



VERKEHR DES GUTEN LEBENS

EIN NACHHALTIGES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR KÖLN

VOLLSTÄNDIGE FASSUNG 1.0

EINE INITIATIVE DER AGORA KÖLN

Inhalt

1. Ziele und Hintergründe des Konzepts	3
1.1. Die Agora Köln	5
1.2. Rückblick Impulsgeber Tag des guten Lebens	6
1.3. Leitbild Mobilität 2013	7
1.4. Modal Split als Mess- und Zielgröße	9
1.5. Positionierung zum integrierten Klimaschutzteilkonzept Verkehr	11
1.6. Stadtplanung in Veedeln denken	12
2. Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen	14
2.1. Fußverkehr	14
2.2. Radverkehr	25
2.3. Öffentlicher Verkehr	33
2.4. Auto und CarSharing	41
2.5. Gesundheits- und Klimaschutz	48
2.6. Verknüpfung von Verkehrsmitteln	54
2.7. Mobilitätsmanagement	62
2.8. Logistik und Warenverkehr	70
3. Anhang	80
3.1. Abkürzungen	81
3.2. Referenzen	82
4. Kontakt / Impressum	87
4.1. Agora Köln	87
4.2. Redaktion	87
4.3. Bildnachweis	87
4.4. Lizenz	88



Aachener Straße, Köln-Müngersdorf

1. Ziele und Hintergründe des Konzepts

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

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

Wir wünschen uns einen entschleunigten Verkehr, in dem unsere BürgerInnen sich nicht fürchten müssen und in dem sich auch Kinder ohne Begleitung bewegen können. Stattdessen setzt die Politik häufig auf eine Beschleunigung der Mobilität, die zu einer Verstopfung des Systems führen kann. Die zunehmende soziale Ungleichheit spiegelt sich auch im Verkehrsbereich wider. Wir wollen eine inklusive Verkehrspolitik, die die Gesundheit des Menschen und die Umwelt vor die Maschinerie setzt.

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

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



Impressionen von den Mobilitätsgipfeln der Agora Köln.

Anfang des Jahres 2014 haben sich zahlreiche VerkehrsteilnehmerInnen zu den ersten Kölner Mobilitätsgipfeln getroffen. Die Gipfel dienten der Vernetzung untereinander und waren vor allem der Erstellung des hier vorliegenden Konzepts gewidmet. Einige Akteure wirkten in mehreren Kleingruppen beim Erarbeiten des Konzeptpapiers mit. Es wurden Ideen zu unterschiedlichen Handlungsfeldern zusammengetragen und konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich vorgeschlagen. Flug- und Transitverkehre wurden hierbei nicht bzw. nur am Rande behandelt. Berücksichtigt wurden nur Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Stadt Köln liegen und in den nächsten fünf Jahren umsetzbar sind oder zumindest geplant und beschlossen werden können.

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

Das Mobilitätskonzept der *Agora Köln* richtet sich im Kern an die politischen Gremien und die Verwaltung der Stadt Köln, sowie an alle mobilitätsrelevanten Akteure in Stadt und Region. Wir fordern einen grundsätzlichen Kulturwandel in Politik und Verwaltung in Bezug auf die Mobilität und haben unsere Forderungen darauf abgestimmt.

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



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

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

1.1. Die Agora Köln

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

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

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

Mit ihren Aktivitäten stärkt die *Agora Köln* die Zivilgesellschaft in der Stadt und das gemeinschaftliche Leben in der Nachbarschaft. BürgerInnen haben hier die Möglichkeit, sich ganz einfach an Projekten in ihrer Stadt zu beteiligen und sie aktiv mitzugestalten.

Jedes Jahr setzt die *Agora Köln* einen inhaltlichen Schwerpunkt. 2013 wurde „Mobilität“ zum Thema gewählt und eine Themengruppe gebildet, die das Thema auch über den *Tag des guten Lebens* hinaus kontinuierlich bearbeitet.



1.2. Rückblick Impulsgeber Tag des guten Lebens

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

Als jährlich wiederkehrendes Angebot schafft der Tag in der Stadt ein autofreies Gebiet, das als öffentlicher Raum der Begegnung und als kreative Werkstatt für

langfristige Alternativen genutzt werden kann. Außerdem sollen gemeinschaftliches Leben und Teilen in der Nachbarschaft gefördert und gestärkt werden.

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

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



1.3. Leitbild Mobilität 2013

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

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. Eine geteilte Mobilität wird durch einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und CarSharing ermöglicht. So wird deutlich weniger motorisierter Straßenverkehr benötigt, und die Stadt wird menschenfreundlicher.

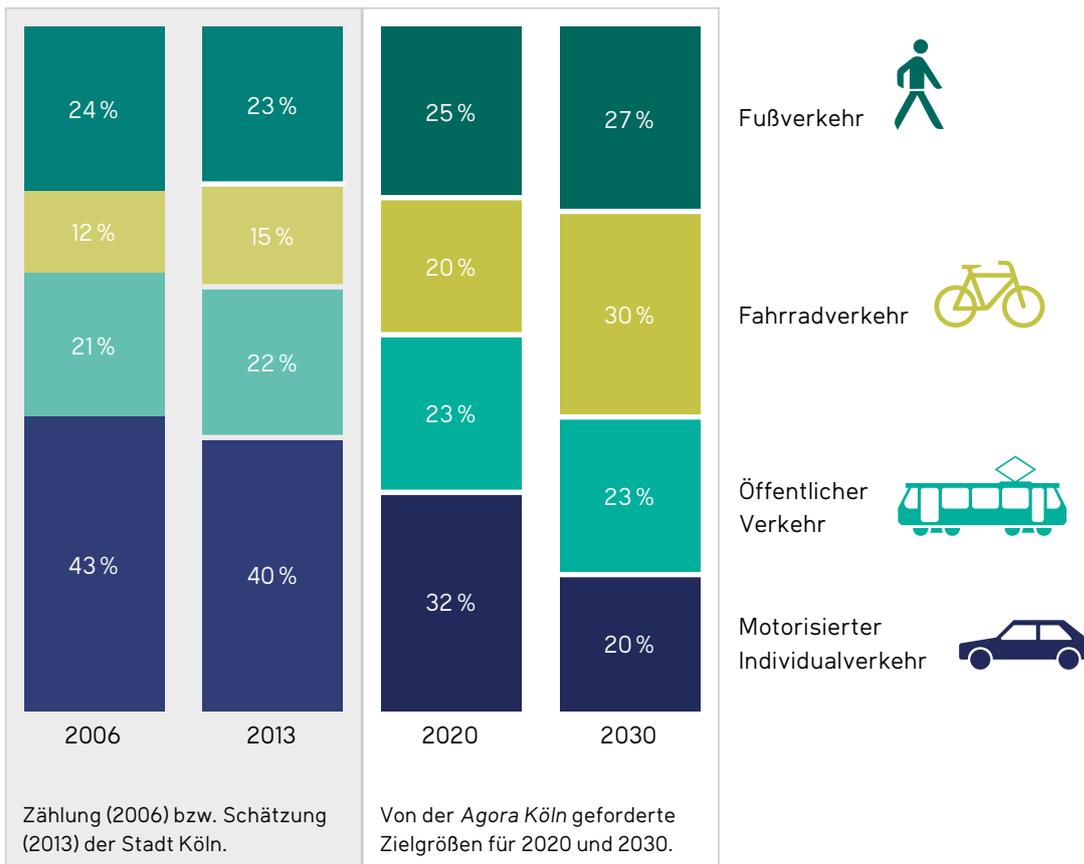
In Köln wird der öffentliche Stadtraum im Empfinden vieler Menschen durch den (Auto-)Verkehr dominiert. Damit einher gehen erhebliche Belastungen der Bevölkerung durch Lärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch im öffentlichen Raum, Stress und Unfälle. Nur in Ausnahmefällen, wie in der autofreien Siedlung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

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

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

Die *Agora Köln* fordert deshalb:

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



1.4. Modal Split als Mess- und Zielgröße

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

Radverkehr / Fußverkehr bilden einen wichtigen Baustein der Intermodalität (siehe 2.6.3.1.1.). Dieser Baustein wird gebraucht, weil sich die bereits bestehenden und die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe beim ÖPNV (und auch beim MIV) nur mit einer weiteren Steigerung des Modal Split-Anteils von Rad und Fuß lösen lassen.

Die *Agora Köln* und deren Unterstützende beziehen sich in diesem Konzept auf den „idealen Modal Split in Deutschland“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW (AGFS¹). Darüber hinaus bauen wir auf die im Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln (Baustein Verkehr²) genannten Verkehrsanteile des Klimaschutzszenarios.

1 AGFS 2012:13

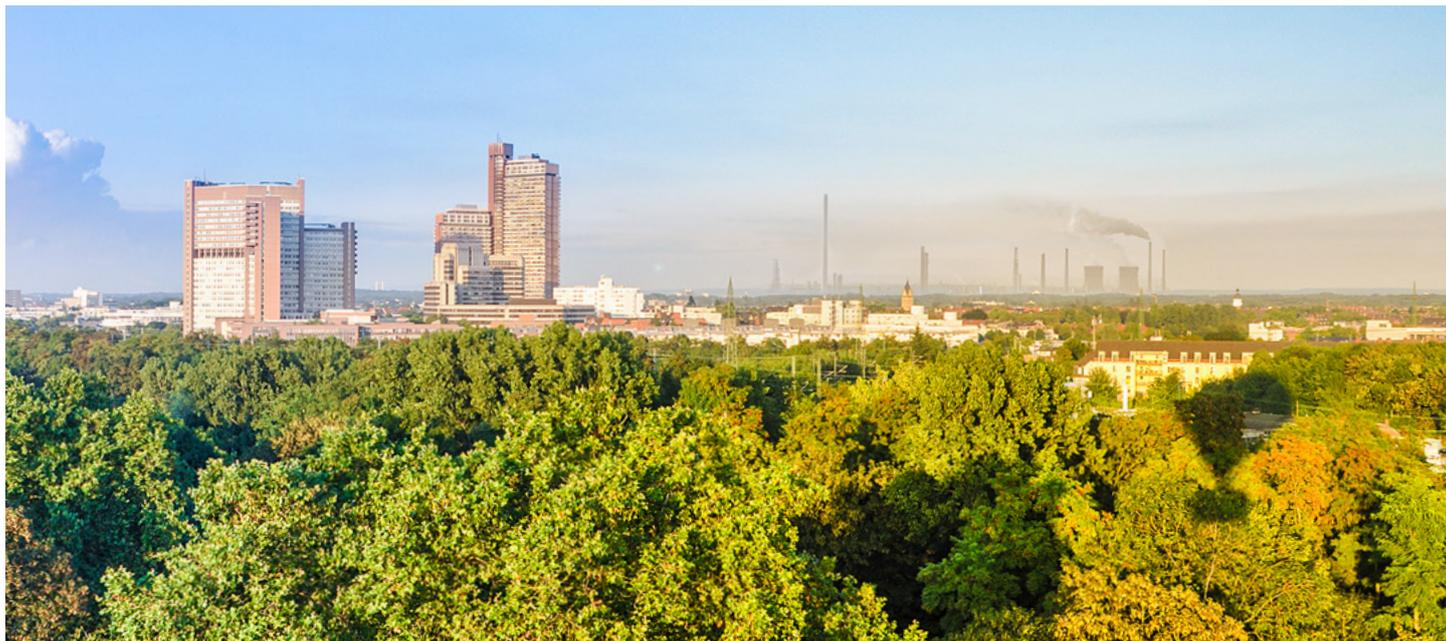
2 Wuppertal Institut 2011: 63

Wir fordern folgenden Modal Split bis zum Jahr 2020:

- 25 % Fußverkehr
- 20 % Fahrradverkehr
- 23 % Öffentlicher Verkehr
- 32 % Motorisierter Individualverkehr

sowie bis 2030 folgende Verkehrsanteile:

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



Blick über den Inneren Grüngürtel am Unicenter.

1.5. Positionierung zum integrierten Klimaschutzteilkonzept Verkehr

Das Kölner Klimaschutzkonzept hat als Vorschlag lange auf sich warten lassen. Um an Fördermittel des Bundesumweltministeriums (BMUB) und der EU-Kommission zu kommen, musste Köln rechtzeitig bis Mai 2014 ein integratives Klimaschutzkonzept vorweisen. Besonders notwendig war der Beschluss für das Projekt „SmartCity Cologne“ (www.smartcity-cologne.de). Wegen dieses Projekts kam Schwung in die Angelegenheit, und so erarbeitete die Verwaltung zusammen mit betroffenen Akteuren einen Katalog mit 79 Einzelmaßnahmen. Der Rat hat das „Integrierte Klimaschutzkonzept Köln 2013“ zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, davon 13 Einzelmaßnahmen als integriertes Klimaschutzkonzept Köln 2014 auszuarbeiten und dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.³

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

Im Teilbereich Verkehr wurden ursprünglich 29 Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Die mit Abstand größten Einsparungen von Treibhausgasen werden mit der Förderung des Radverkehrs erreicht. Insgesamt können im Vergleich zu heute gemäß dem Klimaschutzszenario 110.300 t Treibhausgase pro Jahr eingespart

3 Stadt Köln 2014

werden. Davon fallen alleine 62.500 t auf die Förderung des Radverkehrs. Gemäß dem Gutachten des Wuppertal Instituts würden die Treibhausgasemissionen im direkten Wirkungsbereich der Stadtverwaltung Köln in diesem Szenario im Vergleich zu 2006 um 25 % und im Vergleich zu 1990 um 28 % sinken, wenn die Luft- und Transitverkehre nicht berücksichtigt werden. Wird jedoch insbesondere der Luftverkehr einbezogen, so steigen die Gesamtemissionen trotz der Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs um 4 %. Dies zeigt, dass die Bemühungen der Stadt Köln auch den Luftverkehr einschließen müssen. Hier könnte die Stadt beispielsweise Imagekampagnen für Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln starten.

Die 2014 ausgewählten Einzelmaßnahmen folgen nicht der empfohlenen Maßnahmen-Priorisierung des Wuppertal Instituts⁴. Demnach sollte beispielsweise sofort mit der Reduzierung von Stellplätzen von Personenkraftwagen (Pkw) und der Geschwindigkeit im Kölner Straßennetz begonnen werden. Ebenfalls wird mit der höchsten Priorität empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten und Tarife anzupassen. Dies legt den Verdacht nahe, dass die Politik sich nicht an die „Heilige Kuh“ Auto traut. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird durch die für 2014 vorgesehenen Maßnahmen nicht eingeschränkt und hat nichts zu befürchten. Wir hingegen sind deutlich mutiger als die Politik und fordern konkrete Maßnahmen, die die Dominanz des Autoverkehrs reduzieren.

1.6. Stadtplanung in Veedeln denken

Köln hätte gute Voraussetzungen, die Kompetenzen und das Wissen der Bürgerinnen und Bürger bei Planungen auf Quartiersebene einzubinden. Dies ist beispielsweise durch die starke Veedelkultur und die ausgeprägten ehrenamtlichen Strukturen in Köln möglich.

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

Derzeit ist in Köln eine deutliche Konzentration auf die sogenannte Planung durch Projekte (projektorientierte Planung, investorengesteuerte Planung) zu beobachten. Zudem lässt sich seitens der Stadtverwaltung eine Scheu vor innovativen Planungsansätzen feststellen, die aber immer notwendiger werden. Insbesondere Bürgerbeteiligungen in Planvorhaben haben den Ruf komplex, langwierig und entsprechend kostenintensiv zu sein, sodass man sie gerne auf das rechtlich notwendige reduzieren möchte. Jedoch fordert die Bürgerschaft zunehmend

4 siehe Tabelle 12 des Gutachtens auf Seite 72

transparente Vorgehensweisen bei relevanten Entscheidungen, auch und insbesondere im Bereich der Mobilität.

