



# Köln mobil 2025

## Kontakt / Impressum

Amt des Oberbürgermeisters  
Strategische Mobilitätsentwicklung  
Historisches Rathaus  
50667 Köln

Christian Dörkes  
christian.doerkes@stadt-koeln.de



### Der Oberbürgermeister

Amt des Oberbürgermeisters  
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung:  
Heimrich & Hannot GmbH

| <b>Inhalt</b>   | <b>Seite</b> |
|---|--------------|
| Präambel  | 5            |
| <b>1. Leitziele der Mobilität in Köln</b>               | <b>6</b>     |
| <b>2. Anlass und Situationsanalyse</b>                  | <b>7</b>     |
| <b>3. Wo stehen wir heute?</b>                          | <b>9</b>     |
| <b>4. Rahmenbedingungen und Einordnung</b>              | <b>12</b>    |
| 4.1. Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur                | 12           |
| 4.2. Stadtentwicklungspolitische Rahmenbedingungen      | 13           |
| 4.3. Demographische Rahmenbedingungen                   | 14           |
| 4.4. Verkehrssicherheit                                 | 14           |
| 4.5. Klima- und umweltpolitische Rahmenbedingungen      | 15           |
| 4.6. Wirtschaftliche / finanzielle Rahmenbedingungen    | 17           |
| 4.7. Köln in der Region                                 | 17           |
| 4.8. Trends in der Mobilitätsentwicklung                | 18           |
| <b>5. Handlungsansätze zur Erreichung der Leitziele</b> | <b>22</b>    |
| <b>6. Finanzierung der verkehrspolitischen Ziele</b>    | <b>25</b>    |
| <b>7. Ausblick / Umsetzung</b>                          | <b>26</b>    |



## Präambel

Köln ist eine attraktive und weltoffene Großstadt. Sie zeichnet sich durch Vielfalt, wirtschaftliche Stärke, Lebendigkeit und eine hohe Lebensqualität aus. Und sie ist eine wachsende Stadt: Seit 2010 Millionenstadt, wird sich die Einwohnerzahl Kölns gemäß aktuellen Prognosen von derzeit rund 1.035.000 bis 2020 / 25 um weitere 30 bis 60 Tausend erhöhen.<sup>1</sup>

Um die Herausforderungen durch die wachsenden Verkehrsbedürfnisse ihrer Bürgerinnen und Bürger, die zunehmende Bedeutung von Klimaschutz und einer Reduzierung der lokalen Umweltbeeinträchtigung angemessen bewältigen zu können, wird die Stadt Köln ihre zukünftige Mobilitätsentwicklung an den Leitzielen von Köln mobil 2025 ausrichten.

Köln mobil 2025 fasst die wesentlichen Rahmenbedingungen und Leitgedanken eines zukünftigen Mobilitätskonzeptes für die Stadt zusammen. Das Dokument wurde auf Basis eines Austauschs zwischen Stadtverwaltung, städtischen Tochterunternehmen, externen Experten und Vertretern von Interessenverbänden sowie aus der freien Wirtschaft entwickelt.<sup>2</sup> In den kommenden Jahren soll diese Grundlage zu einem Mobilitätskonzept für die Stadt Köln fortgeschrieben werden.

Die Verwirklichung der Ziele von Köln mobil 2025 hängt von der Mitwirkung der Kölnerinnen und Kölner ab. Als diejenigen, die in der Stadt wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, wirken sie maßgeblich am Mobilitätsgeschehen mit. Sie kennen die Rahmenbedingungen vor Ort und sind wichtige Partner bei der Umsetzung einzelner Handlungsfelder. Die Leitziele sollen daher unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der politischen Gremien konkretisiert und verbindlich vereinbart werden.

Um die Ziele erreichen zu können, müssen sie von Maßnahmenpaketen unterfüttert werden, die von der Stadt und ihren Partnern umgesetzt werden. Dies beinhaltet eine klare Vereinbarung über Zuständigkeiten und finanzielle Rahmenbedingungen. Meilensteine müssen definiert werden, um die Zielerreichung nachverfolgen und gegebenenfalls justieren zu können. Die Umsetzung von Köln mobil 2025 ist somit ein langfristiger Prozess, der sich kontinuierlich entwickeln muss.

Ihr Oberbürgermeister



Jürgen Roters



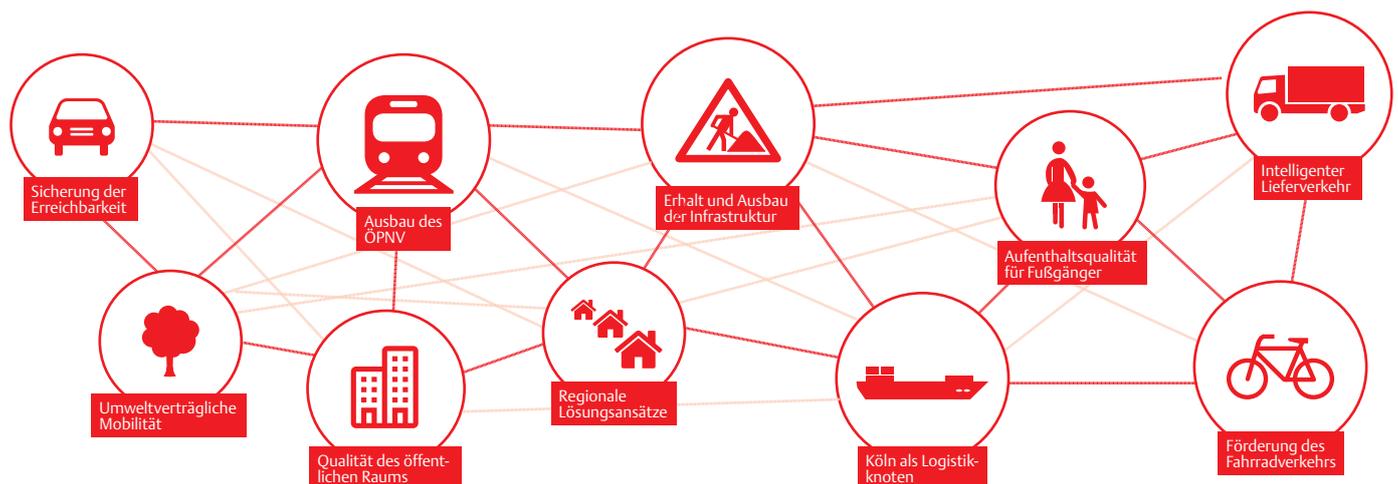
<sup>1</sup> Einwohner mit Hauptwohnung; aktuelle Zahl: Stichtag 31. 12. 2013; Hochrechnungen von Stadt Köln und IT.NRW gemäß „Bevölkerungsprognose 2040 – Wie lange wächst Köln?“. Pegel Köln 1 / 2013. Amt für Stadtentwicklung und Statistik.

<sup>2</sup> Siehe Erstellungsprozess und Beteiligte am Ende des Dokuments.

## 1. Leitziele der Mobilität in Köln

Als wachsende Stadt benötigt Köln Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft. Im Mobilitätssektor sind viele berechnete Ansprüche und Wünsche in Einklang zu bringen. Dabei muss die Teilhabe an der Gesellschaft, die sich z. B. über die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen aus allen Teilen der Stadt in adäquater Zeit und zu adäquaten Kosten definiert, für alle Bevölkerungsgruppen gesichert sein. Aus der Analyse des Status quo ergibt sich der größte Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung und im städtebaulichen Kontext sowie bei der Förderung des Umweltverbunds. Köln mobil 2025 definiert daher folgende übergeordnete Leitziele:

1. Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Köln zu einer menschengerechten und umweltverträglichen Mobilität.
2. Köln verfolgt in der Verkehrsentwicklung einen regionalen Ansatz und setzt sich zum Ziel, die Diskussion von Verkehrsfragen mit der Region zu intensivieren.
3. Die Verkehrsplanung wird stärker als bisher in den städtebaulichen Kontext der Stadt Köln eingebettet. Die verkehrliche Infrastruktur zeichnet sich durch eine entsprechende Qualität aus.
4. Als wachsende Stadt mit erhöhtem Erneuerungsbedarf in der Bausubstanz muss Köln sowohl den Erhalt als auch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gewährleisten.
5. Die Mobilität der Zukunft muss sich stärker auf die Verkehrsangebote des Umweltverbunds ausrichten, gerade auch vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums. Dies betrifft die Wechselwirkungen mit der Stadtentwicklung, die Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur sowie verkehrslenkende Maßnahmen. Köln wird 2025 / 2030 mit einem Anteil des Umweltverbunds von zwei Dritteln am gesamten Verkehrsaufkommen die Lebensqualität in der Stadt sichern und steigern.
6. Als Rückgrat der Mobilität werden die Angebote aus S-Bahn, Stadtbahn und Bussen mit höherer Priorität weiter ausgebaut.
7. Durch weitere Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs werden dessen große Potenziale für die innerstädtische Mobilität erschlossen.
8. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Stadtraum genießt hohe Priorität.
9. Die Erreichbarkeit der Ziele für den Autoverkehr, insbesondere den Wirtschafts- und Lieferverkehr, wird weiterhin gewährleistet. Die zunehmenden Fahrten im Segment der Kurier-, Express- und Paketdienste sowie im Anlieferverkehr werden intelligent gesteuert, um die Beeinträchtigungen für die Bürger zu minimieren.
10. Die künftige Entwicklung Kölns als Industriestandort und Logistikknoten wird durch eine leistungsfähige Infrastruktur gefördert. In Zusammenarbeit mit Handel, Industrie und Transportgewerbe werden die Voraussetzungen für den Gütertransport auf Dauer gesichert, wobei der Schwerpunkt auf die Quell- und Zielverkehre der ansässigen Unternehmen gelegt wird.



## 2. Anlass und Situationsanalyse

Auf allen Transportwegen verfügt Köln aufgrund seiner zentralen und verkehrsgünstigen Lage über sehr gute Voraussetzungen: Die auf Köln zulaufenden elf Autobahnen und zehn Eisenbahnstrecken sorgen für beste Verbindungen mit der Region und darüber hinaus. Über den Rhein ist Köln direkt mit den für den Warenumschlag bedeutenden niederländischen und belgischen Seehäfen verbunden und kann als zweitgrößter Binnenhafenstandort Deutschlands die Möglichkeiten des ökologisch und ökonomisch sparsamen Verkehrsweges Wasserstraße in den Verkehrsmix voll einbringen. Des Weiteren ermöglicht der Köln Bonn Airport schnelle Flugverbindungen von Personen und hochwertigen Gütern. Die internationalen Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf sind mit Hochgeschwindigkeitszügen und über die Autobahn gut zu erreichen.

Innerstädtisch und an der Schnittstelle mit der Region besitzt Köln durch den Autobahnring und das Netz aus radialen und tangentialen Hauptverkehrsrouten sowie sein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine verlässliche und qualitativ hochstehende Raumüberwindung. Vorwiegend am Rande der Stadt und in den angrenzenden Kommunen laden rund 40 Park+Ride-Stationen zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr ein. Ebenso verfügen zahlreiche innerstädtische Haltestellen des Schienenverkehrs über Fahrradabstellanlagen. Die dichte Bebauung und die Funktionsmischung in der Kernstadt ermöglichen es den Kölner Bürgerinnen und Bürgern, viele alltägliche Wege zu Fuß zurückzulegen.

Während der Kölner Autobahnring derzeit auf mindestens drei Fahrsteifen je Richtung ausgebaut wird, um den zunehmenden überregionalen Verkehr aufnehmen zu können, wurde die überregionale Schieneninfrastruktur nicht bedarfsgerecht weiterentwickelt. Der Bahnknoten Köln ist folglich längst an seine Leistungsfähigkeitsgrenze gestoßen. Beim innerstädtischen Massenguttransport auf der Schiene sorgen dagegen die städtischen Gesellschaften für eine sehr gute Anbindung. Rund zehn Millionen Tonnen Güter werden jedes Jahr auf den Schienen der Stadtwerke-Töchter in und um Köln befördert. Dazu unterhalten die Stadtwerke-Gesellschaften rund 100 Kilometer Gleise, mehr als 60 Brücken, 65 Gleisanschlüsse und weitere Bauwerke in erheblichem Umfang.

