, einen Ausbau der Radstation, Carsharing-Parkplätze und vor allem für den Ausbau des **Busterminals** für den ÖPNV aber explizit auch das wachsende Angebot an Fernbuslinien genutzt werden. Der diskutierte Standort für das Fernbusterminal am Flughafen Köln-Bonn ist viel schlechter angebunden und zu weit entfernt von der Innenstadt.

- Auch bei der Planung der **Radschnellwege** gilt es, den Verknüpfungspunkten eine besondere Bedeutung beizumessen, bspw. sollte der Radschnellweg Frechen-Köln schon zu Beginn bis zum **Südbahnhof** und später bspw. bis zum Bahnhof Deutz fortgeführt werden und an bestehende **P+R-Plätze** (Haus Vorst) angebunden werden.
- Die **Fahrradmitnahme** in Bussen & Bahnen soll vereinfacht und die Kapazitäten ausgebaut werden. So lange die Kapazitäten nicht ausreichen, soll das Mitführen von Fahrrädern **nur in den Stoßzeiten kostenpflichtig** sein. Bessere Ausstattung mit Fahrrad- und zukünftig auch Lastenradabteilen, breiten Türen und ebenerdigen Einstiegen.

6.3.8 Weitere infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten

- An den Bahnhöfen und Haltestellen, die ein hohes P+R-Potenzial haben, sollen **Ladestationen für die Elektromobilität** mit Strom aus erneuerbaren Energien installiert werden. Hier können dann bspw. Berufspendler ihre Elektrofahrzeuge aufladen, wenn sie zuhause in ihrem Mehrfamilienhaus nur unzureichende Lademöglichkeiten haben.
- Die Parkmöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten sollen auch für weitere Verkehrsmittel erweitert werden, hierzu gehören **Kinderwagen** genauso wie **Lastenfahrräder** und auch **Rollatoren**.
- Die Haltestellen und Bahnhöfe sollen Möglichkeiten zur **Gepäckaufbewahrung** bieten, auch dies ermöglicht eine bessere Möglichkeit der Verknüpfung von Verkehrsmitteln, z. B. Gepäck vor der Arbeit einschließen, abends abholen und dann verreisen.
- An allen wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen sollen **kostenlose Toiletten** installiert sein.
- Carsharing-Stationen sollen möglichst nah an den ÖPNV-Stationen bereitgestellt werden. Hierfür sollen bestehenden Parkplatzflächen in der Nähe der ÖPNV-Stationen umgewidmet und auch entsprechend beschildert werden.

Angebote weiterentwickeln:

6.3.9 Mitfahrgelenheiten und Taxisharing zu Bahnhöfen

Wir fordern die Förderung von Mitfahrgelegenheit von und zu Bahnhöfen durch spezielle Parkplätze und Sammelstationen für Mitfahrer je Richtung.

Die Stadt Köln soll weiterhin die Taxiunternehmen dazu verpflichten, Mitfahrten zu Bahnhöfen anzubieten. Die Umsetzung könnte über Smartphone-Applikationen erfolgen.

6.4 Vorbilder für die erfolgreiche Verknüpfung von Verkehrsmitteln

6.4.1 Beispiele für die Verknüpfung *mehrerer* Verkehrsmittel:

- Mobilstationen und Reservierung für Carsharing im Straßenraum: Bremen setzt vobildhaft auf Mobilitätsstationen - sogenannte Mobilpunkte und -püñktchen²³. Hier

²³ Siehe auch Gotz-Richter, Michael (2013): Der Verkehr, die Stadt und die „mobil.punkte“ – wie Carsharing das Klima schützt. In: Klimaschutz und Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung. Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (Hrsg.). Online abrufbar unter: <http://www.difu.de/publikationen/2013/klimaschutz-mobilitaet.html>

werden Verknüpfungspunkte für die verschiedenen Verkehrsträger gezielt aufgebaut und sichtbar im Straßenraum platziert. Offenburg und weitere Städte folgen dem Bremer Beispiel. Auch die Förderung von Mobilitätsstationen über die Kommunalrichtlinie des BMUB ist inspiriert durch die Bremer Mobil.punkte. Reservierung für Carsharing im Straßenraum in Berlin, Brüssel und London.

- Kopenhagen: Langfristige Orientierung auf den Radverkehr und die Qualität des öffentlichen Raums

6.4.2 Beispiele Fahrrad und ÖPNV/SPNV

- Vollautomatisches Fahrradparkhaus der Stadt Offenburg auf Basis des Smart-Auto-Towers am Offenburger Hauptbahnhof; seit Sommer 2013 in Betrieb.
- MeinRad in Mainz: Vorbildliches maßgeschneidertes BikeSharing des städtischen ÖPNV-Unternehmens
- Größere vorbildliche Fahrradstationen in den Niederlanden (Utrecht i.Pl., Houten, Groningen, Leiden, Haarlem, Alphen), auch in Malmö (i.V.m. Öresundbahn) und in der Schweiz (Luzern, Bern, Basel), in Deutschland in Münster, Göttingen und Kiel.

6.4.3 Beispiele: Finanzierung

- Antwerpen und Utrecht: Städtische Parkraumbewirtschaftung hat den politischen Auftrag, das Fahrradparken in den Quartieren für die Anwohner zu verbessern. Die Finanzierung erfolgt über die Parkraumbewirtschaftung.
- Zürich: restriktives Pkw-Parken nach entsprechendem Referendum sowie vielfältige intermodale Lösungen – auch als Teil von Mobilitätsmanagement

6.4.4 Beispiele Verknüpfung von Fußverkehr und ÖPNV

- London: Kampagne für das Zufußgehen statt z. B. eine Station umzusteigen (Ride & Go). Es wurde das Fußgängerleitsystem "Legible London" entwickelt, welches zur Entlastung des ÖPNV und zur Gesundheitsförderung beiträgt²⁴.
- Französisches neues Tramsystemen mit vorbildlichen Fahrradgemeinschaftsgaragen an den Endstellen

6.4.5 Weitere Beispiele

- Fernbusterminals vorbildlich in München und Hamburg, in Hannover am Hauptbahnhof im Bau.