Zudem besteht für die Stadt Köln die Chance, beispielsweise bei der Planung von Mobilitätsschnittstellen, das Knowhow und Engagement der Bürgerschaft zu nutzen und Bürgerinitiativen einzubeziehen. In den Veedeln gibt es eine Vielzahl an Initiativen der Bürgerschaft und Interessensgemeinschaften. Wichtig ist dabei eine Kommunikation in offenen und strukturierten Planungsprozessen und die Einbindung interner (Rat, Verwaltung) und externer Akteure (Wirtschaft, Verbände, Vereine, Bürgerschaft) in verbindliche Kooperationsformen. Außerdem muss die Kommunikation zwischen den Ebenen und Akteuren sowie ressortübergreifenden Projekt- und Lenkungsgruppen mit verbindlicher Zeit- und Aufgabenplanung koordiniert werden.

Bei Neuplanungen in Köln sollte Wert darauf gelegt werden, die Innenentwicklung zu forcieren, Baulücken zu schließen und innerstädtische Brach- und Potentialflächen zu nutzen. Wohnquartiere mit verträglicher Nutzungsdurchmischung sollten eine hohe Priorität haben, um lebenswerte Lebensräume zu schaffen und unnötige Wege und die damit verbundenen negativen Effekte zu vermeiden: Lärm, Feinstaub, Treibhausgasemissionen, Unfallgefahren sowie Platzverbrauch des ruhenden Verkehrs. Eine gemischte Nutzung bringt außerdem kürzere mit sich, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.



2. Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen

2.1. Fußverkehr

2.1.1. Definitionen

2.1.1.1. Definition – Fußverkehr

Jeder Mensch ist täglich als Zu Fuß Gehende unterwegs. Mit fast jedem Weg ist ein Fußweg verbunden. Zu Fuß zu gehen, ist ressourcen-, energie- und platzsparend – und zudem gesund. Auch erfordert der Fußverkehr die geringsten Instandhaltungskosten für Bauträger, da ein zu Fuß Gehender die Flächen kaum abnutzt. Mittelständischer Einzelhandel und die lokale Gastronomie haben gute Entwicklungschancen, wo viele Zu Fuß Gehende unterwegs sind. In Innenstädten und auf kurzen Wegen ist der Fußverkehr aus diesen Gründen das wichtigste Verkehrsmittel. Dennoch hat der zu Fuß Gehende keine einflussreiche Lobby in seinem Rücken und wird in der Verkehrsplanung sträflich vernachlässigt.

Fußwege unterscheiden sich nach Situation, Wegemotiv, Interessenlage oder gesellschaftlicher Prioritätensetzung und müssen laut städtebaulichem Bericht des Deutschen Bundestags von 2004 „Maßstab für die Gestaltung der Wege und Plätze [...] sein“⁵. Gehwege werden von allen sozialen Schichten, von Gesunden und Mobilitätseingeschränkten, von sportlichen und unsportlichen, jungen und alten Menschen genutzt. Auch diejenigen, die nicht oder nur eingeschränkt gehen können, benutzen mittels Rollstuhl oder einer Gehhilfe Gehwege und sind auf deren Funktionsfähigkeit angewiesen. Die Anforderungen an Gehwege sind daher

5 Deutscher Bundestag 2004: 7

heterogen. Die Eigenschaften der zu Fuß Gehenden, wie z. B. deren Alter, deren Konstitution oder die Belastung durch Gepäck, bestimmen die Anforderungen an die zurückzulegende Strecke.

Faktoren für das Zufußgehen sind zudem Verkehrszweck und Wegelänge, Witterung und Klima sowie die Tageszeit. Auch kann und sollten Gehwege mehr sein als bloße Verkehrsflächen. Sie dienen nicht nur dem schnellen Vorankommen, sondern auch dem Verweilen, dem Austausch mit anderen und als Spielstätte für Kinder. Die Funktion eines Gehweges ist im besten Sinne multimodal.

Gehen und Verweilen beinhaltet die intensivste und unmittelbarste Raumerfahrung, da sie nicht in abschirmenden Beförderungsmitteln wie Autos oder öffentlichen Verkehrsmitteln stattfinden. Der zu Fuß Gehende nimmt den Raum unmittelbar und mit allen Sinnen wahr. Je reizvoller ein Weg ist, desto eher wird er genommen. So wirkt sich die Qualität des Gehwegs darauf aus, wie oft er benutzt wird.

2.1.1.2. Definition – Öffentlicher Raum

Bei der Mobilitätsplanung geht es um die Gestaltung, die Aufteilung und die Nutzung des öffentlichen Raums, also all dessen, was nicht Privateigentümern gehört. Speziell um den Raum, in dem Verkehr (Auto, Fahrrad, Zu Fuß Gehende, ÖPNV) stattfinden. Der öffentliche Raum sollte mehr darstellen als nur eine Verkehrsfläche. Jedoch sind viele Plätze und Räume der Innenstadt und in den Veedeln nur eindimensional nutzbar. Es sind zumeist Durchgangsflächen. Der öffentliche Raum wird innerhalb der Stadt oftmals stark durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) belastet. So wurden die repräsentativen Neustadtplätze (Barbarossaplatz, Ebertplatz, Rudolfplatz) den Bedürfnissen des MIVs angepasst und haben völlig ihre ursprüngliche Aufenthaltsqualität verloren. Viele kleine innerstädtische Plätze oder Brachen werden als Autoparkplätze genutzt oder zum Abstellen von Müllcontainern missbraucht. Durch die Verlagerung der Prioritäten können zahlreiche lebensfreundliche Orte geschaffen werden, an denen sich Menschen gerne aufhalten.

2.1.1. Langfristige Ziele

Ein Gehweg sollte vielen Anforderungen seiner unterschiedlichen Nutzer genügen. Laut Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen⁶ sollen diese:

- umwegfreie Verbindungen bieten,
- die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, v. a. dem öffentlichen Verkehr schaffen,
- Fortbewegung ohne übermäßige körperliche Anstrengungen mit genügend Bewegungsfreiheit gewährleisten,
- so beschaffen sein, dass keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern entstehen,
- Verkehrssicherheit bieten (Vision Zero⁷) und subjektive Ängste vermindern,
- ein angenehmes Gehen durch ansprechend gestaltete Wege gestatten,
- soweit möglich Witterungsschutz bieten und
- eine gute Orientierung bieten.

Ob ein Fußweg diese Kriterien erfüllt, kann sehr pragmatisch an dem Zustand der Wege erkannt werden. Sind etwa Trampelpfade entstanden, so wurden zu Fuß Gehenden unnötige Umwege aufgezwungen, die die Mehrzahl nicht befolgt haben (z. B. vor der Severinsbrücke auf Deutzer Seite). Ein Gehweg sollte Zu Fuß Gehenden vorbehalten bleiben, gemischte Geh- und Radwege werden beiden Verkehrsformen nicht gerecht und führen zur Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Subjektive Ängste werden durch z. B. Unterführungen und Tunnel geschaffen. Dies sind zumeist Überbleibsel der autogerechten Stadt⁸ (beispielsweise Ebertplatz). Querungen müssen oberirdisch und ebenerdig angelegt werden.

Ausreichend breite Wege sind unerlässlich, um den verschiedenen Bedürfnissen der Nutzung gerecht zu werden, vom Spielraum bis hin zum schnellen Gehen. Raum für zu Fuß Gehende und verminderte Geschwindigkeit der stärkeren Verkehrsteilnehmenden (Auto / Fahrrad) sowie übersichtlich gestaltete Kreuzungen erhöhen die Sicherheit für zu Fuß Gehende. Es sollte darauf geachtet werden, dass der Gehweg stets frei ist. Insbesondere sollten Kampagnen allen die Wich-

6 Empfehlung für Fußverkehrsanlagen (EFA) 2002

7 Weitere Infos unter z. B.: <http://www.dekra-vision-zero.com/>

8 Vorherrschendes Paradigma Stadtplanung der 60er / 70er und an den vermeintlichen oder tatsächlichen Bedürfnissen des MIV orientiert

tigkeit von Gehwegen klarmachen. Außerdem ist es notwendig, falsch geparkte Autos abzuschleppen.

2.1.2. Konkrete Maßnahmen

Es muss etwas passieren, um bessere Rahmenbedingungen für den Fußverkehr und die Wahrnehmung des Öffentlichen Raums zu bekommen. Es folgt eine Liste konkreter Maßnahmen, die zur Erreichung dieses Ziels notwendig sind:

2.1.3.1. Fußverkehrsstrategie entwickeln und verabschieden

Der Rat der Stadt Köln sollte eine gesamtstädtische Bestandsaufnahme zum Fußverkehr beschließen, die sowohl die Schwachstellen als auch die Stärken / Qualitäten des Fußverkehrs in Köln analysiert. Es sollten Standards und Rahmenbedingungen für zukünftige Planungen festgelegt und konkret an Modellprojekten gearbeitet werden.

Möglicherweise ist es hilfreich, eine Fußverkehrsbeauftragte oder einen Fußverkehrsbeauftragten für die Stadt Köln einzurichten.

2.1.3.2. Straßenquerschnitte von außen nach innen planen

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

2.1.3.3. Duldung von Falschparkern aufheben

Ab sofort soll das falsche Parken vom Ordnungsamt immer geahndet werden. Im gesamten Stadtgebiet parken Autos immer wieder in der zweiten Reihe und nehmen so dem Fußverkehr seinen Raum.

Künftig sind Autos, die andere Verkehrsteilnehmende behindern, konsequent abzuschleppen. Die Duldung des ordnungswidrigen Gehwegparkens ohne explizite Erlaubnis (Markierungen, Schild 315 StVO) wird damit aufgegeben.

2.1.3.4. Nahmobilität fördern

Die Förderung der Nahmobilität soll als eine der grundsätzlichen Leitlinien im Verkehrsentwicklungsplan in Anlehnung an die „Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)“⁹ verabschiedet werden. Ziel ist es, wegzukommen von einer „monomodalen“, einseitigen und ausschließlichen Nutzung der Autos hin zu multi- und intermodaler Nutzung verschiedener Verkehrsträger der Nahmobilität inkl. ÖPNV, Rad und CarSharing.

2.1.3.5. Umwege ausfindig machen und beseitigen

Zu Fuß Gehende müssen häufig unnötige Umwege in Kauf nehmen. Zum Beispiel müssen Bahnreisende sehr weit laufen, wenn sie von der Zülpicher Straße zum Gleis 1 des Bahnhofs Köln-Süd gelangen wollen. Hier ist schon seit Jahren ein Zugang geplant, der aber bisher nicht gebaut wurde. Große Straßen, wie der Clevische Ring auf der rechten Rheinseite, stellen häufig ein erhebliches Hindernis für zu Fuß Gehende dar. Die Querung erfordert Umwege von teilweise deutlich über 100 Metern. Solche Umwege sind für den Fußverkehr inakzeptabel und müssen möglichst schnell beseitigt werden.

2.1.3.6. Querungssituation verbessern

Der Fußverkehr braucht direkte Wege. Wird dies bei der Planung nicht beachtet, werden häufig gefährliche Abkürzungen gewählt. Fußgängerampeln zwingen zu Fuß Gehende dazu, die Straßen an bestimmten Stellen zu überqueren. Da das Umwege bedeuten kann, werden sie häufig nicht akzeptiert. Eine systematische Fußverkehrsförderung muss als Netzsystem gedacht sein und sinnvolle Alternativen zu Ampeln anbieten, z. B. Zebrastreifen und Aufpflasterungen an Straßen, Einmündungen und Kreuzungen, die zu Fuß Gehenden gute Übersicht bieten wie sicheren Vortritt und sichere Sichtbeziehungen.

Lineare Querungshilfen, wie eine durchgängige Mittelinsel, sichern das Überschreiten der Fahrbahn und verringern optisch und funktional deren Trennwirkung. Haltestelleninseln der KVB auf der Fahrbahn, z. B. Barbarossaplatz, Eifelstraße, Arnulfsstraße, Sülzgürtel und Liebigstraße, sollten schnell und sicher erreicht werden können.

An Systemübergängen, also den Übergängen zwischen zwei Fortbewegungsarten, zeigt sich die Qualität der Gehwegeplanung besonders deutlich. So stehen insbesondere Fußverkehr und der öffentliche Verkehr in engem Zusammenhang, da Fahrgäste vor und nach der Reise als zu Fuß Gehende unterwegs sind.

9 Weitere Informationen zu SUMP (erweiterte Verkehrsentwicklungspläne nach Europäischen Richtlinien) unter: <http://www.eltis.org/mobility-plans>

Haltestellen des ÖPNV sind wichtige Quellen und Ziele von zu Fuß Gehenden und müssen in die Netzplanung für den Fußverkehr einbezogen werden. Auch der Weg zwischen Haustür und Haltestelle ist von zentraler Bedeutung. Heute ist es Standard, dem öffentlichen Verkehr an Kreuzungen Priorität einzuräumen. Doch hilft das dem Fahrgast nur wenig, wenn er die Bahn knapp verpasst, weil die Fußgängerampel Rot zeigt. Wo es die lokalen Gegebenheiten ermöglichen, können Zebrastreifen oder eine entsprechend geschaltete Signalsteuerung Abhilfe schaffen und zu Fuß Gehenden den Zugang zur Mittelinsel ermöglichen, sobald eine Straßenbahn die Haltestelle erreicht.

2.1.3.7. Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr optimieren

Lange Wartezeiten an Ampeln provozieren dazu, die Straße bei Rot zu überqueren, was zu gefährlichen Situationen führt, und zu kurze Grünphasen sind vor allem für alte Menschen problematisch.

Mögliche Maßnahmen:

2.1.3.7.1. Kürzere Rot- und längere Grünphasen

Für zu Fuß Gehende sollten kürzere Ampel-Rot-Phasen und längere Grünphasen eingeführt werden. Falls möglich, könnten Umlaufphasen¹⁰ bei geringem Autoaufkommen abgebrochen werden. Die Grünphase für zu Fuß Gehende sollte mindestens 20 Sekunden betragen.

Wartezeiten von über 40 Sekunden mindern jedoch die Akzeptanz der zu Fuß Gehenden, auch wenn die gleiche Ampel eine ausreichende Freigabephase hat. Im Allgemeinen sollten Wartezeiten (Rot-Phasen) von über 30 und Grünphasen von unter 15 Sekunden vermieden werden.

2.1.3.7.2. Vermeidung geteilter Ampelphasen

Geteilte Ampelphasen (der MIV wird nicht in beiden Richtungen gleichzeitig angehalten) sind an vielen Kreuzungssituationen in Köln zu finden, beispielsweise am Barbarossaplatz. Geteilte Ampelphasen sind genauso fußgängerunfreundlich wie Wartezeiten über 30 und Grünphasen unter 15 Sekunden. Eine Straße sollte ohne Druck in einem Zug und in beide Richtungen überquert werden können.

10 „Umlaufphasen“ sind die Zeitabstände zwischen den Rot- und Grünphasen einer Ampel

2.1.3.7.3. Besondere Ampelschaltungen an Straßenbahnkreuzungen

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

2.1.3.8. Gehwegbreite mindestens zwei Meter

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

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

2.1.3.9. Schrittweises Abschaffen des Parkens am Straßenrand

Ähnlich wie in Kopenhagen könnten jährlich eine vereinbarte Menge an Parkplätzen verschwinden und den zu Fuß Gehenden und Radfahrern zur Verfügung gestellt bzw. als öffentlicher Raum und für Kurz- und Lieferparkzonen gestaltet werden. Zudem sollte das Parken am Straßenrand deutlich verteuert werden.

