



**Stadt Köln**

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Ergebnisse der Online-Beteiligung im Februar 2023



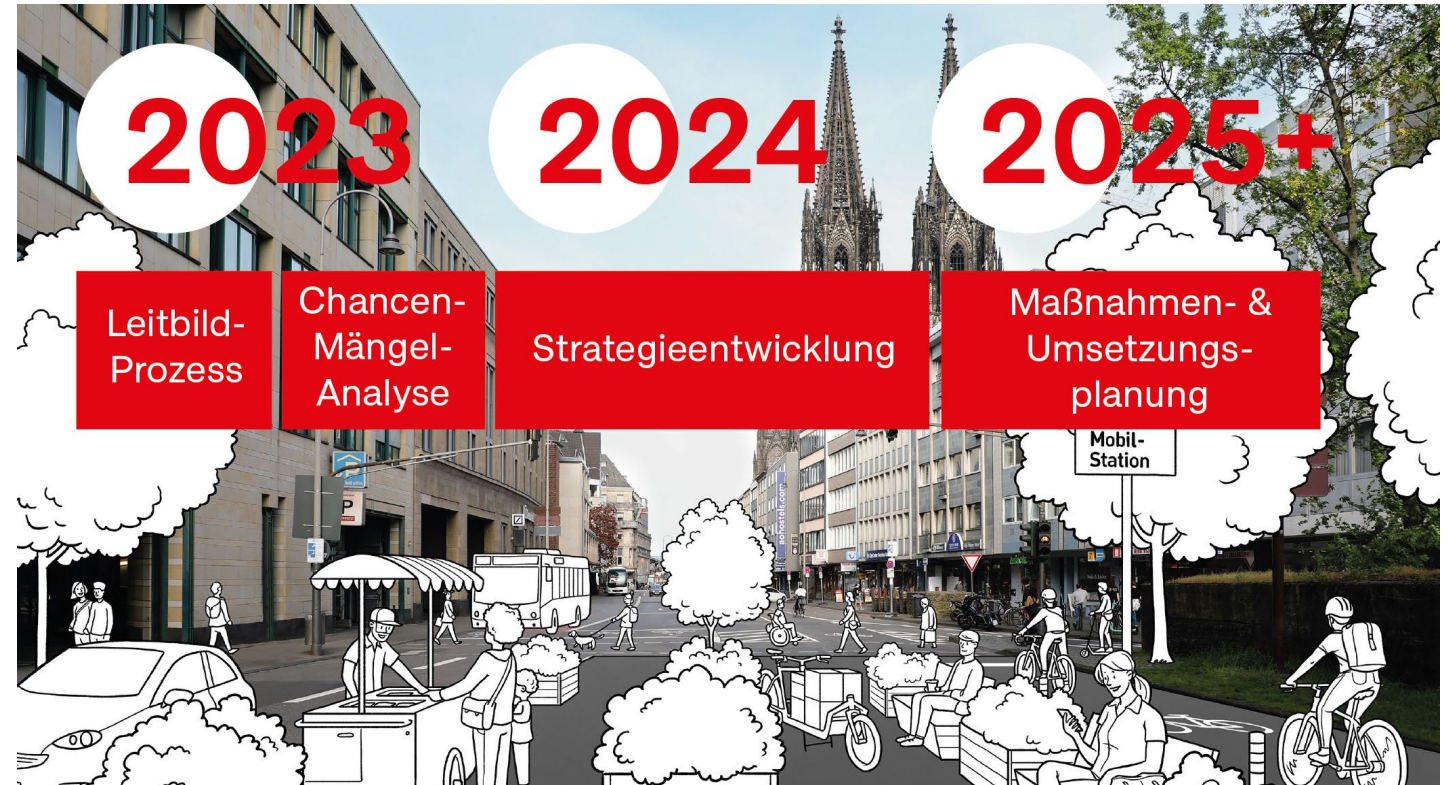
# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Wie können wir uns zukünftig sicher und bequem in Köln fortbewegen? Welche Veränderungen braucht die Mobilität im Veedel, sodass jede\*r am gesellschaftlichen Leben teilhaben kann? Wie kann sich die Mobilität im Einklang mit unserer Gesundheit und Umwelt weiterentwickeln?