²⁴ Thiemann-Linden, Jörg (2013): Zu Fuß gehen – weit mehr als nur ein Verkehrsthema. In: Klimaschutz und Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung. Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (Hrsg.). Online abrufbar unter: <http://www.difu.de/publikationen/2013/klimaschutz-mobilitaet.html>

7. Mobilitätsmanagement

7.1 Definition Mobilitätsmanagement

Grundlage ist der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagementkonzeptes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen²⁵. Dieser Ansatz verbindet Information, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit (weiche Maßnahmen) mit der Angebotsseite von Infrastruktur sowie Bau- und Planungsrecht (harte Maßnahmen). Eine aktuelle Arbeitsgruppe bei der FGSV definiert Mobilitätsmanagement folgendermaßen:

Mobilitätsmanagement ist der systematische Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Ziel ist es, den Personenverkehr nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig Mobilität zu sichern. Dies kann auf kommunaler Ebene sowie für ausgewählte Zielgruppen (Schulen, Senioren etc.) und Standorte (Betriebe) erfolgen. Den Kommunen kommt eine Schlüsselrolle zu, im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes lokale Akteure zu motivieren und zusammen mit Partnern attraktive Alternativen zur Auto(allein-)nutzung zu entwickeln. Die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung sind Interdisziplinarität, frühzeitige Beteiligungsverfahren und politisches Marketing.

In diesem Konzept werden die Chancen und Maßnahmen des Kommunalen und des betrieblichen Mobilitätsmanagements differenziert betrachtet.

7.2 Kommunales Mobilitätsmanagement

7.2.1 Definition

In den verschiedensten Ämtern und verschiedenen Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung und der politischen Gremien spielen Mobilitäts- und Verkehrsfragen eine Rolle und werden auch den „Mobilitätsmarkt“ beeinflussende Entscheidungen getroffen. Die teilweise parallel laufenden Elemente sind im Sinne eines integrierten kommunalen Mobilitätsmanagements zusammenzuführen. Es geht letztendlich um das Gestalten, Lenken und Entwickeln eines Angebotes zur Befriedigung des Mobilitätsbedarfs. Es ist Aufgabe der Kommunalverwaltung, diesen Prozess nach innen und außen federführend zu initiieren und zu organisieren. Die folgende Abbildung stellt die einzelnen Handlungsfelder dar.

²⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Arbeitspapier Nr. 38: Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme. Köln 1995.



Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements

7.2.2 Langfristige Ziele

In der Ratsperiode bis 2019 soll die Stadt Köln ein kommunales Mobilitätsmanagement in ihrer Verwaltung aufbauen und langfristig verankern.

Zu Beginn stehen die verwaltungsinterne Strukturierung ressortübergreifender Kommunikations- und Abstimmungsprozesse sowie die externe, interkommunale und interinstitutionelle Vernetzung. Eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist die Koordination und Kooperation der planungs- und umsetzungsrelevanten Akteure bzw. der Handlungsfelder.

Mobilitätsmanagement ist eine kommunale Querschnittsaufgabe. Diese Koordination braucht eine personelle Zuständigkeit. Die Stadt Köln soll einen Mobilitätsmanager einstellen/benennen, der die Aufgabe hat, die Gesamtkoordination des kommunalen Mobilitätsmanagements zu übernehmen.

Die Aufgaben im Einzelnen:

- Koordinierung des verwaltungsinternen Prozesses über die Fachabteilungen hinweg. Wichtig ist hier jedoch, dass die Federführung der einzelnen Fachbereiche erhalten bleibt.
- Organisation der Kommunikation zwischen den betroffenen Fachbereichen (projektbezogen)
- Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben

Im Folgenden muss als konkrete Maßnahme die Aufstellung eines Mobilitätsplans erfolgen (s.u.).

7.2.3 Konkrete Maßnahmen

7.2.3.1 Mobilitätsplan- VEP 2.0 - SUMP

Ein entscheidender Ansatz für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist die Aufstellung eines strategischen Zielpapiers in Form eines Mobilitätsplans. In manchen Fällen wird das übergeordnete Konzept "Masterplan Mobilität" oder VEP 2.0 oder „Sustainable Urban Mobility Plan“ genannt:

- Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. (FGSV) hat Ende 2013 die neuen „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ veröffentlicht. Nach den „Hinweisen“ ist eine einheitliche strategische Ausrichtung und Abstimmung der kommunalen Planwerke mit Relevanz für Mobilität und Verkehr zielführend. Dies erfordert die Koordination und Integration von Zielen und Analysen. Insbesondere gilt es, Mobilität und Erreichbarkeiten mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit geringen Verkehrsbeeinträchtigungen zu sichern und zu verbessern.
- Diese inhaltliche und strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklungspläne entspricht den Empfehlungen der Europäischen Kommission. Sie empfiehlt eine stärkere Orientierung der Planung an einer nachhaltigen Entwicklung der städtischen Mobilität. Sie empfiehlt „nachhaltige urbane Mobilitätspläne“ (SUMP –Sustainable Urban Mobility Plans) als zielorientierte integrierte Verkehrsentwicklungspläne.

Beide Ansätze gehen über einen klassischen (Fach-)Plan in der kommunalen Praxis hinaus, weil es nicht nur eine Bindungswirkung für Verwaltung und Aufgabenträger entfaltet, sondern auch Bürger, Verkehrserzeuger und Mobilitätsdienstleister einbezieht. Die Hinweise empfehlen, zielorientierte integrierte Verkehrsentwicklungspläne aufzustellen, die auch als Prozess mit Rückkopplungsschleifen erarbeitet werden. Entsprechend stark tritt der Prozesscharakter mit der Einbeziehung wichtiger lokaler Akteure und Meinungsführer für einen Konsens zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität in den Vordergrund.

