

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

Bürgerideenwettbewerb  
2012

Gesamtfassung der  
Expertenbewertungen

# **Bürgerideen entwerfen Kölns Zukunft Ideenwettbewerb "Kölns Klima wandeln" 2012**

**Bewertungen der Projektideen  
zum Themenfeld Stadtentwicklung**

Dipl.-Ing. Guido Wallraven

**Stadt • Land • Fluss**  
Büro für Städtebau und Umweltplanung 

## Gliederung

Gesamteinschätzung.....2  
 Projektebewertung .....3

## Gesamteinschätzung

|   | Strahlkraft | Wirksamkeit für das Klima | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|---|-------------|---------------------------|--------------------|---------------------|------------|--|----------|---------|
| <b>Projekt</b>  |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
| 06 Klimafreundliche und geteilte Mobilität                        | Green       | Yellow                    | Red                | Green               | Yellow     | Yellow                                 | Yellow   | 3       |
| 11 Energetische Sanierung und altersgerechter Umbau Altonaer Str. | Yellow      | Red                       | Yellow             | Yellow              | Yellow     | Green                                  | Green    | 2       |
| 13 Baugruppe Energie+ Clouth Areal                                | Yellow      | Red                       | Yellow             | Red                 | Yellow     | Yellow                                 | Yellow   | 5       |
| 27 Erneuerbare Energien managen und erfahrbar machen              | Red         | Yellow                    | Red                | Red                 | Green      | Yellow                                 | Yellow   | 4       |
| 28 Impulsprogramm Altbaumodernisierung                            | Green       | Green                     | Green              | Green               | Green      | Yellow                                 | Yellow   | 1       |
|   |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
|   |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |

## Projekte im Bereich Stadtentwicklung

### 06 Klimafreundliche und geteilte Elektromobilität

|  | Strahlkraft | Wirksamkeit für das Klima | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|--|-------------|---------------------------|--------------------|---------------------|------------|--|----------|---------|
| Stadtentwicklung                               |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
| Klimafreundliche und geteilte Elektromobilität |             |                           |                    |                     |            |  |          | 3       |

#### **Strahlkraft**

Hinsichtlich seiner Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit hat dieses Projekt hohe Relevanz. Das Thema hat einen hohen Betroffenheitsgrad und zielt auf eine Breitenwirkung. Jedermann/-frau kann damit etwas anfangen. Die Schwelle der Mitwirkungsbereitschaft ist – ein entsprechendes dienstleistungs- und kundenorientiertes Gesamtkonzept vorausgesetzt – als sehr niedrig einzuschätzen. Das Ziel ist klar.

#### **Wirksamkeit für das Klima**

Die Wirksamkeit auf das Klima ist eher mittel- bis langfristig zu sehen, aber relevant. Quantitative Zielerreichungen sind abhängig von der Breitenwirkung. Dies ist schwer einzuschätzen, da die Akzeptanz hierfür entscheidend sein wird.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Es sind sehr hohe Investitionskosten mit der Maßnahmenumsetzung verbunden. Das Konzept steht und fällt mit der Beteiligung von Sponsoren und Akteuren. Dazu werden erste Anregungen gemacht (Stadt, Seniorenwohnheime, Kirchengemeinden, Ford, Freibäder etc.). Organisatorische Maßnahmen wie z.B. eine Internetplattform sind kurzfristig und wirtschaftlich machbar, entfalten aber eine eher flankierende Wirkung. Sie greifen nur im Gesamtzusammenhang.

#### **Soziale Wirksamkeit**

Die soziale Wirksamkeit ist als hoch einzuschätzen, dies umso mehr es gelingt, die Elektromobilität als Ersatz für den PKW-Verkehr im städtischen Raum zu attraktiveren. Damit sind wichtige Klimaschutzziele verbunden, die konkret gelebt werden können. Die Umsetzung setzt auf die Mitwirkungsbereitschaft und Breitenwirkung. Den Weg dahin lässt sie Projektidee offen.

#### **Innovation**

Die Innovationskraft ist eher gering, da genügend umgesetzte (Einzel-)Beispiele bestehen. Es fehlt ein ganzheitliches Gesamtkonzept, was Mitwirkungsbereitschaft, Finanzierung, Breitenwirkung und weitere flankierende Strategien (z.B. Bevorrechtigung von E-Mobilität im öffentlichen Straßenraum) zielführend miteinander verknüpft (Netzwerk der Akteure). Dazu liefert die Projektskizze erste Ideen.

Ein Mehrwert kann in der Entfaltung einer gewissen Breitenwirkung sowie in der Vernetzung mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen und Bevorrechtigungen entstehen. Hierzu ist eine entsprechende Organisationsstruktur unter Einbindung der Stadt erforderlich. Dies ist eine strukturell greifende Idee an der richtigen Stelle.

### **Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

Das Konzept setzt auf Freiwilligkeit und Selbsterkenntnis der Beteiligten. Das ist grundsätzlich gut, aber zu wenig. Es bräuchte eine größere Koordinierungseinheit, um zu der gewünschten Wirkung in der Breite zu kommen (NGO s.o.). Die Einbindung z.B. von Carsharing-Unternehmen ist dazu ein erster zielführender Schritt (wenn dies nicht eh schon passiert). Die Ideen zur Finanzierung erscheinen sehr indifferent (Nutzer, Sponsoren, Überschüsse, Fördermittel, Wettbewerb), hier wird eine dauerhafte Finanzierung über einen längeren Zeitraum erforderlich.

### **Manpower**

Es ist grundsätzlich aufgrund des Maßnahmenumfangs von einem hohen Manpower-Einsatz auszugehen. Das Projekt wird durch Freiwilligkeit und Engagement einzelner alleine nicht in Gang kommen. Die Frage der Organisationsstruktur einer Umsetzung ist eher unklar. Die Projektidee ermöglicht aber auch kleinere Maßnahmenumsetzungen als erste Schritte.

### **Ranking**

**3**

## Projekte im Bereich Stadtentwicklung

### 11 Energetische Sanierung und altersgerechter Umbau Altonaer Straße

|  | Strahlkraft | Wirksamkeit für das Klima | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|--|-------------|---------------------------|--------------------|---------------------|------------|--|----------|---------|
| Stadtentwicklung   |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
| Energetische Sanierung und altersgerechter Umbau Altonaer Straße | Yellow      | Red                       | Yellow             | Yellow              | Yellow     | Green                                  | Green    | 2       |

#### **Strahlkraft**

Dieses Projekt besitzt als Forschungsvorhaben eine mittlere Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit. Dies hat eher Modell- und Vorbildfunktion für die Fachöffentlichkeit. Klimagerechtes und sozialgerechtes Bauen sowie deren ganzheitliche Betrachtung sollten selbstverständliche Grundlagen heutiger Hochschulausbildung sein. Insofern ist das Vorhaben eher „State of The Art“.

#### **Wirksamkeit für das Klima**

Als Einzelprojekt entfaltet die Idee eher geringe Wirkung auf das Klima. Die Auswirkungen sind quantifizierbar (Energieausweis). Erst durch entsprechende Multiplikatorenwirkungen sind mittel- bis langfristig entsprechende Effekte auf den Klimaschutz zu erwarten. Insofern kommt der Projektidee eher Modelfunktion zu.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist gegeben (Förderung KfW, Beteiligung GAG, Beteiligung studentischer Arbeitskräfte). Es werden keine Aussagen zu den Auswirkungen von baubedingten Mehrkosten abhängig vom Grad der energetischen Sanierung auf das Mietniveau gemacht. Dies ist wichtige Schnittstelle zur Prüfung der wirtschaftlichen Machbarkeit des Projektes (insbes. als „Modelvorhaben“).

#### **Soziale Wirksamkeit**

Die Wirksamkeit der Kopplung sozialer Kriterien (hier: altersgerechtes Wohnen) und energetischer Bestandsoptimierung ist als positiv zu sehen. Es fehlt eine Aussage zur Sozialverträglichkeit resultierender Mietkosten (s.o.).

#### **Innovation**

Vergleichbare Projekte sind schon umgesetzt (z.B. Frankfurt, Freiburg, Tübingen). Der Innovationsgrad ist eher gering.

### **Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

Das Projekt kann sofort umgesetzt werden. Partner sind vorhanden. Fördermittel stehen zur Verfügung.

### **Manpower**

Als studentisches Projekt im Rahmen der Hochschularbeit leistbar. Besondere Manpower ist nicht erforderlich. Umsetzung durch GAG?.

### **Ranking**

2

### **Bemerkung:**

Zu prüfen wäre, ob dieses Projekt gemeinsam mit dem Projekt „Impulsprogramm Altbaumodernisierung“ verknüpft werden kann und darin den Charakter eines Modellprojekt übernehmen kann. So können möglicherweise Synergieeffekte erzielt werden, die beiden Projekten einen Mehrwert bringen.

## Projekte im Bereich Stadtentwicklung

### 13 Baugruppe Energie+ - Clouth Areal

|                                   | Strahlkraft | Wirksamkeit für das Klima | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|-----------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------|---------------------|------------|--|----------|---------|
| Stadtentwicklung                  |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
| Baugruppe Energie+ - Clouth Areal | Yellow      | Red                       | Yellow             | Red                 | Yellow     | Yellow                                 | Yellow   | 5       |

#### **Strahlkraft**

Dieses Projekt besitzt als Modellvorhaben eine mittlere Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit. Energie+ und Nullenergiehäuser sind bereits gebaut. Beispiele für umgesetzte Baugruppenprojekte sind ebenfalls bekannt. Bei Umsetzung des Projektes sind lokal entsprechende Ausstrahlungswirkungen als Beispiel für energetisches Bauen zu erwarten. Diese betreffen einen kleinen Wohnungsteilmarkt. Klimagerechtes Bauen sollte selbstverständliche Grundlage heutiger Neubautentwicklung sein.

#### **Wirksamkeit für das Klima**

Als Einzelprojekt entfaltet die Idee eher geringe Wirkung auf das Klima. Die Auswirkungen sind quantifizierbar (Energieausweis). Erst entsprechende Multiplikatorenwirkungen entfalten mittel- bis langfristig die entsprechende Wirksamkeit auf den Klimaschutz. Darauf scheint die Projektidee nicht aktiv ausgelegt. Effekte für den Klimaschutz würden entstehen, wenn nicht nur Teilflächen des Clouth-Areals unter energetischen Aspekten (inkl. Mobilität) entwickelt würden.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Hierzu sind keine Aussagen möglich, Es wird davon ausgegangen, dass eine privatwirtschaftliche Finanzierung durch die Nutzer erfolgt. Insofern ist die Frage einer Übertragbarkeit eher für eine vergleichbare Zielgruppe und weniger für eine breitere Zielgruppenerfassung gegeben.

#### **Soziale Wirksamkeit**

Betroffen ist eine spezifische Teilgruppe auf dem Wohnungsmarkt (Neubau, Familien, Eigentum). Damit wird nur eine geringe soziale Wirksamkeit erzielt.

#### **Innovation**

Nullenergiehäuser/Energie+ sind bereits auf dem Markt. Für die Kopplung von regenerativer Energiegewinnung und E-Mobilität gibt es ebenfalls Beispiele/(Modell)Projekte, ebenso für die architektonische Integration von Solarmodulen in Fassaden. Die gesetzlichen Grundlagen zielen mittel- bis langfristig auf einen Nullenergiestandard im Neubau (Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie). Insofern



ist das Vorhaben eher State of The Art energieeffizienten Bauens, der Grad der Innovation eher gering.

**Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

Dies ist abhängig von der privaten Finanzkraft der Bauherren. Insofern sind dazu keine Aussagen möglich. Fördermittel sind vorhanden (KfW).