2.1.3.10. Einrichtung von Shared Space-Zonen

In Shared-Space-Zonen teilen sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den gemeinsamen Verkehrsraum. Alle Verkehrsteilnehmer müssen gleichermaßen

aufeinander Rücksicht nehmen. Die Beschilderung wird auf ein Mindestmaß beschränkt und die Geschwindigkeit aller ist angepasst auf höchstens 20 km/h. Möglicherweise können dabei in Köln mit seinen engen Straßen Kompromisse gemacht werden, um möglichst vielen Verkehrsträgern zu ihrem Recht zu verhelfen. So könnte zunächst übergangsweise das Parken in bestimmten Abschnitten erlaubt sein.

2.1.3.11. Gewonnene Flächen für Freiräume bzw. zu Fuß Gehende bereitstellen

Der durch die Verringerung der Verkehrsflächen (z. B. Fahrstreifen oder Parkplätze) gewonnene Raum soll dafür genutzt werden, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern. „Ehemalige Radwege“, z. B. an der Lindenstraße, Weinsbergstraße und Dürenerstraße, an denen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben wurde, sind heute sogenannte „Sonstige Radwege“ und dürfen noch von Fahrrädern benutzt werden. Je nach Breite und Benutzungsfrequenz des Radweges können künftig diese Wege ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass sich dem Radfahrenden auch auf der Fahrbahn für schwächere Verkehrsteilnehmende (Rad- oder Schutzfahrbahn) ein hohes Sicherheitsgefühl bietet. Eine andere Möglichkeit ist, den gewonnenen Platz behutsam für Außengastronomie zu nutzen.

2.1.3.12. Autofreie Aktionstage: Sensibilisierung erreichen

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

2.1.3.13. Partizipation von Bürgern

Für bestimmte Plätze können Gruppen gefördert werden, die den öffentlichen Raum, möglicherweise auch nur temporär, produktiv nutzen. In diesem Zusammenhang könnten beispielsweise Vereine im Bereich des „Urban Gardening“ angesprochen werden. Auch Künstlern, Stadtraumgestaltern, Jugendlichen, Kindern oder Familien würde potentiell mehr Raum zur Nutzung und Gestaltung zur Verfügung stehen.

2.1.3.14. Gestaltung von Räumen

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

- Verschönerung des öffentlichen Raums durch gezielte Pflanzungen von Bäumen sowie Aufstellen von Bänken und Sitzgelegenheiten
- Partizipation der AnwohnerInnen und BürgerInnen bei der Gestaltung von Flächen, gerade im Nachbarschaftsbereich
- Verlangsamung des Verkehrs, gerade in der Innenstadt. Nicht die schnelle Durchschreitung des Raums, sondern die bewusste Wahrnehmung steht im Mittelpunkt: schlendern, verweilen, anhalten, ausruhen und in Ruhe betrachten. Durch die Verlangsamung vor allem des Autoverkehrs wird auch das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmer gesenkt.
- Einrichtung temporärer Fußgängerzonen am Wochenende (wie beispielsweise schon auf der Kitschburger Straße), um mehr Erholungsraum und Sicherheit für Familien zu schaffen.
- Grundsätzliche Überlegungen, welches Bild die Stadt Köln langfristig abgeben soll (siehe z. B. Leitbild Mobilität der *Agora Köln* und Nahmobilität 2.0 der AGFS)
- Herstellung und Schutz von Ruhezeiten
- Förderung überdachter Plätze in Parks, die zum Teil mit Stromanschlüssen ausgestattet werden, um als Ladestation für e-bikes oder als Arbeitsraum genutzt werden zu können – z. B. an der bereits bestehende Mini-Bibliothek im Stadtgarten

2.1.3.15. Gemischte Fuß- und Radwege vermeiden

Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrern macht das Gehen auf gemischten Geh- und Radwegen nicht attraktiv für zu Fuß Gehende. Gerade schutzbedürftige jüngere oder ältere Menschen werden durch schnell vorbeifahrende Radfahrer verunsichert. Die dadurch erhöhte Unfallgefahr vor allem an längeren geraden Strecken kann durch eine Trennung von Geh- und Radweg vermindert werden. Radwege könnten auf die Straße verlegt werden, so dass die Mindestbreite von Gehwegen eingehalten wird.

2.1.3.16. Radstellplätze von Gehwegen entfernen

Da Radstellplätze nur wenig Platz brauchen, werden sie oft auf den Gehwegen untergebracht, was zu Fuß Gehenden behindert. Hier kann schon die Umwidmung eines Autostellplatzes zu einem Radstellplatz Abhilfe schaffen.

2.1.4. Vorbilder

2.1.4.1. Fußverkehrsstrategie Berlin

Ein gelungenes Beispiel für die Förderung des Fußverkehrs findet sich in der Berliner Fußverkehrsstrategie. Das Besondere daran ist, dass die Bereiche Kommunikation, Service und Infrastruktur als gleichwertige Bestandteile des Fußverkehrs betrachtet und gefördert werden. Die ganzheitliche Herangehensweise an das System Fußverkehr ist sehr wichtig und soll langfristig an seinen Verkehrsanteil (Modal-Split-Anteil) angepasst werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden ist ein weiterer Schwerpunkt des Konzepts. Hierfür ist vorgesehen, wichtige Fußverbindungen barrierefrei zu gestalten, fußgängerfreundliche Signale / Schilder an Querungsstellen zu verwenden, Gehwegen freizuhalten, Verstöße konsequent zu ahnden und noch vieles mehr.

2.1.4.2. Neugestaltung Severinstraße

Ein gutes Beispiel für die Förderung des Nahverkehrs durch technische Maßnahmen findet sich bereits in Köln. Die Severinstraße in der Südstadt ist seit 2001 von den Baumaßnahmen der Nord-Süd-Stadtbahn betroffen. Hier kam einiges zusammen: Zunächst verwandelte der U-Bahn-Bau die Straße für viele Jahre in eine Großbaustelle und beeinträchtigte sowohl das Leben im Veedel als auch Verkehr und Einzelhandel immens, dann folgten die Groteske des schiefen Kirchturms von St. Baptist und der Stadtarchivesturz.

Neue Impulse sollten die Severinstraße in ihrer Funktion als Lebensort für viele Menschen und auch als Einkaufsstraße wiederbeleben. Bereits 2002 erarbeiteten die Stadt Köln sowie die interessierte Bürgerschaft des Vringesveedels ein gemeinsames Konzept zur Neugestaltung. Grundidee war die Konzentration von Parkplätzen und Stadtmöblierung (Sitzgelegenheiten etc.) auf eine Straßenseite und eine konsequent lineare Aufteilung. So wirkt die Straße als verbindendes Element des Veedels. 10.000 Quadratmeter Fahrbahn und Gehweg wurden neu gebaut. Die Fahrbahn wurde auf eine Breite von vier Metern herabgesetzt und im Gegenzug die Bürgersteige auf fünf Meter Breite erweitert. Es entstand eine ebene Fläche ohne Niveauunterschied, was mobilitätseingeschränkten Menschen zugute kommt, aber auch eine vielfältige Straßennutzung ermöglicht. Das wiederum fördert bei allen Verkehrsteilnehmenden die gegenseitige Rücksichtnahme und die Kommunikation via Blickkontakt. Auf der parkfreien Seite wurden mehr

als 260 speziell gestaltete und herausnehmbare Poller eingesetzt, die der Verkehrsberuhigung dienen, Falschparken verhindern und als Sitzgelegenheiten genutzt werden können. Außerdem wurden eine neue Straßenbeleuchtung installiert, die den Bürgersteig besser ausleuchtet, ein Blindenleitsystem sowie 40 neue Sinkkästen zur Entwässerung. Die Severinstraße ist inzwischen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen – mit Tempo 30 und Mischverkehr. Ein gelungenes Beispiel für die menschenfreundliche Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße in unserer Stadt.

2.1.4.3. AGFS / NRW-Leitbild zur Nahmobilität

„Für die AGFS ist das Zufußgehen eine selbstständige Verkehrsart, die als Basis jeder Mobilität einen eigenen Verkehrsraum braucht, der aufgrund der hohen sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Zufußgehens unbedingt barrierefrei, adäquat dimensioniert und attraktiv gestaltet sein muss.“¹¹ Dieses Leitbild sollte in jeder städtischen Planung als oberste Priorität als Muss-Bestimmung integriert und umgesetzt werden.



„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.

2.2. Radverkehr

2.2.1. Definition

Mehr und mehr Radfahrende bevölkern die Straßen und Radwege in unserer Stadt. Köln besitzt einen alten Stadtkern mit römischem bzw. mittelalterlichem Zuschnitt, was eine enge Bebauung bedeutet. Der öffentliche Raum ist damit im Vergleich zu jüngeren Städten stark begrenzt. Köln braucht also Verkehrsteilnehmer, die wenig Fläche in Anspruch nehmen. Die Flächen und die Infrastruktur, auf der der Radverkehr sich zurzeit abspielen darf, sind indes längst zu knapp geworden. Deshalb müssen Maßnahmen und Verkehrsflächen dringend zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden. Und zwar nicht, indem zu Fuß Gehende durch Bordsteinradwege und Fahrradständer noch stärker eingeschränkt werden als bisher.

Das Rad ist beim Fahren und Parken klar im Vorteil. Schon heute gilt es im Mittel als das schnellste und flexibelste städtische Verkehrsmittel für kurze Wege bis etwa sechs Kilometer. Dennoch setzen sich viele Leute auch für kurze Strecken hinters Steuer – die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als sechs Kilometer.

Radfahren ist kostengünstig, sowohl für den Einzelnen als auch für die Gesellschaft. Sein Gefährdungspotential liegt deutlich unter dem von Kraftfahrzeugen (Kfz). Das Fahrrad sorgt für Bewegung, hält die Menschen fit und gesund, schont die Umwelt und liefert entscheidende Beiträge zum Klimaschutz. Den Radverkehr zu fördern, ist auch deshalb notwendig, da darüber mit Abstand die meisten Treibhausgase eingespart werden. Der Straßenverkehr ist einer der größten

Schadstoff- und Treibhausgas-Emittenten. Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt wird, spart rund 140 g CO₂. Umfassende und nachhaltige Maßnahmen zur Radverkehrsförderung tragen also maßgeblich dazu bei, die Reduktionsziele im Klimaschutzkonzept Köln zu erreichen.

Köln soll zur Fahrradstadt werden! Dafür muss die Dominanz des Kfz-Verkehrs sukzessive abgebaut werden. Die Idee der autogerechten Stadt hat sich als untauglich erwiesen und gilt inzwischen als überholt. Mehr Fahrrad und weniger Auto steigert Kölns Lebensqualität und damit die Attraktivität für alle EinwohnerInnen wie Gäste. Radverkehr steht für eine zeitgemäße Urbanität und wird zukünftig noch weiter an Zuwachs und Bedeutung gewinnen. Wir wollen in der Stadt eine andere Kultur, eine Kultur pro Fahrrad. Wir fordern einen entschiedenen Paradigmenwechsel für unsere Stadt, der die primäre Förderung der Nahmobilität an allererste Stelle setzt.

2.2.2. Langfristige Ziele

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

Der jetzige „Verkehrsraum“ wird zukünftig der urbane Lebensraum sein, in dem sich alle Menschen sicher bewegen. Wir wollen, dass die Straßen keine Gefahrenzonen mehr sind und dass Kinder und Senioren sich eigenständig und frei bewegen. Menschen werden nicht nur überleben, wenn sie ihrem Grundbedürfnis nach Mobilität nachkommen. Sie werden Freude empfinden, wenn sie als zu Fuß Gehende, Radfahrende und ÖPNV-Benutzende mobil sind.

Das jetzige Konzept der Umweltzonen in Köln wird zukünftig dahingehend ausgelegt, dass in den bezeichneten Gebieten keine klassischen Kfz mit Verbrennungsmotor mehr unterwegs sind. Die heute gebräuchliche Unterteilung in Kfz-Verkehr als dem „eigentlichen Verkehr“ sowie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr als sonstiger, weniger wichtiger und wertvoller „Restverkehr“ wird aufgehoben. Insbesondere

auf längeren Strecken wird der Radverkehr neben dem ÖPNV die wichtigste Verkehrsform in Köln darstellen.

2.2.3. Konkrete Maßnahmen

2.2.3.1. Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind für den Radverkehr besonders attraktiv. Bislang wurden sie in Köln nur vereinzelt und auch lediglich auf unbedeutenden Abschnitten eingerichtet. Für die Zukunft fordern wir deutlich mehr Fahrradstraßen für unsere Stadt. Fahrradstraßen sollten zunächst dort eingerichtet werden, wo bereits heute mehr Rad- als Autofahrende unterwegs sind. Dies ist beispielsweise in der Maybachstraße der Fall. Darüber hinaus könnten Fahrradstraßen an Haupttrouten entstehen (siehe 2.2.3.2). Solche Maßnahmen lassen sich schnell umsetzen, wobei der MIV auf den neuen Fahrradstraßen in eingeschränkter Form zunächst noch zugelassen werden könnte.

2.2.3.2. Radschnellwege

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

2.2.3.3. Eigene Fahrspur für Radfahrende auf der Fahrbahn

Wir möchten erreichen, dass Radfahrende an Hauptverkehrsachsen auf jeder Straßenseite eine eigene Fahrspur bekommen. Dies ist überall dort möglich, wo pro Fahrrichtung zwei Kfz-Spuren existieren. In den nächsten Jahren könnte mit einer solchen Maßnahme in der Innenstadt begonnen werden und es könnte geplant werden, dass entlang von Haupttrouten (siehe 2.2.3.2) weitere Spuren dem Radverkehr zugesprochen werden.

2.2.3.4. Grüne Welle für den Radverkehr

Wir wünschen uns eine Grüne Welle auch für Radfahrende. An Ampeln kann dem Radverkehr wie in Kopenhagen durch Vorrangschaltungen ein Vorteil verschafft werden. Die Lichtsignalanlagen werden hierbei auf das durchschnittliche Fahrttempo von Radfahrenden abgestimmt. Dadurch sollen Radfahrende möglichst nicht mehr anhalten müssen, wenn sie zügig entlang einer Hauptroute fahren.

2.2.3.5. Öffnung Einbahnstraßen

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

Die Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr grundsätzlich in beide Richtungen geöffnet sein, solange nicht schwerwiegende, bauliche Begebenheiten oder Sicherheitsbedenken dagegen sprechen. Bei engen Straßen kann die für die gefahrlose Begegnung mit dem Verkehr benötigte Fahrbahnbreite dadurch erreicht werden, dass man die zugelassenen und / oder geduldeten PKW-Parkflächen reduziert.

2.2.3.6. Ein- und Ausfall-Straßen

Die in Köln sternförmig angeordneten Ein- und Ausfallstraßen sind oft durch einen hohen Kfz-Verkehr, gepaart mit Lieferverkehr und Parken in zweiter Reihe gekennzeichnet. Dies führt zu unnötigen Staus und damit einhergehenden Emissionsbelastungen, sowie zu unzureichenden Flächen für den Fuß- und Radverkehr. Die Einrichtung der Ein- und Ausfallstraßen als Einbahnstraßen könnte mancherorts – jeweils abwechselnd stadtein- und stadtauswärts –zusätzlichen Raum für Rad- und Fußverkehr schaffen (beispielsweise Venloer / Vogelsanger Straße). Intelligent angeordnete Kurzhalte- und Lieferzonen könnten sowohl Behinderungen des Rad- und Autoverkehrs durch Parken in der zweiten Reihe reduzieren, als auch zur Temporeduzierung des fließenden Verkehrs führen.

2.2.3.7. Radbenutzungspflicht aufheben

In Köln gibt es viele benutzungspflichtige Radwege. Wir wollen, dass die Radwegbenutzungspflicht komplett aufgehoben wird. Das wird insbesondere durch eine generelle Geschwindigkeitsreduktion möglich (siehe 2.5.3.7). Bereits bevor die Verlangsamung des MIV erreicht ist, könnten deutlich mehr Radwege von der

Benutzungspflicht befreit werden, als es bisher der Fall ist. Beispielsweise sollten zeitnah möglichst alle Verkehrsschilder mit dem Fahrradsymbol (Zeichen 237, 240 oder 241) an zu schmalen Radwegen, wie auf den Ringen, abmontiert werden.