7.3. Betriebliches Mobilitätsmanagement

7.3.1 Definition

Das betriebliche Mobilitätsmanagement stellt die bewusste Gestaltung der Rahmenbedingungen jeglicher – durch den Betrieb ausgelöst – Mobilität der MitarbeiterInnen, KundenInnen und Lieferanten dar. Zu den Rahmenbedingungen gehören:

- das Angebot eines optimalen Mobilitätsmix, welches auf die Mobilitätsbedürfnisse des Betriebes zugeschnitten ist und zum einen aus einer individuell passenden Mischung 2-4-rädriger Individualverkehrsmittel unterschiedlicher Art, Größe und Motorisierung (vom Fahrrad bis zum Pkw) in jeweils bedarfsgerechter Besitz- und Zuordnungsform (persönlich zugeordnet bis zu Sharing-Angeboten) besteht, und zum anderen den öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln vom Taxi über ÖPNV und Bahn bis zum Flugzeug.
- die Ausgestaltung der Prozesse so, dass diese zum einen effizient ablaufen und zum anderen hin zum gewünschten Mobilitätsverhalten, sprich zur Nutzung des optimalen Mobilitätsmix lenken. Auf keinen Fall darf die Nutzung der vom Unternehmen gewünschten Verkehrsmittel für alle Beteiligten aufwändiger sein als die der

herkömmlichen, dann würden sie nicht genutzt. Richtlinien können die Lenkungswirkung der Prozesse unterstützen, selten führen sie jedoch ohne eine synchrone Prozessgestaltung zum gewünschten Verhalten, sondern fordern stattdessen zur Umgehung auf.

- die Nutzung von Software zur effizienten Unterstützung der Prozesse sowie zur Generierung von Controllingdaten zur laufenden Weiterentwicklung des Mobilitätssystems. Effizienz äußert sich sowohl in einer einfachen und schnellen Bedienung als auch in optimalen Ergebnissen der damit unterstützten Verkehrsmittelwahl
- die bewusste Abwägung der Inanspruchnahme von externen Mobilitätsdienstleistungen im Vergleich zur Nutzung eigener Mobilitätsressourcen durch den Mobilitätsmanager, um den Aufwand für ein effizientes Mobilitätsmanagement im Betrieb so gering wie möglich zu halten.
- die bewusste Gestaltung eines begleitenden Change-Managements, basierend auf einem homogenen Anreizsystem, einem Kommunikationskonzept und der Vermittlung von Mobilitäts-Knowhow. Mit dem Ziel, die MitarbeiterInnen zur Nutzung eines optimalen Mobilitätsmix zu motivieren und zu befähigen.

7.3.2 Langfristige Ziele

Durch die integrierte Gestaltung von Fuhrpark, Geschäftsreisen und der Mobilität der MitarbeiterInnen auf dem täglichen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wird das Ziel verfolgt, die Mobilität effizienter, umwelt- und sozialverträglicher, gesünder und attraktiver zu gestalten:

- Senkung der Kosten für die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung und für die Mitarbeiter
- Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber besonders für junge Mitarbeiter
- Unterstützung des betrieblichen Gesundheitsmanagements
- Verringerung des Schadstoffausstoßes
- Verringerung des Volumens des fließenden und stehenden Verkehrs
- Schaffung eines Vorbild für die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Eigenbetrieben und weiteren Unternehmen in der Stadt Köln

In vergleichbaren Projekten konnten bis zu 30% Kosten und CO₂ Ersparnis ermittelt werden.

7.3.3 Konkrete Maßnahmen

7.3.3.1 Potenzialanalyse für betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Stadt Köln

Die Stadtverwaltung führt ein eigenes System zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Verwaltung ein und ist somit Vorbild und Leuchtturm für die Unternehmen in der Stadt Köln.

Erstellung einer Potenzialanalyse zu den möglichen Einsparungen von Kosten und CO₂-Ausstoß im Bereich der dienstlichen Mobilität und Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg der Stadtverwaltung Köln. Dabei sollen sowohl die Potenziale aufgezeigt werden, die im Rahmen der Eigenoptimierung möglich sind, als auch in Kooperation mit Eigenbetrieben bzw. eigenbetriebsähnlichen Unternehmen.

Inhalte der Potenzialanalyse:

- Pooling von Fahrzeugen

- Nutzung von Privatfahrzeugen und Fahrrädern für dienstliche Fahrten
- Kooperation in der Fahrzeugnutzung mit Eigenbetrieben bzw. eigenbetriebsähnlichen Unternehmen und Betrieben
- Prozesse in der Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugbewirtschaftung
- Prozesse und Wahl des Verkehrsmittels bei Dienstreisen
- Dispositionsprozesse in mobilitätsintensiven Kernaufgaben
- Nutzung von Telefon- und Webkonferenztechnik
- Mobilitätscontrolling
- Change Management Maßnahmen
- Parkraumbewirtschaftung
- Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg
- Wechselwirkungen zwischen dienstlichem und privatem Mobilitätsverhalten

7.3.3.2 Übergreifendes Mobilitätskonzept

Erstellung und Umsetzung eines übergreifenden Mobilitätskonzepts mit Maßnahmenplan und Umsetzungsstrategie. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass sich die Optimierungsmaßnahmen weitestgehend aus sich selbst heraus ohne nennenswerten Bedarf von Haushaltsmitteln in der Anfangsphase finanzieren lassen.

Verantwortlich für die Umsetzung:

- Stadt Köln
- Dezernat I – Allgemeine Verwaltung, Ordnung und Recht
- Federführung: Amt für Personal, Organisation und Innovation

7.3.3.3 Förderung der öffentlichen Wahrnehmung

Die Stadt und IHK initiieren Informations- und Beratungsveranstaltungen für Unternehmen und führen Unternehmen zusammen (z. B. Gewerbegebiete).

Diese Maßnahme steht in Verbindung zur Maßnahme Mobilitätsfond.

