

# Protokoll des DKK Workshop „Verkehr und Mobilität 1“



19.10.2011

10:00 – 14:00 Uhr

Institut für Angewandte Kreativität (IAK),

Kölner Weg 44, 50858 Köln

**KATALYSE**  
Institut für angewandte Umweltforschung

haus der architektur köln **hdak**

IAK  
Institut für  
Angewandte  
Kreativität



Förderer



:

## Agenda

0. Begrüßung
1. Regeln und Ziele unserer Arbeit
2. Vorstellungsrunde
3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns
4. Übergreifende Ziele für Köln
5. Vereinbarung des weiteren Vorgehens/Termine

## Teilnehmer

- Jörg Beste Synergon - Sozialraum Stadtentwicklung Kultur
- Thilo Bosse Amt für Stadtentwicklung und Statistik – Stadt Köln
- Ulf Bohndorf KVB – Kölner Verkehrs-Betriebe AG
- Ralph Herbertz VCD - Verkehrsclub Deutschland
- Theo Jansen VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg
- Heiner Mohnheim Uni Trier / raumkom
- Roman Suthold ADAC Nordrhein
- Svend Ulmer KATALYSE Institut
  
- Gitta Wagner IAK- Institut für Angewandte Kreativität (Moderation)
- Bastian Peukert KATALYSE Institut (Protokoll)
- Yasmin Aktas KATALYSE Institut (Assistenz)

## 1. Regeln und Ziele unserer Arbeit

- Herr Ulmer erläutert noch einmal kurz die bereits in den Vorgesprächen vorgestellten Regeln der Zusammenarbeit im Dialog Kölner Klimawandel und seinen Workshops unter dem Stichwort „Verbindlichkeitsideal“:
  - Jede Organisation stellt einen Vertreter/eine Vertreterin pro DKK-Themenbereich, um so die Kontinuität und Vertrauen in der Gruppe zu gewährleisten. Selbstverständlich aber können die teilnehmenden Organisationen in weiteren Themenbereichen andere Personen/Vertreter benennen.
  - Die Teilnahme am ersten Workshop wird als Verpflichtung verstanden, auch an den folgenden Workshops teilzunehmen.
  - Die im ersten Workshop vereinbarten Regeln werden für alle DKK-Veranstaltungen anerkannt (dies betrifft u.a. die „Workshop-Etiquette“, d.h. Vertraulichkeit, Fairness und konstruktives Vorgehen wie auch die Selbstverpflichtung zur Verbindlichkeit und den Fahrplan zur Zielerreichung und Umsetzung innerhalb des DKK-Veranstaltungsreigens von voraussichtlich 3-4 Workshops und einer Abschlussveranstaltung).
  - Ein Fehlen aufgrund von Krankheit kann nicht durch Vertreter ersetzt werden – möglich ist aber eine nachträgliche Kommentierung und Erweiterung der behandelten Themen – diese „Eingaben“ werden dann im Rahmen des nächsten DKK-Workshop erläutert und debattiert werden können.

## 2. Vorstellungsrunde

Kurzportraits der einzelnen Teilnehmer und „Motive“ der Teilnahme

*Ralph Herbertz, VCD - Verkehrsclub Deutschland*

- Seit 20 Jahren im Bereich der Verkehrsplanung und des Mobilitätsmanagements in Köln tätig.  
„Möchte in der Workshopreihe den Themenbereich ökologisch nachhaltige Mobilität bearbeiten.“

*Svend Ulmer, KATALYSE Institut*

- Seit 20 Jahren bei KATALYSE mit Nachhaltigkeitsforschung befasst.  
„Sieht im Dialog Kölner Klimawandel einen Versuch, in Köln einen Dialog über Nachhaltigkeit zu initiieren.“

*Theo Jansen, VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg*

- Zuständig für den Bereich Mobilitätsmanagement bei der VRS als Dienstleister für Kommunen und im Regierungsbezirk Köln.  
„Ein strategischer Ansatz muss gelegt werden und es sollte eine integrierte Gesamtlösung gefunden werden.“