Im innerstädtischen Stadtbahn- und Busverkehr sind in den morgendlichen Spitzenstunden streckenweise kaum noch Kapazitäten vorhanden. Im Straßennetz haben sich die Probleme mit Stauerscheinungen weitgehend aus der Innenstadt an den Rand der Kernstadt verschoben. Eine Ausnahme bilden die baustellenbedingten Staus, die in den vergangenen wie auch den kommenden Jahren aufgrund unaufschiebbarer Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen sowie zahlreichen Stadtentwicklungsprojekten das Bild der Stadt mit bestimmt haben und weiter mit bestimmen werden.

Vor dem Hintergrund dieser Bestandsaufnahme und den Anforderungen der Verkehrsteilnehmer an ein funktionierendes Verkehrssystem bedarf die städtische Mobilitätsentwicklung eines neuen und konzeptionellen Ansatzes. Dies beruht im Einzelnen auf folgenden Gegebenheiten:

- Die Infrastruktur ist in die Jahre gekommen und muss sukzessive grundlegend saniert werden. Dies bindet einerseits erhebliche finanzielle Mittel, andererseits sorgen die notwendigen Sperrungen, Umleitungen oder Ersatzverkehre für eine Einschränkung der Erreichbarkeit und einen höheren Zeitaufwand sowohl für den privaten als auch den Wirtschaftsverkehr.
- Dabei müssen die Anforderungen des prognostizierten, weiter zunehmenden Güterverkehrs berücksichtigt werden. Veränderte Lebens- und Konsumgewohnheiten führen zu einer massiven Zunahme innerstädtischer Lieferfahrten. Der anhaltende Trend der weltweiten Arbeitsteilung erhöht das Transportvolumen im Gütertransport. Hier steht das Verkehrswachstum vor allem im Lkw-Verkehr in Konkurrenz zu den Bedürfnissen der Bewohner nach einem lärm- und emissionsarmen Lebensraum.
- Die Kapazitätsgrenzen im öffentlichen Personennahverkehr werden in den Spitzenzeiten erreicht beziehungsweise partiell bereits überschritten. Dies betrifft den Regional- und S-Bahnverkehr ebenso wie die Stadtbahn und auch einige Buslinien.
- Die Schwerpunkte der Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr haben sich verschoben. Während in der Innenstadt gegenüber den 1990er

- Jahren ein Rückgang um ca. 10% zu verzeichnen ist, haben die Verkehre mit der Region und die tangentialen Verkehre zwischen den Stadtteilen teilweise erheblich zugenommen.
- Der Radverkehr erfährt deutliche Nutzungszuwächse. Einige Stadtteile erreichen bereits Modal-Split-Anteile von rund 25%. Bike+Ride-Anlagen sind, kaum fertig gestellt, bereits vollkommen ausgelastet. Die Fahrradinfrastruktur ist insgesamt jedoch noch lückenhaft.
  - Intermodalität spielt eine wesentlich größere Rolle als noch vor einigen Jahren. Der Erfolg der ständig wachsenden Carsharing- und Bike-Sharing-Angebote basiert dabei nicht unwesentlich auf der inzwischen fast ubiquitären Verfügbarkeit von Informations- und Zugangsmedien. Dabei spielt der Abbau von Zugangshemmnissen eine entscheidende Rolle für die weitere Entwicklung. Mehr noch als intermodal einsetzbare Smartcards setzen sich heute zunehmend (mobile) Apps<sup>3</sup> durch. Diese bieten den Vorteil, dass sowohl die Information über Mobilitätsangebote als auch der Bezahlvorgang in wenigen Schritten und jederzeit von jedem handelsüblichen Smartphone durchgeführt werden kann.
  - Das geänderte Einkaufs- und Freizeitverhalten lässt die Anforderungen an eine lebenswerte „Stadt der Bürger“ steigen. Die Anforderungen an eine qualitätsvolle Straßenraumgestaltung nehmen gleichermaßen zu.
  - Nicht zuletzt sind die Anforderungen des Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes Faktoren, die ein geändertes Mobilitätsverhalten erfordern. Die ambitionierten Klimaschutzziele des Bundes, der Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Köln lassen sich nur erreichen, wenn der Verkehrssektor zur Reduktion der Klimagasemissionen beiträgt.
  - Unabhängig von der aktuellen Entwicklung bei der Exploration von Erdölvorkommen ist auch in den kommenden Jahren mit stetig steigenden Energiekosten zu rechnen. Dieses gilt, bedingt durch die begonnene Energiewende, auch für die Elektrizität. Selbst bei einer teilweisen Abkehr von der heutigen Energiepolitik würde sich dieser Prozess fortsetzen, da aus Gründen des Umweltschutzes zumindest die Folgekosten aus der Energiegewinnung zukünftig internalisiert werden müssten. In Verbindung mit der langsamer verlaufenden Kaufkraftentwicklung der Bevölkerung werden sich dadurch die Anforderungen an die Mobilitätsangebote zusätzlich verändern.



<sup>3</sup> Anwendungssoftware für Mobilgeräte bzw. mobile Betriebssysteme

### 3. Wo stehen wir heute?

Nach der Abkehr von einer Verkehrspolitik, die wie auch andernorts viel zu einseitig auf das Auto gesetzt hat, hat Köln in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten die verschiedenen Verkehrsarten gleichermaßen gefördert. Das Gesamtverkehrskonzept von 1992 hat dabei insofern einen fortschrittlichen Weg aufgezeigt, als dass den Verkehrsträgern des Umweltverbunds eine größere Rolle zugewiesen und der Ausbau des Straßennetzes in einen verträglichen Rahmen gelenkt wurde, was sich im Ergebnis auch in einer veränderten Verkehrsmittelnutzung widerspiegelt (siehe S.11). Gleichwohl hat es in der gelebten Praxis keine eindeutige Priorisierung bestimmter Verkehrsarten gegeben, sondern eher eine an den Notwendigkeiten ausgerichtete, pragmatische und bisweilen situative Planung und Umsetzung von Maßnahmen.

Als alte Bürgerstadt mit vorwiegend engen Straßenräumen und relativ geringem Parkraumangebot im privaten Bereich ist Köln neben den üblichen oberzentralen Funktionen wie Handel, Dienstleistungen, Gastronomie und Kulturangeboten auch durch einen hohen Wohnbevölkerungsanteil in der Innenstadt gekennzeichnet. Dies führte und führt zu teilweise intensivem Parkdruck, welcher in unerwünschten Parksuchfahrten mündet, die den Verkehrsfluss hemmen und das Klima und die Umwelt belasten. Darüber hinaus wird mitunter auf Geh- und Radwegen und / oder sichtbehindernd geparkt, so dass der öffentliche Raum in seinen Funktionen empfindlich gestört wurde und zum Teil auch heute noch gestört wird. In den 90-er Jahren wurde daher damit begonnen, den gesamten öffentlichen Parkraum in der Innenstadt zu bewirtschaften. Ziel der Bewirtschaftung ist es, den nicht notwendigen Parkverkehr (im Wesentlichen Berufspendler) auf andere Verkehrsmittel zu verweisen, damit der notwendige Verkehr (Anwohner- und Wirtschaftsverkehr) ausreichend Park- und Bewegungsraum vorfindet. Das erforderte eine sehr differenzierte und auf die örtliche Situation abgestimmte Parkraumbewirtschaftung. Im Zusammenspiel mit attraktivitätssteigernden Maßnahmen im ÖPNV konnte hierdurch eine Reduzierung der Parkraumnachfrage in den bewirtschafteten Bereichen um ca. 30 % erreicht werden.

Die Parkraumbewirtschaftung ist damit ein wichtiges Instrumentarium, um zu einem umweltfreundlicheren Stadtverkehr zu kommen. Grundsätzlich ist die Bewirtschaftung nur in solchen Gebieten sinnvoll, in denen die Parkraumnachfrage das Angebot deutlich übersteigt. Im linksrheinischen Köln sind das die Gebiete zwischen Rhein und Gürtel sowie die Bezirks-(teil-)zentren von Nippes, Ehrenfeld, Lindenthal und Rodenkirchen; im rechtsrheinischen Köln im Wesentlichen die zentralen Lagen der Bezirkszentren Mülheim, Kalk und Porz.

Im Kölner ÖPNV wurde in den letzten 20 Jahren bereits eine Vielzahl von Maßnahmen der Angebotserweiterung und zur Steigerung der Qualität umgesetzt. Neben den Stadtbahnverlängerungen in Mülheim (U-Bahn, 1997), Bensberg (2001), Weiden (2002 / 2006), Bocklemünd (2002) und Ossendorf (2010)<sup>4</sup> und der sukzessiven Ausweitung des Nachtverkehrs wurde auch das Busnetz immer wieder erweitert und optimiert. Hinzu kamen Verbesserungen bei der Trassenführung der Stadtbahn, so dass viele frühere Straßenbahnstrecken zwischenzeitlich in Stadtbahnqualität saniert und mit Bahnsteigen im Straßenraum barrierefrei ausgebaut wurden (Linie 7, Linie 9 auf der Zülpicher Straße, Linie 12 auf dem Höniger Weg, Linie 5 in Neuhöfen). Darüber hinaus konnte der Anteil der barrierefreien Haltestellen durch eine Neuorganisation der Linienführungen im Stadtbahnbereich (2003) sowie den Umbau von Stadtbahn- und Bushaltestellen deutlich gesteigert werden.

Des Weiteren hat die in den 90-er Jahren des letzten Jahrhunderts umgesetzte Priorisierung des Stadtbahnverkehrs an Lichtsignalanlagen wesentlich zur Attraktivierung des ÖPNV durch eine Beschleunigung und Verstetigung der Fahrtabläufe sowie durch realisierte Fahrzeitverkürzungen der Stadtbahnen beigetragen. Ende der 90-er Jahre wurde auch für einzelne Buslinien im linksrheinischen Kölner Norden eine Priorisierung an Lichtsignalanlagen eingerichtet. Die Maßnahmen hatten jedoch nur geringfügige Verbesserungen für den Busverkehr zur Folge, so dass dieses vergleichsweise aufwendige Projekt nicht – wie ursprünglich geplant – auf die gesamte Stadt übertragen wurde.

<sup>4</sup> Die Verlängerung der Linie 5 zum Gewerbegebiet Butzweilerhof in Ossendorf erfolgte durch ein bundesweit bislang einmaliges Finanzierungsmodell, bei dem ansässige öffentliche und private Unternehmen rund 5 Mio. € zur Finanzierung der Baukosten beitrugen.

Ergänzend zu dem verbesserten Angebot und den Beschleunigungsmaßnahmen wurde das Ticketsortiment, wie beispielsweise durch die Einführung von Job- und Semesterticket oder dem Aktiv60-Ticket für ältere Personkreise, stetig weiterentwickelt mit dem Ziel, möglichst allen potenziellen Nutzern des ÖPNV auch in dieser Beziehung ein attraktives Angebot zu schaffen und sie an den ÖPNV zu binden. Die Summe der Maßnahmen erbrachte den gewünschten Erfolg, der sich heute nicht nur in der durch Befragungen belegten erhöhten Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes, sondern auch in den seit 1994 um fast 30 % gestiegenen Fahrgastzahlen<sup>5</sup> deutlich widerspiegelt.