**Manpower**

Das Projekt bewegt sich im Rahmen gängiger Neubauvorhaben mit Anspruch im Bereich Energieeffizienz und Nachhaltigkeit. Insofern wird kein erhöhter Mehraufwand hinsichtlich der Manpower zu erwarten sein. Mehraufwand kann durch die Koordination der Baugruppen/Baufamilien entstehen. Dies ist kein Schwerpunktthema des Klimaschutzes.

**Ranking**

5

## Projekte im Bereich Stadtentwicklung

### 27 Erneuerbare Energien managen und erfahrbar machen

|   | Strahlkraft | Wirksamkeit für das Klima | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|---|-------------|---------------------------|--------------------|---------------------|------------|--|----------|---------|
| Stadtentwicklung                                  |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
| Erneuerbare Energien managen und erfahrbar machen |             |                           |                    |                     |            |  |          | 4       |

#### **Strahlkraft**

Der Titel ist missverständlich.

Zwar ist ein erster Schritt in Richtung Charmeoffensive Elektromobilität zielführend, betrifft aber nur ein kleines Maßnahmenfenster des Klimaschutzes. Die Ausstrahlungswirkung wird eher als gering eingeschätzt, da die Projektidee sehr vielschichtig und in der Anwendung noch gewissen Entwicklungsbedarf und –zeitraum mitbringt. Ihre Strahlkraft/Mehrwert/Breitenwirkung wird erst in der konkreten Projektumsetzung mittel- bis langfristig deutlich werden.

Die Projektidee würde gewinnen, wenn sie noch mehr auf „die Köpfe der Menschen“ und die Motivation zum Mitmachen zielt (Verbraucherverhalten im Alltag, Spaß an der Energiewende etc.), was der Titel suggeriert.

#### **Wirksamkeit für das Klima**

Die Wirksamkeit auf den Klimaschutz greift mittelbar. Quantitative Effekte sind nicht nachweisbar, die qualitative Zielsetzung ist nachvollziehbar (dezentrale Netze für erneuerbare Energien am Beispiel der Elektromobilität). Konkrete Effekte auf den Klimaschutz sind nicht ablesbar, könnten aber zielführend bei einer weiteren Konkretisierung der Projektskizze eingebunden werden.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Die skizzierte Projektstruktur lässt einen hohen Investitionsaufwand erwarten. Dies ist Gegenstand der Projektumsetzung der jeweiligen Projektpartner.

#### **Soziale Wirksamkeit**

Die soziale Wirksamkeit ist eher gering, da sie erst mittelbar zu Tragen kommt. Im Vordergrund steht die Identifikation funktionierender Grids unter bestimmten räumlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Daraus kann keine allzu große soziale Wirksamkeit angeleitet werden. Diese ist erst bei entsprechender Breitenwirkung der Umsetzung zu erwarten.

#### **Innovation**

Der Innovationsgehalt ist sehr hoch, das Projekt ist technisch und organisatorisch sehr anspruchsvoll.

Smart Grid und Elektromobilität werden in einem Zug genannt. Dies ist missverständlich, gemeint ist ein Micro-Grid Elektromobilität.

**Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

Eine Umsetzung ist machbar unter Mitwirkung der genannten Projektpartner. Angaben zu Finanzierung und Förderung fehlen. Dies wäre durch die Projektpartner zu sichern.

**Manpower**

Es werden potenzielle Projektpartner benannt. Durch diese soll die Manpower der Umsetzung abgedeckt werden. Weitere, konkrete Angaben dazu werden nicht gemacht.

**Ranking**

4

## Projekte im Bereich Stadtentwicklung

### 28 Impulsprogramm Altbaumodernisierung

|                                     | Strahlkraft | Wirksamkeit für das Klima | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|-------------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------|---------------------|------------|--|----------|---------|
| Stadtentwicklung                    |             |                           |                    |                     |            |  |          |         |
| Impulsprogramm Altbaumodernisierung |             |                           |                    |                     |            |  |          | 1       |

#### **Strahlkraft**

Hinsichtlich seiner Strahlkraft und Wirksamkeit hat dieses Projekt sehr hohe Relevanz. Damit können sowohl Eigentümer (privat und Wohnungsbaugesellschaften) als auch Mieter auf breiter Front und zielgruppengerecht angesprochen werden. Vom Wohnen und den damit verbundenen (Energie)Kosten ist jeder betroffen.

#### **Wirksamkeit für das Klima**

Die Wirksamkeit auf den Klimaschutz wird als sehr hoch eingeschätzt. Diese sind aufgrund der gebäudebezogenen Betrachtungsweise quantitativ darstellbar. Energetische Verbesserungen im Gebäudebestand sprich Energieeinsparung und Energieeffizienz sind zielführende Strategien zur Umsetzung der Klimaschutzziele, dies insbesondere in einer Großstadt mit überwiegendem Anteil an Bestandsgebäuden (hier Nachkriegszeit). Insofern sind sehr gute Effekte auf den Klimaschutz zu erwarten.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Effekte steht an erster Stelle. Damit sind Fragen wohnungspolitischer und sozialpolitischer Akzeptanz weitgehend abgedeckt und stehen im Vordergrund der Betrachtung. Dies nicht zuletzt, als darin auch Schnittstellen zur Potenzialaktivierung lokaler Wertschöpfungspotenziale gesehen werden (Handwerk).

#### **Soziale Wirksamkeit**

Die soziale Wirksamkeit wird durch Informations- und Beratungsangebote gestärkt. Hier besteht der Vorteil darin, die Menschen zu informieren, zu sensibilisieren und zu motivieren. Darüber hinaus ist die differenzierte Ausarbeitung eines Umsetzungskataloges in Verknüpfung von Zielgruppen, technischen Maßnahmen und Wohngebäudetypen von großer Bedeutung für eine entsprechende soziale Wirksamkeit (bei Mietern und Eigentümern gleichermaßen)

#### **Innovation**

Das Projekt hat eine hohe Innovationskraft. Die angeregte Klimapartnerschaft verknüpft die Umsetzung mit konkreten Akteuren und bedeutet Synergieeffekte. Die Maßnahmenumsetzung ist bis zur

Spezifizierung auf Zielgruppen, Gebäudetypen u.a.m. sehr ausdifferenziert und zielführend. Darin liegt eine Stärke. Die Ableitung eines Aktionsprogramms und unmittelbare Verknüpfung mit den Akteuren der Wohnungswirtschaft (Klimapartnerschaft) sind strategisch wichtige Schnittstellen mit hoher Wirkung.

#### **Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

Hierzu werden keine konkreten Angaben gemacht. Die Projektidee ist eingebettet in die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Köln. Für die Umsetzung sind Drittmittel erforderlich unter Einbindung der lokalen Akteure (Wohnungswirtschaft, Geldinstitute, Mietervereine etc.).

#### **Manpower**

Hierzu werden keine konkreten Angaben gemacht. Es ist mit personellem Mehraufwand zu rechnen.

#### **Ranking**

1

#### **Bemerkung:**

Zu prüfen wäre, ob dieses Projekt gemeinsam mit dem Projekt „Energetische Sanierung und altersgerechter Umbau Altonaer Straße“ verknüpft werden kann. Dieses Projekt könnte den Stellenwert eines „Feldversuchs“ für ein Impulsprogramm Altbaumodernisierung übernehmen. So können möglicherweise Synergieeffekte erzielt werden, die beiden Projekten einen Mehrwert bringen.

Ralf Schüle  
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie  
Döppersberg 19  
D - 42103 Wuppertal

## **Bürgerideen entwerfen Kölns Zukunft Ideenwettbewerb "Kölns Klima wandeln"**

**Bewertungen der Projektideen  
zum Klimaschutz bzw. zur Anpassung an den Klimawandel  
(Projektideen 2012)**

## Gliederung

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Einleitung</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>2. Projekte im Handlungsfeld Klimaschutz und Emissionsminderung</b> .....           | <b>5</b>  |
| Impulsprogramm Altbaumodernisierung Köln .....   | 5         |
| <b>2.2 Handlungsfeld Energieumwandlung und Netze</b> .....                             | <b>7</b>  |
| Erzeugung von Regelenergie .....   | 7         |
| Latentwärmenutzung .....   | 9         |
| Erneuerbare Energien in der Großstadt Köln managen und sinnlich erfahrbar machen ..... | 11        |
| <b>2.3 Handlungsfeld Stadtentwicklung und Flächennutzung</b> .....                     | <b>14</b> |
| Konsum für Klimaschutz .....   | 14        |

## 1. Einleitung

Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie wurde im April 2011 und 2012 vom Dialog Kölner Klimawandel (DKK) gebeten, Bewertungen eingereicherter Projekt- und maßnahmenskizzen in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Anpassung vorzunehmen. Folgende vorgegebene Kriterien wurden dieser Bewertung zu Grunde gelegt:

- Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz)
- (unmittelbare) Klimaeffektivität
- Wirtschaftlichkeit
- Soziale Wirksamkeit
- Innovation/Integrationsniveau
- Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung
- Manpower
- Ranking

Da der Dialogprozess nur mittelbar mit der Erstellung des Kölner Klimaschutzkonzeptes gekoppelt ist, kann eine Bewertung der Relevanz und Konsistenz von Einzelmaßnahmen mit dem Konzept nur punktuell vorgenommen werden. Das Klimaschutzkonzept lag zum Zeitpunkt der Bewertung noch nicht in seiner endgültigen Fassung vor.

Leztendlich werden politische bzw. fachliche Entscheidungen getroffen werden müssen, welche der vorgeschlagenen Projekte die Stadt als Initiator, Förderer oder Moderator weiter verfolgt, insbesondere auch in Konsistenz mit den vorgeschlagenen Schwerpunktsetzungen des Klimaschutzkonzeptes. Eine Gewichtung von Bewertungskriterien kann daher an dieser Stelle nicht erfolgen: Manche Maßnahmen haben z.B. eine nur geringe soziale Wirksamkeit (z.B. Erzeugung von Regelenergie), besitzen jedoch eine hohe Wirtschaftlichkeit. Manche Maßnahmen wiederum haben eine hohe öffentliche Strahlkraft, sind jedoch gering in ihrer Klimaeffektivität. So sind derartige Einzelmaßnahmen immer nur im Zusammenhang mit *Maßnahmenbündeln* zu betrachten, die zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt sind. Dies kann an dieser Stelle nicht erfolgen. Aussagen zur Wirtschaftlichkeit konnten mangels einer Datenbasis nur in sehr allgemeiner Form für die Stadt Köln und regionalökonomisch getroffen werden.

Die Maßnahmen werden inhaltlich gekoppelt nach Handlungsfeldern und Sektoren vorgestellt.