Wir begrüßen die Entscheidung der Politik die Radwegebenutzungspflicht weitgehend aufzuheben¹² und erwarten eine zügige Umsetzung.

2.2.3.8. Rheinbrücken für Radfahrende besser zugänglich machen

Wir wünschen uns eine funktionierende Infrastruktur für den Radverkehr an Kölns Rheinbrücken. Derzeit ist es nicht immer möglich, die Brücken bequem mit dem Rad zu überqueren. Die Schwachstellen sind bereits bekannt und sollten in den nächsten beiden Jahren behoben werden. Beispielsweise sollte die Nordseite der Hohenzollernbrücke für den Radverkehr bequem befahrbar gemacht werden, indem auf der linken Rheinseite eine Rampe über die Rheinuferstraße zum Breslauer Platz gebaut wird. Radfahrende sollten auf der Severinsbrücke einfach auf der Fahrbahn weiterfahren können, anstatt auf unklare Abwege ohne Führung gezwungen zu werden.

2.2.3.9. Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen

Damit der Radverkehr an Ampeln sicherer abgewickelt werden kann, wünschen wir uns die Einrichtung vorgezogener Aufstellflächen für Radfahrende, unabhängig von aktuellen Umbaumaßnahmen und Baustellen.

Wir empfehlen darüber hinaus, die Lichtsignalanlagen in Köln dahingehend zu überprüfen, welche davon einen Mehrwert für die sichere Verkehrssteuerung bieten und welche überflüssig sind. Überflüssige Ampeln sollten abgebaut werden.

2.2.3.10. Rad- / Schutzstreifen mit 1 m Abstand zu längs parkenden Autos

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

12 Verkehrssicherheit für Radfahrende: Aufhebung der Radwegenutzungspflicht – Umsetzung in Köln (2015) siehe auch: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=55019&voselect=13860

2.2.3.11. Leitsystem für Radverbindungen

Wir wünschen uns eigene Wegweiser für den Radverkehr¹³ und ein sinnvolles (Online-)Leitsystem für die Radverbindungen in der Stadt und Region. Grundsätzlich ziehen wir „natürliche“, bereits vorhandene Orientierungsmöglichkeiten dem Aufbau eines Schilderwalds vor.

2.2.3.12. Straßenreinigung auf Wegen für den Radverkehr

Unabdingbar für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs sind ein regelmäßiger Grünschnitt gegen Wildwuchs, ein bei Bedarf täglicher Winterdienst, die umgehende Beseitigung von Scherben sowie die Behebung von Schäden am Belag. Dazu muss die Stadt mindestens alle wichtigen, stärker frequentierten Routen für den Radverkehr engmaschig auf solche Hindernisse hin kontrollieren und Hinweisen aus der Bevölkerung ohne Verzögerung nachgehen. Die Einrichtung eines sogenannten Scherbentelefon kann bei kurzfristig behebbaren Mängeln niedrigschwellige und schnelle Hilfe bieten. Gehen darüber bis zu einer bestimmten Uhrzeit Meldungen zu Scherben und anderen Verschmutzungen, überwucherndem Grün, Schnee und Eis ein, können die Reinigungskräfte gegebenenfalls noch am selben Tag ausrücken. Die Räumdienste dürfen Schnee und Laub nicht von der Fahrbahn auf den Radweg räumen.

Für die Reinigung von Radverkehrswegen sind seitens der Stadt hohe Standards zu formulieren und zu priorisieren. Gleichzeitig mit der Straße sollten auch Radwege und Radfahrstreifen vom Schnee und Eis befreit werden. Dazu müssen geeignete Gerätschaften und Maschinen bereitgestellt werden.

2.2.3.13. Mehr Fahrradstellplätze auf Kosten von Kfz-Stellplätzen

In Köln gibt es deutlich mehr Parkmöglichkeiten für Autos als sichere Stellplätze für Fahrräder. Momentan werden pro Jahr etwa 1500 neue Stellplätze für Radfahrende geschaffen, insgesamt gibt es in Köln etwas mehr als 30.000 davon. Auf einen Stellplatz kommen aktuell etwa 27 Fahrräder. Bisher ist der Wegfall von Autoparkplätzen – wie im Falle des Bahnhofs Süd – eine absolute Ausnahme. Stattdessen werden sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder besonders auf Gehwegen eingerichtet. Dies soll ein Ende haben. Für die Zukunft fordern wir eine regelmäßige Umwandlung von Auto- in Radstellplätze (siehe unser Modell unter 2.4.3.1). Wie im Klimaschutzgutachten des Wuppertal Instituts angedacht, möchten wir, dass jährlich 6.000 neue Fahrradstellplätze entstehen. Dadurch würden pro Jahr nur etwa 600 Parkplätze für Autos wegfallen (8-10 Stellplätze für Fahrräder pro Autoparkplatz).

2.2.3.14. Parkhäuser werden zu Radstationen

In Kölns Innenstadt wird immer mehr Rad gefahren. Dem gegenüber steht ein Mangel an Radstationen. Wie wäre es, wenn (städtische) Parkhäuser in Radstationen umgewandelt oder zumindest teilweise Fahrrädern zur Verfügung gestellt würden? Zum Beispiel könnte das Erdgeschoss eines Parkhauses für Fahrräder genutzt werden. Abschließbare Fahrradboxen sowie Schließfächer für Gepäck und Helme könnten eine sinnvolle Ergänzung solcher Radstation sein.

2.2.3.15. Kampagne zur Aufklärung über Fahrradrechte und -regeln

Wir wünschen uns eine Kampagne zur Aufklärung über die Rechte von Radfahrenden sowie über Verkehrsregeln, die den Radverkehr betreffen und die nur wenige Menschen kennen. Beispielsweise wissen Autofahrenden oft nicht, dass sie einen Abstand von mindestens 1,5 m von Radfahrenden halten müssen. Genauso wenig wissen viele Verkehrsteilnehmende, dass etliche Radwege nicht genutzt werden müssen, das Radfahren auf der Fahrbahn also gestattet ist.

2.2.4. (Internationale) Vorbilder

2.2.4.1. New York: 600 km Radstruktur in sieben Jahren

Fast 600 Kilometer Radwege hat New York in den vergangenen sieben Jahren gebaut – und der seit Anfang des Jahres amtierende Bürgermeister Bill de Blasio will in diesem Punkt die Politik seines Vorgängers Michael Bloomberg fortsetzen. Die Westseite Manhattans am Hudson River entlang ist inzwischen fast durchgängig befahrbar und auch viele Teile Brooklyns sind gut abgedeckt. Das Magazin „Bicycle“ sieht die einst als gefährlichste Radfahrer-Stadt der Welt verschrieene Millionenmetropole in puncto Fahrradfreundlichkeit inzwischen sogar auf Platz sieben in den USA. Wer kein eigenes Rad hat, kann an 330 Stationen eins von insgesamt rund 6000 Leihrädern nutzen.¹⁴

2.2.4.2. Soest: Mittelspur für Räder

„Die Stadt Soest hat bereits im Jahr 2013 den Deutschen Fahrradpreis für ihren einzigartigen Schutzstreifen in der Jakobstraße erhalten.“¹⁵ Der Radstreifen ist mitten auf der Fahrbahn, nicht am Rand. Autos können nicht mehr überholen, der Radfahrer hat klar Vorrang. Durch die Verlegung des Radschutzstreifens in die Mitte der Fahrbahn entfällt die „Dooring“-Problematik, d. h. Gefahren durch sich öffnende Autotüren, und auch das Abgedrängt-werden beim Überholvorgang.

14 Kölner Stadtanzeiger 2014

15 FahrRadio 2014

Im Zuge dieser Radverkehrsförderung wurde die gesamte Soester Altstadt zu einer Tempo-30-Zone. Die Markierung besteht seit 2008, und seitdem kam es zu keinem schweren Unfall mehr.¹⁶

2.2.4.3. Berlin: Grüne Welle für Räder

„Die Lichtzeichen wurden in Berlin so eingestellt, dass Rad Fahrende bei einem Tempo von 18 Stundenkilometern immer ein grünes Licht erreichen.“¹⁷ Auch in Kopenhagen gibt es die grüne Welle für Rad Fahrende, und auch in Freiburg wurden die Belange der Radfahrer von Stadtplanern berücksichtigt.¹⁸

2.2.4.4. London: Super Highways

London hat in den letzten Jahren viel umstrukturiert und beispielsweise ein Wegenetz von Super Highways geschaffen, die man als größere Radwege bezeichnen könnte. An der noch schlechten Grundsituation haben die „Cycle Super Highways“ quer durch die Stadt nichts geändert: Sie sind an vielen Stellen nicht mehr als ein blauer Streifen auf der Straße und werden ohne Rücksicht zugeparkt.¹⁹ Es sind also nicht die Super Highways die Best Practice, sondern der Wille der Stadt, den Radverkehr zu fördern. 1.048 Milliarden Euro sollen in den nächsten zehn Jahren für den Radverkehr ausgegeben werden. Zum Vergleich: Die Bundesmittel für den Radverkehr wurden gekürzt von geplanten 100 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 50 Millionen Euro 2013.²⁰

2.2.4.5. Das velosichere Gleis

Die Stadt Zürich testet seit 2007 verschiedene Möglichkeiten, die Straßenbahnschienen sicherer für Rad Fahrende zu machen. Aktuell wird auf einer Teststrecke ein neu entwickeltes Gleis mit Abdeckung ausprobiert. Vorher kamen verschiedenste, bereits im Handel erhältliche Schienenmodelle in den Test. Doch sie gingen zu schnell kaputt. Nun haben die Züricher Verkehrsbetriebe selbst eine Schiene entwickelt, die tiefer ist und in die eine stabilere Gummifüllung eingelegt werden kann.²¹

16 FahrRadio 2014

17 BZ – Berlin 2014

18 Berliner Zeitung 2014

19 Volkery, C. 2013

20 Appel, M. 2013

21 Tagesanzeiger Zürich 2013



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

2.3. Öffentlicher Verkehr

2.3.1. Definition

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

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

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

2.3.2. Langfristige Ziele

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

Wichtigstes Ziel ist es, den ÖPNV langfristig als stabile Grundlage des urbanen Verkehrs in Köln zu entwickeln. Nur mit dem öffentlichen Personennahverkehr als Basis und weiteren damit verknüpften flexiblen Mobilitätsangeboten wird es möglich sein, attraktive Alternativen zum Pkw-Besitz zu schaffen. Übergeordnete Ziele werden zum Teil aus dem Abschlussbericht der Zukunftskommission ÖPNV des NRW-Landesministeriums aus dem Jahr 2013 übernommen und durch weitere Ziele ergänzt:

- Sicherung der Mobilität, die für alle BürgerInnen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet
- Anpassung der Infrastruktur an die Anforderungen des demographischen Wandels
- Stärkung des ÖPNV als wesentliches Element des Gesamtverkehrs
- Sicherstellung der erforderlichen Kapazität

- Einbindung und gegenseitige Unterstützung von Fahrradverkehr, Fußgänger-
verkehr und öffentlichem Verkehr sowie aller Formen gemeinsamer Pkw- und
Fahrradnutzung
- Ausbau kombinierter Angebote an der Schnittstelle MIV / ÖPNV
- Finanzielle Stärkung des ÖPNV insgesamt, ggf. auch zu Lasten des MIV
- Verbesserung der Integration in den Stadtraum unter Beachtung einer Balance
zwischen Mobilitätsbedürfnissen und städtebaulichen Ansprüchen

2.3.3. Konkrete Maßnahmen

Um die im Vorfeld aufgezählten Ziele erreichen zu können, sind große Anstren-
gungen unterschiedlicher Akteure notwendig. Die Einzelmaßnahmen bzw. Hand-
lungsempfehlungen werden zur besseren Übersichtlichkeit in

folgende Kategorien eingeteilt:

8. Netzausbau und Angebotserweiterung
9. Gestaltung der Haltestellen
10. Service und Komfort

2.3.3.1. Netzausbau und Angebotserweiterung

2.3.3.1.1. Qualitativer und quantitativer Ausbau des ÖPNV / SPNV

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

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

Bei der Planung neuer Stadtteile bzw. Stadterweiterungen ist unbedingt erforderlich, an die Einrichtung eines leistungsfähigen ÖPNV zu denken. Mit den folgenden Einzelmaßnahmen ist es möglich, den ÖPNV und SPNV quantitativ und qualitativ auszubauen:

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

2.3.3.1.2. Einrichtung von Mobilstationen

Zur besseren Verknüpfung traditioneller und neuer Verkehrsdienstleistungen, siehe Kapitel 2.6 (Verknüpfung von Verkehrsmitteln).

2.3.3.1.3. Verleihangebote an Haltestellen ausbauen

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

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

2.3.3.1.4. Angebotsoptimierung in Abend- und Nachtstunden am Wochenende

Um Kunden zu binden und neu zu gewinnen und um die Notwendigkeit zur Autonutzung im abendlichen und nächtlichen Berufs- und Freizeitverkehr zu reduzieren, muss das ÖPNV-Angebot in den Abend- und Nachtstunden verbessert werden. Der Stadtbahn-Nachtverkehr am Wochenende wurde in den letzten Jahren verbessert, da das Konzepts des Verkehrsclub Deutschland (VCD) auf den Hauptstrecken umgesetzt wurde. Nun sollte überprüft werden, ob die Angebote um zusätzliche Buslinien ergänzt werden können.

2.3.3.2. Gestaltung der Haltestellen

2.3.3.2.1. Sichere und überdachte Abstellplätze für Fahrräder an allen Haltestellen

Da sich die Anteile des Radverkehrs am Modal Split in Köln weiter erhöhen, ist damit zu rechnen, dass immer mehr Menschen den Weg zur Haltestelle mit dem Rad zurücklegen. Dadurch wird der öffentliche Verkehr nachhaltig gestärkt und der Einzugsbereich von Haltestellen und Bahnhöfen um ein Vielfaches erweitert.

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

Fahrradstationen und Fahrradparkhäuser ermöglichen kontrolliertes Parken gegen Entgelt und wirken so dem Fahrraddiebstahl und Vandalismus an Fahrrädern wirksam entgegen. Weitere Dienstleistungen wie Fahrradservice und -reparaturen, Fahrradvermietung oder Kurierdiensten können zusätzlichen Mehrwert schaffen und der fatalen Entwicklung von Bahnhöfen ohne soziale Kontrolle entgegenwirken.

2.3.3.2.2. Ausbau barrierefreier Haltestellen und Bahnhöfe

In Zukunft müssen sämtliche Nutzergruppen gleichrangig berücksichtigt werden (mit besonderer Berücksichtigung von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen). Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) schreibt in § 8 vor, dass Kommunen in ihren Nahverkehrsplänen grundsätzlich die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigen

müssen, mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

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

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

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

Hier ist der Regionalverkehr immer noch ausschließlich über Treppen zugänglich. In diesen konkreten Fällen muss die Stadt Köln Druck auf die Deutsche Bahn ausüben, endlich aktiv zu werden und die Barrierefreiheit unabhängig von anderen Maßnahmen (Sanierung der Brücken etc.) sofort umsetzen, im Zweifel auch zunächst auf provisorischem Wege, siehe Aufzug an der Haltestelle Severinstraße während der Bauzeit für die Nord-Süd-Stadtbahn.