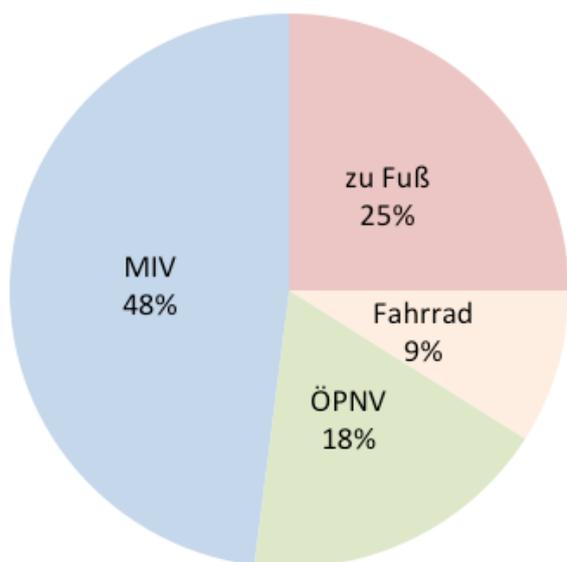
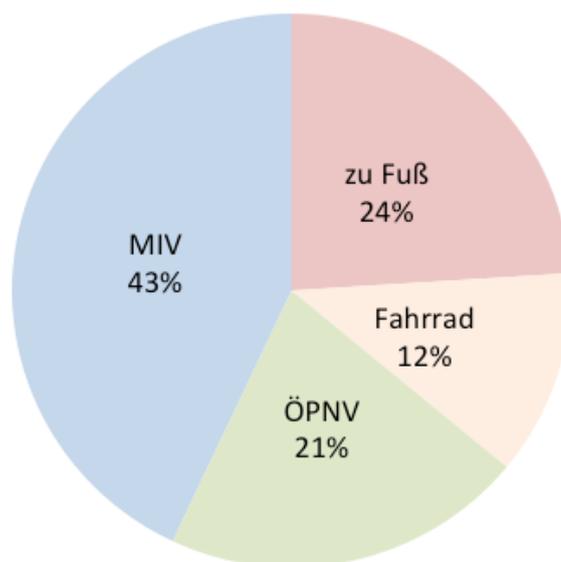
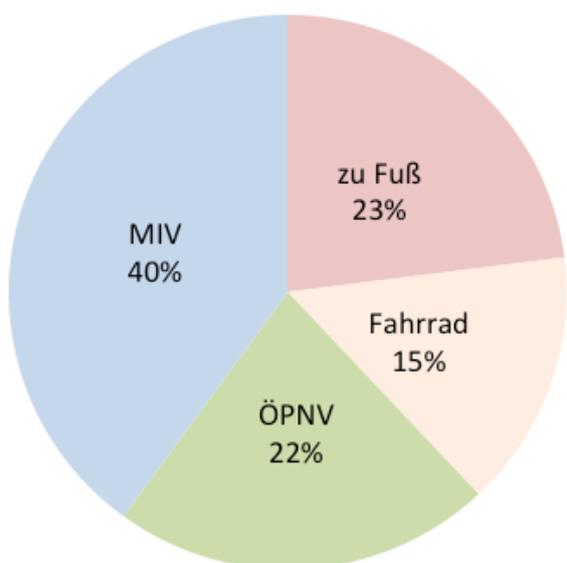
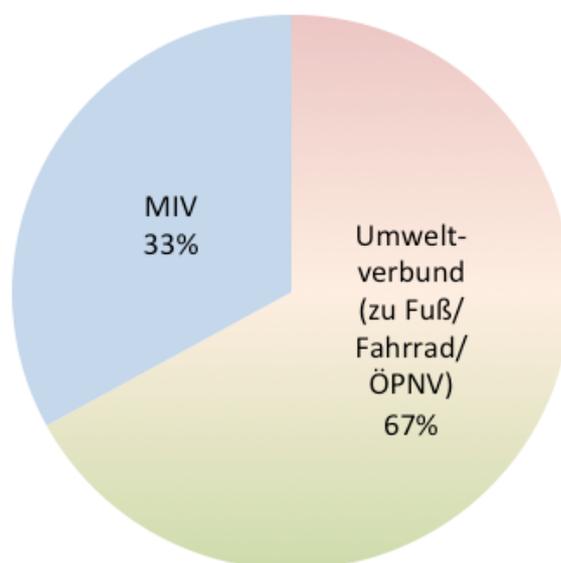
Im Radverkehr kann in den letzten Jahren eine besonders dynamische Entwicklung beobachtet werden. Hier beträgt die jährliche Zuwachsrate seit 2008 rund 3 – 5 %. Hochgerechnet dürfte sich der Radverkehrsanteil von 12 % im Jahre 2006 auf etwa 15 % im Jahre 2013 erhöht haben.<sup>6</sup>

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduzierte sich zwischen 1982 und 2006 von 48 auf 43 %. Vor dem Hintergrund des insgesamt gestiegenen Verkehrsaufkommens bedeutet dies gesamtstädtisch jedoch keine Reduktion der mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten. Nachgewiesen ist auf Basis von Zähldaten jedoch eine Abnahme des Autoverkehrs in der Innenstadt um rund 10 % zwischen Mitte der 90-er und Mitte der 2000-er Jahre. Seither stagniert dort das Pkw-Verkehrsaufkommen. In den Außenbezirken ist jedoch noch kein Rückgang der Pkw-Fahrten zu beobachten. Zum Teil sind die Entwicklungen dort sogar gegenläufig. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am städtischen Modal split dürfte sich seit 2006 aufgrund der Zuwächse beim ÖPNV und beim Fahrradverkehr aber weiter reduziert haben. Entwicklung und angestrebtes Ziel beim Modal split zeigen die folgenden Diagramme.



<sup>5</sup> 1994: 216,1 Mio., 2004: 240,1 Mio., 2013: 276,6 Mio. Fahrgäste (Quelle: KVB Geschäftsberichte)

<sup>6</sup> Die repräsentativen Modal-Split-Erhebungen weisen für Köln eine Steigerung des Radverkehrsanteils zwischen 1982 und 2006 von 9 auf 12 % aus. Die Ergebnisse der regelmäßigen Zählungen seit 2008 lassen auf eine weitere deutliche Steigerung schließen.

**Modal Split der Kölner Bevölkerung – gestern, heute und morgen:****1982****2006****2013 (Schätzung)****2025/30 (Ziel)**

## 4. Rahmenbedingungen und Einordnung

### 4.1. Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur, die Straßen- und Schienenverbindungen, Brücken, Wege und Plätze, sind die Lebensadern einer Großstadt. Für ein qualitativvolles Stadtwachstum ist ein attraktives und leistungsstarkes Mobilitätsnetz eine unabdingbare Voraussetzung. Denn nicht nur für den wirtschaftlichen Erfolg, sondern auch die Lebensqualität der Bewohner und Besucher, ist es von zentraler Bedeutung.

Ein attraktives, nachhaltiges und effizientes Mobilitätsnetz muss vielfältigen Nutzungsansprüchen Rechnung tragen: ein leistungsfähiges Straßennetz, ein attraktives ÖPNV-Angebot sowie ein qualitativvoller öffentlicher Raum, vor allem in den hochfrequentierten Lagen und Stadtquartieren, sind wichtige Bausteine für ein zeitgemäßes und differenziertes Angebot.

Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur gerät meist erst dann in das öffentliche Bewusstsein, wenn die Systeme oder Teile der Systeme nicht richtig funktionieren und so Personen und Wirtschaftsunternehmen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Mit einem wirtschaftlichen Wachstum und einer Bevölkerungszunahme werden die Ansprüche, aber auch die Nutzungskonkurrenzen weiter steigen. Schon heute sind Teile des Kölner Mobilitätsnetzes an ihrer Kapazitätsgrenze, gleichzeitig stehen umfangreiche Sanierungen an. Dabei muss auch bedacht werden, dass Köln in seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt einen überproportionalen Anteil am übergeordneten Verkehr aufnimmt.

In diesem Sinne haben die Schlagzeilen der jüngsten Zeit der Gesellschaft vor Augen geführt, dass große Teile der Verkehrsinfrastruktur in der kommenden Dekade eine dringend notwendige Sanierung erfahren müssen. Bereits Einschränkungen auf einzelnen Streckenabschnitten führen, wie es die Beispiele Autobahnbrücke Leverkusen (A1), Erweiterung der A3 im Bereich Mülheim / Dellbrück, Tunnel Grenzstraße (B55n) oder Sperrungen wichtiger Gleistrassen wie in 2012 auf der Strecke der S12 im Linksrheinischen gezeigt haben bzw. zeigen werden, zu empfindlichen Störungen des Gesamtsystems

mit der Folge größerer Staus und Belastungen auf Ausweichrouten, die nicht selten auch durch Wohngebiete führen. Da absehbar ist, dass die Sanierungsarbeiten vor allem an den Kölner Rheinbrücken das Verkehrsgeschehen in Köln bis etwa 2025 maßgeblich bestimmen werden, ist neben der bestmöglichen Koordination der Baumaßnahmen auch eine Strategie erforderlich, wie die Stadt Köln den Verkehr der Zukunft bewältigen möchte.

Das Wachstum Kölns wird nur möglich sein, wenn die mit diesem Wachstum verbundenen verkehrlichen Herausforderungen bewältigt werden können. Dies gilt in einem besonderen Maße für die Wirtschafts- und Güterverkehre, auf welche die Industrie- und Handelsunternehmen der Region angewiesen sind. Verkehrsinfrastruktur ist ein Standortfaktor; mangelt es daran, schwächt dies die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Unternehmen. Besonders deutlich wurde dies während der Sperrung der Leverkusener Autobahn-Brücke für Lkw. Die dadurch anfallenden Umwege für die Fracht-Lkw verursachten bei den Unternehmen der Region immense tägliche Zusatzkosten.<sup>7</sup>

Kölns Lage bedeutet eine besondere Chance, mit der zugleich erweiterte Aufgaben verbunden sind. Das Rheinland liegt an einer zentralen Schnittstelle des für ganz Europa wichtigen Verkehrskorridors zwischen Rotterdam und Genua, über den ein bedeutender Teil der für die Volkswirtschaft eminent wichtigen Logistikketten abgewickelt wird. Kölns Position am Rhein, über den rund 80 % der deutschen Binnenschifffahrt bewältigt werden, bietet beste Voraussetzungen für eine direkte Anbindung der hiesigen Binnenhäfen an die für das Rheinland relevanten Seehäfen, vor allem an Antwerpen und Rotterdam. Deshalb unterstützt die Stadt Köln die Initiative unter anderem der NRW-Landesregierung für eine Stärkung der Binnenhäfen im Rahmen des Nationalen Hafenkonzeptes etwa durch Leistungssteigerungen des Bahnknotens Köln.<sup>8</sup>

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat der Zweckverband Nahverkehr Rheinland in Kooperation mit der

<sup>7</sup> Axel Granzow: Umwege kosten 1.700 Euro am Tag, in DVZ, Deutsche Logistik-Zeitung vom 28. Januar 2013.

<sup>8</sup> Projektliste „Düsseldorfer Liste“ des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Stand Oktober 2013.

Deutsche Bahn AG und der Stadt Köln mit dem Projekt „Bahnknoten Köln“<sup>9</sup> bereits einen Handlungsansatz zur Beseitigung der problematischsten Engpässe in der Bahninfrastruktur vorgestellt und in der Bundesverkehrswegeplanung platziert. Es sieht 15 getrennt voneinander umsetzbare Maßnahmen vor, mit denen der Bahnknoten Köln entlastet und zukunftsfähig gemacht werden soll.

Aber auch im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden neben dem erforderlichen weiteren Ausbau der Infrastruktur<sup>10</sup> Sanierungen insbesondere der ab den späten 60-er Jahren in Köln gebauten U-Bahn-Anlagen in den kommenden Jahren erforderlich werden. Angesichts der Ergebnisse der Daehre-Kommission, die einen Reinvestitions-Nachholbedarf von aktuell rund 4 Mrd. € in die kommunale Schieneninfrastruktur in Deutschland ermittelte<sup>11</sup>, wird diese Aufgabe nicht zu unterschätzen sein. Vor dem Hintergrund der bisher noch nicht geklärten Anschlussregelung zum 2019 auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist die Bewältigung alleine dieser notwendigen Sanierungsarbeiten eine Aufgabe, die die Stadt Köln vor immense finanzielle Herausforderungen stellen wird.

Insgesamt kommt die Daehre-Kommission zu folgendem Schluss, der sich analog auf die Stadt Köln übertragen lässt: „Die aktuelle Situation aus Unterfinanzierung und Nachholbedarf verlangt eine neue zukunftsfähige Vision von Mobilität. Es macht keinen Sinn, nur mehr Mittel in die Infrastruktur zu investieren, ohne damit eine neue verkehrspolitische Konzeption zu verbinden, die sich an der Nachhaltigkeit orientiert und daraus den Mittelbedarf transparent ableitet.“<sup>12</sup> Diesem Ansatz fühlt sich das Konzept „Köln mobil 2025“ verpflichtet.

