



**VERKEHR DES  
GUTEN LEBENS**  
EIN NACHHALTIGES  
MOBILITÄTSKONZEPT  
FÜR KÖLN

EINE INITIATIVE DER AGORA KÖLN

# INHALT

Verkehr des guten Lebens .....	3
Eine andere Mobilität ist möglich .....	4
Integriertes Klimaschutzkonzept .....	6
Modal Split als Zielgröße .....	7
Agora Köln, Tag des guten Lebens .....	8
Unser Leitbild Mobilität .....	10
Fußverkehr .....	12
Radverkehr .....	14
Öffentlicher Verkehr .....	16
Auto und Carsharing .....	18
Gesundheits- und Klimaschutz .....	20
Verknüpfung von Verkehrsmitteln .....	22
Mobilitätsmanagement .....	24
Logistik und Warentransport .....	26





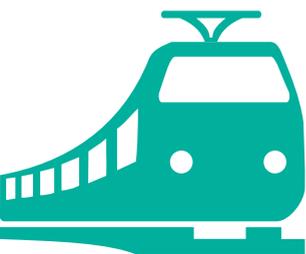
## VERKEHR DES GUTEN LEBENS

**An einem *Tag des guten Lebens* ist der fast vollständig zugesperrte Stadtraum endlich wieder frei und steht AnwohnerInnen und BesucherInnen für Austausch und Begegnung zur Verfügung. Der große Erfolg dieser Tage mit zehntausenden Besuchern hat deutlich gemacht, dass es viele Menschen in Köln gibt, die den öffentlichen Raum anders nutzen wollen als bisher – nicht nur an einem Tag im Jahr.**

Diesen Impuls haben wir aufgegriffen, um das Bedürfnis mit einer Reihe von Mobilitätsgipfeln zu konkretisieren und damit an die Öffentlichkeit und die Stadt Köln heranzutreten.

Mit engagierten Akteuren aus dem Mobilitätsbereich haben wir ein alternatives Verkehrskonzept erstellt. Wir haben Ziele und Visionen für eine lebenswerte Stadt erarbeitet, in der die Nahmobilität die Hauptrolle spielt.

Wir fordern konkrete Maßnahmen, die innerhalb der aktuellen Ratsperiode umgesetzt oder geplant werden können. Im Web ist die ausführliche Fassung unseres Konzepts verfügbar unter [agorakoeln.de/mobilitaet](http://agorakoeln.de/mobilitaet). Wir freuen uns über zahlreiche Kommentare und weiterführende Diskussionen mit Menschen aus Köln sowie der Politik und Verwaltung.



Diese Broschüre ist eine gekürzte Version unseres Mobilitätskonzepts. Die ausführliche Fassung ist online verfügbar unter [agorakoeln.de/mobilitaet](http://agorakoeln.de/mobilitaet)



Aachener Straße,  
Köln-Müngersdorf

## EINE ANDERE MOBILITÄT IST MÖGLICH

**Wir wollen eine Verkehrsplanung, in der nicht mehr das Auto den Ton angibt, sondern die Nahmobilität (zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad, Bus oder Bahn fahren, ...). Der Wandel ist bereits in vollem Gange: Immer mehr Menschen benutzen das Fahrrad, weniger Menschen besitzen ein Auto und einen Führerschein, Carsharing wächst weiter, und auch der ÖPNV erlebt Zuwächse.**

Nach dem ersten *Tag des guten Lebens* in Ehrenfeld haben sich 2014 zahlreiche Interessierte zu drei Mobilitätsgipfeln zusammengefunden und gemeinsam das vorliegende Konzept erarbeitet. Die folgenden, greifbaren Maßnahmen tragen wir mit Hilfe dieses Papiers an Politik, Verwaltung, Medien und die interessierte Öffentlichkeit heran und begleiten es mit weiteren Aktionen.

Wir wollen einen entschleunigten Verkehr und eine Verkehrspolitik, die die Gesundheit des Menschen und die Umwelt berücksichtigt. Wir wollen die Verkehrsflächen neu verteilen und nicht länger in einer autogerechten, sondern in einer menschengerechten Stadt leben.



Impressionen von den Mobilitätsgipfeln der Agora Köln.

## KÖLN MOBIL 2025

Auch die Stadt Köln hat diesen Trend erkannt und 2014 das Mobilitätskonzept „Köln Mobil 2025“ veröffentlicht, dessen Herangehensweise wir grundsätzlich unterstützen. Allerdings geht uns das Papier in vielen Punkten nicht weit genug. Zum Beispiel müssen unserer Meinung nach nicht alle Ziele, die man heute mit dem Auto erreichen kann, auch in Zukunft per Auto erreichbar sein.