Verantwortlich für die Umsetzung:

- Stadt Köln
- Dezernat III - Wirtschaft und Liegenschaften
- Amt für Wirtschaftsförderung
- Dezernat V – Soziales, Integration und Umwelt
- Koordinationsstelle Klimaschutz

7.3.3.4 Finanzielle Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Die Stadt initiiert einen Mobilitätsfond für Beratung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements an dem sich die Bürger beteiligen können.

Unternehmen erhalten Mittel aus dem Fond, um Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu initiieren. Die Refinanzierung des Fonds erfolgt über die Rückzahlung der Förderung durch die Unternehmen, die wiederum über Einsparung bei den Unternehmen finanziert werden.

7.3.3.5 Mobilitätskonzept statt Stellplätze

Die Stadt ermöglicht es, dass bei Neubauten und der Erweiterungen von Standorten, die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze reduziert wird, wenn Komplementärmaßnahmen aus dem

Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch das Unternehmen dauerhaft implementiert werden.

§ 51 BauO NRW²⁶ – Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder

(1) Bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, müssen Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt ...

Absatz 1 (§ 51) lässt die Interpretation zu, dass erwartet werden kann, dass durch geeignet Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Zu- und Abgangsverkehr nicht mittels Kraftfahrzeug erfolgt und somit weniger Stellplätze und Garagen herzustellen sind.

Verantwortlich für die Umsetzung:

Dezernat VI - Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr

7.4 (Internationale) Vorbilder zum Handlungsfeld

- Stadt Dortmund / SIGNAL-Versicherung: Bei einer innerstädtischen Erweiterungsmaßnahme mussten statt der nachzuweisenden 154 Stellplätze nur 110 eingerichtet werden. Die 44 restlichen Stellplätze, von denen jeder ca. 18.000 EUR gekostet hätte, brauchten nicht gebaut zu werden. Möglich wurde das durch die schriftliche Erklärung von 59 Mitarbeitern, ausschließlich das vom Arbeitgeber aufgelegte Job-Ticket-Angebot zu nutzen. So ergab sich eine deutliche finanzielle Einsparung für das Unternehmen, aber auch ein wirtschaftlicher Vorteil für die Arbeitnehmer (kostenfreies Job-Ticket, ersparte Fahrzeugkosten).

²⁶ <http://www.lexsoft.de/normensammlung/166765.52>

8. Logistik und Warenverkehr

8.1 Definition

Köln ist ein dicht besiedelter Ballungsraum und wird von hohem Verkehrsaufkommen geprägt, was auch den Güterverkehr mit einschließt. Güterverkehr bezeichnet den Austausch von Waren zwischen verschiedenen Orten. Für Deutschland haben die Energieszenarien des Bundes bis zum Jahr 2050 einen Anstieg von 70 Prozent beim Güterverkehr prognostiziert. Derzeit emittiert der Verkehrssektor zwölf Prozent der Treibhausgasemissionen in NRW. Hiervon trägt der Güterverkehr 30 Prozent. Der effizienten Gestaltung von Produktions- und Transportketten kommt eine herausragende Bedeutung zu, da die bestehende Infrastruktur einen solchen Zuwachs weder auf der Straße noch auf der Schiene oder den Wasserstraßen bewältigen kann. Steigerungen im Online-Handel haben in den vergangenen Jahren zur starken Zunahme kleinteiliger Lieferverkehre und Expresslieferungen „auf der letzten Meile“ geführt - meist in Innenstädten und Ballungsräumen. Hier schlagen besonders die Schadstoffe durch Abgase der Lieferfahrzeuge und deren Platzverbrauch zu Buche. Der Lieferverkehr behindert darüber hinaus den fließenden Verkehr, wie beispielsweise Radfahrende.

Insbesondere für die Stadtzentren und Wohngebiete in Köln, d. h. „auf der letzten Meile“, sind sinnvolle Lösungen zu entwickeln, um Lieferungen verträglich abzuwickeln. Beispielsweise können Nutzung emissionsarmer Lieferfahrzeuge wie Lastenräder kleinteilige Lieferungen umweltverträglich und sozialverträglich, da leise, zustellen. Weitere Lösungsmöglichkeiten sind die Förderung regionaler Wertschöpfungsketten, um Güterverkehre zu vermeiden oder die Bündelung kleinteiliger Sendungen.

8.2 Langfristige Ziele

Im zukünftigen Köln führt eine umweltfreundliche und effiziente Logistik zu völlig anderen Liefer- und Warenströmen. Die Unternehmen unserer Stadt haben nach und nach nachhaltige Logistikkonzepte entwickelt und in die Tat umgesetzt. In der Zukunft geht der Transport der Waren deutlich leiser und besser organisiert vonstatten. Die Warenströme von außerhalb werden zentral gesteuert, wodurch Leerfahrten sehr selten werden. Ein Großteil der Güter wird nachts, teils vollautomatisch, an die Orte gebracht, wo sie tagsüber benötigt werden. Hierbei kommen vor allem Lastenräder, elektrisch betriebene Fahrzeuge und Straßenbahnen die Güter transportieren zum Einsatz.

Logistische Anforderungen werden in dicht besiedelten Stadtteilen zukünftig im Wesentlichen mittels des Fahrradlastentransports (ohne und mit Elektrounterstützung) organisiert und bewältigt. Lieferungen werden besser untereinander abgestimmt. Verschiedene Zulieferer teilen sich beispielsweise Transporte und liefern gemeinsam Waren. Diese werden an geeigneten zentralen Stellen gesammelt und anschließend umweltfreundlich mit Elektrotransportern und Lastenrädern fein verteilt. Auf der letzten Meile werden kleinere Gegenstände nur noch per Lastenrad angeliefert. Jede Straße bzw. Straßenabschnitte besitzen Paketboxen, an denen

standardmäßig die Pakete der Bürger angeliefert werden. Nur in Ausnahmefällen werden Pakete bis vor die Haustür gebracht.