Folgende übergreifende Einschätzung wurde vorgenommen:



|  | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimaeffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower (Stadt Köln/extern) | Ranking |
|--|--|----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|------------------------------|---------|
| <b>Klimaschutz/Emissionsminderung</b>  |  |                                  |                    |                     |                                |  |                              |         |
| <b>1.1 Handlungsfeld Gebäudemodernisierung und Energieeffizienz</b>              |  |                                  |                    |                     |                                |  |                              |         |
| Impulsprogramm Altbaumodernisierung Köln   |  |                                  | k.A.               |                     |                                | A                                      | A/A                          | 1       |
| <b>1.2 Handlungsfeld Energieumwandlung und Netze</b>                             |  |                                  |                    |                     |                                |  |                              |         |
| Erzeugung von Regelenergie   |  |                                  | k.A.               | k.A.                |                                | A                                      | B/B                          | 2       |
| Latentwärmenutzung   |  |                                  | k.A.               | k.A.                |                                | A                                      | B/B                          | 1       |
| Erneuerbare Energien in der Großstadt Köln managen und sinnlich erfahrbar machen |  |                                  | k.A.               | k.A.                |                                | C                                      | A/B                          | 3       |
| <b>1.3 Handlungsfeld Stadtentwicklung und Flächennutzung</b>                     |  |                                  |                    |                     |                                |  |                              |         |
| Konsum für Klimaschutz   |  |                                  | k.A.               |                     |                                | B                                      | A/A                          | 2       |

### Legende:

#### Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung

- A – umsetzungswürdig/förderwürdig
- B – bedingt umsetzungswürdig/förderwürdig
- C – nicht umsetzungswürdig/förderwürdig

#### Manpower

- A/A – Projekt hat hohen Personalbedarf der Stadt Köln /  
Projekt benötigt hohe personelle Unterstützung externer Akteure
- B/B – Projekt benötigt geringen Personalbedarf der Stadt Köln /  
Projekt benötigt geringen personelle Unterstützung externer Akteure
- C/C – Projekt benötigt keinen Personalbedarf der Stadt Köln /  
Projekt benötigt keine personelle Unterstützung externer Akteure

## 2. Projekte im Handlungsfeld Klimaschutz und Emissionsminderung

### Impulsprogramm Altbaumodernisierung Köln

|  | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimaeffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|--|--|----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|---------|
| Impulsprogramm Altbaumodernisierung Köln |  |                                  | k.A.               |                     |                                | A                                      | A/A      | 1       |

#### Strahlkraft

Impulsprogramme zielen erst in zweiter Linie auf eine Ansprache eines breiten Spektrums von Zielgruppen, sondern vor allen Dingen auf wichtige zentrale Akteure und Multiplikatoren (z.B. Akteure in der Wohnungswirtschaft) im Handlungsfeld der energetischen Gebäudemodernisierung. In einem solchen Rahmen dienen Netzwerke wichtiger Multiplikatoren dem Informationsaustausch bzw. der Koordination gemeinsamer Aktivitäten, Fortbildungsprogramme dienen der Qualitätssicherung komplexer Sanierungen. Eine Strahlkraft ist daher nur mittelbar und langfristig zu sehen, wenngleich in einer engen Vernetzung und Qualifikation zentraler Multiplikatoren ein Schlüssel zur Erreichung breiter Zielgruppen liegt.

#### Wirksamkeit für das Klima

In langfristiger Perspektive wird eine mittlere Effektivität eines solchen Impulsprogrammes zu erwarten sein, wie viele Beispiele aus anderen Kommunen (z.B. Münster, Düsseldorf, Berlin) zeigen. In derartigen Programmen werden weniger neue Zielgruppen erschlossen als für ein bekanntes Akteurssetting ein höheres Maß an Engagement, Koordination und Qualität angestrebt. Wohnungswirtschaftliche Unternehmen sind hier ein wichtiger Adressat derartiger Maßnahmen.

#### Wirtschaftlichkeit

Aus der Perspektive der Stadt Köln ist keine bzw. nur eine sehr geringe Wirtschaftlichkeit gegeben: Investitionen z.B. für ein Impulsprogramm werden durch die Stadt erbracht ohne dass sie finanziell von den erzielten Emissionsminderungen bzw. eingesparten Energiekosten profitiert. Aus einer NutzerInnenperspektive (Wohnungswirtschaftliche Unternehmen, private EigentümerInnen) erhöhen derartige „weiche“ Maßnahmen der Stadt die Wirtschaftlichkeit energetischer Modernisierungen.

#### Soziale Wirksamkeit

Als wachsender Ballungsraum befördert der bestehende starke „Nachfrageüberhang“ im Immobilien- und Mietwohnungsmarkt in Köln eine Verdrängung sozial schwächerer Gruppen (und Familien) ins Umland. Es besteht die Gefahr, dass energetische Gebäudemodernisierungen den Prozess sozialer Segregation weiter beschleunigen. Es besteht ein hoher Bedarf, angesetzte

Modernisierungen sozialverträglich zu gestalten. Das vorgeschlagene Impulsprogramm versucht explizit, derartige Themen zu adressieren.

### **Innovation**

Aus einer Kölner Perspektive ist eine solche Maßnahme als sehr innovativ einzuschätzen. Netzwerkaktivitäten und Maßnahmen, wie im Impulsprogramm vorgeschlagen, spielen in Köln bisher nur eine untergeordnete Rolle.

### **Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

Der Entwicklung eines Impulsprogramms ist eine hohe Priorität einzuräumen. Eine Vielzahl von wohnungswirtschaftlichen Bündnissen führen z.B. zu Selbsterpflichtungserklärungen (z.B. Hamburg, Schleswig Holstein), die als Beitrag zur Erfüllung des gesetzten Klimaziels angerechnet werden können. Das Thema „Sozialverträglichkeit“ in wachsenden Ballungsräumen ist eine bisher kaum berücksichtigte Perspektive. Ein detailliertes Konzept ist auszuarbeiten.

### **Manpower**

Ein solches Programm setzt für eine gewisse Zeit ein hohes Maß an personellen Ressourcen voraus, weniger an finanziellen Ressourcen. Erfahrungen aus anderen Kommunen mit ähnlichen Programmen sollten bei der Programmentwicklung eingeholt werden.

### **Ranking**

1

## 2.2 Handlungsfeld Energieumwandlung und Netze

### Erzeugung von Regelenergie

|                            | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimaeffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|----------------------------|--|----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|---------|
| Erzeugung von Regelenergie |  |                                  | k.A.               | k.A.                |                                | A                                      | B/B      | 2       |

#### Strahlkraft

Die politische und öffentliche Strahlkraft eines solchen Projektes ist als gering einzuschätzen, da die Zielgruppe eines solchen Projektes nur eine sehr begrenzte Anzahl von Akteuren ist (Energieunternehmen, Netzbetreiber und Eigentümer von Netzersatzanlagen).

Energieunternehmen haben bereits vereinzelt Aktivitäten entwickelt, derartige Anlagen ans Netz zur Deckung von Spitzenleistungen anzuschliessen.

#### Wirksamkeit für das Klima

Die Wirksamkeit eines solchen Projektes dient der Integration vormals nicht gekoppelter Netzersatzanlagen in das Stromnetz. Eine unmittelbare Minderungswirkung ist nicht zu erwarten, die Maßnahme ist jedoch aus einer Netzperspektive als sehr interessant einzustufen, da dadurch größere Kraftwerke kompensiert werden können.

#### Wirtschaftlichkeit

Keine Angabe möglich und nur im Einzelfall zu bewerten. Es empfiehlt sich, auf kommunaler Ebene ein Kataster anzulegen, das in Frage kommende Anlagen auf dem Stadtgebiet identifiziert (ggf. auch im Rahmen der regionalen Klimachutzaktivitäten des Köln-Bonn e.V.)

#### Soziale Wirksamkeit

Nicht gegeben

#### Innovation

Der Innovationsgrad ist aus einer technischen und Netzperspektive als hoch einzuschätzen

#### Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung

Eine solche Maßnahme ist nur in einem regionalen Kontext von Bedeutung. Eine Erfassung noch nicht angeschlossener und in Frage kommender Anlagen ist auf dem Gebiet der Stadt vorzunehmen, besser jedoch im regionalen Kontext.

### **Manpower**

Die personellen Ressourcen für eine solche Maßnahme sind als gering einzustufen, da seitens relevanter Energieunternehmen ein unternehmerisches Eigeninteresse besteht, derartige Anlagen anzuschließen.

### **Ranking**

2

## Latentwärmenutzung

|                    | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimateffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|--------------------|--|-----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|---------|
| Latentwärmenutzung |  |                                   | k.A.               | k.A.                |                                | A                                      | B/B      | 1       |

### Strahlkraft

Das Pilotprojekt LaTherm in Bottrop, in dem ein mobiler Container eine Grundschule beheizt, zählt zu den ungewöhnlichsten Pilotprojekten in der Modellstadt der „Innovation City Ruhr“. Ein Teil der Abwärme der Kokerei Prosper wird in einem mobilen Speicher per Lastwagen zum Heizen an eine Bottroper Grundschule geliefert. Die politische und öffentliche Strahlkraft eines solchen Projektes ist als sehr hoch einzuschätzen.

### Wirksamkeit für das Klima

Die spezifische CO<sub>2</sub>-Effektivität derartiger Projekte ist als sehr hoch einzuschätzen, mit Blick auf die gesamte CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt eher als gering. Zielobjekte werden zumeist öffentliche Gebäude sein.

### Wirtschaftlichkeit

Eine hohe Wirtschaftlichkeit ist gegeben, wenn es gelingt, Wärmeanbieter und geeignete Wärmeabnehmer zu finden.

### Soziale Wirksamkeit

Nicht gegeben

### Innovation

In technischer Hinsicht ist die Latentwärmenutzung keine Maßnahme mit hohem Innovationsgrad. Die Technik ist ausgereift und marktfähig. Dass jedoch potenziell öffentliche Gebäude von mobilen Speicherfahrzeugen mit Wärme versorgt werden ist sowohl aus einer Perspektive der Wärmeversorgung als auch aus einer Bildungsperspektive als sehr hoch einzuschätzen.

### Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung

Diese Maßnahme wird unbedingt zur Umsetzung vorgeschlagen. Vorbereitende Arbeiten der Stadt in Kooperation mit möglichen Marktpartnern liegen darin, Abwärmequellen und potenzielle Abnehmer zu identifizieren und die entsprechenden Marktakteure zusammenzubringen.

### **Manpower**

Ein gewisser Aufwand an personellen Ressourcen ist in der Analysephase eines solchen Projektes erforderlich.

### **Ranking**

1

## Erneuerbare Energien in der Großstadt Köln managen und sinnlich erfahrbar machen

|  | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimaeffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|--|--|----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|---------|
| Erneuerbare Energien in der Großstadt Köln managen und sinnlich erfahrbar machen |  |                                  | k.A.               | k.A.                |                                | C                                      | A/B      | 3       |

### Strahlkraft

Das Projekt hat mit seinen Eckpunkten Erneuerbare Energien, Smart Micro Grids, Elektromobilität und Visualisierung das Potenzial für eine hohe Strahlkraft sowohl in der Öffentlichkeit als auch in politischer Perspektive. Es wird allerdings nicht deutlich, warum der Fokus auf dezentrale Micro Grids gelegt wird.

### Wirksamkeit für das Klima

Das Projekt wird nur geringfügige Auswirkungen auf CO<sub>2</sub>-Emissionen haben. Es wird davon ausgegangen, dass eine effiziente Steuerung über smart grids zu Energieeinsparungen von ca. 1-2% führen kann.

### Wirtschaftlichkeit

Für die Stadt Köln ist ein solches Projekt qua Definition unwirtschaftlich. Durch den starken Bezug zur Öffentlichkeitsarbeit und sinnlichen Erfahrbarkeit können allerdings langfristige Lerneffekte erzielt werden.

### Soziale Wirksamkeit

Nicht gegeben

### Innovation

In seiner Verschränkung von Erneuerbaren Energien, Micro Grids und sinnlicher Erfahrbarkeit hat das Projekt einen hohen Innovationsgrad. Der Fokus auf Elektromobilität in Verbindung mit dezentralen Netzen setzt weniger an Nachhaltigkeitspotenzialen von Einzeltechnologien an, sondern setzt sie in Bezug zu Systemanforderungen von sog. Micro Grids.

### Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung

Das Projekt ist zu unspezifisch beschrieben und hat eher den Charakter eines zu fokussierenden Forschungs- bzw. Pilotprojektes. Für die Stadt Köln und seine Klimaschutzaktivitäten sind nur wenige Ansatzpunkte gegeben, lediglich in vorbereitenden Phasen kann die Stadt dazu beitragen, Unternehmen für Pilotprojekte zu identifizieren. Es gilt zu begründen, warum dezentrale Netze höhere Effekte erzielen als zentrale Netze, in die Anteile Erneuerbarer Energien über den



Bundesstrommx einfließen. Es wird den vorschlagenden Personen und beteiligten Institutionen vorgeschlagen, eine Pilotstudie zu konzeptionieren und diese als Antrag z.B. an das BMWi oder das BMVBS einzureichen.