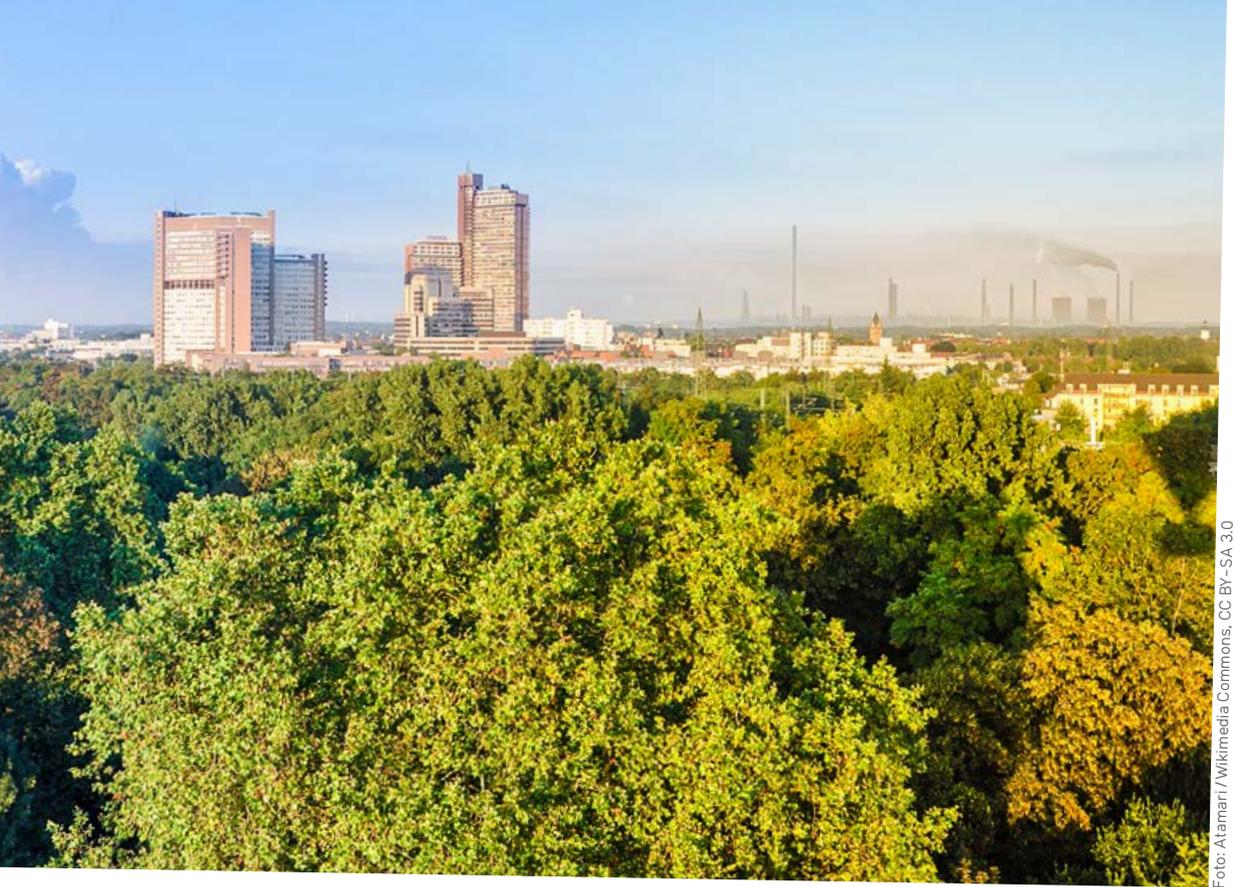


Foto: Ataman / Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0

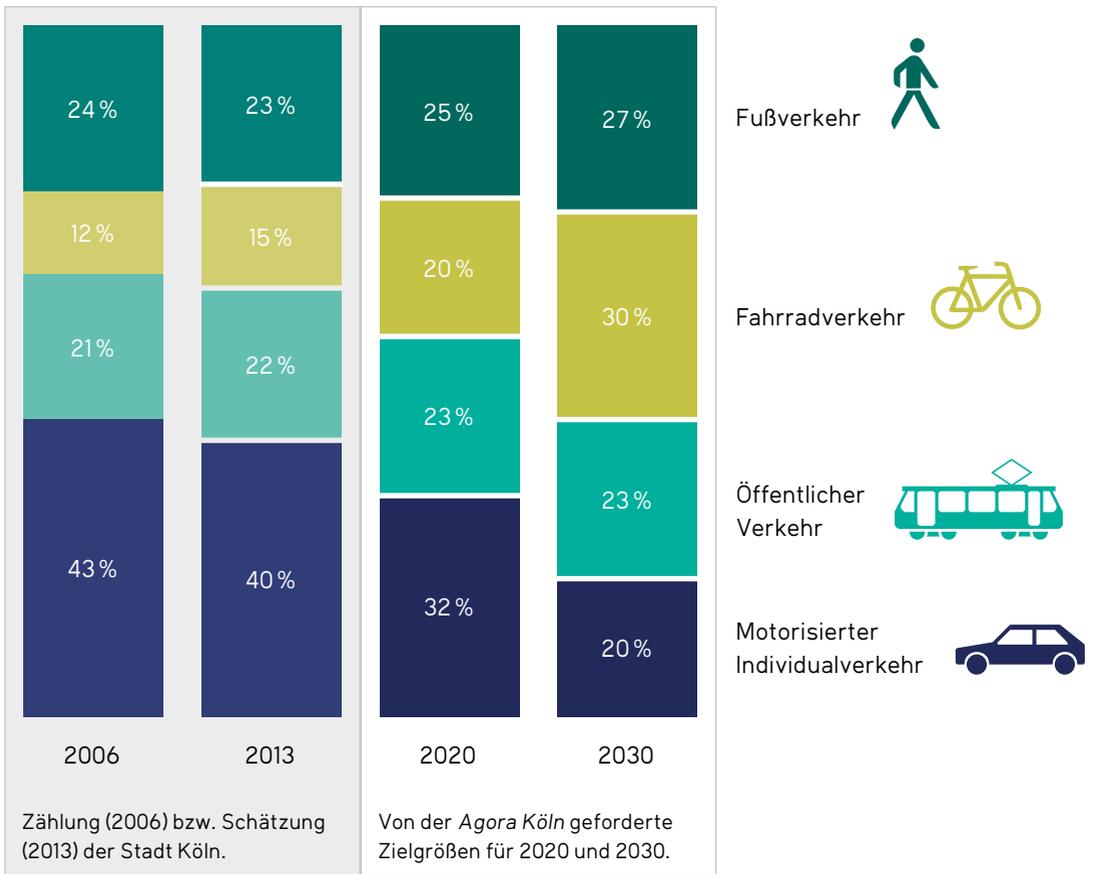
Blick über den Inneren Grüngürtel  
am Unicenter.

## INTEGRIERTES KLIMA- SCHUTZKONZEPT

**Im Zuge des Klimawandels steht Köln vor großen Herausforderungen. Vor allem die Förderung des Radverkehrs führt zur Reduktion von Treibhausgasen. Die „muskelbasierte“ Mobilität trägt zu einer gesünderen, ruhigeren und sichereren Stadt bei und entsprechend zu mehr Lebensqualität und Klimaschutz.**

Das Kölner Klimaschutzkonzept hat lange auf sich warten lassen. Um Fördermittel zu bekommen, musste Köln nun ein integratives Klimaschutzkonzept vorlegen. Im Bereich Mobilität waren für 2014 u. a. der Einsatz von biogenem Erdgas, zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten, eine Imagekampagne für Nahmobilität sowie die Förderung von Lastenrädern vorgesehen.

Die Politik traut sich offensichtlich nicht an die „heilige Kuh“ Auto und reduziert z. B. nicht die Anzahl der Auto-Stellplätze oder die Geschwindigkeit im Straßennetz. Die Auswahl der 13 Einzelmaßnahmen für 2014 folgte nicht der empfohlenen Priorisierung des Wuppertal Instituts. Im Gegensatz zur Politik orientieren wir uns u. a. an den Vorschlägen dieses Gutachtens.



## MODAL SPLIT ALS ZIELGRÖßE

**Wir fordern, dass sich die Stadt Köln klar zu einem Ziel im Bereich Verkehr bekennt, das über das im Mobilitätskonzept „Köln Mobil 2025“ formulierte Ziel hinausgeht. Die grundlegende Kenngröße für das Ziel der Verkehrspolitik ist die Verteilung des Verkehrsaufkommens (Modal Split).**

Die Agora Köln und deren Unterstützende fordern in Anlehnung an die Ziele der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW (AGFS) sowie des Klimaschutzkonzepts für die Stadt Köln oben gezeigte Zielgrößen.