Diese Rahmenbedingungen betreffen nicht nur Köln, sondern zahlreiche andere Städte. Die besonders erfolgreichen europäischen Großstädte haben diese Herausforderungen zum Anlass genommen, das Thema Mobilität neu anzupacken.

Ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot muss heute anderen Rahmenbedingungen genüge tragen als noch vor zehn oder zwanzig Jahren. Dieser Aufgabe will sich Köln

stellen und dazu mit den Kölnerinnen und Kölnern in den Dialog treten.

#### 4.2. Stadtentwicklungspolitische Rahmenbedingungen

Köln ist eine gewachsene Stadt mit 2000-jähriger Tradition. Der bestehende Stadtgrundriss setzt der Verkehrsinfrastruktur nicht nur Grenzen, sondern hat eine besondere Qualität. Die kompakte bauliche Struktur und der hohe Wohnbevölkerungsanteil in der Innenstadt schaffen die räumliche Voraussetzung für ein urbanes Leben, was Köln besonders attraktiv macht. Das Straßennetz, vor allem in der Innenstadt und den Quartieren, ist daher nicht nur Verkehrsinfrastruktur, sondern ein intensiv und vielfältig genutzter öffentlicher Raum, der für die Lebensqualität in der Stadt von zentraler Bedeutung ist. Der Aus- und Umbau von Verkehrsinfrastruktur steht daher auch in Konkurrenz zu dem Anspruch, qualitätsvolle Stadträume zu entwickeln, die dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind und so ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten fördern.

Daher ist es umso wichtiger, dass bei der Stadtentwicklung und Stadtplanung Verkehr – mehr als in der Vergangenheit – „mit gedacht“ wird. So sollte bei einer Neuausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen den Baugebieten Vorrang eingeräumt werden, die bereits im Bestand über eine Verkehrsgunst verfügen. Im Falle von Wohngebieten bedeutet dies konkret, dass sie bevorzugt an bestehenden leistungsfähigen Schienenachsen, im besten Falle im Umfeld von Haltestellen, errichtet werden sollen. Ein nachträglicher Anschluss an das S-Bahn- oder Stadtbahnnetz dauert erfahrungsgemäß sehr lange oder wird gar nicht realisiert (siehe z. B. Bocklemünd / Mengenich, Neubrück, Widdersdorf) mit der Folge, dass sich Mobilitätsroutinen mit dem Schwerpunkt auf der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs ausbilden. „Suchräume“ für neue Wohn- und Stadtquartiere sind daher vorwiegend Gebiete, die bereits über eine gute Anbindung verfügen und zukünftigen Nutzern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ermöglichen. Die Stadt hat eine Anzahl von gut erschlossenen, zentral liegenden Flächen, bei denen diese Voraussetzungen bestehen und die kurz- oder

<sup>9</sup> Bahnknoten Köln. Maßnahmen gegen den Kollaps – fit für die Zukunft. Hrsg. v. Nahverkehr Rheinland und Deutsche Bahn AG in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. 2012.

<sup>10</sup> Netzerweiterungen im Bau bzw. konkret geplant: Nord-Süd Stadtbahn, 1. – 3. Baustufe; Verlängerung der Linie 3 bis Bocklemünd, Görlinger-Zentrum; Verlängerung der Linie 7 bis Zündorf-Süd

<sup>11</sup> Vgl. Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“. 2012.

<sup>12</sup> Ebd., S. 3.

mittelfristig für eine Umnutzung zur Verfügung stehen. Beispielhaft sind der Mülheimer Süden, das Heliosgelände, der ehemalige Güterbahnhof in Ehrenfeld sowie die „Parkstadt Süd“ im Bereich des heutigen Großmarktes.

Bei der Entwicklung von Gewerbegebieten ist auf eine Lage am Hauptstraßennetz mit unmittelbarer Verknüpfung zum Autobahnnetz sowie – wenn nachgefragt – auf einen Gleisanschluss zu achten. Die Anschlüsse und Infrastruktur der HGK können zusammen mit Beratungsleistungen der kommunalen Verkehrsunternehmen aktiver Teil der Wirtschaftsförderung werden. Zudem wäre auch hier eine Nähe zu bestehenden ÖPNV-Haltestellen von Vorteil, um den Bedürfnissen der Arbeitnehmer Rechnung tragen zu können. Gegebenenfalls ist der Nachtransport von Haltestellen des Schienenverkehrs zum Arbeitsort mit Leihfahrrädern zu ermöglichen. Sinnvoll ist in jedem Fall eine frühzeitige Mobilitätsberatung der Betriebe und ihrer Beschäftigten. Ziel muss es sein, eine gute Erreichbarkeit der Gewerbegebiete für den Güter- und Wirtschaftsverkehr zu gewährleisten und gleichzeitig die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrsbedingten Belastungen zu minimieren.

#### 4.3. Demographische Rahmenbedingungen

Im Gegensatz zu vielen anderen Regionen der Bundesrepublik werden die Großstädte der Rheinschiene in der kommenden Dekade weiter Einwohnerzuwächse vermelden. Während die Gesamtbevölkerung Deutschlands gemäß Prognose des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 bereits unter die Grenze von 80 Mio. Einwohnern sinkt, wird die Stadt Köln gemäß aktueller Prognose im Saldo mehrere zehntausend neue Einwohner hinzugewinnen.<sup>13</sup>

Wachstum ist zweifellos eine Herausforderung an Ressourcen und Finanzen, gerade in Zeiten erschöpfter öffentlicher Haushalte, qualitatives Wachstum ist aber vor allem eine Chance für die Zukunft der Stadt. Denn nur qualitativ gesteuertes Wachstum sichert dauerhaft wirtschaftliche Potenziale und Beschäftigung ebenso wie bildungspolitische, soziale und kulturelle Leistungsangebote. Eine wachsende Stadt garantiert die finanziellen Grundlagen für eine positive und politisch gewünschte Stadtentwicklung. Funktionierende Verkehrswege und attraktive Mobilitätsangebote gehören zur Grammatik einer prosperierenden und einer qualitativ und nachhaltig wachsenden Stadt.

Das Wachstum wird dabei begleitet von einer gemäßigten durchschnittlichen Alterung der Bevölkerung. Dies liegt im Wesentlichen am auch den Einwohnerzuwachs begründenden Zuzug von Personen im Alter von 18 bis 30 Jahren. Gleichwohl wird auch die Anzahl der über 65-Jährigen in Köln in den nächsten Jahrzehnten deutlich zunehmen. Diese Entwicklung verläuft nicht nur sehr unterschiedlich in den 16 Bundesländern, sondern auch im lokalen Maßstab in den verschiedenen Stadtteilen Kölns.

Mit diesen Veränderungen und den damit verbundenen Mobilitätsbedürfnissen sind auch immense Anforderungen an die Verkehrsplanung verbunden. Allein für notwendige Erschließungsstraßen erfordert dieses Bevölkerungswachstum ein Investitionsvolumen (inklusive Planungskosten) im hohen dreistelligen Millionenbereich. Bei der KVB werden zur Bewältigung der zusätzlichen Nachfrage Investitionen von über 200 Mio. € nötig (erforderlicher Infrastrukturausbau sowie Beschaffung zusätzlicher Stadtbahnwagen und Gelenkbusse). Der Jahresfehlbetrag erhöht sich um ca. 13 Mio. €/Jahr, wobei die zusätzlich erwarteten Fahrgelderlöse bereits berücksichtigt sind. Die von den hinzu kommenden Bewohnern zurückgelegten Wege erhöhen das Verkehrsaufkommen von derzeit rund 3,9 Mio. um 5 % auf etwa 4,1 Mio. Wege pro Werktag. Bezogen auf ein Jahr beträgt der Zuwachs an zurückgelegten Wegen knapp 60 Mio., was mehr als einem Fünftel der Beförderungsleistung der KVB entspricht. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Herausforderungen weder mit dem vorhandenen Verkehrsnetz noch – bei Berücksichtigung der gesteckten Umwelt- und Klimaziele – mit den bisherigen modal split-Anteilen zu erreichen sind.

Das zunehmende Durchschnittsalter der Kölner Bevölkerung führt dazu, dass die behindertengerechte Ausgestaltung aller öffentlichen Einrichtungen mit Hochdruck vorangetrieben werden muss. Dies betrifft nicht nur den schon weitgehend behindertengerecht gestalteten Zugang zu Bus und Bahn, sondern auch die flächendeckende Ausgestaltung des öffentlichen Raums und der dort platzierten Lichtsignalanlagen.

#### 4.4. Verkehrssicherheit

Die mit 37.000 bis 39.000 jährlichen Ereignissen hohe Zahl an Verkehrsunfällen in Köln führt zu einem volks-

<sup>13</sup> Vgl. „Bevölkerungsprognose Köln 2040 – Wie lange wächst Köln?“ Pegel Köln 1/2013. Amt für Stadtentwicklung und Statistik. IT.NRW geht sogar von einem Einwohnerzuwachs von rund 80.000 Personen bis 2030 aus.

wirtschaftlichen Schaden in dreistelliger Millionenhöhe<sup>14</sup>. Pro Jahr sind über 500 Schwerverletzte und mehr als 20 Tote im Straßenverkehr zu beklagen. Daher muss dem Thema Verkehrssicherheit auch in Zukunft ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt werden. Der weitaus größte Teil der Verkehrsunfälle ist verursacht durch menschliches Versagen, wie z. B. zu dichtes Auffahren, Fehler beim Abbiegen, zu hohe Geschwindigkeit, Rotlichtverstöße oder Alkohol am Steuer. Da die Geschwindigkeit erheblichen Einfluss auf die Schwere der Unfälle hat, wird das Thema Entschleunigung im Verkehr in Zukunft eine größere Beachtung finden müssen. Daneben wird es erforderlich sein, die Verkehrsbeteiligung von Fußgängern und Radfahrern sicherer zu gestalten.

Die Aufmerksamkeit vieler Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Straßenverkehr lässt zum Teil stark nach (Beispiel Handynutzung am Steuer), so dass die Gesamtzahl der Unfälle seit Jahren nicht sinkt. Erkennbar wird der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme häufig nicht gelebt. Daher ist es zunehmend von Bedeutung, Verhaltensänderungen im Verkehr durch präventives Handeln, aber auch durch konsequente Überwachung zu unterstützen. Ergänzend dazu sind kontinuierliche bauliche Anpassungen im Straßennetz erforderlich, deren Wirkung durch eine Entschleunigung des städtischen Verkehrs gestärkt wird.

Bedingt durch technische Möglichkeiten sowie eine zunehmende Erwartung seitens der Bevölkerung sind auch die ÖPNV-Anlagen verstärkt mit technischen Sicherungseinrichtungen auszustatten, die sich sowohl auf den Investitionsbedarf wie auch auf die Betriebskosten direkt auswirken. Daneben steigen auch die Anforderungen an die subjektiv wahrgenommene Sicherheit durch die Fahrgäste. Hierbei geht es nicht um die Sicherheit im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Betrieb, sondern um das Sicherheitsgefühl des Fahrgastes vor, während und nach der Benutzung der Verkehrsangebote. Auch wenn die Häufigkeit von Gefährdungen durch Dritte statistisch nicht angestiegen ist, so führt die vermehrte Berichterstattung über Zwischenfälle zunehmend zu einem Gefühl von Unsicherheit. Um dennoch möglichst

allen Bevölkerungsgruppen die Benutzung öffentlicher Verkehrsangebote zu erleichtern, wird seitens der Verkehrsunternehmen verstärkt Personal vor Ort eingesetzt, das dieser Entwicklung entgegenwirken soll.