## 2. Vorstellungsrunde

Kurzportraits der einzelnen Teilnehmer und „Motive“ der Teilnahme

*Roman Suthold, ADAC Nordrhein*

- Leiter des Bereiches Verkehr und Umwelt und selbst Kölner Bürger.  
„Möchte die innerstädtische Mobilität weiterentwickeln.“

*Thilo Bosse, Amt für Stadtentwicklung und Statistik – Stadt Köln*

- Stadtplaner und damit beauftragt, das Gesamtverkehrskonzept fortzuschreiben.  
„Inhaltliches Interesse und Interesse am Prozess, da Beteiligung auch ein wichtiger Bestandteil bei der Entwicklung des Gesamtverkehrskonzeptes sein wird.“

*Ulf Bohndorf, KVB – Kölner Verkehrs-Betriebe AG*

- Seit 15 Jahren bei der KVB im Bereich Nahverkehrsmanagement tätig und momentan beschäftigt mit der Ausarbeitung des nächsten Nahverkehrsplans.  
„Interesse an den Verkehrsentwicklungen der nächsten Jahre und wie Verkehr stadtverträglich gestaltet werden kann.“

## 2. Vorstellungsrunde

Kurzportraits der einzelnen Teilnehmer und „Motive“ der Teilnahme

*Heiner Mohnheim, Emeritierter Professor der Uni Trier / raumkom*

- In den 80er und 90er Jahren 10 Jahre im Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NRW tätig.
- Seit 1995 an der Uni Trier tätig und zudem aktiv in zahlreichen Verbänden.  
„Gutachter der Ideen der Ideenwettbewerb des DKK im Bereich Verkehr und sehr stark an städtebaulichen Fragen interessiert.“

*Jörg Beste, Synergon - Sozialraum Stadtentwicklung Kultur*

- Geschäftsführer des Architektur Forums Rheinland.
- Verfechter der Idee des ÖPNV auf dem Rhein in Köln.  
„Potential des öffentlichen Raumes und Stadtverkehrs für die Stadtentwicklung.“

### **3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns (Einführende Diskussion)**

Die Teilnehmer waren einstimmig der Meinung, dass die Diskussionen über die verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen in Köln, auch im größeren Rahmen der Verkehrstrends in Mitteleuropa, NRW und der Kölner Region, zum Auftakt in der Gruppe geführt werden sollten.

Jeder Teilnehmer gab daher vorab seine persönliche subjektive Abschätzung der Verkehrsentwicklung in Mitteleuropa bis zum Jahr 2050 ab:

„Der Verkehr emittiert 20% aller CO<sub>2</sub>-Emissionen. Es wird zu einem Rückbau der Verkehrsinfrastruktur kommen. Die Frage ist, ob man abwartet, wie sich der Verkehr entwickelt oder versucht, Strukturen frühzeitig anzupassen. Wie lassen sich die Bürger an den solchen Prozessen beteiligen?“

„Es gibt eine Sehnsucht nach Veränderung im Verkehr. In den Großstädten ist die Multimodalität bereits angekommen. Durch die Abhängigkeit des Umlandes vom PKW werden die Innenstädte jedoch regelmäßig von Autos überrollt. Hier besteht ein Interessenkonflikt. Die Fortschritte in der Technik werden hier keine Abhilfe schaffen, eher das Verständnis der Organisation von Fahrzeugen. (Wie viele Fahrzeuge braucht man wirklich?) Der demographische Wandel und die Erreichbarkeit, möglichst kurze Wege, werden die zentralen Fragen der Zukunft sein!“