Sie erfordern einen starken Ausbau und die priorisierte Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Die in unserem Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen und Forderung sind keine utopischen Hirngespinnste, sondern beispielhafte, aber konkrete Beiträge zur Erreichung der oben genannten Ziele.



## DIE AGORA KÖLN

**Gemeinsam mehr erreichen – das ist seit 2012 das Ziel der Agora Köln, einem Bündnis aus über 120 Organisationen und einer Vielzahl aktiver BürgerInnen. Sie bringt Zivilgesellschaft, Umweltbewegung, Kultur und lokale Wirtschaft zusammen, um sich gemeinsam für eine lebenswerte Stadt und einen guten, sozial gerechten und umweltverträglichen Lebensstil einzusetzen – angelehnt an das wachstums-kritische „Buen Vivir“-Konzept in Lateinamerika.**

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

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



## DER TAG DES GUTEN LEBENS

*„Ich bin 80 Jahre alt und wohne schon seit 20 Jahren in Köln, aber das heute war wirklich der schönste Tag meines Lebens.“*

BESUCHERIN AM TAG DES GUTEN LEBENS



# UNSER LEITBILD MOBILITÄT

**Eine lebenswerte Stadt ist ein Ort, an dem sich Menschen gerne aufhalten. Sie sollte Platz für Kinder und Erwachsene in nachbarschaftlichem Miteinander und für urbanes Grün bieten, anstatt dem motorisierten Verkehr die Dominanz zu überlassen.**

So eine Stadt ermöglicht darüber hinaus eine effiziente Mobilität, an der alle teilhaben können. Hierbei werden die meisten Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Große und schwere Gegenstände werden, wenn möglich, mit Lastenrädern transportiert. Multimodalität wird durch einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr und Carsharing ermöglicht. Es wird also deutlich weniger motorisierter Straßenverkehr benötigt, so dass die Stadt menschenfreundlicher wird.