#### 4.5. Klima- und umweltpolitische Rahmenbedingungen

Europäische Union, Bundesrepublik Deutschland sowie das Land Nordrhein-Westfalen haben sich ambitionierte Klimaziele gesetzt. So sollen nach einer Entscheidung des EU-Parlaments und des Rates (2009) sowie einer Mitteilung der EU-Kommission aus 2010 die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20% unter das Niveau von 1990 gesenkt werden. Mit Beitritt zum europäischen Bürgermeisterkonvent hat sich die Stadt Köln freiwillig verpflichtet, über diese EU-Ziele hinauszugehen<sup>15</sup>. Die Bundesrepublik hat darüber hinaus für den gleichen Zeitraum das Ziel vorgegeben, die Emissionen um 40% gegenüber 1990 zu senken. Das 2013 in Kraft getretene Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalens sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 25% bis 2020 vor.<sup>16</sup>

Allen Zielvorgaben und Konzepten ist gemein, dass der Verkehrssektor als einer der wesentlichen Emittenten einen signifikanten Beitrag zur Zielerreichung beisteuern muss. Je nach Berechnungsgrundlage und -methodik wird dem Verkehr ein Anteil von rund 20 – 25% an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen zugeschrieben.<sup>17</sup> An den direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs ist der Straßenverkehr mit 85% beteiligt, der Pkw-Verkehr alleine mit 60%. Die Strategie der Automobilindustrie „Niedrigerer Verbrauch durch motorische Verbesserungen und einen höheren Dieselsatz“ führte nicht zu einem signifikanten Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen, denn höheres Gewicht bei mehr Komfort und Sicherheit sowie mehr Leistung machten die „Einsparfolge der Techniker und den Diesel-Bonus“ zum Teil zunichte.<sup>18</sup>

Um die Zielvorgaben des Bürgermeisterkonvents einhalten zu können, sind allein aus Klimaschutzgründen daher Maßnahmen erforderlich, die den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen

<sup>14</sup> Der volkswirtschaftliche Schaden von Verkehrsunfällen beläuft sich deutschlandweit auf Basis der Unfallzahlen von 2005 auf rund 31 Mrd. € pro Jahr (vgl. Baum u. a.: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M208. Bergisch Gladbach 2010).

<sup>15</sup> Gemäß Ratsbeschluss vom 25. 09. 2008

<sup>16</sup> Für die nachfolgenden Dekaden wurden entsprechende weitreichendere Ziele formuliert.

<sup>17</sup> Bei Berücksichtigung nur direkter Emissionen 20%, bei Einbeziehung indirekter Emissionen des Verkehrs 25% (vgl. <http://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/herausforderung-verkehr-und-umwelt/verkehr-und-umwelt-weniger-treibhausgasemissionen-auf-der-strasse-mehr-im-flugverkehr>; Zugriff 01. 10. 2013)

<sup>18</sup> Ebd.

in Köln senken. Die ÖPNV-Zukunftskommission NRW kommt diesbezüglich in ihrem Abschlussbericht zu dem Ergebnis, dass zur Einhaltung der Klimaschutzziele und zur Sicherung der Mobilität der Bürger die Verkehrsleistung des ÖPNV bis 2050 bei klarer politischer Priorisierung sukzessive um 50 bis 100% erhöht werden muss.<sup>19</sup>

Bezogen auf den prognostizierten Einwohnerzuwachs in Köln wäre allein schon bei einer Beibehaltung der Anzahl der mit dem MIV zurückgelegten Wege eine Steigerung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) um knapp 10% erforderlich. Weitergehende Anforderungen an eine Reduktion der Umweltbeeinträchtigungen des Verkehrs erfordern noch wesentlich größere Zuwachsraten. Die Stadt Köln verfolgt daher beispielhaft zusammen mit der Stadtwerke Köln AG im Projekt Smart City Cologne das Ziel, durch vielfältige Maßnahmen in den Bereichen IT, Energie und Mobilität den Primärenergieverbrauch zu senken und gleichzeitig die Stadt intelligenter zu vernetzen.

Zusätzlich sollte die Stadt Köln in Zusammenarbeit mit der regionalen Industrie, dem Handel sowie den Unternehmen der Logistikbranche Angebote entwickeln, die auch im Güterverkehr eine Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Verkehrsverlagerung und verträglichere Abwicklung ermöglichen. Ein wichtiges Ziel ist dabei die Verlagerung von Transporten auf die umweltschonenden Verkehrswege Schiene und Wasserstraße. Die Kapazitäten für eine Ausweitung ökologisch sinnvoller Alternativen zum Güterverkehr auf der Straße sind grundsätzlich vorhanden. Sie müssen aber durch Investitionen erschlossen werden. Innerstädtische Güterverkehre gilt es zu verringern, indem geeignete Umschlagsmög-

lichkeiten möglichst in der Nähe der Aufkommensquellen und -ziele geschaffen und gestärkt werden. Transitverkehre ohne einen direkten Bezug zu Verkehrsquellen oder -zielen in Köln sollten möglichst um die Stadt herum geführt und von dieser ferngehalten werden.

Verkehr ist auch ein bedeutender Emittent von Lärm und Luftschadstoffen. In den entsprechenden Fachplänen (Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplan) werden Maßnahmen benannt, die zum Teil bereits umgesetzt sind (wie z. B. die Umweltzone). Eine Förderung des Zufußgehens und Radfahrens wirkt in diesem Kontext immer positiv. Der ÖPNV trägt aufgrund der Mengenerwirkung in besonderem Maße zu einer Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen bei. Jedoch kann es hier im Einzelfall zu Zielkonflikten kommen, so bei der lokalen Ausbreitung von Lärm an Schienenstrecken. Daher ist es wichtig, bei Neu- und Ausbaumaßnahmen den Lärmschutz unmittelbar mit den betroffenen Anliegern zu kommunizieren. Die Emission von Luftschadstoffen wie NO<sub>x</sub> und Feinstaub durch den Busverkehr ist durch den zunehmenden Einsatz von modernen Dieselmotoren in den vergangenen Jahren deutlich reduziert worden. Mit der „Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ fördert die Stadt unter anderem den Einsatz umweltfreundlicher Busse auf ihrem Stadtgebiet und trägt somit zu einer weiteren Verringerung der Luftschadstoffe bei. Im Pkw-Verkehr haben sowohl technische Fortschritte als auch eine Verringerung der Geschwindigkeiten, wie z. B. durch Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten, zu einer Verbesserung der lokalen Schadstoff- und Lärmsituation beigetragen. Durch Bündelung von Verkehren und hohem Ver-

<sup>19</sup> Vgl. ÖPNV-Zukunftskommission NRW, Abschlussbericht (Kurzfassung), August 2013, S. 6



kehrsaufkommen existieren jedoch weiterhin Hot Spots, in denen die durchgeführten Messungen Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte ergeben. Ebenso wie bei den Lärminseln besteht hier weiterer Handlungsbedarf, um die örtliche Situation zu verbessern.

#### **4.6. Wirtschaftliche / finanzielle Rahmenbedingungen**

In Zeiten angespannter öffentlicher Haushalte muss ein besonderes Augenmerk auf die Finanzierbarkeit der erarbeiteten Lösungen und Maßnahmen gerichtet werden. Angesichts der stagnierenden bzw. sinkenden Zuschüsse von Bund und Land und den immensen Herausforderungen, die die Sanierung der Infrastruktur über die kommenden Jahre und Jahrzehnte mit sich bringt, werden weit reichende Neubaumaßnahmen nicht finanzierbar sein. Die aus Sicht der Stadt Köln erforderlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen stehen untereinander und zu den geplanten Maßnahmen der anderen Gebietskörperschaften der Region und des Landes in direkter Konkurrenz. Gleichzeitig steht die Stadt Köln auch in anderen Politikbereichen vor großen finanziellen Herausforderungen. Daher gilt es, auf der Basis der Analyse und des Leitbilds Prioritäten für den zielgerichteten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu setzen.

Allein die Auflösung des Sanierungsstaus bei Straßen, Brücken und Tunneln in kommunaler Baulast der Stadt Köln bindet Mittel in Höhe von – grob geschätzt – rund 500 Mio. €. Hinzu kommen Instandhaltungs- und Erhaltungsinvestitionen im Stadtbahnsystem wie z. B. der nachträgliche Einbau von Hochwasserschotts und die brandschutztechnische Anpassung der U-Bahnanlagen sowie Erhaltungsinvestitionen in die seit Ende der 60-er Jahre gebaute U-Bahn-Infrastruktur.

Die Verkehrsmenge auf den Straßen- und Schienenfernverbindungen steigt in den nächsten Jahren weiterhin stark an. Daher sind hohe Investitionen in das Schienen- und Straßennetz zwingend erforderlich, damit dieser Verkehr die Stadt nicht überflutet.

Da Köln wächst, wächst auch das Mobilitätsbedürfnis. Im Gegensatz zum Fernverkehr kann das Personenverkehrsbedürfnis in der Stadt zum großen Teil durch den Umweltverbund abgedeckt werden. Der vergleichsweise geringe zusätzliche Platzbedarf, die Umweltfreundlich-

keit und auch der überschaubare Finanzbedarf in die Infrastruktur zeichnen diese Verkehrsmittel aus. Daher ist die intensive Förderung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Personennahverkehr ein Schlüssel für die Lösung der Verkehrsfragen der wachsenden Stadt.

Der innerstädtisch wachsende Güterverkehr stellt eine besondere Herausforderung dar. Intelligente Logistikkonzepte in Verbindung mit leistungsfähigen Umschlagpunkten zwischen allen Verkehrsträgern und Logistikrouten führen auch dort zu kostengünstigen und umweltfreundlichen Zukunftsperspektiven.

Die Investitionen in die Bauwerke sind bislang vor dem Hintergrund der neuen Rahmenbedingungen beim Brandschutz / Hochwasser noch nicht in Gänze kalkulierbar. Expertenschätzungen gehen mittelfristig von 30 – 50 Mio. €/Jahr aus, wobei die Projekte vor dem Hintergrund der Planungs- und Bauzeiten sowie der genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen deutlich vor Ablauf der Nutzungsdauer anzugehen sind. Bei Tunnelbauwerken wird in der Regel von einer Nutzungsdauer von ca. 100 Jahren ausgegangen. Die betriebstechnischen Einrichtungen unterliegen deutlich kürzeren Nutzungszyklen, hier wird von Ersatzinvestitionen von ca. 10 – 20 Mio. €/Jahr ausgegangen, die durch die KVB realisiert werden.

Vor diesem Hintergrund wird die verkehrspolitische Forderung, auch Ersatzinvestitionen – analog zu Neubaumaßnahmen – durch Bund und Land zu fördern, ein wesentlicher Baustein zum Erhalt der Infrastruktur des ÖPNV.

#### **4.7. Köln in der Region**

Die Verflechtungen nehmen im internationalen, aber auch im regionalen Maßstab zu. Dies ist nicht nur, aber auch an der Entwicklung der Pendlerströme abzulesen: Die Zahl der Einpendler nach Köln hat in den vergangenen 25 Jahren von 188.000 um knapp 60% auf 299.000 zugenommen, die Zahl der Auspendler aus Köln hat sich im gleichen Zeitraum von 45.000 auf 136.000 sogar verdreifacht<sup>20</sup>. Dabei nimmt die Nutzung von SPNV und ÖPNV im Berufsverkehr kontinuierlich zu. Die Zusammenarbeit im Verein Region Köln / Bonn e. V., bei den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland (NVR) und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) sowie in der von den

<sup>20</sup> www.landesdatenbank.nrw.de, Abruf 26. 02. 2014 sowie Kölner Stadt-Anzeiger vom 26.02.2014: „299000 Einpendler – jeden Tag“

Oberbürgermeistern Kölns und Düsseldorfs ins Leben gerufenen Initiative Metropolregion Rheinland zeugen von dem Erfordernis, sich auf unterschiedlichen Ebenen in der Region auszutauschen und Planung an gemeinsamen Zielen auszurichten. Köln als Millionenstadt und Oberzentrum nimmt dabei eine herausragende Stellung ein. Die Stadt versteht sich als Wirtschafts-, Wissenschafts-, Messe-, Kultur- und Einkaufsmetropole. Die mit diesem Bedeutungsüberschuss verbundenen verkehrlichen Herausforderungen müssen gemeinsam mit den regionalen Partnern angegangen werden. Für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde erstmals eine gemeinsam erstellte Vorhabenliste der Initiative Metropolregion Rheinland eingereicht. Alle Gebietskörperschaften im Verbundgebiet des Zweckverbands NVR haben durch Beschlüsse ihrer Gremien die Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens Köln unterstützt. Beide Initiativen wurden als starke Zeichen der Region im Bund wahrgenommen.