Die Schiene wird künftig eine deutlich wichtigere Rolle einnehmen als es heutzutage noch der Fall ist. Innerhalb von Köln übernimmt die Kölnische Veedelbim große Teile der Warenlieferungen. Letztere stellt eine Güterbahn dar, die nachts die Gleise der Stadtbahn nutzt und viele LKW-Fahrten innerhalb Kölns unnötig macht. Wie früher werden künftig größere Firmen wieder per Schiene beliefert, wozu die Gleisanlagen in Köln deutlich ausgebaut werden. Da die Veedelbim meist nachts unterwegs ist, wird ein besonderes Augenmerk auf den Schallschutz gelegt. Dieser spielt auch sonst eine wichtige Rolle. Zusammen mit der Deutschen Bahn hat Köln deutliche Verbesserungen im Schallschutz in Bezug auf den Schienenverkehr erreicht. Dies wird durch effektive Schallschutzmauern (passiver Lärmschutz) und durch die Ausstattung von Güterzügen mit sog. Flüsterbremsen (aktiver Lärmschutz) erreicht.

Auch die Binnenschifffahrt wird von Bedeutung für das Themenfeld bleiben, da per Schiff sehr große Gütermengen transportiert werden können, allerdings ist zu beachten, dass nur bestimmte Güter sinnvoll per Binnenschiff transportiert werden. So wird die Deutsche Post ihre Briefe sicherlich kaum von Basel über den Rhein nach Duisburg verschiffen. Durch die höhere Transportfähigkeit der Schiffe sinken die Schadstoffbelastungen im Vergleich zum LKW pro transportierter Ware. Zudem werden die Schiffe aufgrund von entsprechenden Vorgaben des Gesetzgebers sowie aufgrund von Initiativen aus der Bürgerschaft und auch seitens der Verlader heraus sukzessive auf den neuesten technischen Stand gebracht. Entweder werden sie mit Flüssiggas (LNG) betrieben, wodurch kein Feinstaub und weniger Giftstoffe und Kohlendioxid ausgestoßen werden, oder und sie werden ggf. mit Brennstoffzellen angetrieben, deren Wasserstoff durch Windgas erzeugt wird. Kölns Häfen sind teils reaktiviert und besitzen allesamt einen Schienenanschluss, wodurch Waren von der Veedelbim im Stadtgebiet weiter verteilt werden können. Die Binnenschiffe müssen zudem nachts nicht mehr zur Stromversorgung ihren Motor laufen lassen, am Ufer befinden sich zahlreiche Stromanschlüsse.

Viele Wege von Waren werden zukünftig eingespart. Große Teile der Güter werden wieder innerhalb der Kölner Region erzeugt, wodurch nur kurze Wege zu den Endverbrauchern entstehen. Auch in den Veedeln wird wieder mehr produziert. Das Handwerk erlebt eine kleine Renaissance und kleine Gewerbebetriebe stellen typische kölsche Waren her. Gerade hierdurch wird die lokale Wertschöpfungskette gestärkt, was auch dem Haushalt von Köln zu Gute kommt. In Köln sind vermehrt Onlineshops präsent, die Waren zum Anfassen und Anprobieren bereithalten. Hierdurch werden viele Warensendungen vermieden, da die Kunden die Waren nicht mehr zurücksenden müssen. Jedes Veedel besitzt einen Gemeinschaftsgarten und das urbane Gärtnern wird auf geeigneten privaten und städtischen Flächen ökologisch betrieben. Hierdurch werden lokal Lebensmittel angebaut, die nicht mehr von außerhalb nach Köln transportiert werden müssen.

8.3 Konkrete Maßnahmen

8.3.1 Einsatz von Lastenfahrrädern

Dem Fahrrad-Lastentransport kommt nach unserer Auffassung eine Schlüsselrolle hinsichtlich der innerstädtischen Logistik in der Zukunft zu. Wir wünschen uns, dass derjenige, der etwas Großes und Schweres transportieren möchte, künftig die Möglichkeit erhält, per Ausleihe ein städtisches Lastenrad nutzen zu können. Hier könnte die Stadt öffentliche Lastenfahrrad-Verleihe etablieren und über das Kölner Stadtgebiet verteilen. Das Vermietsystem kann in Anlehnung an das Prinzip des Carsharing aufgebaut und mit öffentlichen Mitteln unterstützt werden.

Darüber hinaus kann die Anschaffung von Lastenfahrrädern durch Gewerbe- und Handwerksbetriebe durch die Stadt gefördert werden, ähnlich wie das Privileg für Firmenwagen. Hier können Lastenräder insbesondere für Bedarfslieferungen eingesetzt werden.

Weitere mögliche Anwendungsfelder sind

- die Einführung eines Botensystems der Stadtverwaltung Köln,
- ein Lieferservice für Kunden von Supermärkten mit Lastenrädern sowie
- die Einführung von Lastenfahrrädern bei kommunalen Einrichtungen.

Durch den Einsatz von Lastenrädern lässt sich ein signifikanter Anteil der durch innerstädtische Logistik verursachten negativen Effekte durch den motorisierten Straßenverkehr reduzieren.

Dass der Gütertransport umweltfreundlich gestaltet werden kann, beweisen Beispiele aus europäischen Großstädten wie Kopenhagen oder Graz eindrucksvoll.

Ein spezifischer Anwendungsfall für das Lastenfahrrad stellt die Zustellung von nicht gebündelten, kleinteiligen Warensendungen „auf der letzten Meile“ dar. Diese resultieren derzeit in vielen Fällen aus den aktuell stark zunehmenden Umfängen im Onlinehandel, welcher vielfach kleinteilige Lieferverkehre bedingt. Der Einsatz von Lastenfahrrädern kann dazu beitragen, diese Lieferverkehre klima-, umwelt- und sozialverträglich den Empfängerinnen und Empfängern in der teils engen Innenstadt Kölns bzw. der Veedel zuzustellen.

Möglich ist zudem die zusätzliche Ausstattung der Lastenräder mit einem Elektromotor. Die elektrische Unterstützung beim Treten trägt zur Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge im Alltag bei.