Heute wird der öffentliche Stadtraum in Köln jedoch eindeutig vom (Auto-)Verkehr dominiert. Damit einher gehen erhebliche Belastungen der Bevölkerung durch Lärm, Verschmutzung, Flächenblockierung, Stress und Unfälle. Nur an wenigen Orten, wie in der autofreien Siedlung in Köln-Nippes, können Kinder auf der Straße spielen.

Wir haben in dieser Stadt mehr als 400.000 Autos, die im Durchschnitt 23 Stunden pro Tag auf einem Parkplatz stehen, während es zu wenig Raum für Grün, für Kindergärten, für freie Kultur oder für Fahrradparkplätze gibt. Baumaßnahmen bedrohen die letzten freien grünen Flächen. Anstatt ein lebenswerter Ort zu sein, ist Köln leider immer noch eher eine autogerechte Stadt.



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

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





## UNSERE FORDERUNGEN

- eine soziale, inklusive und nachhaltige Stadtplanung für kurze und barrierefreie Wege, die Mobilität für jeden zugänglich macht
- eine Reduzierung und Neuverteilung der Verkehrsflächen, die Zufußgehenden, Radfahrenden sowie dem urbanen Grün deutlich mehr Raum verschafft
- eine Fußverkehrsstrategie, die das Zufußgehen einfacher und attraktiver macht und als eigenständige Verkehrsart anerkennt
- eine markant verbesserte Infrastruktur für alternative, nicht motorisierte Fortbewegungsmittel, beispielsweise durchlüfteten Fahrradstraßen, Radschnellwege und eine erhöhte Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten
- ein stark ausgebauter und deutlich verbesserter öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit einem neuen Finanzierungskonzept
- eine andere Mobilitätspolitik in Köln, d. h. eine Verkehrswende, die Alternativen fördert und zu viel weniger motorisiertem Straßenverkehr in unserer Stadt führt
- die Kombination der unterschiedlichen Verkehrsarten durch den Ausbau und die Vereinfachung von Schnittstellen (z. B. Fahrrad in der Bahn) zu erleichtern und die geteilte Mobilität (z. B. Carsharing, Fahrgemeinschaften) zu fördern



## FUßVERKEHR



**Ein Fußweg ist ressourcen-, energie- und platzsparend und Gehen ist zudem gesund. Der Fußverkehr wird daher heute vor allem in Innenstädten und auf kurzen Strecken priorisiert. Er verursacht keine Kosten sondern ein volkswirtschaftliches Plus. Der Einzelhandel und die lokale Gastronomie verdienen vor allem dort gut, wo viele zu Fuß Gehende unterwegs sind.**

In Köln zu Fuß unterwegs zu sein ist häufig beschwerlich. Zu Fuß Gehende müssen z. B. am Bahnhof Süd oder an großen Straßenzügen weite Umwege in Kauf nehmen oder unverhältnismäßig lange auf „Grün“ warten. Das weitgehend geduldete Parken von Autos auf den Gehwegen behindert und versperrt Menschen, die auf Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen angewiesen sind, den Weg. Da Rad- und Fußverkehr häufig unübersichtlich und zu eng geplant werden, kommen sich Radfahrende und zu Fuß Gehende an vielen Stellen in die Quere. Nicht zuletzt lassen auch die Bodenbeschaffenheit, Aufenthaltsqualität und Ästhetik von Fußwegen viele Wünsche offen.

Straßen sind mehr als bloße Fahrbahnen. Fußwege sollen ein schnelles und sicheres Gehen ermöglichen, aber genauso das Verweilen, spontane Unterhaltungen und das Spielen von Kindern unterstützen. Bei der Planung einer Straße sollte mit den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs begonnen werden, statt mit den Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs. Eine Fußverkehrsstrategie ist gefragt, die insbesondere die Belange von Behinderten, Kindern und alten Menschen ernst nimmt.