### **3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns (einführende Diskussion)**

- „Bei der Betrachtung der momentan Trends zeigt sich, dass ein Auto in der Stadt nicht mehr unbedingt vorhanden sein muss. Es findet ein Wandel in der Gesellschaft statt. Die Akzeptanz gegenüber dem Autoverkehr schwindet. Der Druck anderer Nutzungen im öffentlichen Raumes auf die Verkehrsinfrastruktur steigt (Blockierung durch Blech).“
- „Der Pkw Verkehr wird nicht weiter wachsen. Der Güterverkehr stellt ein weitaus größeres Problem dar. Er wird zu großen Teilen auf der Straße abgewickelt und wird weiter zunehmen. Ein Mentalitätswechsel im Pkw-Gebrauch ist zu beobachten, wird aber in erster Konsequenz, durch die Ausweitung von Carsharing-Angeboten, zu einer Zunahme der Fahrzeuge führen.“
- „Wir befinden uns mitten im Wandel. Es gibt jedoch eine klare Trennung zwischen Stadt und Land. Der demographische Wandel wird dazu führen, dass wir bis 2050 ländliche Räume aufgeben müssen. Bei der Mobilitätsdebatte ist die Bevölkerung weiter als die Entscheidungsträger. Fahrradverkehr ist ein großes Thema in den Familien. Möglichkeiten der Steuerung des Mobilitätsverhalten bestehen in der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur.“

### **3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns (einführende Diskussion)**

- „Die Lebensstile werden sich bis zum Jahr 2050 weiter ändern. Die EU-Politik wird großen Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrs haben. Es wird einen Trend zur Abnahme des Verkehrs geben, aber in welchem Maße, ist heute nicht abzusehen. Die Stadt wird Vorbild für den Wandel sein, u.a. durch ihre Verflechtungen ins Umland über den Pendlerverkehr.“
- „Der Meinungswandel in der Bevölkerung wird überschätzt. Ein wichtiger Faktor bei der Verhaltensänderung ist das Steigen der Mobilitätskosten in Verbindung mit dem Wohlstandsrückgang. Der Besitz von Fahrrädern wird zunehmen und der von Autos abnehmen. Die Privatsphäre eines PKWs ist jedoch etwas Besonderes in der Mobilitätsthematik und wird die Entwicklung beeinträchtigen“
- „Die Diskussion ist immer geprägt von ideologischen Vorstellungen. Man weiß nicht, wie die Entwicklung weitergehen wird. Es wird immer disperses Mobilitätsverhalten geben, da sich jeder seinen eigenen Weg der Mobilität sucht. Die Frage stellt sich, inwieweit die Politik darauf reagieren wird und ob sie nur reagiert oder die Entwicklungen aktiv steuern möchte?“

### 3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns

Im Anschluss an die Diskussion in der Runde sollte nun die Thematik für Köln genauer betrachtet werden. Dazu wurde im ersten Schritt eine Stärken / Schwächen Analyse für Köln gemacht.

Jeder Teilnehmer erhält dazu Karten und wurde gebeten, jeweils die aus seiner Sicht drei wichtigsten Stärken und Schwächen von Köln zu benennen. Diese werden dann von jedem Teilnehmer an der Stellwand präsentiert und erläutert.

Eine Dokumentation dieser ersten „Stärken/Schwächen“-Debatte findet sich auf den Folgeseiten!

(Ergänzungen in Klammern zum allgemeinen Verständnis angefügt)

### 3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns (Abschrift Stellwand)

#### Schwächen

- Fehlende S-Bahn-Qualität
- „kaputte“ Hauptverkehrsstraßen durch Autoverkehr und Stadtbahn
- Kaputte Innenstadt – lächerlich kleine Fußgängerzone
- „autogerechte“ Substanz  
→leere Kassen
- Die Kölner Mentalität ist noch sehr „MIV“
- Verwaltung  
(arbeitet sehr sektoral)
- Keine ideologiefreie Verkehrspolitik
- „Raserkultur“ mit Tempo 70 in der Innenstadt

#### Stärken

- Viel Gründerzeit = kompakte Stadt
- Polyzentrische Region
- Veedelkultur = dezentral
- Köln ist flach!  
(gute Mobilitätsmöglichkeiten ohne Motor)
- Köln hat den Rhein (als potentiellen, attraktiven Verkehrsweg)
- Köln ist gut vernetzt  
(national wie internationale Anbindung)
- Stark vernetzter öffentlicher Verkehr
- Barrierefreiheit im ÖPNV
- ÖPNV – Netz gut ausgebaut
- Bewohnte City