### **Manpower**

Konzeptionierung eines Pilotprojekts setzt Bereitstellung personeller Ressourcen voraus.

### **Ranking**

3



## 2.3 Handlungsfeld Stadtentwicklung und Flächennutzung

### Konsum für Klimaschutz

|                        | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimaeffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|------------------------|--|----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|---------|
| Konsum für Klimaschutz |  |                                  | k.A.               |                     |                                | B                                      | A/A      | 2       |

#### Strahlkraft

Die Erweiterung des Naherholungsgebietes um Esch, Pesch und Auweiler in Richtung eines Standorts für Nachhaltigkeits- und Umweltbildung hätte eine starke öffentliche Strahlkraft mit hoher symbolischer Relevanz. Der „Charme“ einer solchen Projektidee liegt in der unmittelbaren Verknüpfung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit mit Freizeitaktivitäten in stadtnahen Erholungsgebieten wie auch mit der Verknüpfung mit der Sicherung von Lebens- und Naturraumqualität.

#### Wirksamkeit für das Klima

Die unmittelbare Effektivität der Maßnahme in Bezug auf Treibhausgase/CO<sub>2</sub> ist allerdings als sehr gering einzuschätzen. Langfristig höhere Effekte lassen sich erzielen, wenn es gelingt, Emissionen sowohl auf dem Gelände als im Freizeitverkehr zu reduzieren.

#### Wirtschaftlichkeit

Derartige Maßnahmen sind qua Definition unwirtschaftlich, was allerdings kein Ausschlusskriterium sein sollte.

#### Soziale Wirksamkeit

In der Regel ist Öffentlichkeits- bzw. Bildungsarbeit für Klimaschutz und Nachhaltigkeit von der inhaltlichen Affinität der angesprochenen Zielgruppen abhängig. Durch das vorgeschlagene Projekt wäre eine der wenigen Möglichkeiten gegeben, durch die Verknüpfung mit dem Ort diese Themen auch Zielgruppen nahe zu bringen, die diese inhaltliche Affinität oder ein entsprechendes Interesse nicht besitzen.

### **Innovation**

Im lokalen Kontext hat das Projekt in seiner integralen Verknüpfung mit Nachhaltigkeitsthemen einen mittleren bis hohen Innovationsgrad.

### **Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung**

In Köln existieren bereits eine Reihe von Bildungsangeboten im Handlungsfeld Klimaschutz und Nachhaltigkeit (z.B. <http://www.koelnagenda.de/tkbild>). Eine Vernetzung mit derartigen Aktivitäten ist anzustreben. Vorab wäre durch die Stadt oder ein zu bildendes Vorbereitungsgremium zu prüfen, ob nicht im Kontext einer Konzeptentwicklung andere Standorte geeigneter für ggf. derartige Aktivitäten wären. Eine dauerhafte externe Finanzierung für dieses Vorhaben ist erforderlich, ggf. über Sponsoring. Nichtsdestotrotz besitzt das Projekt eine hohe visionäre Kraft und inhaltliche Vielfalt (Erneuerbare Energien, CO<sub>2</sub>-Kompensationen etc.)

### **Manpower**

Die hierfür notwendigen personellen Ressourcen sind als hoch einzuschätzen und nur zu rechtfertigen, wenn es gelingt, einen breiten Nachhaltigkeitsansatz vor Ort zu vermitteln.

### **Ranking**

2

# Bürgerideen entwerfen Kölns Zukunft Ideenwettbewerb "Kölns Klima wandeln"

Bewertungen der Projektideen  
zum Themenfeld Mobilität

## Gliederung

Übergreifende Einschätzung ..... 2  
 Projekte im Bereich Mobilität ..... 3ff

## Gesamteinschätzung

|   | Strahlkraft (symbolische oder politische Relevanz) | (unmittelbare) Klimaeffektivität | Wirtschaftlichkeit | Soziale Wirksamkeit | Innovation/ Integrationsniveau | Einschätzungen zur Umsetzung/Förderung | Manpower | Ranking |
|---|--|----------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--|----------|---------|
| Projekt   |  |                                  |                    |                     |                                |  |          |         |
| 01 Mobilitätszentrale                                   | Yellow   | Red                              | Red                | Green               | Red                            | Yellow                                 | Yellow   | 14      |
| 04 RadExpressWegKoeln                                   | Green  | Green                            | Green              | Green               | Yellow                         | Green                                  | Green    | 2       |
| 06 Klimafreundliche und geteilte Elektromobilität       | Green  | Red                              | White              | Yellow              | Green                          | Red                                    | Yellow   | 9       |
| 09 Bahn frei für's Bike!                                | Green  | Green                            | Green              | Green               | Yellow                         | Yellow                                 | Yellow   | 6       |
| 16 Ecotaxi  | Green  | Green                            | Yellow             | White               | Green                          | Green                                  | Green    | 5       |
| 17 Bürgerticket   | Green  | Green                            | Yellow             | Green               | Green                          | Yellow                                 | Green    | 4       |
| 18 ÖPNV- Feinerschließung                               | Green  | Green                            | Red                | Yellow              | Yellow                         | Red                                    | Red      | 12      |
| 19 Regionaler Güterverkehr                              | Green  | Yellow                           | Red                | Yellow              | Yellow                         | Red                                    | Red      | 13      |
| 20 ÖPNV- Service-und Design Offensive, Mobilitätskultur | Yellow   | Yellow                           | Red                | Yellow              | Yellow                         | Red                                    | Yellow   | 10      |
| 21 Einführung eines kommunalen                          | Green  | Green                            | Green              | Green               | Green                          | Green                                  | Green    | 1       |

|    |   |  |  |  |  |  |  |  |    |
|----|---|--|--|--|--|--|--|--|----|
|    | Mobilitätsmanagement  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 22 | Möglichkeiten für ein ÖPNV- Angebot auf dem Rhein in Köln                 |  |  |  |  |  |  |  | 1  |
| 23 | Regionaler Mobilitätsverbund  |  |  |  |  |  |  |  | 7  |
| 24 | Das Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln und konsequent ausbauen |  |  |  |  |  |  |  | 8  |
| 25 | Die Durchlässigkeit der City für den Radverkehr verbessern                |  |  |  |  |  |  |  | 11 |
| 26 | Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems                |  |  |  |  |  |  |  | 3  |

## 01 **Mobilitätszentrale**

Der Begriff Mobilitätszentrale ist etwas irreführend. Bei der Projektidee handelt es sich um einen nachbarschaftlichen/bewohnerorientierten Ansatz, verschiedene Transportmittel - beispielsweise für Einkäufe und dem Transport von Waren - als Alternative zum Auto zur Verfügung zu stellen. Über die zentrale Vorhaltung von weiteren Gegenständen, wie Spielgeräten oder Biertischen entstehen im Quartier unter den Bewohnern Kontakte. Neben dem Klimaschutz steht darüber hinaus der Schutz von Ressourcen und der soziale Aspekt der „Mobilitätszentrale“ - die von der Bewohnerschaft betrieben wird - im Vordergrund.

Das Projekt ist kein klassisches Verkehrsprojekt, sondern übergreifend zu bewerten. Das Projekt lässt sich bei entsprechendem Engagement der Bewohner eines Quartiers relativ einfach umsetzen. Zu regeln und wahrscheinlich extern zu finanzieren sind Möglichkeiten des Zugangs zu dem Gebäude, sofern nicht Ehrenamtliche den Dienst übernehmen. Offen bleibt, zumindest unter dem Aspekt Mobilität, die Frage nach der tatsächlichen Nutzung der Transportmittel als Alternative zum Pkw. Wie dies gelingt (abgesehen vom Bereitstellen des Angebots) wird nicht richtig deutlich.

Das Projekt ist ein positiver Ansatz, um nachbarschaftliches Engagement zu erhöhen und übertragbar für weitere Quartiere, sofern eine engagierte Nachbarschaft vorhanden ist, die sich für den Betrieb, das Teilen der Transportmittel und Gegenstände bereit erklärt und im Optimalfall dieses auch regelmäßig nutzt.

**RANKING 14**



## 04 RadExpressWeg Köln

Das Projekt RadExpressWeg Köln erfüllt in hohem Maße die Anforderungen des Ideenwettbewerbs bezüglich der ausgeschriebenen Kriterien. Insbesondere überzeugt der innovative Gedanke das vorhandene Radwegenetz durch übergeordnete RadExpressWege zu ergänzen. Die markierten und beleuchteten Schutzstreifen für Radfahrer sollen so breit wie eine Autofahrspur sein und als bevorrechtigte Direktverbindung zwischen wichtigen Stadtpunkten eine Mindestlänge von 5 km aufweisen und sich durch eine professionelle Ausschilderung sowie 1. Priorität im Winterdienst auszeichnen. Die Idee weist somit auch ein hohes Integrationsniveau auf, da es höchst kompatibel zum bestehenden Radwegesystem ist bzw. auf diesem aufbaut.

Auch hinsichtlich der symbolischen und politischen Strahlkraft, als auch bezüglich der unmittelbaren Klimaeffektivität kann das vorgeschlagene Projekt RadExpressWeg Köln als vorbildlich eingestuft werden. Da zurzeit eine hohe Bereitschaft besteht vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen, sofern die erforderliche Infrastruktur vorhanden ist und vor dem Hintergrund, dass 2/3 aller Autofahrten unter 5 km sind, besteht ein hohes Maß an CO<sub>2</sub> Einsparvolumen – ein wichtiger Beitrag, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

Auch die Kriterien der sozialen Wirksamkeit sind gegeben, da das RadExpressWeg System grundsätzlich allen Bürgerinnen und Bürgern verfügbar ist, die Radfahren können und wollen.

Hinsichtlich Umsetzung/Förderung bleibt festzuhalten, dass das Projekt relativ einfach und zudem wirtschaftlich umsetzbar ist, sofern man beim Land NRW, das das Thema Radschnellwege für sich entdeckt hat, Gelder für die Umgestaltung (der bauliche Aufwand hält sich in Grenzen in erster Linie bedarf es gestalterischer bzw. Sicherheitsrelevanter Arbeiten) bereitstellt und die Stadt Köln den Mut hat dem motorisierten Individualverkehr beispielsweise jeweils eine Fahrspur der bestehenden Trassen der Nord-Süd-Fahrt und der Inneren Kanalstraße als RadExpressWeg zu nutzen.

Ferner müsste die Stadt Köln das Produkt RadExpressWegKöln durch umfassende Marketingmaßnahmen als Marke professionell im Kölner Stadtleben positionieren. Idealerweise wird ein Sponsor gewonnen.

Insgesamt gesehen ein Projekt mit Vorbildfunktion, das der Stadt Köln bundesweit eine Vorreiterrolle einbringen würde.

## **RANKING 2**

## 06 Klimafreundliche und geteilte Elektromobilität

Die Idee ist es, an verschiedenen Standorten mit integrierten Lagen in Köln „Sharing“-Stationen für Elektrofahrzeuge zu eröffnen. Dort können sich die Nutzer die Fahrzeuge leihen, ausprobieren und Elektromobilität kennenlernen. Die Fahrzeuge sollen sich zum einen durch Sponsoren und Werbung finanzieren, zum anderen aber auch Einnahmen durch die Leihgebühren erzielt werden.

Nicht ganz deutlich wird, welche Fahrzeuge eingesetzt werden sollen oder ob dies von der zufälligen Anschaffung der Beteiligten abhängig ist. Es erfolgt eine Auflistung von Fahrzeugen wie Elektrobikes, Seniorenmobile oder auch Flughafenfahrzeuge(?).