Auch bei der Entwicklung des Güterverkehrs verfolgt Köln einen regionalen Ansatz: Durch ein externes Gutachten werden Handlungserfordernisse und Maßnahmen in einem „Regionalen Logistikkonzept Köln“ zusammengefasst. Unter Würdigung der Entwicklungschancen

in der Region sollen dabei für das Kölner Stadtgebiet die geeigneten Stellschrauben für eine Unterstützung der Logistikbranche bei gleichzeitiger Beachtung stadtvträglicher Lösungen definiert werden. Dabei werden unter anderem die Ergebnisse des EFRE-Projekts „Weiterentwicklung der Logistikregion Niederrhein / Köln“ berücksichtigt.<sup>21</sup>

Auf der interlokalen Ebene wurde als ein erstes Ergebnis der Abstimmungen des Interkommunalen Arbeitskreises (IntAK) des Oberbürgermeisters mit dem Landrat des Rhein-Erft-Kreises und den Bürgermeistern der kreisangehörigen Städte ein Radschnellweg zwischen Frechen und Köln beim Landesverkehrsministerium zur Förderung angemeldet und positiv beschieden<sup>22</sup>. Des Weiteren arbeiten die Akteure an der Definition und Entwicklung von „Mobilitätsdrehscheiben“ an der Schnittstelle zwischen Köln und dem Umland, d. h. bedeutenden Haltestellen, an denen eine intermodale Wegekette in besonderem Maße ermöglicht wird.

#### 4.8. Trends in der Mobilitätsentwicklung

Ergebnisse aktueller Studien weisen darauf hin, dass das Verkehrsverhalten der Stadtbewohner in einem Transformationsprozess begriffen ist. Während die Verfügbar-

<sup>21</sup> Kooperationsprojekt von Wirtschaftsförderung Rhein-Kreis Neuss, Standort Niederrhein GmbH, Stadt Köln, Neuss-Düsseldorfer Häfen, HGK AG, Wirtschaftsförderung Rhein-Erft-Kreis, IHK Mittlerer Niederrhein, Hochschule Niederrhein und M. Zietzschmann GmbH & Co. KG

<sup>22</sup> Der Förderbescheid wurde am 20. 11. 2013 von Verkehrsminister Groschek übergeben.



keit über Führerschein (und Pkw) bei Personen über 65 Jahren durch den Nachholeffekt der weiblichen Bevölkerung weiterhin leicht zunimmt und zu erwarten ist, dass die erworbenen Verhaltensroutinen einer recht häufigen Autonutzung auch in das Rentenalter übernommen werden, zeigen vor allem die jungen Erwachsenen eine steigende Tendenz zur Multimodalität. Das Auto als Verkehrsmittel und Statussymbol verliert an Bedeutung, was sich an sinkenden Pkw-Besitzzahlen in diesen Altersgruppen und an der vermehrten Nutzung von flexiblen Angeboten wie Carsharing zeigt. Die Verkehrsmittelnutzung orientiert sich also mehr und mehr an den Vorteilen der einzelnen Modalitäten in Bezug auf Kosten, Zeit, Verfügbarkeit und Bequemlichkeit. Gleichzeitig erfordert die zunehmende Anzahl betagter und hochbetagter Personen den Abbau noch bestehender Barrieren, vor allem im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Verkehrswirtschaft bedient diesen Trend durch Ausweitung bestehender und Implementierung neuer flexibler Angebote. Gab es Anfang der 2000-er Jahre in Köln z. B. nur einen Carsharing-Anbieter mit stationsbasiertem Angebot, so ist deren Zahl inzwischen auf vier (zwei stationsbasiert, zwei im „free floating“-System) angestiegen. Das Segment Fahrradverleih wird derzeit von der Deutsche-Bahn-Tochter Call-a-bike in der Kernstadt bedient. Die Kölner Verkehrs-Betriebe haben angekündigt, in der zweiten Jahreshälfte 2014 ein eigenes Fahrradverleihsystem in drei Arealen (Innenstadt, Mülheim / Schanzenstraße und Butzweilerhof) zu starten.

Die sehr dynamische Entwicklung im Bereich der Fahrerassistenzsysteme wird das Autofahren in den kommenden Jahren deutlich verändern. Diese Systeme werden den Menschen mit eingeschränkter Wahrnehmung und Reaktionsschwächen mehr sichere Mobilitätsangebote bieten können als heute. Insbesondere im Hochgeschwindigkeitsnetz (Autobahn) werden Assistenzsysteme noch stärker ihre Wirkung entfalten. Die Anzahl schwerer Unfälle kann dadurch deutlich reduziert werden. Besonders spürbar wird sich dies im Lkw-Verkehr auswirken, da die sehr langen Lenkzeiten oftmals unfalursächlich sind. In Köln führen derartige Unfälle häufig zu langen Streckensperrungen auf den Autobahnen, mit der Folge, dass Ausweichverkehre das städtische Straßennetz zum Teil völlig überlasten. Daher sollten solche Assistenzsysteme für Lkw in Deutschland verpflichtend vorgeschrieben werden.

Köln als Automobilstandort mit langer Tradition und Sitz bedeutender Unternehmen der Automobilindustrie kann von den in der Region in Zusammenarbeit mit universitären Einrichtungen betriebenen Forschungs- und Entwicklungszentren profitieren. Im Ford-Forschungszentrum Aachen wird z. B. an aktiven Sicherheitssystemen, Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation sowie Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation gearbeitet. Die Stadt Köln verspricht sich von diesen Innovationen mittelfristig einen aktiven Beitrag der Industrie zur Verstärkung des Verkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Ein weiterer wichtiger Trend besteht in dem zunehmenden Ersatz fossiler Brennstoffe durch alternative Antriebsformen. Die mit massiver finanzieller Unterstützung der Bundesregierung forcierte Entwicklung von Elektromotoren in Pkw steckt derzeit noch in den Kinderschuhen. Erfolgreicher ist derzeit die Verbreitung von Pedelecs oder E-Bikes, also elektrisch unterstützten Fahrrädern. Diese erweitern den potenziellen Radius von Fahrrädern bzw. ermöglichen vielen Personen überhaupt erst die Benutzung des Fahrrads für längere oder topografisch anspruchsvollere Strecken.

Im Öffentlichen Personennahverkehr wird Elektromobilität – was in der derzeitigen Diskussion oft übersehen wird – bereits seit über 100 Jahren erfolgreich im Stadtbahnbetrieb genutzt. Bei den Busflotten werden deutschlandweit neben den drei noch bestehenden O-Bus-Systemen derzeit mehrere alternative Antriebsysteme oder -kraftstoffe (Elektro, Hybrid, Erdgas, Wasserstoff) im Regelbetrieb getestet. Auch für die City-Logistik ist die Elektromobilität ein förderwürdiger Ansatz, z. B. für Fahrzeuge der KEP-Branche<sup>23</sup> oder bei elektrisch unterstützten Lastenfahrrädern.

Als Alternative bzw. Ergänzung zum Pkw muss der Umweltverbund zunehmend vernetzt und „aus einer Hand“ organisiert werden. Um Zugangshemmnisse zu minimieren, sind integrierte Lösungen wie z. B. die Mobilcard, bei der mit einer Kundenkarte verschiedene Angebote (SPNV, ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, etc.) unkompliziert genutzt werden können, von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Dabei stellt auch das Smartphone mit seinen umfangreichen Möglichkeiten (Apps, Handytickets, Echtzeitinformationen, etc.) einen zunehmend wichtigen Baustein dar. Die Verkehrsunternehmen

<sup>23</sup> KEP = Kurier-, Express-, Paketdienste

müssen die Chance nutzen, sich zu integrierten Mobilitätsdienstleistern weiterzuentwickeln.

Im Güterverkehr wird ein erhebliches Wachstum des Aufkommens aller Verkehrsträger, besonders aber im Straßenverkehr, die Belastungen weiter erhöhen. Der fortgesetzte Trend zur Containerisierung ist zu einem wichtigen Motor der Globalisierung geworden, von der die Stadt mit ihrem in Deutschland einmaligen Gürtel an Industriebetrieben etwa der Chemie, des Anlagenbaus oder der Automobilfertigung in überdurchschnittlicher Weise profitiert. Als zentraler Knoten im Hinterland der in einem enormen Ausbau befindlichen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ist Köln direkt an die internationalen Logistikketten angeschlossen. Diese Chancen gilt es zu nutzen, um die wirtschaftlich gute Situation weiter zu verbessern. Damit einher geht jedoch ein erhöhter Bedarf an Umschlaganlagen, Abstellflächen und Transportwegen für den Warenverkehr allgemein und die zunehmenden Container-Transporte im Besonderen. Verschiedene Beispiele in der jüngeren Vergangenheit haben gezeigt, dass der Bau von Verkehrsinfrastrukturen oftmals mit Umsetzungskonflikten belastet ist.

Die europäische Politik strebt integrierte Verkehrskonzepte an, die auf einem nachhaltigen Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern beruhen. So ruft die Europäische Kommission in ihrem Kommunikationspaket „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (Dezember 2013) die europäischen Städte auf, ein Umdenken zur Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß einzuleiten. Saubere und nachhaltige Verkehrsarten wie Zufußgehen und Radfahren, eine erhöhte Nutzung des ÖPNV sowie eine zügige Markteinführung von alternativen Kraftstoffen sollten im Rahmen von konzertierten Aktionen seitens der politischen Entscheidungsträger auf allen Ebenen gefördert werden.

Viele europäische Städte sehen sich mit den negativen Aspekten des Verkehrswachstums wie Staus und Umweltbelastungen konfrontiert. Anfang des Jahrtausends haben daher die ersten Pioniere in Europa Konzepte für eine nachhaltige städtische Mobilität verabschiedet und umgesetzt. Beispiele aus Stockholm (City-Maut seit 2006), Kopenhagen (Grüne Welle für Fahrradrouten),

Göteborg (Lieferdienste von Supermärkten), Brüssel (Prämie für abgemeldete Pkw), Malmö (ein Stadtteil als Fuß- und Fahrradstadt) und Zürich (Einführung und Umsetzung eines strategischen Mobilitätsplans in 2001) dienen schon längst als Best Practice in diesem Bereich.

So gilt die Verkehrspolitik der Stadt Zürich insgesamt als vorbildlich: Gründe dafür sind u. a. der relativ geringe Motorisierungsgrad der Stadtbevölkerung, die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger bei gleichzeitiger Priorisierung des Umweltverbunds und der daraus resultierende, vorteilhafte Modal Split. Spezielle Fahrspuren sowie Bevorzugung von Tram und Bus an den Lichtsignalanlagen bilden eine Voraussetzung für die mit fast 40 % Anteil an allen Wegen starke Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt. Mit der Aufnahme der Verkehrspolitik gemäß Planung „Strategien Zürich 2025“ in die Gemeindeordnung werden gemäß dem Programm „Stadtverkehr 2025“ unter anderem die Weiterentwicklung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds, die Senkung des Energieverbrauchs sowie der stadtverträgliche Umgang mit dem motorisierten Verkehr gesetzlich verankert und sichergestellt. Das in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich erstellte regionale Gesamtverkehrskonzept enthält ein Maßnahmenpaket in einem Volumen von ca. 1 Milliarde Franken, das hauptsächlich der Förderung des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs gewidmet wird.<sup>24</sup>

„Good, Better, Best“ – so heißt die Radverkehrsstrategie in Kopenhagen: Dank einer konsequenten Förderung werden heute bereits über 35 % der Arbeits- und Schulwege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung existierender Radwege (z. B. Ausweitung der Fahrspuren) und zur Weiterentwicklung des Radwegenetzes (z. B. Aufbau von Schnellstraßen, Fahrradbrücken) tragen dazu bei, die Reisezeiten zu reduzieren und den Komfort und das Sicherheitsgefühl der Radfahrer zu erhöhen. In Kombination mit weiteren radverkehrsfördernden Maßnahmen soll der Modal Split-Anteil des Radverkehrs an allen berufs- und ausbildungsbedingten Wegen auf 50 % gesteigert werden.<sup>25</sup>

In Frankreich schließlich wird seit den 70-er Jahren die regionale Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (auch in den Händen von Privatanbietern) durch die sogenannte Nahverkehrsabgabe („Versement Transport“) gefördert

<sup>24</sup> Vgl. Strategien Zürich 2025 und Programm „Stadtverkehr 2025“. Stadt Zürich 2012.