## UNSERE FORDERUNGEN

- Entwicklung einer **Fußverkehrsstrategie** für Köln
- Generell: **Straßenquerschnitte** von außen nach innen planen
- Duldung von **Falschparkern** aufheben
- eine **Gehwegbreite** von mindestens zwei Metern, ggf. mittels baulicher Maßnahmen von Gehwegparken freihalten
- fußgängerfreundliche **Ampelphasen** einrichten und, wo möglich, Ampeln durch Alternativen wie Zebrastreifen oder Verkehrsinseln ersetzen
- den öffentlichen Raum zur **Verbesserung der Aufenthaltsqualität** ansprechend gestalten
- **gemischte Fuß- und Radwege** vermeiden
- **Radstellplätze** von Gehwegen entfernen und keine neuen Stellplätze im Gehraum zulassen
- **Umwege** für zu Fuß Gehende ausfindig machen, priorisieren und beginnen zu beseitigen



Foto: Philipp Hillebrand

Viel zu oft sind Gehwege deutlich zu schmal, in einem schlechtem Zustand oder zugeparkt. Mit Kinderwagen, Rollator und für Rollstuhlfahrende etc. werden solche Wege zu nicht überwindbaren Hindernissen.



agorakoeln.de/  
mobilitaet/fuss



Foto: Paul Hense

„Wir stören nicht den Verkehr – wir sind der Verkehr“: Unter diesem Motto erobern sich die RadfahrerInnen der Critical Mass jeden letzten Freitag im Monat einen Teil der Straße zurück.

## RADVERKEHR

**Radfahren ist gesund, leise und klimaverträglich. Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad anstatt mit dem Pkw zurückgelegt wird, bringt Gesundheitsvorteile, spart Treibhausgase und bedeutet damit einen aktiven Schutz unseres Klimas.**

In Sachen Erreichbarkeit, Geschwindigkeit und Flexibilität ist der Radverkehr auf vielen Strecken überlegen. Radfahren ist kostengünstig, sowohl für den Einzelnen als auch für die Gesellschaft. Mehr Fahrrad und weniger Auto würde Kölns Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität wirksam steigern. Der Radverkehr benötigt beim Fahren und Parken sehr wenig Platz und steht für eine zeitgemäße Urbanität.

Köln soll zur Fahrradstadt werden! Die Idee der autogerechten Stadt ist überholt. Dagegen wird die Nahmobilität immer wichtiger und weist seit Jahren kontinuierlich steigende Zahlen auf. Dafür muss die Dominanz des Kfz-Verkehrs sukzessive abgebaut werden. Eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs und des Freiraums ist dringend notwendig. Wir fordern einen entschiedenen Paradigmenwechsel für unsere Stadt, der die Förderung des Radverkehrs vor dem Kfz ohne Wenn und Aber an allererste Stelle setzt.





Foto: Ulrich Kalle



An vielen Stellen in Köln ist die Radverkehrsführung eng, unübersichtlich und gefährlich.  
*Neumarkt /Hahnenstraße, Köln-Altstadt*

Insbesondere Städte in den Niederlanden und Dänemark zeigen, dass es auch anders geht.  
*Radschnellweg in Zwolle (Niederlande)*

## UNSERE FORDERUNGEN

- In unserer Stadt soll es deutlich mehr **Fahrradstraßen** geben.
- Köln braucht ein effektives **Netz von Radschnellwegen** (Nord-Süd-Fahrt, Ringe, Rheinuferstraße, Aachener Straße, Gürtel, etc.)
- Die **Grüne Welle** für Radfahrende soll kommen!
- Alle **Einbahnstraßen** sollen für den Radverkehr freigegeben werden.
- Unsere **Rheinbrücken** benötigen eine funktionierende Radinfrastruktur.
- Jährlich sollen 6.000 **Fahrradstellplätze** auf Kosten von Kfz-Stellplätzen entstehen.

## WEITERE FORDERUNGEN

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, Aufstellflächen vor Ampeln, Radverkehrswegweisung gemäß NRW-Erlass, Radstationen in Parkhäusern, Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren.



# ÖFFENTLICHER VERKEHR

**Ein effizienter und hochwertiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt die Basis für eine funktionierende Mobilität insbesondere in größeren Städten bzw. Stadtregionen dar und ist somit auch von großer Bedeutung für die Stadt Köln.**

Das ÖPNV-Netz der Stadt Köln aus Bussen und Stadtbahnen ist am Rande seiner Leistungsfähigkeit, das gilt insbesondere für die innerstädtischen Bereiche.

Wichtigstes Ziel muss sein, den ÖPNV zusammen mit dem SPNV langfristig als stabile Mobilitätsgrundlage des urbanen Verkehrs in Köln zu entwickeln. Nur mit dem öffentlichen Personennahverkehr als Basis und weiteren damit verknüpften flexiblen Mobilitätsangeboten wird es möglich sein, attraktive Alternativen zum Pkw-Besitz zu schaffen.