Die Idee erscheint grundsätzlich sinnvoll, da Elektrofahrzeuge aktuell sehr teuer sind und über Leihkonzepte die Elektromobilität gefördert werden kann. Das Projekt hätte einen hohen Erlebnischarakter. Erste Überlegungen wie das System aufgebaut werden kann sind in der Projektskizze vorhanden; allerdings erscheint der Aufwand Sponsoren zu suchen, sie zu vernetzen und ein komplettes System daraus aufzubauen sehr hoch. Unternehmen oder Akteure, die die Elektromobile zur Verfügung stellen, sind bisher wohl nicht vorhanden.

Sollte die Umsetzung mit einer geringen Anschubfinanzierung gelingen, wäre die Strahlkraft sehr hoch. Eine Einbindung in CarSharing-Systeme erscheint für eine Realisierung sinnvoll. Dem Projekt wäre bei erfolgreicher Durchführung ein hoher Innovationscharakter zu bescheinigen. Elektroleihkonzepte mit einem hohen Professionalisierungsgrad existieren beispielsweise in einigen österreichischen Kommunen mit Ökostrom und unterschiedlichen Nutzungstarifen für die Leihfahrzeuge. Trotzdem bleibt es aufgrund des hohen Koordinationsaufwands fraglich, ob es gelingt, die entsprechenden notwendigen Akteure zu Investitionen in Fahrzeuge zu bewegen, das System in ein Leihkonzept einzubinden und Kunden zu gewinnen. Gleichwohl sind in der Projektskizze eine Vielzahl interessanter Ansätze, die weiter verfolgt werden können, wie beispielsweise der Einsatz und Leihkonzepte an Seniorenheimen und Mehrgenerationenhäusern. Eventuell wäre die Einrichtung einer Projektgruppe sinnvoll, die in einem ersten Schritt die Projektidee weiter ausarbeitet.

**RANKING 9**

## 09 **Bahn frei für's Bike!**

Das Projekt Bahn frei für's Bike ist eine interessante innovative Idee, die die Einrichtung autoreduzierter FahrradSamstage, an denen bestimmte Straßen im Stadtbereich, für Autos/Motorräder gesperrt und für Fahrräder (Segways, Inliner, ...), freigegeben werden. Durch die Sperrung wird natürlich auch viel Freiraum für Fußgänger geschaffen, wobei zu beachten ist, dass ggf. getrennte Bahnen/Zonen einzurichten sind, was im Innenstadtbereich und in den Stadtteilzentren auch dazu führt das Einkaufen interessanter zu machen.

Das innovative Projekt Bahn frei für's Bike verfügt auf jeden Fall über Strahlkraft sprich sowohl symbolische, als auch politische Relevanz in Punkto Klimaschutz, da an den Samstagen auf jeden Fall ein Beitrag zur Co 2 Reduzierung erreicht würde, wobei alle Bevölkerungsschichten teilnehmen können.

Die Umsetzung des Projektes Bahn frei für's Bike ist relativ einfach zumal die Stadt Köln bereits über reichhaltige Erfahrungen aus anderen Events (Karneval, Kölner Lichter, Köln Marathon, Ringfest, Weihnachten etc.) verfügt und das Konzept der Straßensperren und Umleitung fortentwickeln kann, wobei es auch bislang durch Personen bediente Pfortneranlagen gelungen ist die Liefer- und Transportkorridore freizuhalten. Zum Start der Aktion könnte man vorerst nur ein paar Straßen in der Innenstadt und den Stadtteilzentren auswählen und freigeben, und bei Erfolg der Aktion und mehr Erfahrung, die Bereiche sukzessive ausweiten und letztlich ein Netz von autofreien Bereichen zu erreichen. Zu Bedenken sind natürlich die Personal- und Sachaufwendungen, die im Zusammenhang mit der Aktion entstehen.

Wichtig ist, das im Rahmen der Aktion die autofreien Straßen durch ein System gekennzeichnet werden und Umleitungen für Autos gut beschildert und klar unter Nutzung aller Kommunikationskanäle (Plakate Radio Internet, Apps für Smartphones etc.) kommuniziert werden.

**RANKING 6**

## 16 **Eco-Taxi-Zertifikat für Köln**

Ziel des Projekts ist es, einen Teil der Kölner-Taxiflotte auf schadstoffarme Fahrzeuge umzurüsten und den entsprechenden Fahrzeugen ein Zertifikat zu verleihen. Wirkung erzielt dieses Konzept insbesondere dann, wenn Kunden die Fahrzeuge verstärkt nachfragen.

In vielen Städten fahren bereits solche Taxis; ähnliche Konzepte existieren beispielsweise in Berlin, Stockholm oder auch Barcelona. Um die Anzahl der ECO-Fahrzeuge zu erhöhen wird eine Abstimmung zwischen Stadt und Taxiinnung vorgeschlagen und Vorgaben zur Konzessionsvergabe empfohlen. Wie dies genau gekoppelt wird bleibt noch offen und hier müssen sehr wahrscheinlich noch weitere Fragestellungen geklärt werden. Ein Austausch mit den Kommunen, die bereits erfolgreich die Konzessionsvergabe daran anknüpfen ist zu empfehlen. Offen bleibt, wie es gelingt, die Kunden zu motivieren, verstärkt ECO-Taxis anzufordern. Hier ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung notwendig.

Die Projektidee ist insgesamt gut durchdacht und es wird belegt, dass das Konzept funktionieren kann. Das Projekt geht deutlich über einen Denkanstoß hinaus und eine Realisierung unter Beteiligung des „Ideengebers“ ist möglich. Die Umsetzung der Maßnahme trägt dazu bei, den CO<sub>2</sub> –Ausstoß unmittelbar zu reduzieren.

Eine Umsetzung des Projekts wird empfohlen.

**RANKING 5**

## 17 Bürgerticket

Der Vorschlag Bürgerticket ist zugleich von hoher symbolischer, als insbesondere politischer Relevanz, da die klassische ÖPNV-Finanzierung ab 2013 grundlegende Änderungen erfährt, die das System nachhaltig unterfinanziert sein lässt. Die Finanzknappheit wird somit noch größer und beschneidet den ÖPNV und sein Angebot massiv in seiner Handlungsfähigkeit. Dies führt in den Ballungsräumen zu einer Überforderung des Angebotes sprich zum Kollaps und in den ländlichen Räumen zum weitgehenden Wegfall des ÖPNV, weil nicht mehr finanzierbar. Somit müssen dringend neue Finanzierungswege gefunden werden, wobei der Vorschlag Bürgerticket neben einer sehr hohen sozialen Wirksamkeit auch eine unmittelbare Klimaeffektivität erbringen würde. Grundsätzlich kann die Verkehrsfinanzierung zum einen durch eine stärkere Beteiligung der Wirtschaft über eine Art Nahverkehrs- oder „Dienstgeberabgabe“ analog zur „Versement transport“, in Frankreich erfolgen oder aber durch die Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz der Bevölkerung mittels besonders attraktiver Zeitkarten.

Der durchaus soziale Ansatz des Bürgerticket Köln geht davon aus, dass nach der Logik des Semestertickets ein beitragsfinanziertes Bürgerticket eingeführt werden soll, das als Solidaritäticket von allen Bürgern gezahlt wird. Es entspricht damit einer Nahverkehrsabgabe, die das Verkehrsverhalten der Bürger massiv zugunsten des ÖPNV verändern soll. Ein Zusammenschluss/Dachverband aller Bürgervereine oder ein neu zu konstituierender Träger soll die Aufgabe der Einführung des Bürgertickets übernehmen. In jedem Fall soll eine demokratische Legitimation analog zu den Urabstimmungen der Studentenparlamente erfolgen. Geklärt werden müssen jedoch die Übergangsregelungen für die bestehenden Zeitkartenregelungen wie Jobticket, Schülerticket etc.

Der erste Schritt wäre, mehr universelle Zeitkarten zu verkaufen als PKW zugelassen sind. Zunächst soll ein Rechts- und Organisationsgutachten unter Beteiligung des VRS, der KVB und des VDV den Rechts- und Organisationsrahmen klären. Parallel dazu soll in der Kölner ÖPNV-Szene der Ansatz diskutiert und popularisiert werden.

Hinsichtlich der Umsetzbarkeit ist der Vorschlag durchaus wirtschaftlich darstellbar und könnte sicher auch kommunal umgesetzt werden, wobei die Stadt-Umland Problematik damit noch nicht gelöst ist, sprich es müsste ein regionaler Lösungsansatz z.B. auf Ebene des Verkehrsverbundes gefunden werden, was das Projekt natürlich wesentlich schwieriger macht.

Insgesamt gesehen problematisiert der innovative Vorschlag Bürgerticket ein wichtiges klimarelevantes Thema, das durch die steigenden Finanzierungsprobleme im ÖPNV an Wichtigkeit täglich zunimmt.

## **RANKING 4**

## 18 ÖPNV Feinerschließung

Ziel der Projektidee ist es, für die Bürger eine optimale Erschließung mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Dies soll durch eine Feinerschließung mit einer hohen Haltestellendichte erfolgen, wobei differenziert wird zwischen unterschiedlichen Ebenen (Quartiere mit Quartiersbussen, Orts- und Stadtbusnetze in Klein- und Mittelstädten mit optimaler Anbindung von beispielsweise Wohn- und Gewerbegebieten etc). Ergänzt wird die Umsetzung durch Öffentlichkeitsarbeit und einem Dialogmarketing.

In der Umsetzung wird vorgeschlagen Modellgebiete auszuwählen, um dort die Umsetzung und die Erfolge zu erproben.

Es ist davon auszugehen, dass unter dem Aspekt des Klimaschutzes bei einer Durchführung des Projekts Verlagerungswirkungen vom MIV zum ÖPNV erreicht werden können. Zu beachten sind gerade im Bereich der Nahmobilität mögliche Wechselwirkungen mit dem Radverkehr. Seine volle Wirkung entfaltet das Konzept bei einer flächendeckenden und konsequenten Umsetzung in einer Region.

Bei Auswahl eines Modellgebiets und der entsprechenden vorgeschlagenen Öffentlichkeitsarbeit kann eine Identifikation der Bürger mit „ihrem“ Quartiersbus zu Fahrgastzuwächsen im ÖPNV führen. Sollte eine Umsetzung realisiert werden und erfolgreich sein, ist von einer hohen Strahlkraft und Übertragbarkeit – nicht nur in Köln - auszugehen.

Bisher beinhaltet die Projektskizze im Gegensatz zu vielen anderen eingereichten Projektskizzen keinen direkten Bezug zu Köln. Umsetzen muss das Konzept die Stadt Köln als Aufgabenträger gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen. Durch die Feinerschließung und zusätzlicher Angebote entstehen - zumindest bei den aktuellen Rahmenbedingungen - Mehrkosten für die Kommune, die über zusätzliche Ticketverkäufe nicht ausgeglichen werden können. Im Zusammenhang mit dem in einer anderen Projektskizze vorgeschlagenen Bürgerticket können sich diese Kosten reduzieren.

Trotzdem ist hier von einem sehr langen Prozess mit einer Vielzahl an Beteiligten auszugehen und zumindest eine flächendeckende Umsetzung erscheint vorerst - auch aufgrund der Kosten - fraglich.

**RANKING 12**

## 19 **Regionaler Güterverkehr**

Zielsetzung ist es, den Güterverkehr regional und kommunal klimaschonender abzuwickeln. Es werden verschiedene, teilweise in anderen Regionen bzw. Ländern erprobte Konzepte benannt.

