

# DKK Workshop „Verkehr und Mobilität“ **Übergreifende Ziele Verkehr & Mobilität**

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

**KATALYSE**  
Institut für angewandte Umweltforschung

haus der architektur köln **hdak**

IAK  
Institut für  
Angewandte  
Kreativität

 **Stadt Köln**

Förderer     
:

## Präambel 1/2

1. Als Großstadt muss Köln den politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Größe, ihre Lage und Rolle als zentrale westliche Metropole entsteht, um nachhaltige Stadtpolitik mit der Region zu verwirklichen
2. Köln muss sich auf die weltweit wie regional wirksamen Megatrends des Klimawandels, der Ressourcenknappheit, der demographischen Entwicklung (fortschreitende Alterung) und der wirtschaftlichen Globalisierung einstellen und mit langfristigen eigenständigen und nachhaltigen Konzepten agieren.
3. Grundbedingungen für eine derartige nachhaltige Stadtentwicklung sind die Beachtung der Prinzipien des schonenden Umgangs mit den Ressourcen, der Entwicklung klimafreundlicher Konzepte, der Partizipation der EinwohnerInnen bei der Planung der Stadt und der proaktive Umgang mit den Entwicklungen des demographischen Wandels und die zunehmende Bedeutung von Entschleunigungsmechanismen als Qualität städtischer Lebensräume.

## Präambel 2/2

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

## Soziale Nachhaltigkeit

Gleichberechtigt mit den Ansprüchen des Klimaschutzes sind die Aspekte sozialer Nachhaltigkeit der städtischen Verkehrssysteme zentrale Kriterien für ihre Qualität.

1. Mobilität muss für alle Bevölkerungsschichten gewährleistet sein, jede Verkehrsplanung ist auf ihre Relevanz und Wirkung in Bezug auf die Sicherung preisgünstiger und gut erreichbarer Verkehrsmittel zu prüfen.
2. Der menschliche Maßstab im öffentlichen Raum im Sinne von Aufenthaltsqualität ist als Ziel hervorzuheben. Dabei geht es nicht nur um die ästhetischen und atmosphärischen Qualitäten öffentlicher Bereiche sondern auch die Förderung von Aufenthaltsqualität als Kriterien (Verweildauer im öffentlichen Raum als Bewertungssystem) stadträumlicher Qualität.
3. Ein zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheit ist die Minimierung der Anzahl der Unfälle. Köln muss sich in diesem Bereich, ähnlich wie andere Städte, ein ambitioniertes Ziel setzen. Als Verkehrssicherheits-Ziel wird „Vision Zero“ vorgeschlagen, mitsamt einer Operationalisierung der Halbierung der Unfallzahlen bis 2020..
4. Die Gestaltung öffentlicher Räume und Verkehrsmittel soll unter dem Postulat der sozialen Integrationsfähigkeit (Barrierefreiheit und Orientierungshilfe) stehen.
5. Für eine partizipatorische Entwicklung von Verkehrskonzepten sind vorgeschaltete Bürgerbeteiligungen sowie integrierte Planungs- und Entwicklungsprozesse notwendig.

## Organisatorische Grundlagen 1/3

1. Als große Stadt muss Köln den politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Größe, ihre Lage und Rolle als Verkehrszentrum West gegeben ist, um nachhaltige Verkehrspolitik mit der Region zu verwirklichen. Für Städte der Größe Kölns besteht die Möglichkeit eigene Verkehrsentwicklungen zu gestalten und übergreifenden Trends zu beeinflussen – diese Option muss genutzt werden.
2. Die Gestaltung des innerhalb Kölns (selbst) generierten Verkehrs (durch Stadtentwicklungs- und/oder Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, Bauungs- und Flächennutzungspläne, Wirtschaftstätigkeiten etc) ist daher eine Schwerpunktaufgabe bei der regionalen und über regionalen Entwicklung.
3. Ein Schwerpunkt des zukünftigen Mobilitätskonzeptes soll sein, die Verkehrsentwicklungen aktiv mit eigenen Lösungen zu gestalten, um langfristig die bereits bestehende hohe Lebensqualität in der Stadt mit einer attraktiven urbanen Nachhaltigkeit zu verbinden. Der Begriff der (urbanen) Nachhaltigkeit muss hierbei mehr als Klimaschutzziele umfassen und auch Schwerpunkte ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit berücksichtigen – eine einseitige Schwerpunktsetzung wird erfahrungsgemäß dazu führen, dass Erfolg verhindert wird.
4. Die Minderungsziele des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt im Bereich Mobilität sind demzufolge mit zusätzlicher ökologischer, sozialer und ökonomischer Flankierung umzusetzen. Insbesondere der schonende Umgang mit den Ressourcen (z.B. Flächeninanspruchnahme, Finanzen), die Sicherstellung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, Partizipation und der Umgang mit den Entwicklungen des Demographischen Wandels müssen Bestandteil einer Zukunftsvorstellung des Verkehrsgeschehens in Köln sein.