2.3.3.2.3. Erhöhung der Sicherheit

Das Empfinden von Unsicherheit gilt als ein zentrales Problem im ÖPNV. Vor allem abends und nachts fühlen sich einige Fahrgäste unsicher, da sie tätliche Angriffe und Belästigungen fürchten. Das beeinträchtigt die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Systems, was unter anderem zu Einnahmeausfällen führen kann. Es wird daher dringend empfohlen, Maßnahmen zu ergreifen, die die subjektive Sicherheit an Haltestellen erhöhen. Damit sind übrigens nicht Angestellte von Wachdiensten mit Hunden gemeint – sie vermitteln nicht per se ein Gefühl von Sicherheit.

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

2.3.3.3. Service und Komfort

2.3.3.3.1. Kurz- und mittelfristig: Günstige Preise und optimierter Bezahlvorgang

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

2.3.3.3.2. Langfristig: Alternative Finanzierung des ÖPNV

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

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

2.3.3.3.3. Einsatz von Zugbegleitern im ÖPNV

Um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, sollen häufiger Zugbegleiter in Bussen und Bahnen eingesetzt werden, vor allem in den Randzeiten. Dies kann neben verbessertem Service zu einer Zunahme der Sicherheit und Sauberkeit in den Fahrzeugen führen. Der ÖPNV kann so erheblich attraktiver werden. Neben dem objektiven lässt sich auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste durch eine solche Maßnahme erhöhen.

2.3.4. (Internationale) Vorbilder

2.3.4.1. Beispiel Wien: Trennung des ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr

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

2.3.4.2. Beispiel Tübingen: Einführung Jobticket durch städtischen Druck auf Unternehmen

Die Universitätsklinik Tübingen wollte ein neues Parkhaus bauen. Einen Bebauungsplan stellte die Stadt aber erst in Aussicht, wenn alle Möglichkeiten für Verkehrsvermeidung und Mobilitätsmanagement ausgereizt wären. Ergebnis: Es wurde ein Jobticket mit sehr günstigen Bedingungen für die 9.000 Beschäftigten der Universitätskliniken eingeführt.



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*

2.4. Auto und CarSharing

2.4.1. Definition

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

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

Die aktuell herrschende Meinung, es gäbe ein Recht auf die unentgeltliche Nutzung vom öffentlichem Raum als Abstellfläche für private Kraftfahrzeuge (Kfz) soll dem Ansatz weichen, dass ein so begrenztes öffentliches Gut wie städtische Gemeinflächen nicht verschwendet werden darf. Dabei geht es sowohl um die Bewirtschaftung und Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen als auch um die Vorschriften, die privaten Bauträgern gemacht werden, wie etwa durch den

Stellplatzschlüssel²². Darüber hinaus wird geschaut, wie der private Parkraum sinnvoller und effektiver genutzt werden kann.

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

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

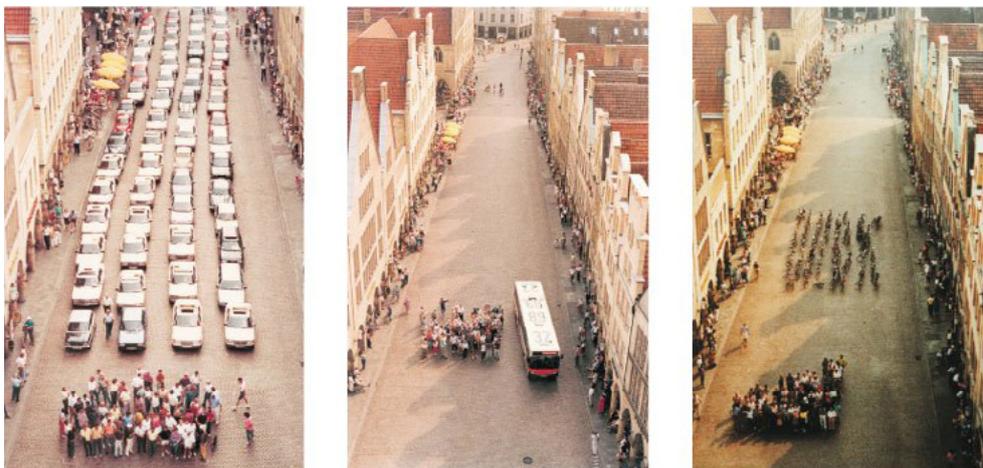
2.4.2. Langfristige Ziele

In Zukunft soll der Verkehr in Köln nicht mehr vom motorisierten Individualverkehr dominiert werden. Dies gilt sowohl für die Wege, die zurückgelegt werden, als auch für die vom Verkehr verbrauchten Flächen. Im Modal Split nimmt der MIV in der Zukunftsperspektive den vierten und damit letzten Platz ein und weist 2030 einen Anteil von 20 % auf. Autos werden für kurze Strecken (unterhalb von 5–10 km) nur noch selten verwendet. Kurze Wege werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Für längere Strecken stehen Elektroräder bzw. ein gut ausgebauter und attraktiver Nahverkehr zur Verfügung. Das CarSharing ist etabliert und stellt die Mehrzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet. Die Anzahl der Fahrzeuge beträgt nur noch 50.000 Autos, und die Autobesitzquote sinkt weiter. Nur noch jeder 50. in Köln besitzt ein eigenes motorisiertes Fahrzeug.

Damit sinkt auch der Flächenverbrauch durch den MIV deutlich. Die freigewordenen Flächen stehen in Köln nicht mehr Autos, sondern zum Beispiel dem Stadtgrün, der Nahmobilität und flexibel genutzten Flächen zur Verfügung. Die bisher zugesperrten Straßenzüge weisen nur noch wenige öffentliche Parkplätze auf. Parken ist bis auf wenige Ausnahmen Privatsache geworden. Die vorhandenen Fahrzeuge werden in Quartiersgaragen und auf privatem Grund abgestellt. Kölns Straßen weisen genügend Platz für Grün, zu Fuß Gehende und Radfahrende auf.

22 Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (§ 51 BauO NRW) schreibt vor, dass „bei der Einrichtung von baulichen Anlagen [...] Stellplätze oder Garagen hergestellt“ werden müssen. Die Anzahl der Stellplätze richtet sich nach der Art des Gebäudes, ob es sich beispielsweise um ein Büro- oder Wohnhaus handelt, ein Sonnenstudio oder eine Sporthalle. Die genauen Regelungen dazu – die Stellplatzschlüssel – finden sich in der Richtzahlenliste.

Auf den Restflächen fahren Autos, Motorräder, Mopeds, Taxis und die Busse des Nahverkehrs.



Vergleich des Platzverbrauchs für den Transport von 60 Personen mit Pkw, Bus und Fahrrad.
Fotos: Pressestelle der Stadt Münster, 2001

2.4.3. Konkrete Maßnahmen

2.4.3.1. Umwidmung von Parkflächen

442.378 Personenkraftwagen (Pkw) waren Ende 2013 in Köln angemeldet.²³ Laut Verkehrsbaustein des Klimaschutzkonzepts für die Stadt Köln, erstellt vom Wuppertal Institut, existierten im öffentlichen Raum in der Stadt Köln im Jahr 2010 etwa 451.000 Pkw-Stellplätze. In Großstädten wie Köln werden Autos im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag bewegt²⁴. Außerdem wird geschätzt, dass ein Drittel des Verkehrs in der Innenstadt der reinen Parkplatzsuche dient²⁵. Diese Verschwendung von Stellflächen und Zeit kann durch die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

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

23 Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2014

24 Randelhoff, M. 2013

25 APCOA Parking 2013

2.4.3.2. Parkraumbewirtschaftung ausbauen

Wir empfehlen keine wie bisher relativ willkürliche Parkraumbewirtschaftung, sondern eine Bewirtschaftung, in der allen Straßenzüge innerhalb der äußeren Kanalstraße einbezogen werden, die eine hohe Dichte an parkenden Autos aufweisen. Z. B. kann im Kerngebiet von Ehrenfeld begonnen werden, wo ungenutzte und alternative Parkflächen, beispielsweise in Tiefgaragen, existieren. Die aus der Parkraumbewirtschaftung gewonnenen Mittel, können für den Bau und den Betrieb von Quartiersgaragen bereitstehen.

2.4.3.3. Das Konzept „ParkCent“

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

2.4.3.4. Neuordnung des Stellplatzschlüssels

Wir schlagen vor, dass die Stadt Köln den Stellplatzschlüssel für Autos für Neubauten neu ordnet. Aktuell beträgt der Stellplatzschlüssel bei Neubauvorhaben ein Pkw-Stellplatz je Wohnung oder zwei Rad-Stellplätze je 40 Quadratmeter Wohnfläche. Bei Neubauten könnte die Verwaltung den Stellplatzschlüssel reduzieren, wenn andere Mobilitätsangebote (beispielsweise der Integration stationsbasiertem CarSharing) vorhanden sind oder durch die Neubaumaßnahmen aktiv gefördert werden. Im Gegenzug sollten die notwendigen Fahrradabstellplätze deutlich erhöht werden. Hierzu müsste die Stadt Köln lediglich ihre Richtzahlenliste überarbeiten.

Köln sollte alle Möglichkeiten der Landesstellplatzsatzung ausnutzen, um eine einseitige MIV-Förderung zu verhindern. Die Stadt kann hier Spielräume und Ermächtigungen ausnutzen, durch die die Landesregierung Impulse bekommt, über die Landesbauordnung nachzudenken. Die in Baden-Württemberg seit dem 1. März 2015 neu in Kraft getretene Landesbauordnung²⁶ setzt hier neue Akzente und kann beispielhaft herangezogen werden. Bauherren werden pro Wohneinheit zu zwei wettergeschützten und mit wirksamer Diebstahlsicherung ausgestatteten Stellplätzen für Fahrräder verpflichtet. Vier Fahrradstellplätze ersetzen dabei einen Pkw-Stellplatz. Spezielle Räume (innerhalb der Tiefgaragen) für Fahrräder, Kinderwagen oder Gehhilfen werden proportional auf den Schlüssel angerechnet. Die Verwaltung kann mit Hilfe einer Neuordnung des Stellplatzschlüssels aktiv eine positive Veränderung des Mobilitätsverhaltens fördern.

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

Ebenso könnten in Gebieten mit Anwohnerparken der Parkausweis nur an die Kfz-Halter vergeben werden, die in Gebäuden ohne Tiefgaragenstellplätze wohnen. Damit würde vermieden, dass AnwohnerInnen im öffentlichen Raum parken und gleichzeitig den zur Wohnung gehörenden Stellplatz nicht in Anspruch nehmen oder anderweitig vermieten.

2.4.3.5. Übergreifende Parkkonzepte

Im Rahmen der Entwicklung größerer Bauprojekte mit städteplanerischer Bedeutung sollte nicht (nur) mit dem formalen Stellplatzschlüssel hantiert, sondern an übergreifenden Konzepten gearbeitet werden. Bei einer zukünftigen Bebauung beispielsweise des Güterbahnhofs oder des Heliosgeländes in Ehrenfeld könnte eine zentrale Tiefgarage für das gesamte Gelände gebaut werden. Eine gemeinsame Planung auch von unterschiedlichen Bauträgern und Eigentümern sowie die spätere gemeinsame Parkraumbewirtschaftung sollte möglich sein, wenn alle Beteiligten dazu willens sind – oder entsprechende Anreize erhalten und Synergieeffekte nutzen. So kann Platz für mehrere Zugänge eingespart und die Wegstrecken durch den MIV im Wohngebiet können reduziert werden.

2.4.3.6. Gewerbliche Parkflächen für Nachbarschaften

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

Beim Neubau gewerblicher Großparkflächen könnten Baugenehmigungen nur unter der Bedingung erteilt werden, dass die Nutzung von AnwohnerInnen außerhalb der Geschäftszeiten ermöglicht wird.

Belohnung für die Autoabmeldung und den Nichtbesitz

Die Abmeldung des eigenen Autos könnte von der Stadt belohnt werden: Die BürgerInnen profitieren dann nicht nur von dem erst nach und nach fühlbaren Zugewinn an Lebensqualität über Freiflächen und Schonung der Umwelt, sondern z. B. auch von Vergünstigungen bei CarSharing- und ÖPNV-Kosten. Die Kfz-Meldestelle sollte auf Anfrage Zertifikate für Personen ohne angemeldete Pkw ausstellen. Auf dieser Basis kann auch für Nichtbesitzer von Autos ein Belohnungssystem eingeführt werden, z. B. KVB-Ermäßigung, CarSharing-Freikilometer, vergünstigte Lastenradausleihe, Freikarten für Museen oder Schwimmbäder.

2.4.3.7. Attraktivitäts-Reduzierung des MIV auf kurzen Wegen

Wir empfehlen der Stadt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um zu erreichen, dass kurze Wege zunehmend zu Fuß oder mit dem Rad und nicht mit dem Auto absolviert werden. Hierzu könnte die Stadt eine Kampagne entwickeln, um Autofahrer zu überzeugen, das Auto auf kurzen Wegen stehen zu lassen. Darüber hinaus kann die Stadt die Attraktivität des MIV auf kurzen Wegen einschränken, z. B. dadurch, dass Autos gezwungen werden, weite Umwege in Kauf zu nehmen oder indem die „Brötchentaste“ (15 Minuten umsonst parken) in Parkzonen abgeschafft wird. Zugleich könnten die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr verbessert werden, beispielsweise durch das Öffnen von Einbahnstraßen für Radfahrer (siehe 2.2.3.5). Die Stadt Groningen in den Niederlanden hat dies bereits vorbildlich umgesetzt. Die Innenstadt wurde in vier Zonen eingeteilt, zwischen denen Autos nicht direkt hin und her fahren können; dies ist nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß möglich.

2.4.3.8. Stationsbasiertes CarSharing ausbauen

Laut einer Umfrage ersetzt ein Auto des CarSharing-Anbieters cambio bis zu 11 private Pkw.²⁷ Entscheidend ist ein ausgewogenes Verhältnis von privaten und gewerblichen oder institutionellen CarSharing-Nutzern, dass über eine intelligente und professionelle Steuerung eine gleichmäßige Auslastung der Autos gewährleistet. CarSharing kann deshalb zukünftig in Bezug auf den MIV eine zentrale Rolle einnehmen. Eine wichtige Rolle wird deshalb auf die Verbesserung der Rahmenbedingung für das Teilen von Autos und eine parallele Reduzierung von frei verfügbaren Parkplätzen und Fahrspuren spielen.

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

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

2.4.3.9. Umweltpuren einführen

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

2.4.3.10. Ausbau des Niehler Gürtels als Autostraße verhindern

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

2.4.3. (Internationale) Vorbilder

- Groningen /Niederlande: Eine Vielzahl von Maßnahmen führt zu einer besonders fahrradfreundlichen Infrastruktur, in der Autos weite Wege zurücklegen müssen und außerhalb der Wohnsiedlungen parken. Siehe <http://vimeo.com/76207227>
- Mobilitätspunkte in Bremen: 40 bereits mehrfach ausgezeichnete Stationen in der Stadt, an denen in ÖPNV-Nähe CarSharing-Autos, E-Mobile, Leihfahräder etc. zusammengefasst werden. Siehe auch Kapitel „Verknüpfung von Verkehrsmitteln“.
- Tagsüber Parkverbote in der Innenstadt: Citymaut nach dem Vorbild anderer Großstädte, z. B. Congestion Charge London
- Kopenhagen: Aufhebung der MIV-Bevorzugung beim Einsatz von öffentlichen Mitteln
- Dortmund: Der Stadtteil Hörde hat sich über die städtische Stellplatzregelung hinweggesetzt, indem er CarSharing, ein Fahrradleihsystem und das Radfahren förderte.



2.5. Gesundheits- und Klimaschutz

2.5.1. Definition

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

2.5.2. Langfristige Ziele

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

Köln ist wesentlich sicherer geworden, es sind keine Verkehrstoten mehr zu beklagen, und es entstehen nur noch wenige Unfälle, in denen Personen zu Schaden kommen. Auch werden das ganze Jahr über keine Überschreitungen der Ziel- und Grenzwerte von Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und von ultrafeinen Feinstäuben (PM_{2.5}) festgestellt. Köln ist dadurch zu einer gesünderen Stadt geworden, in der deutlich geringere Gesundheitskosten als heutzutage verursacht werden.