<sup>25</sup> Vgl. „Good, Better, Best“: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011 – 2025. Kopenhagen 2011.



und finanziert. Alle Kommunalverbände über 20.000 Einwohner sind berechtigt, die Abgabe zu erheben. Der Beitrag wird sowohl von privaten als auch von öffentlichen Unternehmen eingezahlt, die über neun Mitarbeiter beschäftigen. Der Beitragssatz ist abhängig von der Einwohneranzahl der Kommune, in der das Unternehmen ihre Tätigkeit ausübt. Die Nahverkehrsabgabe muss zweckgebunden für den öffentlichen Nahverkehr verwendet werden und ist somit Grundlage für die Renaissance der Straßenbahn in vielen französischen Städten seit Mitte der 80-er Jahre. Als „Nutznießerfinanzierung“ stellt sie eine zusätzliche Finanzierungsquelle dar, ohne beispielsweise auf die zurzeit kaum mehrheitsfähige City-Maut zurückgreifen zu müssen.

Ein ähnlicher Finanzierungsansatz wird aktuell mit dem so genannten „Bürgerticket“ diskutiert, bei dem analog zum Semesterticket für Studierende von jedem Bürger oder jedem Haushalt eine zweckgebundene Abgabe erhoben würde, die auf der anderen Seite zu einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung berechtigen würde. Im Gegensatz zu den bisher nur in Klein- und Mittelstädten (Hasselt / Belgien, Lübben, Templin) sowie seit 2013 in

der estnischen Hauptstadt Tallinn praktizierten und aufgrund der auf Dauer ungeklärten Finanzierung zum Teil wieder eingestellten Modellen eines „kostenlosen ÖPNV“ soll durch ein solches Modell eine Grundfinanzierung des ÖPNV gewährleistet werden, ohne den städtischen Haushalt über Gebühr zu belasten. Allerdings sind die bisher vorgestellten Ideen nicht umsetzungsreif. Es bedarf noch in erheblichem Umfang der Klärung offener Fragen, bevor das Bürgerticket als ernsthafte Alternative zur derzeitigen Nutzerfinanzierung gelten kann.

Die Europäische Kommission unterstützt die kommunalen Bestrebungen für eine neue urbane Mobilität mit der Anlage eines umfangreichen Datenerhebungsprogramms im Bereich des Verkehrs, in dessen Rahmen z. B. Statistiken und Informationen über multimodale Informationsdienste und Echtzeit-Verkehrsdaten gesammelt werden sollen. Einer der Schwerpunkte des Pakets ist die Einführung von technologiegestützten „Intelligenten Urbanen Verkehrssystemen“ (z. B. multimodal smart ticketing), die politischen Entscheidungsträgern bei der Planung und Entscheidung über neue Verkehrslösungen künftig helfen sollen.

## 5. Handlungsansätze zur Erreichung der Leitziele

In den nachfolgenden Handlungsansätzen werden auf Basis der Ist-Analyse und den dargestellten Trends Maßnahmenfelder für Köln vorgeschlagen, die zur Erreichung der eingangs definierten Leitziele beitragen können. Sie leiten sich unter anderem aus den vorgenannten Best-Practice-Beispielen sowie den Empfehlungen und Diskussionsansätzen aus den im Rahmen der Erstellung von „Köln mobil 2025“ durchgeführten Expertenrunden<sup>26</sup> ab. Ziel ist, sich an den positiven Erfahrungen anderer Städte zu orientieren und gleichzeitig die Erfordernisse vor Ort zu beachten, um in Köln ein im Städtevergleich überdurchschnittliches Mobilitätsangebot zu schaffen. Um dies zu erreichen wird unter anderem vorgeschlagen, vermehrt durch regionale Abstimmung zur Lösungsfindung beizutragen, den ÖPNV, das Fahrradfahren und das Zufußgehen stärker zu fördern, Angebote zur Vernetzung der Verkehrsträger und für eine flexible Verkehrsmittelnutzung zu schaffen und den Verkehr in der Stadt unter Berücksichtigung der Bedingungen für Güter- und Wirtschaftsverkehr insgesamt menschen- und umweltverträglicher zu gestalten. Die Auflistung ist weder abschließend noch unveränderbar, sondern dient als Diskussionsgrundlage für die notwendige und gewünschte Beteiligung aller Akteure sowie der Bürgerinnen und Bürger zur Vorbereitung und Umsetzung der Transformationsprozesse.

1. Die notwendige Sanierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur hat Vorrang gegenüber einem Ausbau der Infrastruktur. Dabei muss die Abwicklung und Koordination der in den nächsten Jahren aufgrund der drängenden Erhaltungs- und Ergänzungsmaßnahmen notwendigen Baustellen deutlich verbessert werden, um den Verkehrsfluss angemessen aufrecht zu erhalten. Dies betrifft die Gestaltung der Bauabläufe einschließlich der erforderlichen Baustelleneinrichtungen, die zeitliche Abstimmung benachbarter bzw. in ihrer Wirkung miteinander verbundener Baustellen sowie die rechtzeitige und umfassende Information der Verkehrsteilnehmer.
2. Gleichzeitig bedarf es einer Weiterentwicklung der Infrastruktur, die für die Leistungsfähigkeit der wachsenden Stadt notwendig ist. Dabei liegt der Fokus auf

Ausbaumaßnahmen für den Fahrradverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr, die zur Erreichung der modal-split-Ziele erforderlich sind, sowie auf der Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Gütertransport.

3. Eine intensive regionale Zusammenarbeit kann ein Schlüssel zur Bewältigung der Gebietsgrenzen überschreitenden Verkehrsprobleme sein. Die Stadt Köln wird daher in Kooperation mit dem Nahverkehr Rheinland, dem Verein Region Köln / Bonn e. V. sowie den kommunalen Partnern der Region darauf hinwirken, einen regionalen Mobilitätsplan zu entwickeln.
4. Die weitere Siedlungsentwicklung ist eng mit der Verkehrsplanung zu koordinieren. Dies bedeutet, dass eine Siedlungsentwicklung im Innenbereich sowie an leistungsfähigen Schienenachsen zukünftig gegenüber anderen Standorten zu bevorzugen ist.
5. Durch Reduzierung / Begrenzung und ggf. Bewirtschaftung der Stellplätze und eine attraktive Einbindung der neuen Wohnbauflächen in das Fuß- und Radwegenetz soll der motorisierte Individualverkehr eingedämmt werden. Damit soll erreicht werden, dass die Bewohner ihren Alltag weitgehend autofrei gestalten können. Auf Basis der vorhandenen Beispiele ist zu prüfen, ob die Entwicklung weiterer autofreier Siedlungen zu einem nachhaltig veränderten Mobilitätsverhalten beiträgt.
6. Der öffentliche Nahverkehr ist weiter auszubauen. Neben dem (über-)regional bedeutenden Projekt „Bahnknoten Köln“ soll auch das städtische Schienennetz sinnvoll weiterentwickelt werden, um bei wachsender Bevölkerung gleichzeitig einen höheren Anteil der Wege auf den ÖPNV zu verlagern. Zusätzlich zur Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn sind sinnvolle Netzergänzungen (z. B. Linie 13 linksrheinisch sowie rechtsrheinische Ringstrecke) ebenso prioritär voranzutreiben wie Streckenverlängerungen in bisher noch nicht von der Schiene erschlossene Stadtteile. Neben der Stadtbahn ist zudem das wesentlich flexiblere Busliniennetz dahingehend weiterzuentwickeln, dass sowohl der zunehmenden

<sup>26</sup> Vgl. nähere Information am Ende des Dokuments.

- Bedeutung von Tangentialverbindungen als auch der durch die alternde Gesellschaft steigenden Bedeutung der Feinerschließung von Wohnvierteln Rechnung getragen wird.
7. Kurz- bis mittelfristig muss eine Erhöhung der Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr zu den Spitzenzeiten erreicht werden. Als kurzfristig umsetzbare Maßnahme auf den teilweise überlasteten Strecken in der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird zusammen mit den weiterführenden Schulen eine geeignete Anpassung von Schulanfangszeiten erarbeitet, mit dem Ziel, die komprimierten Nachfragespitzen im Verlauf einzelner Linien auf mehrere Fahrten zu verteilen. Die KVB erreicht höhere Platzkapazitäten z. B. durch einen möglichen Einsatz von längeren Einheiten auf der Ost-West-Achse sowie den sukzessiven Umbau oder die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit einem durch eine andere Innenraumaufteilung erhöhten Platzangebot. Gegebenenfalls muss im Einzelfall übergangsweise eine Verstärkung durch parallel führende Buslinien erfolgen.
  8. Der ÖPNV muss zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, zwecks gleichberechtigter Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen und angesichts der wachsenden Anzahl älterer Personen vollständig barrierefrei zugänglich sein. Dies betrifft die baulichen Anlagen im Zusammenspiel mit den eingesetzten Fahrzeugen einschließlich der Zuwegungen ebenso wie die Fahrgastinformation.
  9. Der Verknüpfung der Verkehrsträger soll durch geeignete Maßnahmen stärker Rechnung getragen werden. Am Übergang zu den Nachbarkommunen sollen in enger regionaler Abstimmung P+R-Anlagen aus- oder neu gebaut werden. Im Kölner Stadtgebiet ist vor allem der weitere Ausbau von B+R-Anlagen zu forcieren. Geeignete Verknüpfungspunkte sollen zu „Mobilitätsdrehscheiben“ weiterentwickelt werden, die auch über Bikesharing- und gegebenenfalls Carsharing-Angebote verfügen. Dabei sollen auch verstärkt Angebote elektrisch betriebener Fahrzeuge vorgehalten werden.
  10. Köln macht sich auf den Weg zu einer „smart mobility“. Die Zukunft der Mobilität liegt in integrierten Mobilitätsangeboten „aus einer Hand“. Die Stadt Köln wird mit ihren Tochtergesellschaften darauf hinarbeiten, Verkehrsträger übergreifende Angebote zu gestalten und deren Nutzung zu vereinfachen. Hierzu sind moderne Systeme zu entwickeln und anzubieten (z. B. durch Nutzung des Smartphones oder eine Weiterentwicklung von Kundenkarten zu „Mobilitätskarten“). Den Leitziele zuträgliche Innovationen im Verkehrssektor wie z. B. Carsharing, Bikesharing, Elektromobilität oder aktive Sicherheitssysteme in Pkw werden unterstützt und gefördert.
  11. Beim Umbau von Straßen und Plätzen sind die Belange von Radfahrern, Fußgängern und mobilitätseingeschränkten Personen besonders und mit höherer Priorität zu beachten. Dies betrifft zum Beispiel den Rückbau von Fahrstreifen und Abbiegespuren, die Integration von Radverkehrsanlagen, die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Verbreiterung von Gehwegen, den Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern und die bessere Querbarkeit von Kreuzungen für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Insbesondere in den Bezirks- und Stadtteilzentren soll die Nahmobilität gezielt gefördert werden. Dabei muss die Qualität des öffentlichen Raums eine größere Beachtung genießen. Wenn die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, um in Wohngebieten abseits Hauptstraßennetzes Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen, ist eine Anwendung in Köln aus Sicht der Polizei und der Stadt zu prüfen.<sup>27</sup> Damit könnte die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, die Umweltqualität in den Wohnquartieren verbessert und ein Beitrag zum Abbau des Schilderwalds geleistet werden.
  12. In der Innenstadt soll ein Teil des Straßenraums wieder an die Bürgerinnen und Bürger zurückgegeben werden. Wo in engen Einkaufs- oder Nebenstraßen heute noch Stellplätze für Pkw einen Großteil der verfügbaren Flächen einnehmen, soll in Zukunft in Anlehnung an die gelungenen Umgestaltungen von Eigelstein und Severinstraße mehr urbanes Leben ermöglicht werden. Das vorrangige Zielgebiet für einen derartigen Straßenumbau liegt im Bereich der Via Culturalis (zwischen Am Hof im Norden, Hohe Straße im Westen, Cäcilienstraße im Süden und Bechergasse/Alter Markt/Heumarkt im Osten) sowie westlich

<sup>27</sup> Hierzu hatte der Deutsche Städtetag erstmals bereits 1989 einen Hauptausschuss-Beschluss herbeigeführt. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sprach sich 2011 für Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit aus.