## Organisatorische Grundlagen 2/3

- 5 Innerhalb der Stadtverwaltung muss Mobilität und Infrastrukturplanung als Querschnittsaufgabe begriffen werden. Die gesamtstädtische Verkehrsplanung muss einen deutlich integrativen Ansatz haben und als ressortübergreifende Aufgabe organisiert werden.
- 6 Die Planungsebene der Metropolregion ist aktiv einzubeziehen, um eine bessere Verknüpfung von Stadt und Umland zu ermöglichen. Kernkompetenzen der regionalen Koordination im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (Zweckverband) sind dabei zu nutzen. Dies birgt große Potentiale, auf dessen Basis sich ein regionaler Mobilitätsverbund entwickeln ließe.
- 7 Auf der anderen Seite sind auf Stadtteil-Ebene Nahmobilitätskonzepte als Planungsroutine vorzusehen, um lokal angepasste Teilraumkonzepte zu erhalten und ihre Addition und den Abgleich mit den gesamtstädtischen und regionalen Verkehrskonzepten zu ermöglichen.
- 8 Für diese Planungen verfügt Köln über eine sehr gute Datenbasis auf Stadtviertelebene, die zu aktualisieren und zu nutzen ist (u.a. Daten zum Modal Split auf Viertelsebene zur Verfügung). Damit wird die Möglichkeit eröffnet, über quantifizierbare Ziele Maßnahmen zu entwickeln.

## Organisatorische Grundlagen 3/3

- 9 Die adäquate Kommunikation mit den Akteuren und Interessensgruppen wird ein Erfolgskriterium bei der Planung, Akzeptanz und Umsetzung künftiger Verkehrskonzepte sein. Die direkte Ansprache und frühzeitige Einbeziehung der Adressaten aus Wirtschaft, Planung und Verkehrsteilnehmern wird als Standard integraler Verkehrsplanung festgelegt.
- 10 International anerkannte Grundlagen zur Verkehrsplanung im Rahmen integrierter Stadtentwicklungspolitik (wie die Leipzig Charta) bilden die Basis für die Kölner Verkehrsplanungen.
- 11 Das bestehende Verkehrsfinanzierungssystem reicht für die Bewältigung der Zukunftsaufgabe nicht aus. Die Abhängigkeit von Zuschüssen von Bund und Land muss durch die Stärkung der eigenen kommunalen und regionalen Finanzkraft abgebaut werden. Neue Finanzierungsinstrumente (Umlagefinanzierung, PPP-Konzepte u.ä.) können und müssen die Spielräume erweitern.

## Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger 1/3

1. Verkehrliche städtebauliche Entwicklung muss sich an ökonomischer wie ökologischer Effizienz der Maßnahmen messen lassen. Für die Verkehrssysteme heißt das ebenerdige Lösungen (ein „Bekenntnis zur Ebene Null“) als Ausgangspunkte für alle baulichen Veränderungsüberlegungen - Tunnel, Röhren und Überführungen sind immer die zweitbesten Lösungen.
2. Planung muss in der Qualifizierung von Beständen ihren Schwerpunkt haben und einen besonderen Fokus auf die bessere Erschließung von Quartieren haben: Demographischer Wandel und die mit ihm einhergehende Alterung der Bevölkerung werden neue Bedürfnisse nach Mobilität und Verkehrsanbindungen in den Stadtquartieren Köln entstehen lassen. Dies umfasst: Feinerschließungen durch den ÖPNV und komfortable Bedingungen für Fuß- und Radverkehr.



## Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger 2/3

3. Der Demographischer Wandel und die Ansprüche an soziale Integration lassen neue Bedürfnisse nach Mobilität und Verkehrsanbindungen in den Stadtquartieren Kölns entstehen lassen. Die Einrichtung von Quartiersbussen wird für den Zugang zum ÖPNV, die gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten Älterer wie für die Umsteigequote vom Kfz auf den ÖPNV entscheidend sein.
4. Verkehrsvermeidung entsteht auch und vor allem mit Hilfe einer intelligenten Innenentwicklung der Stadt. Die Verdichtungsmöglichkeiten der Randstadt wie auch die Umnutzungsmöglichkeiten von Bürobauten der 50-70er Jahre zu Wohnzwecken sollen in einem Kölner Konzept für urbanes Wohnen und Arbeiten untersucht und genutzt werden. Erfolgreiche Verkehrsvermeidung generiert auch frei werdende Flächen im öffentlichen Raum, diese sollten zur Aufwertung des öffentlichen Raumes genutzt werden.

## Städtebau-Quartiere-Verkehrsträger 3/3

5. Köln ist nicht nur ein wichtiger Knoten im nationalen und internationalen Güterverkehr (Schienen-, Straßen-, Wasser- Luftverkehrswege) sondern wird auch in hohem Maße durch regionale und lokale Güterverkehre belastet. Köln muss seine ordnungspolitischen Spielräume zu besseren Begrenzung und Regelung des Straßengüterverkehrs intensiver nutzen (Vorbehaltsnetz, Nachfahrverbote, Tonnage- und Geschwindigkeitsbegrenzungen). Zudem muss das Schienennetz besser für kleinteilige Güterverkehre (beispielsweise Güter-S-Bahn und – Cargotram) genutzt werden. Der noch vorhandene Bestand dezentraler Güterumschlagpunkte muss gesichert und weiterentwickelt werden