### 3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns (Abschrift Stellwand)

#### Schwächen

- Straßenraumgestaltung in der Innenstadt = „abgestelltes Blech“
- Stückwerkhaftes und lückenhaftes Radverkehrsnetz
- Brücken als Nadelöhr und Barriere
- Fußgänger als Restgröße
- Veraltete LSA-Systeme/ Ampelanlagen
- Der Fußgänger bisher kaum beachtet
- Infrastruktur Radverkehr unzureichend
- „Lagerdenken“ z.T. in Politik, Verwaltung und Medien
- Keine politische Zielvorgabe im Bereich Mobilität zur Förderung der Nahmobilität

#### Stärken

- Starke Stadtteilzentren als Ortsmittelpunkte - Nahmobilität
- Gute Vernetzung durch den Kölner Autobahnring – wird jedoch von Rasern missbraucht
- Umfassendes Mobilitätsangebot
- Hohe Lebensqualität
- Dichte der Stadt als Mobilitätsvorteil
- Lebensqualität in der Stadt hoch
- Gute Einzelbeispiele
  - Mobilitätsmanagement bei der KVB
  - AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte)
  - Neubürgerinfo – ohne Beteiligung der Stadt problematisch

### 3. Bestandsaufnahme Stärken / Schwächen Kölns (Abschrift Stellwand)

#### Schwächen

- Kein strategisches Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadtverwaltung und mit Mobilitätsanbietern – sektorales Denken
- Fehlende Koordinierung
  - Multimodalität
  - regionale Vernetzung
- Nachhaltige Mobilitätskonzepte  
→ Zusammenschreiben und Synergiekonzept fehlt
- Außenzentren nicht gut eingebunden
- Verknüpfung ÖPNV-Bahn-Car  
→ Management-Tool fehlt
- Radwege nicht aktiv vorangetrieben

#### Stärken

- ADAC und Verwaltung  
(Zusammenarbeit mit den Bearbeitern in den Fachbereichen)
- Radmobilitätspotentiale für Greentracks in den Grünsystemen
- Innenstadt  
→ gute Erschließung
- „Außenstadt“  
→ Option zur Feinerschließung

## Exkurs: Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Köln

Nach Analyse der Stärken und Schwächen für Köln wurde Herr Bosse gebeten, soweit schon bekannt, kurz die angestrebten Inhalte des neu zu entwickelnden Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln zu erläutern:

- Zielsetzung ist es, eine Entwicklungsrichtung für den Verkehr in Köln zu erarbeiten, mit Zielvorgaben des Modal Split und Maßnahmenpaketen, mit dem die gesteckten Ziele erreicht werden können.
- Grundsatzfragen des alten Gesamtverkehrskonzeptes und darauf beruhende Verkehrswegeplanungen sollen überprüft und ggf. „at acta“ gelegt werden, wenn sie heute nicht mehr zutreffend sind.
- Großprojekte sollen vor dem Hintergrund des langfristigen Bedarfs betrachtet werden.
- Mit Entwicklung des Gesamtverkehrskonzeptes sollen Grundsatzentscheidungen für die Entwicklung getroffen werden, mit dem Ziel eine gemeinsame Basis für eine zukünftige Planung in der Stadt zu schaffen.

## 4. Übergreifende Ziele für Köln

Im Anschluss diskutierte die Gruppe über die Festlegung und Ausrichtung von übergreifenden Zielen für Köln. Die einzelnen Standpunkte während der Diskussion werden im Folgenden kurz chronologisch dargestellt:

- Es sollten keine „blindlings“ gesetzten Ziele, z.B. ausschließlich auf Emissionsgrenzen beruhend, gewählt werden. Auch Effizienz und die Räume (Wohnviertel) sollten bei der Auswahl eine Rolle spielen. Aus der Frage, an welchen Stellen Grenzen überschritten werden, ergeben sich Minderungsziele, die zu beheben sind. Es gilt den Mobilitätsanbietern (KVB, VRS) Hilfen anzubieten, um die Entwicklungen mitgehen zu können.
- Übergreifende Ziele allgemeiner Natur müssen denen der Verkehrsentwicklung vorangestellt werden. Dazu zählen die Bereiche des schonenden Umgangs mit den Ressourcen, Partizipation und der Umgang mit den Entwicklungen des Demographischen Wandels. Unter diese Ziele müssen sich die übergeordneten Ziele des Verkehrssektors einordnen lassen.
- Es bieten sich auch Möglichkeiten über quantifizierbare Ziele Maßnahmen zu entwickeln. Für Köln stehen Daten zum Modal Split sogar auf Viertelsebene zur Verfügung.