Gerade im Güterverkehr ist die Bevölkerung durch Lärm und Luftverunreinigungen stark betroffen. Viele Kommunen erstellen aktuell LKW- Routenpläne im Rahmen von Lärmaktionsplänen oder Luftreinhaltemaßnahmen. Das Thema grundsätzlicher anzugehen, erfolgt nur in wenigen Kommunen. In NRW liegt dies sicher an den bereits in der Projektskizze erwähnten Projekten zur City-Logistik. Seitdem bestehen in zahlreichen Kommunen Vorbehalte hinsichtlich einer Reorganisation der Güterverkehre. Die wesentliche Aufgabe dieses Projekts wird es sein, die relevanten Akteure zu überzeugen, an einem Arbeitskreis bzw. Rundem Tisch Güterverkehr teilzunehmen und über die vorgeschlagenen Projekte zu diskutieren. Darin würde auch in einem ersten Schritt bereits der innovative Charakter des Projekts bestehen. Erst in weiteren Schritten kann über eine Einschätzung zur Umsetzung bzw. zur Förderung diskutiert werden. Grundsätzlich wäre es ein großer Erfolg, wenn es gelingt, die zuständigen Akteure aus Verwaltung, IHK, Logistik, Kammern etc. an einen Tisch zu bringen.

Weitere Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit, Wirksamkeit und Innovation können zum derzeitigen Stand der Skizze nicht abgegeben werden.

**RANKING 13**

## 20 **ÖPNV- Service-und Design Offensive, Mobilitätskultur**

Der ÖPNV hat ein chronisch schlechtes Image und schreckt wahlfreie Bürgerinnen und Bürger von der dauerhaften Nutzung ab und verhindert gleichzeitig eine positive Identifikation. In seiner Blütezeit hatte der ÖPNV einen nahezu perfekten Service, in dem Zusatzangebote wie beispielsweise Kioske, Gastronomie Gepäckservice eine große Rolle spielten. Mit dem demographischen Wandel werden persönliche Dienstleistungen wieder wichtig. Damit das erforderliche Personal sich rechnet, muss es im Sinne der Multifunktionalität viele verschiedene Aufgaben übernehmen und verschiedene Servicekomponenten anbieten.

Neben dem Service spielt auch das CD (Corporate Design) eine große Rolle für das Markenimage und die Akzeptanz eines guten ÖPNV. Rollende Litfaßsäulen mit einer rein praktisch und pflegeleicht ausgerichteten Fahrzeugausstattung sowie Werbehaltstellen ohne Komfort erschweren ein positives Markenimages und verhindern jede Werthaltigkeit des Systems. Beides, Servicequalität und Designqualität, sind maßgebliche Elemente einer positiven Mobilitätskultur, wie sie zurzeit nur das Auto und der Kult um das Auto zeigen.

Der Projektvorschlag, der eine hohe symbolische und auch politische Strahlkraft besitzt, möchte dass Fahrzeuge, Fahrwege, Haltestellen und ihr Umfeld städtebaulich gut integriert sind und im Detail für größtmögliche Werthaltigkeit der Formen und Farben zu sorgen. Ziel soll es weiter sein, durch die gute Gestaltung und Integration viele Anreize für gute Zusatzgeschäfte zu bieten und dadurch den Haltestellen und Bahnhöfen eine eigene Qualität zu geben. Dabei soll durchaus in den Details sinnvoll variiert werden, um Ansatzpunkte für lokale Identitäten (Veedelskultur) zu geben und ggf. durch Einschaltung von Künstlern zur vitalen Mobilitätskultur beizutragen.

Eine hohe Wirtschaftlichkeit soll dadurch erreicht werden, dass an möglichst vielen Haltestellen kommerzielle Zusatzfunktionen im Servicebereich Treffpunktqualität angeboten werden (Vorbild Berliner U- und S-Bahn). Der Projektvorschlag hat auch eine soziale Wirksamkeit, weil an den Haltestellen und in den Fahrzeugen zusätzliches Personal eingesetzt wird, dessen Wirtschaftlichkeit durch Zusatzangebote (Snacks, Zeitungen etc.) gesichert werden kann.

Insgesamt gesehen ist der Vorschlag von grundsätzlicher Bedeutung, da er sich auf die Selbstdarstellungs- und Servicequalitäten des Kölner ÖPNV bezieht, die nach Meinung des Einreichers in Punkto Corporate Design und Serviceangebot verbessert werden muss, um vergleichbar wie in München den Bürgerstolz zu repräsentieren. Sollte dies gelingen ergeben sich mehr Fahrgäste und somit eine positive Klimabeeinflussung.

**RANKING 10**



## 21 Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement

Das Projekt Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement erscheint zwar auf den ersten Blick unspektakulär hat jedoch eine sehr hohe Strahlkraft mit starker symbolischer aber insbesondere politischer Relevanz. Mobilitätsmanagement zielt darauf, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten und lokale Akteure zu motivieren, Verkehrsteilnehmer gezielt zum Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr, Fahrgemeinschaften sowie öffentliche Autos (Carsharing) zu motivieren. Die Bürgerinnen und Bürger sollen durch einen aktiven Kommunikationsprozess frühzeitig einbezogen und ein gezieltes politisches Marketing sorgt dann für konsensfähige richtungsweisende Entscheidungen.

Mobilitätsmanagement bedarf der Initiierung, Verstetigung und Steuerung durch die Stadtverwaltung. In den verschiedensten Ämtern und verschiedenen Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung und der politischen Gremien spielen Mobilitäts- und Verkehrsfragen eine große Rolle und hier werden auch wichtige den Mobilitätsmarkt beeinflussende Entscheidungen getroffen. Es fehlt eine koordinierte stringente Vorgehensweise unter einer abgestimmten Marketingstrategie, so dass z.T. parallel oder gar gegeneinander laufende Strategien und Arbeiten verhindert werden. Kommune, Betriebe und öffentliche Einrichtungen arbeiten mit Einwohnern, Mitarbeitern, Kunden, Schülern etc. einerseits sowie mit Verkehrsunternehmen und Dienstleistern andererseits zusammen, um maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte für die entsprechenden Einrichtungen zu erstellen. Der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagements erfordert die politische Leitzielvorgabe, die verwaltungsinterne Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen.

Mobilitätsmanagement schafft win-win Situationen für alle Beteiligte - Bürger, Betriebe, Schulen, öffentliche Hand, Politik. Die bisherigen Erfahrungen zeigen die positiven Wirkungen des Mobilitätsmanagements auf die Bereitschaft umzusteigen auf den Umweltverbund, wobei eine hohe soziale Wirksamkeit besteht, weil keine Zugangshemmnisse bestehen und alle Bürgerinnen und Bürger.

Insgesamt gesehen kann man somit durch Mobilitätsmanagement sehr wirtschaftlich eine sehr hohe Klimaeffektivität erreichen, die gekennzeichnet ist durch einen sehr hohen Innovations- und Integrationsniveau sowie einer hohen sozialen Wirksamkeit. Eine Umsetzung durch die Stadt Köln sollte daher sofort starten, wobei eine Förderung durch das Land NRW wünschenswert und angesagt wäre.

**RANKING 1**

## 22 Möglichkeiten für ein ÖPNV- Angebot auf dem Rhein in Köln

Das Projekt Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln, das den Rhein attraktiv als Verkehrsfläche im ÖPNV-Tarif- und -Takt-Verbund nutzen soll, hat eine außerordentliche Strahlkraft aufgrund seiner symbolischen und politischen Relevanz sowie der dadurch erreichbaren Klimateffekte.

Die Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes auf dem Rhein in Köln für Personen und Fahrradverkehr profitiert vom großen Erschließungspotenzial in Ufernähe der zahlreichen Siedlungsschwerpunkte und Wirtschaftsstandorte. Eine weitere verkehrstechnische Stärkung erfolgt für den Fahrradverkehr an der wichtigen Rhein-Route durch die zusätzlich möglichen Rheinquerungen und die Kombination Fahrrad-Schiff-Fahrrad. Dieser kombinierte Verkehr vergrößert zudem das Einzugsgebiet der Anlegestellen erheblich. Die Analyse der bestehenden Verbindungen und Querungsmöglichkeiten zeigt, dass diese fast ausschließlich auf das Kölner Zentrum bezogen sind und der Rhein nach wie vor ein trennendes Element für weite Teile von Stadt und Region darstellt.

Auch wirtschaftlich überzeugt das Projekt, da die Verknüpfungen mit einem querenden Wasserverkehr deutlich attraktiver und preiswerter herzustellen sind, als mit Tunneln oder Brücken, die wiederum bauartbedingt (Durchfahrtshöhen, Verlegungstiefe, Rampenbauwerke) nicht direkt die Ufer miteinander verbinden, sondern das jeweilige Hinterland, nur Haltestellen und Fahrzeuge müssen angelegt bzw. angeschafft und betrieben werden, was durchaus wirtschaftlich möglich ist, wie andere Städte (Hamburg, Amsterdam etc.) belegen. Die Attraktivität eines Kölner „Vaporettos“ lässt sich für das Image der Stadt und ebenso gut für das Image der Verkehrsunternehmen nutzen z.B., wenn es mit einem innovativen Antriebskonzept unter Verwendung regional produzierten Wasserstoffs möglich ist, die chemische Industrie der Region zu präsentieren (wie beim laufenden Projekt regionaler Wasserstoff-Busse der Regionalverkehr Köln).

Insgesamt gesehen kann das Projekt Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln als Leuchtturmprojekt angesehen werden, weil es eine hohe Aufmerksamkeit erzeugt und eine hohe lokale Identifikationskraft im Sinne des Klimaschutzes und des CO<sub>2</sub>-Sparens ermöglicht. In einem ersten Schritt sollte nun eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung der Chancen einer Wasser(stoff)buslinie für Köln und die Rheinregion erfolgen, einschließlich der Förderfähigkeit von alternativen Antrieben, wie auch Marketingaspekte und die Beteiligung möglicher Sponsoren. Als weiterer und einfacher Schritt kann mit vorhandenen Anlegern und Betreibern ein Probetrieb in Köln organisiert werden, der schrittweise ausgebaut, professionalisiert und in das vorhandene ÖPNV-Netz integriert werden muss, damit der Rhein seine Barrierewirkung verliert und von den Bürgerinnen und Bürger als verbindender, attraktiver Verkehrsraum genutzt wird.

**RANKING 1**

## 23 **Regionaler Mobilitätsverbund**

Der Projektvorschlag Regionaler Mobilitätsverbund hat eine hohe politische Relevanz und Strahlkraft, da ein regionaler Konsens sehr schwierig ist. Eine regionale Kooperation der kommunalen Gebietskörperschaften im Bereich der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung ist wichtig, um auf eine verbesserte und zukunftsfähige Mobilitätsstruktur hinzuwirken. In einer modernen Region ist die Mobilität für die Menschen und für die Wirtschaft eine entscheidende Voraussetzung.

Ziel ist die Koordination eines Mobilitätsmanagements auf regionaler Ebene zur Stärkung des Umweltverbundes. Eine koordinierende Funktion für die Region soll hier der Verkehrsverbund Rhein-Sieg übernehmen. Es werden innovative Konzepte für Kommunen, Bürger und Unternehmen eruiert, entwickelt und weiter verbreitet, die langfristig ein multimodales Mobilitätsverhalten bewirken sollen. Der Umweltverbund übernimmt neben der Vernetzung der Akteure, die Beratung von Städten, Kreisen und Gemeinden bei der institutionellen Verankerung eines kommunalen Mobilitätsmanagements, Mobilitätsberatung für Schulen und für Betriebe sowie die Entwicklung und Umsetzung von Projekten für die Region zur Sicherung und Förderung der eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen (insbesondere Kinder und Senioren) als auch die Akquisition von Förderprojekten für die Region. Mobilität muss finanzierbar und umweltverträglich sein. Durch den Mobilitätsverbund ergeben sich Synergien im personellen wie im finanziellen Bereich. Eine Koordination und Kooperation auf regionaler Ebene hilft Parallelstrukturen zu vermeiden.