Ein gelungenes Beispiel in dieser Hinsicht ist der Cargo Cruiser, den UPS in Dortmund testete. Es handelt sich dabei um ein elektrisch unterstütztes Lastenfahrrad mit einem Ladevolumen von 2,2 m³ und einer möglichen Zuladung von 300 kg, um Lieferungen in der räumlich engen Innenstadt verträglich abzuwickeln. Das Fahrzeug wird über einen am Rand der Innenstadt abgestellten Transporter bestückt.



Quelle: <http://www.postbranche.de/wp-content/uploads/2012/06/CargoCruiser1.jpg>

8.3.2 Einrichtung von Paketboxen

Wir fordern, dass die Stadt Köln sich zusammen mit den Paketzustellern überlegt, wie das Zustellen von kleinteiligen Lieferungen effizienter gestaltet werden kann. Bisher entstehen zusätzliche Verkehre durch die Zustellung von Sendungen an die Haustür und beim Nicht-Antreffen des Empfängers.

Wir möchten, dass zunächst in einem dicht besiedelten Veedel, wie beispielsweise in der Innenstadt, Sülz oder Ehrenfeld, mehrere Paketboxen aufgestellt werden. Diese sollen von allen Paketdiensten genutzt werden und ersparen so die Lieferung bis vor die Haustür. Die Stadt Köln kann Parkflächen für Autos umwidmen oder eine Nutzungserlaubnis ermöglichen und damit an geeigneten Plätzen Raum für Paketboxen schaffen, welche die Adressaten in die Lage versetzen, Sendungen jederzeit wohnungsnah abholen zu können. Nur im Ausnahmefall zum Beispiel bei mobilitätseingeschränkten Menschen sollten die Pakete noch bis vor die Tür geliefert werden. Im besten Fall gäbe es in jeder Straße oder in jedem Straßenabschnitt Paketboxen die mit Lastenrädern beliefert würden, so dass Transporter der Paketdienste nur noch ausnahmsweise ins Veedel fahren müssten.

8.3.3 Öffentlichkeitsarbeit fördern, um Konsumenten auf logistische Effekte ihrer Kaufentscheidungen hin zu informieren

Die Auswirkungen des Bezugs nachhaltig produzierter, regionaler bzw. saisonaler Produkte hinsichtlich des verbundenen Transportaufwands sind dem Endverbraucher oft nicht transparent genug und fließen nicht in die Kaufentscheidung ein. Hier gilt es durch geeignete Maßnahmen Informationslücken der Konsumenten zu schließen bzw. Umdenkprozesse zu fördern. Dies kann nur durch dauerhafte bzw. stetige Information erfolgen.

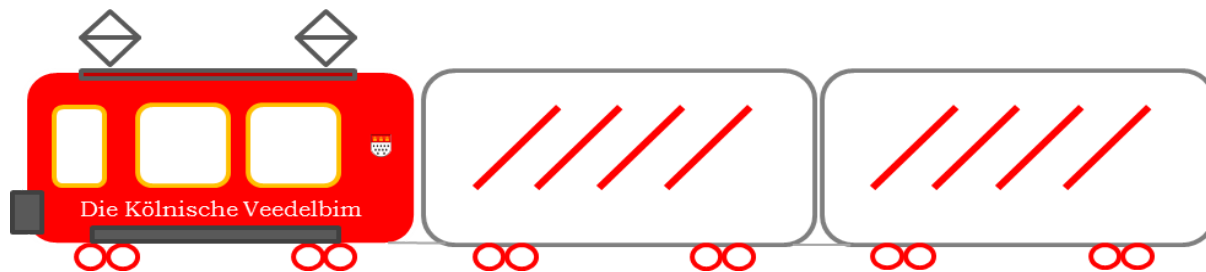
Regionale und lokale Produkte sind sozial etwa aufgrund der damit verbundenen Förderung ländlicher Entwicklung nachhaltig. Hinzu kommt der ökologische Vorteil, da im Vergleich zu importierten Lebensmitteln weniger Energie beim Transport aufgewendet werden muss.

Die Stadt Köln soll Öffentlichkeitsarbeit organisatorisch und finanziell unterstützen, damit Konsumenten über die Effekte ihrer Kaufentscheidungen auf logistische Prozesse und damit auf die externen Wirkungen auf Umwelt, Klima und Menschen informiert werden und Umdenkprozesse eingeleitet werden können. Bürgerinnen und Bürgern soll bewusst gemacht werden, dass ihr Konsumverhalten mit Verkehr und für sie selbst spürbaren negativen Auswirkungen - z. B. Staus, Verkehrslärm, Luftschadstoffe - verbunden ist. Eine Abkehr vom „Alles-jetzt-sofort-Prinzip“ hin zur Entscheidung für hochwertige, langlebige und möglichst regionale und lokale Produkte soll erreicht werden. Die Sensibilisierung der Kölner Bürgerschaft für die Effekte des Kauf- und Konsumverhaltens ist für uns ein zentrales Anliegen.

8.3.4 Regionale Wertschöpfungsketten stärken

Wir empfehlen, regionale Wertschöpfungsketten zu unterstützen, um auf diese Weise kurze Lieferketten zu erzeugen und Transporte über lange Distanzen mit den entsprechenden externen Effekten zu vermeiden. Ein Adressat der Empfehlung ist die Stadt Köln. Diese kann Kontakte zwischen Einzelhändlern und regionalen Produzenten herstellen und fördern. Zudem kann die Stadt Köln Einzelhändler dazu anregen, regionale Produkte - beispielsweise lokale Lebensmittel - verstärkt zu bewerben sowie deren Käufe über die Einführung bzw. den Ausbau eines Belohnungssystems (z.B. Taler, Bonus) zu fördern.