## 4. Übergreifende Ziele für Köln

- Die Flexibilität muss erhalten bleiben, um sich auch auf Veränderungen einstellen zu können. Auch Bereiche, die noch nicht qualifizierbar sind, können berücksichtigt werden. Durch Mengengerüste lässt sich aufzeigen, dass Großprojekte für die Entwicklung und Umsetzung von großflächigen Konzepten hinderlich sind, dazu muss anderorts jedoch erst der Handlungsbedarf aufgezeigt werden.
- Ein Problem der heutigen Planungskultur besteht darin, dass Projekte nicht vorwiegend an ihrer Effektivität, sondern vielmehr an ihrer Repräsentativität, in Form von Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit, gemessen werden. Der Personalaufwand für einen Meter Radweg in der Planung ist zum Beispiel höher als für einen Meter Straße. Das Ergebnis findet jedoch weniger Anerkennung in der Öffentlichkeit.
- Die Planung heute müsste einen integrativeren Ansatz haben und das übliche Ressortdenken ablegen.
- Die Fachkompetenz in den Verwaltungen ist durchaus vorhanden. Dies sollte genutzt werden, um dort Maßnahmen zu entwickeln. Wichtig wäre es, die Ergebnisse einer vorgeschalteten Bürgerbeteiligung einzubringen, um der Verwaltung Ziele vorgeben zu können, die mit Maßnahmen erreicht werden sollen. Auch sollten immer die Maßgaben der Leipzig Charta bei der Ausarbeitung von Maßnahmen beachtet werden.

## 4. Übergreifende Ziele für Köln

- Die Vorgaben zur Flächeninanspruchnahme müssen eingehalten werden, um eine sozial-ökonomische Qualität der Stadt erhalten zu können.
- Köln muss eine eigene Souveränität entwickeln und die gesteckten Ziele konsequent verfolgen. Dabei kann eine Millionenstadt sich auch die Freiheit nehmen, die Vorgaben von Bund und Land an einigen Stellen nicht einzuhalten. Regional muss Köln seinen Status gegenüber dem Umland neu justieren, um nicht der Erfüllungsgehilfe des Umlandes zu sein oder zu werden.
- Wichtig wird sein, wie beteiligt man die Bevölkerung an dem Prozess? Die formale Anhörungskultur reicht in vielen Fällen nicht mehr aus, eine breite Beteiligung ist aber oft auch nicht zu erwarten.
- Den zurzeit vorhandenen Planungsebenen – kommunal und regional – fehlt eine Zwischenebene zur besseren Verknüpfung von Stadt und Umland. Diese könnte zum Beispiel auf Basis der Metropolregionen angelegt sein. (vgl. Hannover, Aachen)
- Kernkompetenzen der regionalen Koordination finden sich im Verbund der Gebietskörperschaften. Dieser Verkehrsverbund birgt große Potentiale, auf dessen Basis sich ein regionaler Mobilitätsverbund entwickeln ließe.

## 5. Vereinbarung des weiteren Vorgehens / Termine

Die Inhalte der Diskussion werden von DKK Team bis zum nächsten Termin in Zielen / Leitbildern vorformuliert und zur Diskussion gestellt, um sie weiter zu entwickeln.

Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Köln mit dem Maßnahmenpaket wird vom DKK an alle Teilnehmer zur Vorbereitung auf den nächsten Workshop versendet.

Alle Teilnehmer waren sich einig, die Termine für die nächsten drei Workshop sofort festzulegen, um Terminproblemen vorzubeugen.

*Folgende Termine wurden vereinbart:*

Der zweite Workshop findet am **25.11.2011** von 10 – 14 Uhr statt.

Der dritte Workshop findet am **13.12.2011** von 10 – 14 Uhr statt.

Der vierte Workshop findet am **10.01.2012** von 10 – 14 Uhr statt.

Die Veranstaltungsorte werden, sobald bekannt, vom Sekretariat des Dialogs Kölner Klimawandel per Mail an alle Teilnehmer versandt.