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

2.5.3. Konkrete Maßnahmen

2.5.3.1. Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen

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

2.5.3.2. Emissionsmessstationen an verkehrsreichen Straßen

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

2.5.3.3. Den Wertverlust von Immobilien durch Lärm quantifizieren

Die Reduzierung von Lärm steigert den Wert von Immobilien. Eine leisere Stadt führt aus diesem Grund zu einer erhöhten Grunderwerbssteuer und höheren jährlich zu entrichtenden Grundbesitzabgaben. Nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes nimmt der Wert eines Wohngebäudes bei einer Lärmbelastung von 50 dB(A) mit jedem Dezibel mehr durchschnittlich um 0,5 % ab. Dänische Studien kommen sogar zu einem Wertverlust von ca. 1,5 %. Zudem kann der Ein-

heitswert von Wohngebäuden in lärmbelasteten Gebieten nach Untersuchungen der Stiftung Warentest um bis zu 5 % abgesenkt werden, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten sind.²⁸

2.5.3.4. Umsetzung des Lärmaktionsplan der Stadt

Die Stadt Köln sollte den Lärmaktionsplan der Stadt umsetzen, indem sie in diesem Bereich mehr Geld zur Verfügung stellt und mehr Personal einsetzt. Bisher werden nur die Maßnahmen in Angriff genommen, die die meisten Stimmen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung im Internet erhalten haben. Köln ist bzgl. der 70 dB(A) L-DEN-Werte die zweitlauteste Stadt Deutschlands²⁹.

2.5.3.5. Imagekampagne für die Nahmobilität und Bewegung, die gesund macht

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

Wenn Menschen sich im Alltag bewegen, wirkt sich das positiv auf ihre Gesundheit aus. Die Heilkraft der Bewegung wurde nachgewiesen und führt zur Prävention von vielen Erkrankungen und damit zur Entlastung des Gesundheitssystems und der Krankenkassen. Mehr Bewegung in Köln würde zu einer Verlängerung der aktiven Lebenszeit vieler BürgerInnen führen. Die Stadt würde dadurch Sozialausgaben einsparen. Das Motto könnte etwa so lauten: „Gesund und fit bleiben, beweglich und selbstbestimmt sein bis ins hohe Alter“.

2.5.3.6. Primäre Förderung des Radverkehrs für den Klimaschutz

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

28 Siehe: UBA 2008 (Seite 9 – 11) sowie UBA 2010 (Seite 101ff)

29 Laut UBA 2013

2.5.3.7. Geschwindigkeitsreduktion

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

Die Tempoverringung ist geeignet für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, aber auch um eine Steigerung der Kapazität zu erreichen. Der Einfluss von „Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit ist ein oft missachteter Zusammenhang“³⁰. Um im Straßenverkehr Schockwellen und Stop-and-go-Wellen zu vermeiden, ist eine niedrigere Geschwindigkeit ratsam. Eine Geschwindigkeit von 20–40 km/h gilt als leistungsoptimal im gemischten Straßenverkehr. Außerdem entstehen weniger Auffahrunfälle, welche bei hoher Geschwindigkeit und wegen zu geringen Sicherheitsabständen häufig vorkommen.

2.5.3.8. Weitere verkehrsberuhigte Bereiche

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

2.5.3.9. Least Cost Planning für Köln

Wir fordern dringend die Einführung des Least Cost Plannings für Köln, bei dem es zur Minimierung der Kosten durch eine Effizienzerhöhung bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung kommt. Das Least Cost Planning ermöglicht z. B. ein effizienzbasierendes Maßnahmenprogramm für den Klimaschutz. Hierzu ist die Einstellung einer Least Cost Managerin bzw. eines Managers notwendig, die bzw. der genügend Einfluss in der Verwaltung bekommt. Wir empfehlen in diesem Zusammenhang außerdem die Erstellung einer Resort übergreifenden Kostenanalyse für Köln. Beispielsweise werden im Gesundheitsbereich Gelder gespart, wenn der Radverkehr gefördert wird. Wir sehen Einsparpotenziale und Mehreinnahmen für die Stadt vor allem in folgenden Bereichen:

- Immobilienentwertung durch Lärmbelastungen führen zu geringeren Einnahmen bei der Grunderwerbssteuer und den jährlichen Grundbesitzabgaben³¹.

30 Vgl.: Monheim, H., R. Monheim-Dandorfer 1990

31 Siehe UBA 2008

- Höhere Krankenstände durch z. B. Lärm und Luftverschmutzung führen zur Schwächung der Wirtschaftskraft der lokalen Unternehmen und damit zu geringeren Gewerbesteuererträgen. Durch die Arbeitsunfähigkeit steigen die Sozialleistungen der Kommunen.
- Klimaveränderungen produzieren enorme Folgekosten³².
- Körperertüchtigung durch mehr Bewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad reduziert nicht nur die Gesundheitskosten der Krankenkassen, sondern entlastet auch die kommunalen Verkehrsbetriebe mit ihren hohen Zuschusskosten.
- Mehr Straßenraum für Radfahrende und zu Fuß Gehende erspart enorme Summen für Straßenreparaturen, da diese den Straßenbelag bei Weitem nicht so stark abnutzen.

2.5.4. Vorbilder

2.5.4.1. Masterplan Verkehr Wien 2003³³

Der Wiener Masterplan Verkehr aus dem Jahr 2003 sieht die Verkehrsvermeidung vor. Es soll zur Verlagerung von Verkehr durch das Ändern von Verhaltensweisen kommt. Der MIV soll zukünftig deutlich weniger Verkehrsanteile haben, der Radverkehrsanteil soll erhöht werden und die BürgerInnen Wiens sollen häufiger mit dem ÖPNV unterwegs sein.

2.5.4.2. LOOP – Hamburg³⁴

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

2.5.4.3. Verkehrskonzept Kopenhagen

Mehr als die Hälfte der Einwohner Kopenhagens fährt mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule. Bei den Pendlern, die aus dem Umland in die Stadt fahren, liegt die Quote bei 37 %. Bis 2015 soll sie auf 50 % steigen. In Kopenhagen machen die klare Wegführung und die Geschwindigkeitsreduzierung auf „Tempo 30“ das Radfahren

32 Siehe LANUV 2013

33 Stadt Wien 2003

34 Stadt Hamburg (o. J.)

sicherer. Dem Autoverkehr wird Raum genommen. Die oberste Priorität hat der Ausbau der Infrastruktur. Es werden Parkplätze in Radwege umgewandelt, und die Ampelschaltungen werden so verändert, dass die langsameren Verkehrsteilnehmer bei 20 Stundenkilometern eine grüne Welle haben. Mit diesen Maßnahmen soll erreicht werden, dass BürgerInnen am schnellsten mit dem Fahrrad von A nach B kommen.

2.5.4.4. New York: Geschwindigkeitsreduktion

New York senkt die Höchstgeschwindigkeit, die Stadt will damit aktiv etwas gegen Verkehrstote und Verletzte im Straßenverkehr unternehmen. Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 25 Meilen pro Stunde festgelegt, was in etwa 40 km/h entspricht. Nur noch auf einigen großen Straßen darf künftig 30 Meilen pro Stunde, das entspricht etwa 50 km/h, gefahren werden.³⁵

2.5.4.5. Weitere vorbildliche Projekte

- Shared Space in Wien, Erfurt und 107 Städten in den Niederlanden
- Fahrradgarderobe in Hamburg
- Verkehrsüberwachung auf der Leverkusener Autobahnbrücke



Leider sind die Fahrradabstellflächen an Bahnhöfen und Straßenbahnstationen meist deutlich zu klein, ungeschützt und ungepflegt. *Bahnhof West, Neustadt-Nord*

2.6. Verknüpfung von Verkehrsmitteln

2.6.1. Definition

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

2.6.2. Langfristige Ziele

In der Ratsperiode bis 2019 sollen mit einem Aktionsprogramm zur Verkehrsmittelverknüpfung in einem neuen Kölner Stadtmobilitätsplan erste Weichenstellungen erreicht werden, die längerfristig die Mobilität umweltschonend sichern, indem sie die Freiheit zur Kombination der jeweils geeigneten Verkehrsmittel stärken. Schon in den 1980er-Jahren wurde für das Kölner Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Anspruch formuliert, die Übergänge zwischen den ÖPNV-Angeboten fahrgastfreundlicher zu gestalten. Aber mehrere „Mobilitätsdrehscheiben“ wie z. B. am Hauptbahnhof, Südbahnhof oder Bahnhof Messe / Deutz sind immer noch weit davon entfernt – insbesondere auch beim Radverkehr an den Bahnhöfen.

Ausgehend von den erreichten Fortschritten bei barrierefreien Haltestellen in Köln und unter Nutzung der Leitlinien der NRW-Landespolitik zur Nahmobilität soll der öffentliche Raum für die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad einladend werden. Beim Thema Fahrradparken an Bahnstationen warten große planerische Herausforderungen. Es geht darum, mit mehr Radverkehrsangeboten auch zur Bewältigung der ÖPNV-Kapazitätsprobleme im Berufsverkehr und damit zu einem effizienteren Stadtverkehr beizutragen.

Gute Schnittstellen zwischen verschiedenen Fortbewegungsarten sowie CarSharing- und Bikesharing-Angebote sind nicht nur Fragen der innerstädtischen Mobilitätskultur, sondern sollen auch in den peripheren, bisher unterschiedlich autoabhängigen Stadtteilen entwickelt werden. Langfristig werden wir neue Verkehrsmittel wie unterschiedliche Elektrokleinfahrzeuge integrieren. Das soll angesichts der langen Lebensdauer von Straßeninfrastrukturen schon heute bei den täglichen Entscheidungen zur Straßenraumgestaltung eine stärkere Rolle spielen. Weitere Fragen, die schon heute relevant sind und in Zukunft an Brisanz gewinnen werden: Wo parken wir im Alter unseren Rollator vor der Haustür, so dass er sicher steht und nicht die Treppe hoch getragen werden muss? Wo am Arbeitsplatz und Bahnhof können wir auch teure Elektrofahrräder sicher abstellen? Wie entwickeln wir am Hauptbahnhof für den stark zunehmenden Fernbusverkehr ein Terminal als adäquate Visitenkarte Kölns für die Gäste in unserer Stadt? Wichtig ist für die längerfristige Planung auch die Aufwertung des Fußverkehrs. Dieser verbindet alle anderen Verkehre, denn der Ein- und Umstieg läuft immer zu Fuß (und ggf. mit Rollstuhl, Langstock, Rollator, etc.). Vor allem der ungehinderte Zugang zu den Haltestellen aus allen Richtungen ist daher ein Indikator für die Qualität der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel.

2.6.3. Konkrete Maßnahmen zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln

2.6.3.1. Grundsätze

2.6.3.1.1. Intermodalität als Grundsatz definieren

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

2.6.3.1.2. Moderne Mobilität auch in der Peripherie

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

2.6.3.2. Infomanagement

2.6.3.2.1. Portal zur Planung und Buchung verkehrsmittelübergreifender Mobilität

Eine aktive Unterstützung des VRS, ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsplanungswerkzeug (z. B. Webseite, App usw.) einzukaufen bzw. bereitzustellen, ist eine wichtige Voraussetzung um einen einfachen Zugang für alle Nutzer zu erleichtern. Dieses Werkzeug soll nicht nur monomodal die Auswahl des passenden Verkehrsmittels ermöglichen, sondern intermodale Auskünfte erteilen, also sinnvolle Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln darstellen, sowie Preise und Buchungsmöglichkeiten für die einzelnen Abschnitte bereitstellen.

2.6.3.2.2. Offene Schnittstellen für Fahrplandaten (Open Data)

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

2.6.3.3. Infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten

2.6.3.3.1. Verknüpfungspunkte einrichten und Linien weiter zusammenführen

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

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



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

Die Einrichtung von Mobilstationen ist in Köln an mehreren Verknüpfungspunkten denkbar, z. B. könnte testweise eine am Bahnhof Ehrenfeld eingerichtet werden. Die Einrichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilstationen wird außerdem als investive Klimaschutzmaßnahme im Rahmen der Kommunalrichtlinie des BMUB³⁶ gefördert.

Die Synergieeffekte könnten bei folgenden Maßnahmen genutzt werden:

- Wo es möglich ist, sollen die Haltestellen bestehender Linien näher zusammengeführt und verknüpft werden, z. B.
- Südbahnhof / Eifelwall
- Suevenstraße / Severinsbrücke
- Köln-Buchforst / U3, U4
- Bachemerstr. / Wiso-Fakultät
- Moltkestraße / Bahntrasse (S-Bahn-Ring)
- Beim Bau neuer Linien sollen die möglichen Verknüpfungspunkte in der Planung in den Vordergrund rücken, z. B. eine neue S-Bahn mit den Verknüpfungspunkten Bonner Wall, Raiffeisenstraße und beispielsweise Fuldaerstraße.
- Für Nutzer von Mitfahrbörsen sollen an den Bahnhaltstellen in der Nähe von Autobahnauf- bzw. -abfahrten leicht erreichbare Haltemöglichkeiten geschaffen und deutlich sichtbar ausgewiesen werden.

2.6.3.3.2. Intermodalität ermöglichen, Qualität und Zugänglichkeit von Schnittstellen für zu Fuß Gehende verbessern

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

- Anpassung der Ampelschaltungen mit Fokus auf die Intermodalität. Wenn zu Fuß Gehende zum Erreichen des Bahnsteigs die Straße überqueren müssen, schaltet die Fußgängerampel auf grün, noch bevor die Bahn einfährt. Dies kann dann im Zweifelsfall auch dazu führen, dass der Straßenverkehr länger warten muss als bisher.
- Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollen an allen Stationen barrierefrei zu erreichen sein. Siehe hierzu auch das Kapitel ÖPNV. Die Stadt Köln muss hier aktiv werden, Mittel bereitstellen und den Druck auf die Aufgabenträger erhöhen.
- Die Stadt Köln soll eine ideale Beschilderung der Wege zu und vor allem zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sicherstellen.

- Die Zugänglichkeit der Wege soll optimiert werden. Beispielsweise ist es sehr aufwändig bzw. nur mit großen Umwegen möglich, zu den Haltestellen Boltens-
ternstraße / Kieler Str. oder Deutzer Freiheit zu gelangen.

2.6.3.3.3. Verbesserungen für das Fahrrad an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV / SPNV

Folgende Maßnahmen im Bereich Radverkehr sind auch für die Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten an den Verkehrsknotenpunkten entscheidend und sollten entsprechende an Haltestellen und Bahnhöfen mit erhöhter Priorität durchgeführt werden. Die einzelnen Maßnahmen werden im Kapitel zum Radverkehr ausführlich behandelt: Fahrradabstellanlagen, Entfernen von Fahrradleichen, Fahrrad-Werkstätten, Quartiersgaragen. Gerade am Kölner Hauptbahnhof gibt es hier noch starken Nachholbedarf. Auch hier muss die Stadt Druck auf die Deutsche Bahn AG ausüben.