Die beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg existierende Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement übernimmt schon einige der oben beschriebenen Aufgaben, die verstetigt und entsprechend der Vorgaben und Bedürfnissen der Kommunen auszubauen sind.

Insgesamt gesehen zeichnet sich das Projekt Regionaler Mobilitätsverbund sowohl durch eine hohe Klimateffektivität, als auch durch eine hohe soziale Wirksamkeit aus, wobei aber zu befürchten bleibt, dass ein solches Projekt an der Vielzahl der (politischen) Beteiligten schwierig in der Umsetzung ist – Erfolg versprechender ist sicher ein sukzessive Vorgehensweise.

### **RANKING 7**

## 24 Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln und ausbauen

Das Projekt ist eines von mehreren vorgeschlagenen Radverkehrsprojekten. Das Projekt soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern, indem bestehende Velorouten geprüft und optimiert werden sowie neue Velorouten – gerade auch in Bereichen mit Geschäftsbesatz an Hauptverkehrsstraßen – zu planen und umzusetzen. Darüber hinaus sollen bestehende Lückenschlüsse geschlossen werden.

Die Umsetzung der Maßnahme trägt durch Verlagerungswirkungen dazu bei, einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion zu leisten.

Grundsätzlich ist die Idee eines zügig und sicher zu befahrenen Veloroutennetz zu begrüßen. Durch dieses Netz können auch größere Distanzen mit dem Rad zurückgelegt und im Zusammenhang mit dem in der Projektskizze bereits benannten weiteren Anstieg von Pedelecs wird der Umstieg vom MIV auf das Rad gefördert. Die Projektidee sollte weiter verfolgt werden. Bisher sind nur in wenigen Städte dichte Veloroutennetze, die fast den Anspruch an Radschnellwege erheben, realisiert.

Ein Velorouten- bzw. Radschnellwegekonzept und dessen Umsetzung, wie in der Skizze beschrieben, hebt die Radinfrastruktur auf ein neues Niveau; vergleichbar mit Kopenhagen bzw. einigen niederländischen Städten.

Hier sind viele Hürden, wie Flächenverfügbarkeiten, Nutzungskonflikte, Querungssituationen oder auch rechtliche Fragestellungen, zu überwinden. In der Projektskizze sind hierzu noch keine Aussagen getroffen. Eine Realisierung des Projekts besitzt eine hohe Strahlkraft

Die Planung sowie Umsetzung kann nicht durch die Projektideengeber erfolgen, sondern durch die Stadt Köln. Im Gesamtzusammenhang mit andern vorgeschlagenen Radverkehrsprojekten ist diese Projektidee bei der zukünftigen Radverkehrsplanung der Stadt Köln mitzudenken. Dies insbesondere vor dem Hintergrund einer zukünftig angedachten Förderung des Landes NRW für Radschnellwege im Rahmen eines Wettbewerbs.

**RANKING 8**

## 25 **Durchlässigkeit der City für den Radverkehr verbessern**

Das Projekt ist eines von mehreren vorgeschlagenen Radverkehrsprojekten. Ziel sind durchgängige Radverkehrsverbindungen durch die Kölner City, um Ziele dort besser erreichen zu können sowie den Anforderungen schneller und langsamer Radfahrer und dem steigenden Radverkehrsaufkommen Rechnung zu tragen.

Die Umsetzung der Maßnahme trägt dazu bei, klimaschonenden Radverkehr zu fördern. Für die Routen sind bereits Vorschläge in der Skizze enthalten. Für die konkrete Umsetzung ist eine detaillierte Planung zu Flächenverfügbarkeiten, Konfliktsituationen, Querungen etc. durch die Stadt zu erarbeiten und bleibt hier an der Oberfläche. Die formulierten Ziele sollten Bestandteil eines Radwegekonzepts der Stadt Köln sein; Planung sowie Umsetzung kann nicht durch dem Ideengeber erfolgen, sondern durch die Verwaltung der Stadt Köln bzw. einen externen Gutachter. Gerade im Gesamtzusammenhang mit andern vorgeschlagenen Projekten, deren Innovationscharakter höher sind (Radschnellwege), sollten diese Maßnahmen bei der Radverkehrsplanung grundsätzlich mitgedacht und in die Radinfrastrukturplanungen berücksichtigt werden.

Grundsätzlich eine sinnvolle Projektidee, deren Umsetzung im Rahmen der Radverkehrsplanungen der Stadt Köln berücksichtigt werden sollte. Eine Finanzierung muss aus Radverkehrsmitteln bzw. etwaigen Fördermitteln erfolgen.

**RANKING 11**

## 26 **Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems**

Das Projekt Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems hat neben der symbolischen auch eine hohe (verkehrs- und umwelt-) politische Relevanz und weist darüber hinaus eine hohe unmittelbare Klimateffektivität auf, die durch den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV/das Fahrradverleihsystem erreicht wird. Ergänzt werden müsste das Thema dann noch in einem 2. Schritt durch die Vernetzung und Förderung mit dem Thema Öffentliches Autoverleihsystem/CarSharing.

Auch wenn die Idee des Fahrradverleihsystems in Europa/Deutschland nicht mehr neu ist, so lässt es sich sehr gut in das städtische Verkehrssystem integrieren. Strecken, die für den Fußweg zu lang und für die Bus- oder Straßenbahnfahrt zu kurz sind, lassen sich ideal mit dem Fahrrad bewältigen. Mit „Call a Bike“ (Deutsche Bahn) gibt es zwar im innenstädtischen Bereich bereits einen Anbieter, wobei der notwendige Ausleihvorgang leider noch relativ unkomfortabel ist und es kein flächendeckendes Netz mit einer ausreichenden Anzahl von Fahrrädern gibt.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollte geprüft werden, welches Betreibermodell für Köln sinnvoll und finanzierbar ist (anteilige Nutzerfinanzierung, Sponsoring, Zuschüsse finanziert aus den Stellplatzablösebeiträgen etc.). Zusätzlich sollte man prüfen, wie weit das angrenzende Umland in einem idealen Fahrradradius von 5-10 km vom Kölner Zentrum mit einbezogen werden kann.

Insgesamt gesehen vervollständigen Leihfahrradsysteme in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr auf der letzten Meile die umweltfreundliche Mobilitätskette, sind sozial abgewogen und können mit einem durchaus überschaubaren wirtschaftlich vertretbaren Finanzierungsaufwand umgesetzt werden. Die Stadt Köln ggf. zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg wären gut beraten das Thema Öffentliches Fahrradverleihsystem für Köln und die Region endlich anzugehen, um den Umweltverbund weiter auszubauen und einen weiteren nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

### **RANKING 3**

**dialogkölner**

**klimawandel**

**ein grüner Masterplan  
für die Stadt**

**Ideenwettbewerb 2012 ' Kölns Klima wandeln'**

**Bewertung der Projektskizzen nach den DKK Kriterien**

**30. September 2012**

- **Das Jute Bonusprogramm**
- **Baumpaten**
- **Gesunde Ernährung**
- **Die Bürgerakademie**
- **Aufwertungskonzept Kolbhalle**
- **Klimawandel Köln auf dem Wall**

**Gabriele Bollhöfer**  
**Organisationsberatung & Coaching**  
[gabriele.bollhoefer@02online.de](mailto:gabriele.bollhoefer@02online.de)

Ein **4-stufiges Bewertungsschema** wurde auf die vorgeschlagenen Bewertungskriterien: Strahlkraft, Impulscharakter, nachhaltige Stadt, organisatorische Struktur angewandt siehe Zusätzlich wurde **Umsetzungspower** als Kriterium eingesetzt s. Excel Anlage zu diesem Bericht.

+gering, ++mäßig, +++gut, ++++hoch/sehr gut

Die Wirkungen der Projekte sind bei realisierter Umsetzung bewertet worden. Im Gesamtranking ist die Einschätzung der Machbarkeit und der Umsetzungspower der Initiatoren besonders stark gewichtet worden.

Ranking – Übersicht (höhere Punktzahl=bessere Gesamtwertung)

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| (02) Das Jute Bonusprogramm:      | 18 Punkte |
| (08) Baumpaten                    | 14 Punkte |
| (05) Gesunde Ernährung            | 13 Punkte |
| (12) Die Bürgerakademie           | 9 Punkte  |
| (10) Aufwertungskonzept Kolbhalle | 7 Punkte  |
| (03) Klimawandel auf dem Wall     | 6 Punkte  |



## I. Das Jute Bonusprogramm

### Strahlkraft +++

- **Innovationsgehalt** mässig: Der Vorschlag kopiert und adaptiert bereits bekannte und umgesetzte Konzepte v.a. aus den USA. Das Projekt kann jedoch von best practise und Erfahrung profitieren. Großen Charme besitzt die Idee umweltfreundliches Handeln unmittelbar zu belohnen.
- **Wirksamkeit/Öffentlichkeit** hoch: Händler, Kunden und Institutionen werden eingebunden und der Einsatz des Systems dringt sichtbar in das tägliche Leben ein.

### Impulscharakter +++

- **Erlebnisharakter** mässig: Das Projekt zielt vordergründig weniger auf Event und Kommunikation, sondern mehr auf Verhaltenssteuerung über Anreizsystem.
- **Übertragbarkeit** sehr hoch: das Projekt ist darauf angelegt Modell für eine flächendeckende Umsetzung zu sein. Die Grundbedingungen für eine sinnvolle und machbare Umsetzung sind praktisch in allen Kommunen gegeben.

### Beitrag zur nachhaltigen Stadt ++++

- **Wirksamkeit Klima** hoch: Eine unmittelbar spürbare Wirkung auf das Klima ist nicht zu erwarten. Das Projekt zielt jedoch auf eine nachhaltige Verringerung von Emissionen aus Herstellung und Entsorgung, abhängig von einer weiteren raumgreifenden Umsetzung. Wie die negative Wirkung von Plastikherstellung und Entsorgung im den Systemen Ozeane, Atmosphäre, Boden etc.
- **Wirtschaftlichkeit** gut: Das Projekt verspricht wirtschaftlichen Nutzen für Händler, Kunden und die Stadt durch 'grünes Branding'. Die Umsetzungs- bzw. Herstellungskosten für die Taschen scheinen überschaubar
- **Soziale Wirksamkeit** gering: ökonomische oder bildungsrelevante Wirkungen auf gesellschaftliche Strukturen sind nicht zu erwarten und auch nicht Gegenstand des Projektes. Lediglich im weiteren Sinne könnte man das erhöhte und sichtbare Umweltengagement der Beteiligten eventuell als soziale Wirkung verstehen.

### Organisatorische Struktur++++

- **Anschubfinanzierung reicht aus oder dauernde Finanzierung erforderlich** positiv: Die Projektskizze setzt auf ein Zusammenwirken mehrerer Finanzierungsquellen und ein 'Umleiten' von Geldern, die heute bereits ausgegeben werden in das Projekt. Der größte Aufwand dürfte in der Kommunikation und Koordination aller Quellen liegen. Die Annahme, dass das Projekt ohne Mehrausgaben zu finanzieren ist, erscheint jedoch etwas optimistisch. Hinsichtlich möglicher Beteiligungen gibt es bereits Vorarbeit und Vorgespräche sowie eine Anknüpfung an städtische Ziele und Projekte. Crowdfunding als zusätzliche Finanzierungsquelle hat den Charme einer Marketingwirkung bei technik- und umweltaffinem Publikum. Das Ergebnis könnte den Bedarf eines Pilotprojektes decken. Diese positive Einschätzung geht davon aus,

das v.a. Know How und Manpower im Rahmen des Funding und Marketing zum größeren Teil durch SIFE eingesetzt werden.