Der ÖPNV hat großes Potential, ist in der Innenstadt aber am Rande der Leistungsfähigkeit.  
*KVB-Haltestelle Neumarkt*





## UNSERE FORDERUNGEN

- Ausbau der Fahrgastkapazität z. B. durch den Einsatz von **Verstärkerbussen**, insbesondere auf der Ost-West-Verbindung
- Einrichtung einer **rechtsrheinischen Ringstrecke** (Stadt-  
bahn von Mülheim bis Ostheim) und Ausbau des **S-Bahn-  
Westrings** zur Entlastung des innerstädtischen Stadtbahn-  
netzes
- Verstärkung des **Busangebots** auf bisher nicht bzw.  
schlecht bedienten, aber nachgefragten Verbindungen  
(z. B. zwischen Heumarkt und Sülz über die Bäche)
- **Oberirdische Verlängerung bestehender Stadtbahnlagen**  
(z. B. Widdersdorf oder Zündorf-Süd) und Linie 13 (vom  
Sülgürtel zum Bayenthalgürtel)
- Bau von sicheren und überdachten **Abstellplätzen für Fahr-  
räder** an allen Haltestellen
- **Barrierefreier Ausbau** aller Haltestellen und Bahnhöfe,  
z. B. Südbahnhof
- Köln soll sich aktiv für eine **alternative Finanzierung des  
ÖPNV** einsetzen, z. B. für eine ÖPNV-Steuer nach Einkom-  
men oder Einführung eines Bürgertickets





Geparkte Autos verbrauchen ein hohes Gut: den Platz im öffentlichen Raum. Besonders beim „Gehwegparken“ behindern und gefährden sie zudem andere Verkehrsteilnehmer.  
*Merheimer Straße, Köln-Nippes*

## AUTO UND CARSHARING

**Die über 400.000 in Köln gemeldeten Autos haben einen enormen Platzbedarf. Dabei stehen die „Stehzeuge“ durchschnittlich 23 Stunden täglich ungenutzt herum. Außerdem verursacht der motorisierte Individualverkehr (MIV) Lärm, Schadstoffe und schwerwiegende Unfälle.**

Statt den knappen öffentlichen Raum als Parkfläche zu verschwenden, sollte ein intelligentes Mobilitätsmanagement Abstellflächen auf ein Mindestmaß zurückführen.

Neben Parkraumbewirtschaftung und Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen sollte auch der Stellplatzschlüssel für private Bauträger angepasst werden. Städtische Gemeinflächen dürfen nicht länger als Abstellflächen für Autos verschwendet werden. Vorhandene Parkhäuser sollten intelligent genutzt und weitere Quartiersgaragen gebaut werden.

Für jene Wege, die nicht mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können, stellen die verschiedenen Carsharing-Angebote eine interessante Alternative dar und können den Besitz eines eigenen Pkw obsolet machen. Der MIV sollte so auf ein Minimum reduziert und nach Möglichkeit durch stationsbasierte Sharing-Lösungen und vernetzte Mobilität ersetzt werden.

## UNSERE FORDERUNGEN

- Umwidmung von **Parkflächen**: In jedem Jahr 1 % der MIV-Stellflächen in Freiflächen, Fahrrad-Abstellanlagen und Plätze für stationsbasiertes Carsharing überführen
- **Parkraumbewirtschaftung** ausbauen
- ein neues Konzept zur **Stellplatzregelung** entwickeln, z. B. indem Carsharing oder Fahrradparkplätze beim Neubau mitgeplant werden (Modell: Stellwerk60, Nippes)
- **Veedelübergreifende Parkkonzepte** entwickeln
- die Autoabmeldung und den **Nichtbesitz** von Autos seitens der Stadt belohnen
- die **Attraktivität** des MIV auf kurzen Wegen reduzieren (siehe Stadt Groningen)

## WEITERE IDEEN

- das Konzept „ParkCent“; gewerbliche Parkflächen nutzen; Umweltspuren einführen; Niehler Gürtel als Autostraße verhindern



Mehrere Carsharing-Anbieter (cambio, flinkster, car2go und DriveNow) bieten in Köln eine gute Alternative zum eigenen Auto.  
*Niehler Straße, Köln-Nippes*



agorakoeln.de/  
mobilitaet/auto



## GESUNDHEITS- UND KLIMASCHUTZ

**Im Bereich Mobilität können große Effekte für den Gesundheits- und Klimaschutz erzielt und vielfach auch juristisch eingefordert werden. Hauptthemen sind dabei Lärm und Luftschadstoffbelastungen als Folgen der Mobilität sowie Klimaschutz und Nahmobilität durch Förderung von Fuß- und Radverkehr.**

Geschwindigkeitsreduzierung sowie muskelbasierte Bewegung führen zu unmittelbaren Verbesserungen der Lärm- und Abgasbelastungen und somit auch des Klimaschutzes.

Für Lärm sowie Luftschadstoffe aus Kfz-Verkehr existieren bereits Grenz- und Orientierungswerte, z. B. für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und ultrafeine Feinstäube (PM<sub>2.5</sub>). Für Lärm gilt ein Grenzwert von 49 dB(A) nachts bzw. 59 dB(A) tagsüber in einem Wohngebiet (siehe 16. BImSchV).

In Köln werden diese Werte jedoch häufig überschritten und führen zur Erkrankung von Menschen.



Gegen Lärm und Schadstoffe kann etwas getan werden, da die Grenzwerte i. d. R. über Anträge nach § 45 StVO einklagbar sind. Hierzu gibt es entsprechende Musteranträge und eine langjährige Rechtsprechung.