Die Stadt Köln soll urbanes Gärtnern fördern und z. B. in jedem Veedel die Errichtung eines Gemeinschaftsgartens ermöglichen. Ferner kann die Stadt städtische Dächer für den Anbau von Lebensmitteln freigeben. Grünanlagen können wie in der essbaren Stadt Andernach auch für den Anbau von Nutzpflanzen verwendet werden. Dies spart Geldmittel und ermöglicht den Menschen in Köln etwas zu ernten. Durch diese lokale Subsistenzwirtschaft würde sich Köln zumindest teilweise selbst versorgen.



8.3.5 Güterbeförderung mit der Kölnischen Veedelbim

Das Schienennetz der Straßen- und Untergrundbahn wird tagsüber besonders während des Berufsverkehrs stark genutzt. Zu anderen Zeiten und gerade in der Nacht werden die Schienen weniger oder überhaupt nicht genutzt. Wir schlagen vor, dass vor allem nachts aber auch in geeigneten Zeitfenstern tagsüber der Gütertransport auf der Schiene innerhalb der Stadt durchgeführt werden soll. So kann insbesondere nach Betriebsschluss das Schienennetz der KVB, etwa zwischen 1 und 5 Uhr, genutzt werden. Die Güterbeförderung wurde bereits im Stadtgebiet von Wien auf der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur erfolgreich getestet und wartet

auf die Umsetzung. Hier könnte die Stadt Köln eine Vorreiterrolle einnehmen und die "Kölnische Veedelbim" ins Leben rufen!

8.3.6 Ausbau Godorfer Hafen stoppen

Der Ausbau des Godorfer Hafens wurde lange kontrovers diskutiert. Es gibt Argumente die dafür sprechen, aber auch solche die dagegen sprechen. Für eine Verbringung von Gütern von der Straße auf das als klimafreundlich und sozialverträglich wahrgenommene Binnenschiff (und umgekehrt) kann der Hafen eine sinnvolle Einrichtung darstellen. Insbesondere der Containerumschlag kann profitieren. Es ist zudem zu erwarten, dass einige Teile Kölns vom Güterverkehr entlastet werden. Andererseits ginge der Naherholungsraum im Kölner Süden teilweise verloren und das Naturschutzgebiet Sürther Aue würde zerstört werden.

Am 10. Juli 2011 hatte sich bei einer Bürgerbefragung die klare Mehrheit der abgegebenen Stimmen gegen das Projekt ausgesprochen, das Quorum bei der Volksabstimmung wurde allerdings knapp verfehlt. Die Agora Köln und ihre Unterstützer sprechen sich hiermit nach Abwägung des Für und Wider gegen den Ausbau des Godorfer Hafens aus.

8.3.7 Förderung von Unternehmen mit nachhaltigen Logistikkonzepten

Wir empfehlen eine generelle öffentliche Förderung von Akteuren aus der Wirtschaft, die nachhaltige Logistikkonzepte besitzen. Als ein gelungenes Beispiel ist die Förderung der Ökoprot-Projekte zu nennen. Überregional ließen sich Kölner Unternehmen mit "Best Practicioners" vernetzen und auf diese Weise ein Netzwerk mit notwendigem und zudem förderlichen Austausch entwickeln.

Auszuloben ist ein Preis für Logistikunternehmen, etwa für solche mit einem besonders geeigneten Standort, der sich z. B. auszeichnet durch kurze Wege zu Bundesfernstraßen oder auch durch die Nutzung einer bestehenden Industriebrache.

8.3.8 Stadt Köln soll Dialog mit DB suchen

Die Stadt Köln soll sich bei der Deutschen Bahn AG dafür einsetzen, teils gravierende Defizite in der Eisenbahninfrastruktur zu beseitigen. Ein Handlungsfeld ist hier die Lärmbelastung vieler Menschen in der dicht besiedelten Kölner Innenstadt im Bereich des Eisenbahnringes durch die fortwährende Fahrten der Güterzüge auf diesem Teil der Rheinsschiene. Hier gibt es trotz des Aufbaus der Lärmschutzwände noch Optimierungsbedarf, etwa im Bereich von Brücken.

Fehlender aktiver und passiver Lärmschutz fällt in die direkte Zuständigkeit übergeordneter Politikebenen sowie der DB AG. Jedoch kann die Stadt ihren politischen Gestaltungsspielraum auf Landes- und Bundesebene nutzen, um die Beseitigung der Defizite zu forcieren. Dies gilt sowohl für den Bereich des Schienengüterverkehrs als auch für den Personenverkehr.

8.3.9 LKW-Führungskonzept verfeinern

Während die Stadt auf Gütertransitverkehre vor allem im Autobahnnetz kaum Einfluss nehmen kann, bieten sich bei innerstädtischen Ziel-Quell-Verkehren Möglichkeiten zur Durchführung entsprechender Maßnahmen. Eine sinnvolle Maßnahme, die in Köln bereits umgesetzt wird und

weiter forciert werden sollte, ist beispielsweise das 1991 eingeführte und seitdem fortwährend optimierte LKW-Führungskonzept.

8.3.10 Kommunalen Fahrzeugpark elektrisieren

Die Stadt Köln soll prüfen inwieweit konventionell angetriebene Fahrzeuge im kommunalen Fahrzeugpark durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden können. Diese sind vor Ort schadstofffrei und verursachen keinen Lärm. Viele der gefahrenen Strecken der Mitarbeitenden sind zum Einen planbar und zum Anderen kurz und lassen sich mit einem Elektrofahrzeug mühelos zurücklegen. Die Kommune verfügt überdies über Flächen zum Abstellen der Fahrzeuge sowie für den Ladevorgang. Neben Kleinwagen für den Personenverkehr ist auch im Bereich von Kleintransportern Elektromobilität anwendbar. Gerade innerstädtisch lassen sich mit Kleintransportern wie dem Streetscooter der RWTH Aachen, der derzeit von der Deutschen Post im Einsatz getestet wird, Waren bequem transportieren.



http://www.sonnenseite.com/upload/v1_de_img_a27216_5_large.jpg

8.4 (Internationale) Vorbilder zum Handlungsfeld

8.4.1 CarGoTram in Dresden

Die sog CarGoTram ist eine Güterstraßenbahn, welche die Dresdner Verkehrsbetriebe auf dem Straßenbahnnetz von Dresden betreibt. Finanziert wird die CarGoTram von Volkswagen, da sie dessen Werk mit Bauteilen beliefert. Durch die Entscheidung für die Tram und den Bau von zwei Güterstraßenbahnen werden zahlreiche LKW-Fahrten vermieden. Die CarGoTram verkehrt seit 2001 im Stundentakt zwischen einem Logistikzentrum in der Friedrichstadt und dem Volkswagenwerk.