- Die Neugestaltung des Breslauer Platzes birgt große Potenziale für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln. Der freiwerdende Platz an Stelle des Musical Theaters soll für (unterirdische?) Fahrradabstellanlagen, einen Ausbau der Radstation, CarSharing-Parkplätze und vor allem für den Ausbau des Busterminals für den ÖPNV, aber explizit auch für das wachsende Angebot an Fernbuslinien genutzt werden. Der diskutierte Standort für das Fernbusterminal am Flughafen Köln-Bonn ist viel schlechter angebunden und zu weit entfernt von der Innenstadt.
- Auch bei der Planung der Radschnellwege gilt es, den Verknüpfungspunkten eine besondere Bedeutung beizumessen, beispielsweise sollte der Radschnellweg Frechen-Köln schon zu Beginn bis zum Südbahnhof und später z. B. bis zum Bahnhof Deutz fortgeführt werden und an bestehende P+R-Plätze (Haus Vorst) angebunden werden.
- Die Fahrradmitnahme in Bussen & Bahnen soll vereinfacht und die Kapazitäten sollen ausgebaut werden. So lange die Kapazitäten nicht ausreichen, soll das Mitführen von Fahrrädern nur in den Stoßzeiten kostenpflichtig sein. Außerdem wird eine bessere Ausstattung mit Fahrrad- und zukünftig auch Lastenradabteilen, breiten Türen und ebenerdigen Einstiegen benötigt.

2.6.3.3.4. Weitere infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten

- An den Bahnhöfen und Haltestellen, die ein hohes P+R-Potenzial haben, sollen Ladestationen für die Elektromobilität mit Strom aus erneuerbaren Energien installiert werden. Hier können dann z. B. Berufspendler ihre Elektrofahrzeuge aufladen, wenn sie zuhause in ihrem Mehrfamilienhaus nur unzureichende Lademöglichkeiten haben.

- Die Parkmöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten sollen auch für weitere Verkehrsmittel erweitert werden, hierzu gehören Kinderwagen genauso wie Lastenfahrräder und auch Rollatoren.
- Die Haltestellen und Bahnhöfe sollen Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung bieten, auch dies ermöglicht eine bessere Verknüpfung von Verkehrsmitteln, z. B. Gepäck vor der Arbeit einschließen, abends abholen und dann verreisen.
- An allen wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen sollen kostenlose Toiletten installiert sein.
- CarSharing-Stationen sollen möglichst nah an den ÖPNV-Stationen bereitgestellt werden. Hierfür sollen bestehenden Parkplatzflächen in der Nähe der ÖPNV-Stationen umgewidmet und auch entsprechend beschildert werden.

2.6.3.4. Angebote weiterentwickeln

2.6.3.4.1. Mitfahrgelegenheiten und Taxisharing zu Bahnhöfen

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

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

2.6.4. Vorbilder für die erfolgreiche Verknüpfung von Verkehrsmitteln

2.6.4.1. Beispiele für die Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel

- Mobilstationen und Reservierung für CarSharing im Straßenraum: Bremen setzt vobildhaft auf Mobilitätsstationen – sogenannte Mobilpunkte und -püktchen³⁷. Hier werden Verknüpfungspunkte für die verschiedenen Verkehrsträger gezielt aufgebaut und sichtbar im Straßenraum platziert. Offenburg und weitere Städte folgen dem Bremer Beispiel. Auch die Förderung von Mobilitätsstationen über die Kommunalrichtlinie des BMUB ist inspiriert durch die Bremer Mobil.punkte.
- Reservierung für CarSharing im Straßenraum in Berlin, Brüssel und London.
- Kopenhagen: Langfristige Orientierung auf den Radverkehr und die Qualität des öffentlichen Raums

37 Weitere Informationen siehe auch Gotz-Richter, M. 2013

2.6.4.2. Beispiele Fahrrad und ÖPNV / SPNV

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

2.6.4.3. Beispiele: Finanzierung

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

2.6.4.4. Beispiele Verknüpfung von Fußverkehr und ÖPNV

- London: Kampagne für das Zufußgehen statt z. B. eine Station umzusteigen (Ride & Go). Es wurde das Fußgängerleitsystem „Legible London“ entwickelt, das zur Entlastung des ÖPNV und zur Gesundheitsförderung beiträgt³⁸.
- Französisches neues Tramsystemen mit vorbildlichen Fahrradgemeinschaftsgaragen an den Endstellen

2.6.4.5. Weitere Beispiele

Fernbusterminals vorbildlich in München, Hamburg und Hannover. Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind große Schnittstellen an denen von vornherein die verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung mitgedacht, –geplant und durchgeführt wird.



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

2.7. Mobilitätsmanagement

2.7.1. Definition Mobilitätsmanagement

Grundlage unserer Definition ist der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagementkonzepts der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen³⁹. Dieser Ansatz verbindet Information, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit (weiche Maßnahmen) mit dem Angebot von Infrastruktur sowie Bau- und Planungsrecht (harte Maßnahmen). Eine aktuelle Arbeitsgruppe bei der FGSV definiert Mobilitätsmanagement folgendermaßen:

„Mobilitätsmanagement ist der systematische Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Ziel ist es, den Personenverkehr nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig Mobilität zu sichern. Dies kann auf kommunaler Ebene sowie für ausgewählte Zielgruppen (Schulen, Senioren etc.) und Standorte (Betriebe) erfolgen. Den Kommunen kommt eine Schlüsselrolle zu, im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes lokale Akteure zu motivieren und zusammen mit Partnern attraktive Alternativen zur Auto(allein)nutzung zu entwickeln. Die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung sind Interdisziplinarität, frühzeitige Beteiligungsverfahren und politisches Marketing.“⁴⁰

39 FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 1995

40 Vgl. VRS 2015

Auf europäische Ebene wird Mobilitätsmanagement wie folgt definiert: „Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzungs-Nachfrage, und zwar durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „sanften“ Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. „Sanfte“ Maßnahmen bewirken meist eine Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen im urbanen Bereich (wie neue Straßenbahnlinien, Straßen und Radwege). Diese MM-Maßnahmen erfordern (im Gegensatz zu „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen) keine umfangreichen finanziellen Investitionen und können einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor aufweisen.“⁴¹

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

2.7.2. Kommunales Mobilitätsmanagement

2.7.2.1. Definition

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



Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements

41 EPOMM – European Platform on Mobility Management (o. J.)

2.7.2.2. Langfristige Ziele

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

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

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

Die Aufgaben im Einzelnen:

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

Im Folgenden muss als konkrete Maßnahme die Aufstellung eines Mobilitätsplans erfolgen (siehe unten).

2.7.2.3. Konkrete Maßnahmen

2.7.2.3.1. Mobilitätsplan – VEP 2.0 – SUMP

Ein entscheidender Ansatz für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist die Aufstellung eines strategischen Zielpapiers in Form eines Mobilitätsplans. Das übergeordnete Konzept wird manchmal auch „Masterplan Mobilität“, „VEP 2.0“ oder „Sustainable Urban Mobility Plan“ genannt.

- Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V. (FGSV) hat Ende 2013 die neuen „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ veröffentlicht. Nach den „Hinweisen“ ist eine einheitliche strategische Ausrichtung und Abstimmung der kommunalen Planwerke mit Relevanz für Mobilität und Verkehr zielführend. Das erfordert die Koordination und Integration von Zielen, Leitlinien und Analysen. Insbesondere gilt es, Mobilität und Erreichbarkeiten

mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit geringen Verkehrsbeeinträchtigungen zu sichern und zu verbessern.

- Diese inhaltliche und strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklungspläne entspricht den Empfehlungen der Europäischen Kommission. Sie empfiehlt eine stärkere Orientierung der Planung an einer nachhaltigen Entwicklung der städtischen Mobilität. Sie empfiehlt „nachhaltige urbane Mobilitätspläne“ (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plans) als zielorientierte integrierte Verkehrsentwicklungspläne.
- Beide Ansätze gehen über einen klassischen (Fach-)Plan in der kommunalen Praxis hinaus, weil sie nicht nur für Verwaltung und Aufgabenträger bindend sind, sondern auch Bürgerschaft, Verkehrserzeuger und Mobilitätsdienstleister einbeziehen. Die Hinweise empfehlen, zielorientierte integrierte Verkehrsentwicklungspläne aufzustellen, die als Prozess mit Rückkopplungsschleifen erarbeitet werden. Entsprechend stark tritt der Prozesscharakter mit der Einbeziehung wichtiger lokaler Akteure und Meinungsführer für einen Konsens zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität in den Vordergrund.

2.7.3. Betriebliches Mobilitätsmanagement

2.7.3.1. Definition

Das betriebliche Mobilitätsmanagement koordiniert die bewusste Gestaltung der Rahmenbedingungen jeglicher – durch den Betrieb ausgelöster – Mobilität der MitarbeiterInnen, KundInnen und Lieferanten . Zu den Rahmenbedingungen gehören:

- das Angebot eines optimalen Mobilitätsmixes, das auf die Mobilitätsbedürfnisse des Betriebs zugeschnitten ist und zum einen aus einer individuell passenden Mischung 2-4-rädriger Individualverkehrsmittel unterschiedlicher Art, Größe und Motorisierung (vom Fahrrad bis zum Pkw) in jeweils bedarfsgerechter Besitz- und Zuordnungsform (persönlich zugeordnet bis zu Sharing-Angeboten) besteht, und zum anderen aus den öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln vom Taxi über ÖPNV und Bahn bis zum Flugzeug.
- die Ausgestaltung der Prozesse, so dass sie zum einen effizient ablaufen und zum anderen das gewünschte Mobilitätsverhalten, sprich die Nutzung des optimalen Mobilitätsmixes, fördern. Auf keinen Fall darf die Nutzung der vom Unternehmen gewünschten Verkehrsmittel für alle Beteiligten aufwändiger sein als die der herkömmlichen, denn dann würden sie nicht genutzt. Richtlinien können die Lenkungswirkung der Prozesse unterstützen, selten führen sie jedoch ohne eine synchrone Prozessgestaltung zum gewünschten Verhalten, sondern fordern stattdessen zur Umgehung oder Vermeidung auf.

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

2.7.3.2. Langfristige Ziele

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

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

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

2.7.3.3. Konkrete Maßnahmen

2.7.3.3.1. Potenzialanalyse für betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Stadt Köln

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

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

Inhalte der Potenzialanalyse:

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

2.7.3.3.2. Übergreifendes Mobilitätskonzept

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

Verantwortlich für die Umsetzung:

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

2.7.3.3.3. Förderung der öffentlichen Wahrnehmung

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

Diese Maßnahme steht in Verbindung mit der Maßnahme Mobilitätsfond (siehe Erläuterung folgendes Kapitel).

Verantwortlich für die Umsetzung:

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

2.7.3.3.4. Finanzielle Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Die Stadt initiiert einen Mobilitätsfond für die Beratung und die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements, von dem die BürgerInnen partizipieren können. Unternehmen erhalten Mittel aus dem Fond, um Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu initiieren. Die Refinanzierung des Fonds erfolgt über die Rückzahlung der Förderung durch die Unternehmen, die wiederum über Einsparung bei den Unternehmen finanziert werden.

2.7.3.3.5. Mobilitätskonzept statt Stellplätze

Die Stadt kann bei Neubauten und der Erweiterungen von Standorten die Anzahl der vorgeschriebenen Kfz-Stellplätze reduzieren, wenn Komplementärmaßnahmen aus dem Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch das Unternehmen dauerhaft implementiert werden.

§ 51 BauO NRW⁴² – Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder

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

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

Verantwortlich für die Umsetzung: Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr

2.7.3.3.6. Mehr MobilitätsmanagerInnen

Das Berufsfeld des Mobilitätsmanagers ist weitestgehend noch nicht bekannt und doch bräuchte jede Schule, jede Kommune, jedes Unternehmen mindestens eine beauftragte und finanzierte (mit Ressourcen ausgestattete) Person, die sich um das Mobilitätsmanagement, deren Koordinierung und die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen kümmert: den / die MobilitätsmanagerIn!

2.7.2. (Internationale) Vorbilder

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

42 § 51 BauO NRW



Für gelegentliche Transporte können Lastenräder z. T. kostenlos ausgeliehen werden, eine Übersicht befindet sich z. B. auf www.kasimir-lastenrad.de und www.velogistics.net

2.8. Logistik und Warenverkehr

2.8.1. Definition

Köln ist ein dicht besiedelter Ballungsraum und wird von hohem Verkehrsaufkommen geprägt, was auch den Güterverkehr mit einschließt. Güterverkehr bezeichnet den Transport von Waren zwischen verschiedenen Orten. Für Deutschland haben die Energieszenarien des Bundes bis zum Jahr 2050 einen Anstieg von 70 % beim Güterverkehr prognostiziert. Derzeit emittiert der Verkehrssektor 12 % der Treibhausgase in NRW. Hiervon trägt der Güterverkehr 30 %. Der effizienten Gestaltung von Produktions- und Transportketten kommt eine herausragende Bedeutung zu, da die bestehende Infrastruktur einen solchen Zuwachs weder auf der Straße noch auf der Schiene oder den Wasserstraßen bewältigen kann.

Steigerungen im Online-Handel haben in den vergangenen Jahren zur starken Zunahme kleinteiliger Lieferverkehre und Expresslieferungen „auf der letzten Meile“ geführt – meist in Innenstädten und Ballungsräumen. Hier schlagen besonders die Schadstoffe durch Abgase der Lieferfahrzeuge und deren Platzverbrauch zu Buche. Der Lieferverkehr behindert darüber hinaus den fließenden Verkehr, beispielsweise Radfahrende.

Insbesondere für die Stadtzentren und Wohngebiete in Köln, d. h. „auf der letzten Meile“, sollten sinnvolle Lösungen entwickelt werden, um Lieferungen verträglich abzuwickeln. Beispielsweise können emissionsarme Lieferfahrzeuge wie Lastenräder kleinteilige Lieferungen umweltverträglich und sozialverträglich, da leise, zustellen. Weitere Lösungsmöglichkeiten sind die Förderung regionaler

Wertschöpfungsketten, um Güterverkehre zu vermeiden, oder die Bündelung kleinteiliger Sendungen.

2.8.2. Langfristige Ziele

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

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

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

Auch die Binnenschifffahrt wird von Bedeutung bleiben, da per Schiff sehr große Gütermengen transportiert werden können. Allerdings ist zu beachten, dass nur bestimmte Güter sinnvoll per Binnenschiff transportiert werden. So wird die Deutsche Post ihre Briefe sicherlich kaum von Basel über den Rhein nach Duisburg verschiffen. Durch die höhere Transportfähigkeit der Schiffe sinken die Schadstoffbelastungen im Vergleich zum LKW pro transportierter Ware. Zudem

werden die Schiffe aufgrund von entsprechenden Vorgaben des Gesetzgebers sowie aufgrund von Initiativen aus der Bürgerschaft und auch seitens der Verladenden sukzessive auf den neuesten technischen Stand gebracht. Entweder werden sie mit Flüssiggas (LNG) betrieben, wodurch kein Feinstaub und weniger Giftstoffe und Kohlendioxid ausgestoßen werden, oder sie werden mit Brennstoffzellen angetrieben, deren Wasserstoff durch Windgas erzeugt wird. Kölns Häfen sind teils reaktiviert und besitzen allesamt einen Schienenanschluss, wodurch Waren von der Veedelbim im Stadtgebiet weiter verteilt werden können. Die Binnenschiffe müssen zudem nachts nicht mehr zur Stromversorgung ihren Motor laufen lassen, denn am Ufer befinden sich zahlreiche Stromanschlüsse.

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

2.8.3. Konkrete Maßnahmen

2.8.3.1. Einsatz von Lastenfahrrädern

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

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

Weitere mögliche Anwendungsfelder sind

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

Durch den Einsatz von Lastenrädern lässt sich ein signifikanter Anteil der durch innerstädtische Logistik verursachten negativen Effekte im motorisierten Straßenverkehr reduzieren. Dass der Gütertransport umweltfreundlich gestaltet werden kann, beweisen Beispiele aus europäischen Großstädten wie Kopenhagen oder Graz eindrucksvoll.