In Sachen Klimaschutz muss die Mobilität ihren Anteil an der Reduzierung der Treibhausgase leisten. Bis 2030 hat sich Köln verpflichtet, seine Emissionen um 50 % gegenüber 1990 zu senken.

Dies geht nur, wenn in Köln weniger Autos unterwegs sind und die Nahmobilität den weitaus größten Anteil ausmacht. Unsere Stadt muss sich deshalb vor allem zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt entwickeln.



Messtation für Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr.  
*Clevischer Ring, Köln-Mülheim*

## UNSERE FORDERUNGEN

- **Geschwindigkeitsreduzierungen** mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und kurzfristig verstärkte Geschwindigkeitskontrollen zu bisherigen Tempolimits
- Betrieb von **Luftschadstoffmessstationen** an schluchtartigen Straßen (bisher nur an sehr weitläufigen und gut durchlüfteten Strecken)
- Einrichtung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche und von **Shared Space**-Stadtteilkonzepten
- Imagekampagne für die **Nahmobilität und für Bewegung**, die gesund macht
- Einführung des **Least Cost Planning** (LCP), d. h. einer ressortübergreifenden Kostenanalyse aller Wirkungszusammenhänge, und Einstellung eines städtischen Leastcostmanagers



agorakoeln.de/  
mobilitaet/**klima**

# VERKNÜPFUNG VON VERKEHRSMITTELN

**Für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität im urbanen Raum und der Region ist eine möglichst gute Verknüpfbarkeit von Verkehrsmitteln essentiell. Grundvoraussetzung für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist die Bereitschaft zur Multimodalität: Die Wahl der Verkehrsmittel wird je nach Vorhaben und Situation getroffen und ist nicht im Vorhinein festgelegt.**



Leider sind die Fahrradabstellflächen an Bahnhöfen und Straßenbahnstationen meist deutlich zu klein, ungeschützt und ungepflegt.

*Bahnhof West, Neustadt-Nord*

Werden unterschiedliche Verkehrsmittel innerhalb eines Weges kombiniert genutzt, wird dies als Intermodalität bzw. Verknüpfung von Verkehrsmitteln bezeichnet. Die Möglichkeiten, Verkehrsmittel zu verknüpfen, können aktiv durch Akteure wie die KVB, die Stadt Köln, die Deutsche Bahn sowie Car- und Bikesharing-Anbieter verbessert werden.



In der Ratsperiode bis 2019 sollen mit einem Aktionsprogramm erste Weichen zur besseren Verknüpfung von Verkehrsmitteln gestellt werden. Vor allem die bestehenden „Mobilitätsdrehscheiben“, z. B. am Hauptbahnhof, Bahnhof Süd oder Bahnhof Messe / Deutz, haben hier starken Nachholbedarf.

Nicht nur beim Thema Fahrradparken an Bahnstationen warten große planerische Herausforderungen. Entscheidend für die längerfristige Planung ist die Aufwertung des Fußverkehrs. Dieser verbindet alle anderen Verkehre, denn der Ein- und Umstieg „läuft“ immer zu Fuß (bzw. mit Rollstuhl, Langstock, Rollator, etc.).



## UNSERE FORDERUNGEN

- **Intermodalität** als Grundsatz im Verkehrsentwicklungsplan definieren
- ein **Portal zur Planung und Buchung** verkehrsmittelübergreifender Mobilität in Köln initiieren
- offene, einheitliche Schnittstellen für **Fahplandaten** (Open Data) begleiten, fordern und – wenn nötig – vorschreiben
- **Verknüpfungspunkte** ausbauen und Umsteigeverbindungen optimieren
- **Qualität und Zugänglichkeit** von Schnittstellen für Fußgänger und Fahrradfahrer verbessern



agorakoeln.de/  
mobilitaet/multi



Ein Blick aus dem Stadthaus  
auf den Kölner Berufsverkehr.  
Deutz-Mülheimer-Straße, Deutz

## MOBILITÄTSMANAGEMENT

**Mobilitätsmanagement ist ein effizienter Hebel bei der Veränderung von Mobilität und kann mit wenig Aufwand sehr erfolgreich sein, weil es die Nachfrage nach bestimmten Verkehrsleistungen beeinflusst. Durch Information, Beratung und bessere Koordination werden die Verkehrsteilnehmer zur Veränderung ihrer Mobilität motiviert.**



### KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT

In verschiedensten Ämtern, Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung und politischen Gremien spielen Mobilitätsfragen eine Rolle. Die teilweise parallel laufenden Prozesse sind im Sinne eines integrierten kommunalen Mobilitätsmanagements zusammenzuführen. Es geht um das Gestalten, Lenken und Entwickeln des Mobilitätsbedarfs.

### BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist die bewusste Gestaltung der Rahmenbedingungen jeglicher – durch den Betrieb ausgelöster – Mobilität der MitarbeiterInnen, KundInnen und LieferantInnen. Durch die integrierte Gestaltung von Fuhrpark, Geschäftsreisen und der Mobilität der MitarbeiterInnen auf dem täglichen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wird das Ziel verfolgt, Mobilität kosteneffizienter, umwelt- und sozialverträglicher, gesünder und attraktiver zu gestalten.