Quelle: <http://de.academic.ru/pictures/dewiki/86/VW-Cargotram-Dresden.jpg>

8.4.2 Güterbim in Wien

Die sog. GüterBim war ein Projekt der städtischen Verkehrsbetriebe von Wien und wurde mit etlichen Partnern und den Wiener Lokalbahnen betrieben. Nach über 50 Jahren wurde der Güterverkehr der Innenstadt auf die Straßenbahngleise zurückgebracht. Der offizielle Titel des Projekts lautete: „Güterbeförderung im Stadtgebiet auf bestehender ÖPNV-Infrastruktur“. Zwischen August 2005 und Juni 2007 wurde die GüterBim erfolgreich getestet und die Erkenntnisse wurden dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. der Forschungsförderungsgesellschaft übergeben. Auf den letztlichen Einsatz der GüterBim wartet Wien bis heute.



Quelle: <http://www.wien.gv.at/ma53/rkfoto/2005/635g.jpg>

III. Anhang

Organisationen aus denen die Teilnehmenden der Mobilitätsgipfel stammen

- ADFC Köln
- ADFC Rhein-Erft
- amperio naturenergie
- bagage bikes
- Bravehearts
- Bund
- cambio CarSharing
- Colabor
- difu
- Deuz Familienfreundlich
- Ecolibro
- Ehrenfelder Radschlag
- Fachberatung für Breitensportentwicklung
- Gartenwerkstadt Ehrenfeld
- Geographisches Institut, Universität zu Köln
- idealer
- IG Braunsfelder Bürger
- Institut für Stadtplanung und Städtebau, Duisburg-Essen
- Katalyse e.V., DKK
- Köln Agenda
- Kölner Sternfahrt
- KVB
- Nachbarn 60
- Nimo e.V.
- perpedalo Köln-Rikscha
- Radfahren in Köln
- Radfahrschule für Erwachsene Prinz
- Radlager
- REWK
- Rupprecht Consult
- Sneep Köln
- Umweltforum SPD
- VCD Köln
- wielebenwir e.V.
- Wuppertal Institut

Abkürzungen

AGFS	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW
DB	Deutsche Bahn
Kfz	Kraftfahrzeug
KVB	Kölner Verkehrsbetriebe
MIV	Motorisierte Individualverkehr (Auto)
NO ₂	Stickstoffdioxid
P+R	Park und Ride (Mit dem Auto zum Bahnhof fahren und dann mit Bahn oder Bus weiter)
PM2.5	Ultrafeiner Feinstaub (Teilchengröße <2,5 µm)
PM10	Feinstaub (Teilchengröße <10 µm)
ÖPNV	Öffentlicherpersonennahverkehr (Busse, Bahnen und U-Bahnen)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Regionalbahnen)
SUMP	
Umweltverbund	Die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (u.a. Fußgänger und Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
THG	Treibhausgasemissionen
ÖV	Öffentliche Verkehrsmittel
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Quellen/Literatur

- Umweltbundesamt (UBA) (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes. Dessau. Online im Internet unter http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennummer&Suchwort=3773 (15.3.2013)
- Deutscher Bundestag (15. Wahlperiode) 2004: Unterrichtung durch die Bundesregierung - Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004 - Nachhaltige Stadtentwicklung – ein Gemeinschaftswerk, Drucksache 15/4610. Berlin
- EFA 2002: Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hg.). Köln
- City Cycling, John Pucher, Ralph Buehler
- Grundlagen der Siedlungsplanung, Hermann Knoflacher
- Strategische Radverkehrsplanung, Dr. Ralf Kaulen
- Fahrradförderung mit System, Heiner Monheim (Hrsg.)
- Recht für Radfahrer, Dr. Dietmar Kettler
- Planungshandbuch Radverkehr, Dr. Michael Meschik
- <http://www.cycling-embassy.dk>
- <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>
- <http://www.fahrradakademie.de/archiv>
- <http://www.fahrradakademie.de/archiv/2013-2014/literaturliste-seminarreihe-3.pdf>
- <http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2014-06-25-exkursion-antwerpen.programm.pdf>
- <http://udv.de/de/mensch/radfahrer>
- <http://udv.de/de/strasse/stadtstrassen/mensch/radfahrer/zwischenbilanz-aus-muenster>

IV. Kontakt /Impressum

AGORA KÖLN

Juristisch getragen von Institut Cultura21 e. V.

SPENDENKONTO

Kontoinhaber: Institut Cultura21 e. V.

Bank: GLS Bank

IBAN: DE78 4306 0967 4018 9717 02

BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck:

Agora Köln / Themengruppe Mobilität

Redaktion:

Volker Ermert, Dirk Frölich, Jan Garde, Volker Gillessen, Ralph Herbertz, Philipp Hillebrand, Katja Neafe, Elisabeth Rohata, Joachim Schalke, Wolfram Sedlak, Daniel Ullrich, Jan Walter, Hannes Wöhrle

Fotos:

Atamari / Wikimedia Commons, Sandy Craus, Robert Dragon, Paul Hense, Philipp Hillebrand, flickr.com/kaffeeinstein, Ulrich Kalle, Walter Kalweit / fc-user.de/1302551, Katharina Schwartz, Gregor Theis, Daniel Ullrich, Marén Wirths

www.agorakoeln.de/mobilitaet

mobilitaet@agora-koeln.de