Ein spezifischer Anwendungsfall für das Lastenfahrrad ist die Zustellung von nicht gebündelten, kleinteiligen Warensendungen „auf der letzten Meile“. Sie resultiert derzeit in vielen Fällen aus der stark zunehmenden Nutzung des Onlinehandels, der oft kleinteilige Lieferverkehre bedingt. Der Einsatz von Lastenfahrrädern kann dazu beitragen, den Empfängerinnen und Empfängern ihre Lieferungen klima-, umwelt- und sozialverträglich in der teils engen Innenstadt Kölns bzw. der Veedel zuzustellen.

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

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



CargoCruiser. Foto: UPS

2.8.3.2. Einrichtung von Paketboxen

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

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

Vielen Konsumenten ist nicht bewusst, wie vorteilhaft es u. a. hinsichtlich des verbundenen Transportaufwands ist, nachhaltig produzierte, regionale bzw. saisonale Produkte zu kaufen. Solche Überlegungen fließen deshalb oft nicht in die Kaufentscheidungen ein. Hier gilt es, durch geeignete Maßnahmen Informationslücken zu schließen bzw. Umdenkprozesse zu fördern. Dies kann nur durch kontinuierliche Information erfolgen.

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

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

2.8.3.4. Regionale Wertschöpfungsketten stärken

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

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

2.8.3.5. Güterbeförderung mit der Kölnischen Veedelbim

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

2.8.3.6. Ausbau Godorfer Hafen stoppen

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

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

2.8.3.7. Förderung von Unternehmen mit nachhaltigen Logistikkonzepten

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

Darüber hinaus sollte ein Preis für Logistikunternehmen ausgelobt werden, etwa für solche mit einem besonders geeigneten Standort, der sich z. B. durch einen Bahnanschluss oder kurze Wege zu Bundesfernstraßen auszeichnet oder auch durch die Nutzung einer bestehenden Industriebrache.

2.8.3.8. Stadt Köln soll Dialog mit DB suchen

Die Stadt Köln soll sich bei der Deutschen Bahn AG dafür einsetzen, die teils gravierenden Defizite in der Eisenbahninfrastruktur zu beseitigen. Eins davon ist die Lärmbelastung vieler Menschen in der dicht besiedelten Kölner Innenstadt im Bereich des Eisenbahnringes durch die fortwährende Fahrten der Güterzüge auf diesem Teil der Rheinschiene. Hier gibt es über die aufgebauten Lärmschutzwände hinaus noch Optimierungsbedarf, etwa im Bereich von Brücken. Fehlender aktiver und passiver Lärmschutz fällt in die direkte Zuständigkeit übergeordneter Politikebenen sowie der DB AG. Jedoch kann die Stadt ihren politischen Gestaltungsspielraum auf Landes- und Bundesebene nutzen, um die Beseitigung der Defizite zu forcieren. Dies gilt sowohl für den Bereich des Schienengüterverkehrs als auch für den Personenverkehr.

2.8.3.9. LKW-Führungskonzept verfeinern

Während die Stadt auf Gütertransitverkehre vor allem im Autobahnnetz kaum Einfluss nehmen kann, bieten sich bei innerstädtischen Ziel-Quell-Verkehren durchaus Einflussmöglichkeiten. Eine sinnvolle Maßnahme, die in Köln bereits umgesetzt wird und weiter forciert werden sollte, ist beispielsweise das 1991 eingeführte und seitdem fortwährend optimierte LKW-Führungskonzept.

2.8.3.10. Kommunalen Fahrzeugpark elektrisieren

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



Streetscooter. Foto: Deutsche Post DHL

2.8.4. (Internationale) Vorbilder

2.8.4.1. CarGoTram in Dresden

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



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?

Foto: [flickr.com/kaffeeinstein](https://www.flickr.com/photos/kaffeeinstein/), CC BY-SA 2.0

2.8.4.2. GüterBim in Wien

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



GüterBim in Wien. Foto: Stadt Wien / Pressefoto Votava

3. Anhang

Organisationen aus denen die Teilnehmenden der Mobilitätsgipfel stammen

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

3.1. Abkürzungen

AGFS	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
DB	Deutsche Bahn
Kfz	Kraftfahrzeug
KVB	Kölner Verkehrsbetriebe
MIV	Motorisierte Individualverkehr (Auto)
NO ₂	Stickstoffdioxid
P+R	Park und Ride (Mit dem Auto zum Bahnhof fahren und dann mit Bahn oder Bus weiter)
PM ₁₀	Feinstaub (Teilchengröße <10 µm)
PM _{2.5}	Ultrafeiner Feinstaub (Teilchengröße <2,5 µm)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Regionalbahnen)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
THG	Treibhausgasemissionen
Umweltverbund	
Die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (u. a. zu Fuß Gehende und Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), sowie CarSharing und Mitfahrzentralen.	
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
ÖPNV	Öffentlicherpersonennahverkehr (Busse, Bahnen und U-Bahnen)
ÖV	Öffentliche Verkehrsmittel

3.2. Referenzen

3.2.1. Quellen

AGFS (2012) – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (Hg.): Nahmobilität 2.0

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

APCOA Parking (2013): APCOA Studie 2013

<http://www.apcoa.de/nachrichten/extra-news/parking-studie.html>

Appel, Martin (2013): London: 1 Milliarde £ für 10-jahresplan Radverkehr.

Im Wordpress Blog vom 10.03.2013.

<http://mucradblog.wordpress.com/2013/03/10/london-1-milliarde-fur-10-jahresplan-radverkehr>

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW)

<http://www.lexsoft.de/normensammlung/166765,52>

Berliner Zeitung (2014): Erste grüne Welle für Radler in Berlin, 01.04.2014.

<http://www.berliner-zeitung.de/verkehr/>

[ampel-fuer-fahrradfahrer-erste-gruene-welle-fuer-radler-in-berlin,10809298,26724426.html](http://www.berliner-zeitung.de/verkehr/ampel-fuer-fahrradfahrer-erste-gruene-welle-fuer-radler-in-berlin,10809298,26724426.html)

BMUB (2013): Merkblatt für Investive Klimaschutzmaßnahmen.

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

BZ – Berlin (2014): Ampelschaltung. Grüne Welle für Radler behindert den Verkehr, 03.04.2014.

<http://www.bz-berlin.de/thema/schupelius/>

[gruene-welle-fuer-radler-behindert-den-verkehr-article1824191.html](http://www.bz-berlin.de/thema/schupelius/gruene-welle-fuer-radler-behindert-den-verkehr-article1824191.html)

Cambio (2012): Jedes cambioAuto ersetzt elf Privat-Pkw. 23.11.2012.

https://www.cambio-CarSharing.de/cms/CarSharing/de/1/cms_f2_256/

[cms?cms_knuuid=6e4f674a-ad11-4163-ab25-f690b80625aa](https://www.cambio-CarSharing.de/cms/CarSharing/de/1/cms_f2_256/cms?cms_knuuid=6e4f674a-ad11-4163-ab25-f690b80625aa)

Deutscher Bundestag (2004) (15. Wahlperiode): Unterrichtung durch die Bundesregierung – Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004 – Nachhaltige Stadtentwicklung – ein Gemeinschaftswerk, Drucksache 15/4610. Berlin

EFA (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen.

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hg.). Köln

EPOMM – European Platform on Mobility Management (o. J.):
Mobilitätsmanagement: eine Definition.

http://www.epomm.eu/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition_DE.pdf

FahrRadio (2014): Die Fahrrad Talkshow Podcast Nr. 46 – Interview:
Ausgezeichneter Radweg mit Manfred Scholz, 13.05.2014.

<http://fahrrad.io/2014/07/06/46/#t=00:00>

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

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):
RASt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [FGSV-Nr. 200]

http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=2325

Gotz-Richter, Michael (2013): Der Verkehr, die Stadt und die „mobil.punkte“ –
wie CarSharing das Klima schützt.

In: Klimaschutz und Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und
Forschung. Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (Hrsg.).

<http://www.difu.de/publikationen/2013/klimaschutz-mobilitaet.html>

KstA – Kölner Stadt-Anzeiger (2014): Von der Mutprobe zum Kult: New York
im Fahrradfieber.

<http://www.ksta.de/panorama/>

[von-der-mutprobe-zum-kult--new-york-im-fahrradfieber,15189504,26672568.html](http://www.ksta.de/panorama/von-der-mutprobe-zum-kult--new-york-im-fahrradfieber,15189504,26672568.html) (27.03.2014)

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV)
(2013): Abschlussbericht 50 des LANUV Klimawandelgerechte Metropole Köln 2013

<http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/fachberichte/fabe50/fabe50.pdf>

Landesbauordnung Baden – Württemberg (LBO) (2015): Landesbauordnung
Baden – Württemberg (LBO) in der ab dem 1. März 2015 gültigen Fassung.

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

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV)
(2013): Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs (HBR) NRW.

http://www.radverkehrsnetz.nrw.de/RVN_hbr01.html

Monheim, Heiner, und Rita Monheim-Dandorfer (1990): Straßen für alle: Analysen
und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg: Rasch und Röhning

Randelhoff, Martin (2013): Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. Vom 23.02.2013 im Blog: Zukunft Mobilität.

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

Rent Café – Blog (2014): Smile, you're on MUNI,s parking ticket camera!

<http://www.rentcafe.com/blog/cities/san-francisco-ca/smile-youre-on-munis-parking-ticket-camera/>

Stadt Hamburg (o. J.): Let's LOOP!

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

Stadt Köln (2014): Klimaschutzmaßnahmenprogramm Köln 2014.

<http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/klima/klimaschutzmassnahmenprogramm-koeln-2014>
oder <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/klima/klimaschutz>

Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklung und Statistik (2014)

<http://www.stadt-koeln.de/service/adressen/statistik-und-informationsmanagement>

Stadt Wien (2003): Masterplan Verkehr Wien 2003.

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

Tagesanzeiger Zürich (2013): Das velosichere Gleis, 13.08.2013.

<http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/Das-velosichere-Gleis/story/11936935>

The Wall Street Journal (2014): New York senkt Höchstgeschwindigkeit auf 40 Stundenkilometer, 09.11.2014.

<http://www.wsj.de/nachrichten/SB10877712750594503597504580266173840680824>

Thiemann-Linden, Jörg (2013): Zu Fuß gehen – weit mehr als nur ein Verkehrsthema. In: Klimaschutz und Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung. Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (Hg.).

<http://www.difu.de/publikationen/2013/klimaschutz-mobilitaet.html>

Umweltbundesamt (UBA) (2008): Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsarbeit – Silent City.

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

Umweltbundesamt (UBA) (2010): Lärm und Gesundheit UBA Texte 13/2010, Lärmwirkungen – Dosis-Wirkungsrelationen.

http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3917_0.pdf

Umweltbundesamt (UBA) (2013): Schwerpunkte 2013.

<http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4405.pdf>

Volkery, Carsten (2013): Radfahren in London: Zerquetscht vom Doppeldecker.

In: Spiegel Online vom 22.11.2013.

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/>

[verkehrsunaefalle-mit-radfahrern-sechs-tote-radler-in-london-a-934520.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/verkehrsunaefalle-mit-radfahrern-sechs-tote-radler-in-london-a-934520.html)

VRS – Verkehrsverbund Rhein–Sieg (2015):

Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement.

<https://www.vrsinfo.de/service/mobilitaetsmanagement/veranstaltungen-und-qualifizierungen/>

[lehrgang-2015-kommunales-mobilitaetsmanagement-nrw.html](https://www.vrsinfo.de/service/mobilitaetsmanagement/veranstaltungen-und-qualifizierungen/lehrgang-2015-kommunales-mobilitaetsmanagement-nrw.html)

Wuppertal Institut (2011): Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln.

Teilbereich Verkehr – Endbericht. Wuppertal

Online unter: <http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf57/>

[endbericht_klimaschutzkonzept_k_in_teilbereich_verkehr.pdf](http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf57/endbericht_klimaschutzkonzept_k_in_teilbereich_verkehr.pdf)

3.2.2. Weiterführende Literatur und Links

- Institut für Stadtplanung und Städtebau (Universität Duisburg–Essen) und BJP |Bläser Jansen Partner GbR, 2014
- City Cycling, John Pucher, Ralph Buehler
- Grundlagen der Siedlungsplanung, Hermann Knoflacher
- Strategische Radverkehrsplanung, Dr. Ralf Kaulen
- Fahrradförderung mit System, Heiner Monheim (Hrsg.)
- Recht für Radfahrer, Dr. Dietmar Kettler
- Planungshandbuch Radverkehr, Dr. Michael Meschik
- <http://www.cycling-embassy.dk>
- <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>
- <http://www.fahrradakademie.de/archiv>
- <http://www.fahrradakademie.de/archiv/2013-2014/literaturliste-seminarreihe-3.pdf>
- <http://www.difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2014-06-25-exkursion-antwerpen.programm.pdf>
- <http://udv.de/de/mensch/radfahrer>
- <http://udv.de/de/strasse/stadtstrassen/mensch/radfahrer/zwischenbilanz-aus-muenster>
- ... und noch viel mehr

4. Kontakt / Impressum

4.1. Agora Köln

Juristisch getragen von Institut Cultura21 e. V.

Lichtenraderstraße 44, 12049 Berlin

Vertreten durch Rana Öztürk

Eintrag in Vereinsregister, Registernummer: 15311, Ort der Eintragung: Köln

Agora Köln

Vogelsanger Str. 187, 50825 Köln

www.agorakoeln.de/mobilitaet

mobilitaet@agorakoeln.de

Spendenkonto

Kontoinhaber: Institut Cultura21 e. V.

Bank: GLS Bank

IBAN: DE78 4306 0967 4018 9717 02

BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck: Agora Köln / Themengruppe Mobilität

4.2. 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

4.3. Bildnachweis

Atamari / Wikimedia Commons, Sandy Craus, Deutsche Post DHL, Robert Dragon, Paul Hense, Philipp Hillebrand, Institut für Stadtplanung und Städtebau (Universität Duisburg–Essen) und BJP | Bläser Jansen Partner GbR, [flickr.com/kaffeeinstein](https://www.flickr.com/photos/kaffeeinstein/), Ulrich Kalle, Walter Kalweit / [fc-user.de/1302551](https://www.fc-user.de/1302551), Pressestelle der Stadt Münster, Katharina Schwartz, Stadt Wien / Pressefoto Votava, Gregor Theis, Daniel Ullrich, UPS, Marén Wirths

Weitere Abbildungen verstehen sich als Bildzitat.

Stand: 2015–11–07

4.4. Lizenz



CC BY-SA 4.0 - AGORA Köln

Der Text dieses Dokuments ist unter einer Creative Commons Lizenz vom Typ **Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)** zugänglich.

Es folgt die für Menschen lesbare Zusammenfassung der Lizenz.

(online unter: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>).

Den juristisch verbindlichen Lizenztext können Sie online unter <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode> abrufen oder wenden Sie sich schriftlich an Creative Commons, Postfach 1866, Mountain View, California, 94042, USA.

Sie dürfen:

Teilen – das Material in jedwedem Format oder Medium vervielfältigen und weiterverbreiten

Bearbeiten – das Material remixen, verändern und darauf aufbauen

und zwar für beliebige Zwecke, sogar kommerziell.

Der Lizenzgeber kann diese Freiheiten nicht widerrufen solange Sie sich an die Lizenzbedingungen halten.

Unter folgenden Bedingungen:

Namensnennung – Sie müssen angemessene Urheber- und Rechteangaben machen, einen Link zur Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden. Diese Angaben dürfen in jeder angemessenen Art und Weise gemacht werden, allerdings nicht so, dass der Eindruck entsteht, der Lizenzgeber unterstütze gerade Sie oder Ihre Nutzung besonders.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen – Wenn Sie das Material remixen, verändern oder anderweitig direkt darauf aufbauen, dürfen Sie Ihre Beiträge nur unter derselben Lizenz wie das Original verbreiten.

Keine weiteren Einschränkungen – Sie dürfen keine zusätzlichen Klauseln oder technische Verfahren einsetzen, die anderen rechtlich irgendetwas untersagen, was die Lizenz erlaubt.