- **Verbindung zu anderen Akteuren** sehr gut: die Projektskizze nennt eine Vielzahl von städtischen Initiativen, Unternehmen und Verbänden die eingebunden werden sollen und zu denen bereits Kontakte bestehen bzw. die selbst Teil des Studierenden - Netzwerkes sind.
- **Antragsteller kann das Projekt durchführen, Team vorhanden** - positiv: Der Antragsteller kann das Projekt in der Anschubphase durchführen. Zur dauerhaften Teamstärke und Verfügbarkeit bzw. Einsatzplanung gibt es keine Angabe. SIFE als stabile und anerkannte Organisation wird voraussichtlich über die Kapazitäten und Verbindungen besitzen das Projekt nachhaltig zu betreuen. Dies wäre ein Klärungspunkt.
- **Gesamtwertung: sehr positiv; Ranking 1 von 6**

## II. Baumpaten und Patenschaften für Grünflächen

### Strahlkraft+++

- Innovationsgehalt: ähnliche Projekte der Pflege öffentlichen Grüns sind in anderen Städten bereits erfolgreich.
- Wirksamkeit für die Öffentlichkeit: gut durch Werbung, Beteiligung und Nutzung von Bürgern und durch Bürger

### Impulscharakter++

- Erlebnischarakter: mäßig bis gut
- Übertragbarkeit: sehr hoch

### Beitrag zur nachhaltigen Stadt+++

- **Wirksamkeit für das Klima** (Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel): keine direkte Wirkung erwartet
- **Wirtschaftlichkeit** (Kosten- / Nutzen, regionale Wirtschaftskreisläufe...): Eine kostengünstige Aufwertung städtischer Grünflächen ist positiv zu werten.
- **Soziale Wirksamkeit** (soziale Auswirkungen, Beteiligung sozial unterschiedlicher Gruppen): Die Verbesserung des unmittelbaren Umfeldes und ein sichtbares Engagement von Bürgern ist positiv zu werten. Der Plan Arbeitsmöglichkeiten im 2. Arbeitsmarkt zu schaffen ist schwer zu bewerten.

### Organisatorische Struktur++

- **Anschubfinanzierung** reicht aus oder dauerhafte Finanzierung erforderlich: Die Umsetzung erfordert entsprechend Vorbildern anderer Städte wenig dauerhafte Finanzierung, wenn die Plattform und die Datenverfügbarkeit gegeben ist und eine Koordination sowie die Finanzierung durch Patenschaften umgesetzt wird. Die online-tools, die dieses Projekt unterstützen und noch attraktiver machen können, sind sicher ausbaufähig.
- **Antragsteller kann das Projekt durchführen**, Team vorhanden / erforderlich: Die Koordination und Betreuung des Projektes wäre evtl. nochmals zu durchdenken, ob die Koordination ggf. in einer Art Selbstverantwortung der Paten/Bürger geschehen kann und weniger angeleitet durch öffentliche Stellen (s. vorgeschlagene 'jährliche 'Einladung) hier werden Aufgaben zentralisiert und erzeugen Aufwand der evtl. durch dezentrale Verantwortung eingespart werden kann. Der Ansatz auf das Projekt 'Kölns wildes Grün' aufzusatteln hat Charme, da die Nachhaltigkeit des Nutzen des Vorgängerprojekts durch diese Verbindung erzeugt wird.
- **Gesamtwertung positiv**: eine einfache und attraktive Idee, die Selbstverantwortung ermöglicht und direkt den Interessen der Bürger dient mit ausgewogenem Kosten - /Nutzenverhältnis. **Ranking 2 von 6**

### III. Gesunde Ernährung

#### Strahlkraft ++

- **Innovationsgehalt** mässig, da Wirkung regional auf die bestimmte Schule und Umgebung zielt. Ähnliche Projekte gibt es bereits, die mit gutem Erfolg betrieben werden
- **Wirksamkeit/Öffentlichkeit** mässig, da zunächst begrenzt auf das Umfeld der Schule

#### Impulscharakter++++

- **Erlebnisanteil** hoch durch Schauspiel und praktische Relevanz des Gemüseanbaus für die Kinder.
- **Übertragbarkeit** **sehr gut**, da einfaches und plausibles Konzept für Schulen ggf. andere Institutionen gut übernehmbar.

#### Beitrag zur nachhaltigen Stadt +++

- **Wirksamkeit für Klima** gering bzw. nur perspektivisch gut, als Einzelprojekt wahrscheinlich nicht auszumachen.
- **Wirtschaftlichkeit** gute Perspektive, kurze Wege, wegfallender Transport und günstige gute Nahrungsmittel für Familien im Rahmen einer Kooperation mit meine – ernte.de
- **Soziale Wirksamkeit** gut, Wohlstand / Bildung und Ernährung hängen zusammen, somit ist die Heranführung an eine nachhaltige und gesunde Ernährung der Schulkinder und ein Verständnis für deren Erzeugung eine sehr sinnvolle und hochwahrscheinlich wirksame Maßnahme.

#### Organisatorische Struktur +++

- Eine klare Struktur an Beteiligten und Erfordernissen ist beschrieben, die zunächst mit überschaubaren Mitteln umzusetzen sein dürfte. Da 'meine ernte' bereits in Widdersdorf einen Hof hat, ist auch die wichtige Frage des geeigneten Bodens beantwortet.
- Eine konkrete Kostenstruktur, die auch künftig bedient werden muss, steht aber noch aus.  
Honorare und Pacht dürften den Hauptteil ausmachen.
- **Gesamtwertung positiv** und aufgrund der lokal sehr begrenzten Wirkung nicht weiter vorne im Ranking; **Ranking: 3 von 6**

#### IV. Die Bürgerakademie

##### Strahlkraft++

- Innovationsgehalt
- Wirksamkeit für die Öffentlichkeit- die innenstädtische Lage wird in die Öffentlichkeit wirken, v.a. dann wenn bereits bekannte Publikumsmagneten wie LitCologne etc, dies neue Lokalität nutzen werden. Die inhaltliche Nutzung hat noch Vorschlagscharakter, aufgrund der notorisch geringen Veranstaltungsräume ist das Risiko der Nicht-Nutzung eher gering.

##### Impulscharakter+++

- Erlebnischarakter: die Idee aus einer Wunde in der Stadt ein sinnvoll genutztes Zentrum zu machen hat positiven Erlebniswert
- Übertragbarkeit: K.A

##### Beitrag zur nachhaltigen Stadt++

- Wirksamkeit für das Klima (Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel): keine Wirkung erwartet
- Wirtschaftlichkeit (Kosten- / Nutzen, regionale Wirtschaftskreisläufe...): keine Investitions-/Kostenüberlegungen dargestellt.
- Soziale Wirksamkeit (soziale Auswirkungen, Beteiligung sozial unterschiedlicher Gruppen): abhängig von den möglichen Nutzern; Noch ist kein Konzept für die Trägerschaft Organisation vorhanden.

##### Organisatorische Struktur++

- **Anschubfinanzierung** reicht aus oder dauerhafte Finanzierung erforderlich: Konzept erfordert dauerhafte Finanzierung, eine Fläche vom 1700qm ist nur schwer kostendeckend für kulturelle Veranstaltungen nutzbar zu machen.
- Antragsteller kann das Projekt durchführen, Team vorhanden / erforderlich: K.A.
- **Verbindung zu anderen Akteuren** vorhanden / erforderlich: eine Organisation mit Veranstaltungsmanagement ist unabdingbar, noch nicht konzipiert.
- **Gesamtwertung:** ein Nutzungskonzept für diesen städtischen Raum zu entwickeln wirkt überzeugend. Die Verbindung zum Einsturz des Stadtarchivs ist allerdings - mit Ausnahme des Ortes - nicht offensichtlich. Der Fokus der Nutzung soll generell nachhaltige Themen betreffen (Ernährung, Mobilität etc.) und über Bewusstseinsbildung - Stichwort Akademie - wirken. Eine Konkretisierung der Nutzung und Vernetzung mit wichtigen öffentlichen und privaten Akteuren wäre wichtig, um das Projekt zu profilieren und aus einem 'Unort' einen wirklich gestalteten Ort zu machen. Die Idee hat viel Potential, das Ranking entsteht v.a. da die architektonischen Aspekte sehr gut erarbeitet sind, der inhaltliche Fokus jedoch noch der Profilierung Bedarf. **Ranking: 4 von 6**

## V. Aufwertungskonzept Kolbhalle

### Strahlkraft++

- Die **Wirksamkeit in der Öffentlichkeit** gut, da das Projekt im Stadtteil vernetzt sein wird und die Anbindung von Handwerkern und Künstlern geplant ist und durch den Umsatz von Materialien, Produkten/Dienstleistungen ein Netzwerk entsteht.

### Impulscharakter++

- **Erlebnisharakter** gut  
**Übertragbarkeit** gut; da nach gleichen Konzept bereits Betriebe entstanden sind.

### Beitrag zur nachhaltigen Stadt++++

- **Wirksamkeit für das Klima** (Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel) gut: Kurze Transportwege, stadtnahe Lage, Wiederverwertungskonzepte machen des Projekt eindeutig zu einem, das nachhaltiges Wirtschaften unterstützt.
- **Wirtschaftlichkeit** (Kosten- / Nutzen, regionale Wirtschaftskreisläufe...)s.o.
- Soziale **Wirksamkeit** (soziale Auswirkungen, Beteiligung sozial unterschiedlicher Gruppen) sehr gut: wenn Konzept auch kranke Menschen in wertschöpfende Tätigkeiten einzubinden aufgeht, ist das ein klarer Pluspunkt, allerdings sind die Wege der Realisierung nicht beschrieben. Auch scheint es noch kein aktives Netzwerk oder eine Initiativgruppe zu geben.

### Organisatorische Struktur++

- **Anschubfinanzierung** reicht aus oder dauerhafte Finanzierung erforderlich. Dies ist schwer zu beurteilen, da ein Detailkonzept aussteht und auch die Akteure noch nicht feststehen.
- Antragsteller kann das **Projekt durchführen, Team vorhanden** / erforderlich. Die Bewertung hier ist fraglich, die Antragstellerin verweist auf die Geschäftsführung von Dr. Christa Müller der Stiftung 'Anstiftung –Ertomis', die jedoch selbst nicht Initiatorin ist. Falls Ertomis das Projekt übernimmt, ist dieser Punkt positiv zu bewerten; da Erfahrung und Teamstärke dahinter stünden.
- **Verbindung zu anderen Akteuren** vorhanden / erforderlich- negativ, da die Antragstellerin bisher kein Netzwerk aufbauen konnte im Gegenteil von Widerständen gegen ihre Ideen berichtet. Erhebliches Konfliktpotential, das bereits im Vorfeld erkennbar ist spricht eher gegen Umsetzungserfolg.
- **Eigenständigkeit** (fertiges Projekt oder Denkanstoß für Andere)  
Die Machbarkeit und die Erfolgchancen sind schwer bzw eher kritisch zu beurteilen, da es sich um eine Ideenskizze in der Möglichkeitsform handelt und das Nutzungskonzept von einem Gerichtsbeschluss zur Auflösung/Räumung der Kolbhalle abhängt.
- **Gesamtwertung: eher kritisch Ranking: 5 von 6**

## VI. Klimawandel Köln auf dem Wall

- **Gesamtwertung:** außer Konkurrenz oder (**Ranking 6 von 6**): Diese Ideenskizze entzieht sich den anzuwendenden Bewertungskriterien vollständig und bewusst. Sie präsentiert Visionen, Assoziationen und Bilderwelten. Eine Projekt – und Umsetzungsorientierung ist nicht Absicht des Autors. Auch die Internetlinks geben keine weiteren konkreteren Aufschlüsse. Diese Skizze wird deshalb nicht nach den vorgegebenen Kriterien bewertet. Da sie die Kriterien nicht adressiert erhalte durchweg niedrige Scores, und landete am unteren Ende des Rankings.