- der Hohe Straße<sup>28</sup>. Bei erfolgreicher und von der Bürgerschaft positiv aufgenommener Umsetzung kann dieses Konzept auf die Bezirks- und Stadtteilzentren ausgedehnt werden.
13. Der Radverkehr ist weiter zu fördern, indem die Radverkehrsrouten auf Hauptachsen komplettiert werden, der Ausbau von Velorouten inklusive Beschil-derung vollendet wird, Umwegfahrten für Radfahrer zum Beispiel durch weitere Öffnung von Einbahnstra-ßen minimiert werden und Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und Qualität errichtet werden. Die Verfügbarkeit von Fahrradverleihsystemen ist zu erhöhen. Dabei soll das E-Bike / Pedelec z. B. durch die Errichtung von Ladestationen und geeigneten Abstellanlagen gefördert werden, um das Fahrrad für weitere Nutzerkreise zu erschließen. Planerisch soll ein besonderes Augenmerk auf eine umwegfreie Nord-Süd-Verbindung zwischen der Veloroute ent- lang der Wälle und dem Rheinufer sowie eine bessere Querbarkeit des Rheins gelegt werden.
14. Im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr soll in Ab- stimmung mit der Wirtschaft und den Speditionen eine Bündelung von Liefervorgängen erreicht werden. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen und elektrisch betriebenen Lastenrädern im Innenstadtbereich, insbesondere für die KEP-Dienste (Kurier- / Express- / Paket-Dienste) ist zu fördern. Der notwendige Wirtschaftsverkehr mit Pkw und Lkw soll möglichst auf Haupttrouten geführt werden. Hier ist in Abstim- mung mit Bund und Land, die für den Ausbau des Fernstraßennetzes zuständig sind, der Verkehrsfluss durch geeignete Ausbaumaßnahmen zu verstetigen. Des Weiteren wird auf die Ergebnisse des in Erstel- lung befindlichen „Regionalen Logistikkonzepts Köln“ verwiesen.
15. Die Stadt Köln wird über die gesetzlich vorgeschrie- benen Standards zur Verkehrssicherheit und zum Immissionsschutz (vor allem betreffend Lärm und Luftverunreinigungen) hinaus im Sinne der Um- weltkonzepte der Stadt Köln (Klimaschutzkonzept, Luftreinhalteplan, Lärminderungsplan) bevorzugt
- Planungen umsetzen, die eine Erreichung der Um- weltziele fördern.
16. Die Stadt Köln will mit ihren Tochtergesellschaften Vorreiter sein, alle Fahrzeuge im kommunalen Besitz mit umweltfreundlichen Antriebstechniken auszu- stellen. Neben den bereits vorhandenen EEV-Diesel- Bussen sollen unter Berücksichtigung der Wirtschaft- lichkeit verstärkt Hybrid-, Wasserstoff-, Elektro- oder (Bio-)Erdgasantriebe zum Einsatz kommen. Der für den Stadtbahnbetrieb sowie die sonstigen elektrisch betriebenen Fahrzeuge benötigte Strom soll zuneh- mend aus regenerativen Energiequellen gewonnen werden. Bestrebungen der RheinEnergie, Ladestati- onen für elektrisch betriebene Pkw und Fahrräder zu errichten, werden unterstützt.
17. Um der zunehmenden Vernetzung sowohl der einzel- nen Verkehrsträger untereinander als auch der Mo- bilität allgemein mit den anderen Lebensbereichen besser Rechnung zu tragen, sollen die Potenziale des Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit den Kölner Verkehrs-Betrieben sowie anderen beteiligten Institutionen stärker genutzt werden. Dabei sollen auch die Carsharing- und Bikesharing-Dienste aktiv einbezogen werden. Des Weiteren ist zu prüfen, inwieweit eine Verknüpfung der Mobilitätsangebote mit den Angeboten der Wohnungswirtschaft, von IKT<sup>29</sup>-Diensten oder weiteren Dritten zu „integrier- ten Diensten“ erfolgen kann.
- Bei der Diskussion der Handlungsansätze mit der Bürgerschaft muss kommuniziert werden, dass Ziel- konflikte vorprogrammiert sind, z. B. wenn es um die Aufteilung des Straßenraums oder die Priorisierung und Finanzierung von Um- oder Ausbauprojekten geht. Es ist der komplexen Thematik und den unterschiedlichen Interessenlagen geschuldet, dass einige der zu disku- tierenden Maßnahmen auf Widerstände treffen wer- den. Unbedingt erstrebenswert ist daher zunächst ein möglichst breiter Konsens in der Stadtgesellschaft über die grundsätzlichen Leitziele, auf denen die Handlungs- ansätze und später die einzelnen Maßnahmen aufbauen.

<sup>28</sup> Vgl. auch „Der Masterplan für Köln“, S. 110. Hrsg. v. P. Bauwens-Adenauer u. U. Soénius. Köln 2009.

<sup>29</sup> IKT = Informations- und Kommunikationstechnologie

## 6. Finanzierung der verkehrspolitischen Ziele

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur stellt eine enorme finanzielle Herausforderung dar. Die kommunale, regionale und überregionale Verkehrsinfrastruktur steht infolge des dargestellten Erhaltungs- und Wachstumsbedarfs vor großen finanziellen Herausforderungen. Schon heute muss die Stadt Köln ständig steigende Sanierungsbeiträge leisten (z. B. bei den Rheinbrücken). Bis 2025 wird der Finanzbedarf weiter zunehmen.

Die bevorstehenden verkehrspolitischen Aufgaben können nur gemeistert werden, wenn in den kommenden Jahren der städtische Haushalt ausreichende Mittel zur Verfügung stellt. Alleine wird die Stadt den Investitionsbedarf jedoch nicht decken können, vielmehr braucht es dazu wie in der Vergangenheit ein Zusammenwirken von Stadt, Land und Bund. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hat die Finanzierungsverantwortung von Bund und Ländern auch für die kommunale Verkehrsinfrastruktur anerkannt. Ohne das GVFG wäre die Stadtbahn in Köln ebenso wenig denkbar wie die U-Bahnen in München, Hamburg oder Berlin. Das GVFG läuft jedoch 2019 nach bestehender Gesetzeslage aus. Inzwischen wächst zwar politisch die Einsicht, dass es auch künftig einer finanziellen Beteiligung des Bundes und der Länder an der Finanzierung der kommunalen Infrastruktur bedarf, aber daraus sind bis zum heutigen Tag keine Beschlüsse gefolgt.

Aus Sicht der Stadt müssen das Bundes- und das Landesprogramm GVFG über 2019 hinaus fortgeführt und so die notwendigen Mittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur gesichert werden. Die Programme sind entsprechend dem Bedarf finanziell aufzustocken (seit 2007 sind die Mittel eingefroren). Darüber hinaus sollten die Mittel nicht nur für Neubauvorhaben, sondern auch für Erhaltungs- und Modernisierungsvorhaben gewährt werden. Für eine langfristige Planungssicherheit bietet sich dabei, wie von der Daehre- und der Bodewig-Kommission aufgezeigt, eine Fonds-Lösung nach Schweizer Vorbild an.

Sollten diese finanzpolitischen Rahmenbedingungen nicht geschaffen werden, werden in Köln viele wichtige Verkehrsprojekte nicht realisiert werden können und die Qualität der bestehenden Infrastruktur wird spürbar geringer. In der Folge würde die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele von Köln mobil 2025 insgesamt deutlich erschwert. Zudem bedarf es der Entscheidungen in absehbarer Zeit, da Projekte der Verkehrsinfrastruktur aufgrund der politischen, planungs- und genehmigungsrechtlichen Prozesse einen erheblichen zeitlichen Vorlauf bis zur Realisierung haben.

## 7. Ausblick / Umsetzung

Die Leitziele und Handlungsempfehlungen des vorliegenden Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ müssen in den kommenden Jahren durch einen zusammen mit der Bürgerschaft zu erarbeitenden Verkehrsentwicklungsplan („Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“) konkretisiert, operationalisiert und mit messbaren Zielindikatoren versehen werden. Hierbei

sind die Vorgaben der EU-Kommission zur Aufstellung von strategischen urbanen Mobilitätsplänen („SUMP“) zu beachten. Ebenso ist eine frühzeitige Einbindung der Partner in der Region vorzusehen. Gleichwohl gilt es, bei den anstehenden Planungs- und Bauvorhaben bereits heute im Sinne der Leitziele des Konzepts „Köln mobil 2025“ zu handeln.



**„Köln mobil 2025“ wurde im Zeitraum Oktober 2013 bis Juli 2014 von einer aus folgenden Mitgliedern bestehenden Arbeitsgruppe erstellt:**

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <i>Franz-Josef Höing</i> | Stadt Köln, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr                       |
| <i>Eva Herr</i>          | Stadt Köln, Referentin, Dezernat für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr                |
| <i>Klaus Harzendorf</i>  | Stadt Köln, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik                                    |
| <i>Jürgen Fenske</i>     | Kölner Verkehrs-Betriebe, Vorstandsvorsitzender   |
| <i>Gunther Höhn</i>      | Kölner Verkehrs-Betriebe, Leiter Nahverkehrsmanagement  |
| <i>Peter Jacobs</i>      | Kölner Verkehrs-Betriebe, Leiter Fahrweg  |
| <i>Dr. Jan Zeese</i>     | Häfen und Güterverkehr Köln, Pressesprecher (bis 03 / 2014)                                     |
| <i>Michael Fuchs</i>     | Häfen und Güterverkehr Köln, Pressesprecher (ab 04 / 2014)                                      |
| <i>Rainer Plaßmann</i>   | Stadtwerke Köln, Leiter Stabstelle Grundsatzangelegenheiten der kommunalen Daseinsvorsorge      |
| <i>Laurence Dockter</i>  | Stadtwerke Köln, Referentin, Stabstelle Grundsatzangelegenheiten der kommunalen Daseinsvorsorge |
| <i>Christian Dörkes</i>  | (Leitung der Arbeitsgruppe) Stadt Köln, Fachreferent Verkehr, Amt des Oberbürgermeisters        |

Im Bearbeitungszeitraum wurde eine Beteiligung externer Experten im Rahmen von zwei Fachgesprächen durchgeführt, deren Ergebnisse in das Strategiepapier eingeflossen sind. Die inhaltliche Konzeption und Moderation dieser Fachgespräche wurde übernommen von Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Berlin.

**Folgende Verbände und Institutionen nahmen an der Anhörung am 24. 01. 2014 teil:**

|   |
|---|
| Nahverkehr Rheinland GmbH<br><i>Dr. Norbert Reinkober, Holger Fritsch</i>             |
| DB Regio AG<br><i>Benjamin Ey</i>   |
| Deutscher Gewerkschaftsbund<br><i>Jörg Mährle</i>                                     |
| Handwerkskammer zu Köln<br><i>Dr. Ortwin Weltrich, Ulrich Fesser</i>                  |
| Polizei Köln<br><i>Helmut Simon, Alice Treusacher</i>                                 |
| ADFC Köln und Umgebung<br><i>Joachim Schalke, Norbert Schmidt</i>                     |
| Industrie- und Handelskammer zu Köln<br><i>Dr. Ulrich Soénius, Frederik Hupperts</i>  |
| Verband Spedition und Logistik NRW<br><i>Dr. Rüdiger Ostrowski, Michael Köhler</i>    |
| ADAC Nordrhein<br><i>Dr. Roman Suthold, Guido Mußmann</i>                             |
| VCD Regionalverband Köln<br><i>Hans-Georg Kleinmann, Ralph Herbertz</i>               |
| Einzelhandels- und Dienstleistungs-<br>Verband Aachen-Düren-Köln<br><i>Jörg Hamel</i> |

**Am Expertengespräch am 27. 03. 2014 nahmen teil:**

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <i>Hans Konrad Bareiss</i> | Verkehrsbetriebe Zürich, Leiter Marktentwicklung         |
| <i>Gunnar Heipp</i>        | Stadtwerke München, Leiter Strategische Planungsprojekte |
| <i>Winfried Sagolla</i>    | Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt        |
| <i>Folkert Kiepe</i>       | ehem. Deutscher Städtetag; Becker Büttner Held, Köln     |
| <i>Ottmar Haardt</i>       | TÜV Rheinland  |