## UNSERE FORDERUNGEN

- Die Stadt Köln soll ein kommunales **Mobilitätsmanagement** aufbauen und langfristig nach innen und außen verankern.
- Die Stadt Köln soll einen **Mobilitätsplan** aufstellen, in dem Handlungsfelder und Maßnahmen beschrieben werden.
- Die Stadt Köln soll ein eigenes System zum **betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Verwaltung** einführen und somit Vorbild für die Unternehmen sein.
- Stadt, IHK und die Handwerkskammer sollen **Informations- und Beratungsveranstaltungen** für Unternehmen initiieren.
- Die Stadt soll einen **Mobilitätsfond** für Beratung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** initiieren.
- Die Stadt soll ermöglichen, dass beim Neubau oder der Erweiterungen von Unternehmenstandorten der Stellplatzschlüssel reduziert wird, wenn Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden.

In der Mobilitätsmanagement-Beratung erfahren Mitarbeiter, wie sie die betriebliche und ihre persönliche Mobilität effizienter, umweltverträglicher und gesünder gestalten können.





Für gelegentliche Transporte können Lastenräder z. T. kostenlos ausgeliehen werden, eine Übersicht befindet sich z. B. auf [www.kasimir-lastenrad.de](http://www.kasimir-lastenrad.de) und [www.velogistics.net](http://www.velogistics.net)

## LOGISTIK UND WARENTRANSPORT

**Köln ist ein dicht besiedelter Ballungsraum und wird von hohem Verkehrsaufkommen samt Güterverkehr geprägt. Für den Warentransport ist ein starkes Wachstum prognostiziert, so dass effiziente Produktions- und Transportketten noch wichtiger werden.**

Gerade der Online-Handel führt auf der letzten Meile zu vielen kleinteiligen Lieferverkehrswegen. In den Ballungsräumen verursachen Lieferungen Schadstoffe und behindern den fließenden Verkehr.

Im zukünftigen Köln wünschen wir uns eine nachhaltige und effiziente Logistik: Der Transport der Waren soll deutlich umweltfreundlicher, leiser und besser organisiert werden, etwa indem die Waren an geeigneten zentralen Stellen gesammelt und koordiniert verteilt werden.

Auf der letzten Meile sollte das Lastenrad das wichtigste Transportmittel für Waren sein, wobei zahlreiche Paketboxen die Lieferung bis vor die Haustür ersetzen. Auf der Schiene kann die „Veedelbim“ zusammen mit Elektrotransportern Güter an die gewünschten Orte bringen.

Viele Wege sollten durch lokale und regionale Erzeugungsketten eingespart werden, was auch die lokale Wertschöpfungskette stärken würde. Beispielsweise kann ein Teil der Lebensmittel in Köln selbst erzeugt werden, wie z. B. das urbane Gärtnern zeigt.





## UNSERE FORDERUNGEN

- Unsere Stadt soll **Lastenfahrräder** einsetzen und fördern. Jeder soll Lastenräder benutzen können, und kleinteilige Waren sollen mit Lastenrädern zugestellt werden.
- Zahlreiche **Paketboxen** sollen die Lieferung vor die Haustür ersetzen.
- Die Konsumenten sollten durch Kampagnen der Stadt über die logistischen Effekte ihrer **Kaufentscheidungen** informiert werden.
- Die **regionalen Wertschöpfungsketten** und das **Urban Gardening** sollen gestärkt werden.
- Güter sollen künftig auch mit der „**Kölnischen Veedelbim**“ auf dem innerstädtischen Schienennetz transportiert werden.
- Der Ausbau des **Godorfer Hafens** soll gestoppt und die Hafengebühren für **schadstoffarme Schiffe** sollen reduziert werden.
- Unternehmen mit **nachhaltigen Logistikkonzepten** sollen gefördert werden.

Die CarGoTram nutzt das Dresdner Straßenbahnnetz, um Güter zu transportieren – und spart so täglich viele LKW-Fahrten durch die Stadt. Auch eine Option für Köln?



agorakoeln.de/  
mobilitaet/logistik



## **AGORA KÖLN**

Juristisch getragen von Institut Cultura21 e. V.

### **SPENDENKONTO**

Kontoinhaber: Institut Cultura21 e. V.

Bank: GLS Bank

IBAN: DE78 4306 0967 4018 9717 02

BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck:

Agora Köln / Themengruppe Mobilität

### Redaktion:

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

Gestaltung: Daniel Ullrich, reingestalter.de

### Fotos:

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

### Druck:

Schloemer & Partner / grüingedruckt.de  
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Wir bitten um eine Druckkostenbeteiligung  
in Höhe von 1 Euro.

**AGORAKOELN.DE/MOBILITAET**  
mobilitaet@agorakoeln.de