In einer wachsenden Stadt wie Köln muss Mobilität zukünftig anders organisiert werden. Der nachhaltige Mobilitätsplan soll dabei helfen, dieser Veränderung Struktur und Orientierung zu geben. Daher wird in den nächsten Jahren eine verkehrsmittelübergreifende Strategie entwickelt, mit der die Mobilitätswende weiter Fahrt aufnehmen soll.

Der nachhaltige Mobilitätsplan soll für und mit den Kölner\*innen entwickelt werden. Dazu wird unter Einbeziehung verschiedener Beteiligungsverfahren zunächst ein Leitbild sowie übergeordnete Ziele entwickelt. Dann wird die gegenwärtige Situation analysiert: Was läuft gut? Was läuft noch nicht so gut? Daraus werden anschließend eine Strategie und Maßnahmen entwickelt, mit denen die Ziele erreicht werden.

Die Maßnahmen werden daraufhin priorisiert, zeitlich eingeordnet, finanziell kalkuliert und evaluiert. Wichtig bei dem mehrjährigen Prozess: Der nachhaltige Mobilitätsplan ist dynamisch aufgestellt. Die beschlossenen Maßnahmen zur Mobilitätswende werden weiter umgesetzt und der Plan wird während der Erarbeitung an mögliche Veränderungen angepasst.





# Die erste Online-Beteiligung im Februar 2023



**Besser durch Köln.**

Beteilige dich jetzt an der Umfrage zum nachhaltigen Mobilitätsplan!

Die erste Online-Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan erfolgte in dem **Zeitraum** 1.-14. Februar 2023 auf der **Beteiligungsplattform der Stadt Köln** unter <https://meinungfuer.koeln/mobilitaetsplan>.

Zur **Bewerbung** wurde eine Pressemitteilung veröffentlicht, die vom Kölner Stadt-Anzeiger aufgegriffen wurde. Zudem erfolgte eine Bewerbung über den städtischen Newsletter und über Social Media (Twitter, Facebook, Instagram). Zusätzlich wurden die Mitglieder des Mobilitätsbeirats aufgerufen, die Onlinebeteiligung über ihre Kanäle zu bewerben.

Die Online-Beteiligung bestand aus **zwei Modulen**: zum einen einer Einschätzung zur Mobilität im Jahr 2035 zur Erarbeitung des Leitbildes (Modul A) sowie einer Befragung zu den bereits sehr konkreten Plänen zur Erstellung eines Grundnetzes für den Kfz-Verkehr (Modul B).

Die **Resonanz** auf die Online-Beteiligung war sehr groß. Zu Modul A sind 9.238 Beiträge eingegangen, zu Modul B weitere 2.257. Zudem sind Hinweise zu den beiden Modulen, zur Mobilitätsentwicklung in Köln sowie zu der Onlinebeteiligung per E-Mail und Social-Media Kommentare berücksichtigt. Damit hat die Online-Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan die bislang größte Resonanz in Köln erlangt.

Eine **weitere Online-Beteiligung** wird für das Jahr 2024 im Rahmen der Strategieentwicklung geplant.

**Hinweis:** Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind nicht repräsentativ und werden auch nicht als solche behandelt.

# Die zwei Module in der Übersicht.



## Modul A: Ein Leitbild für Köln

Um die zukünftige Mobilität in Köln präzise planen zu können, braucht es eine Vorstellung, wie sich die Menschen in Köln künftig bewegen wollen und wie der Verkehr die Gestaltung der Stadt prägen soll. Diese möglichst prägnante Beschreibung der zukünftigen Mobilität wird in einem Leitbild festgehalten.

Die durch sehr viele Kölner\*innen beantworteten Fragen helfen neben Analysen und den Ergebnissen weiterer Beteiligungsformate dabei, das Leitbild passend zur Stadt und den Menschen zu formulieren und die Mobilitätsplanung an den Erwartungen und Bedarfen der Kölner\*innen auszurichten.

Die Ergebnisse des Moduls sind auf den Seiten 5 - 18 dargestellt.



## Modul B: Ein Kfz-Grundnetz für Köln

Die Stadt Köln möchte den derzeit stark vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenraum zu Gunsten des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) sowie der Aufenthaltsqualität in den Quartieren umgestalten. Für eine gute und nachvollziehbare Planung wird dazu ein Grundnetz für den Kfz-Verkehr definiert.

Auf dem Kfz-Grundnetz muss ein leistungsfähiger Kfz-Verkehr erhalten und auch bei Umgestaltungen weiterhin ermöglicht werden. Auf dem Straßenraum abseits des Netzes hat die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr eine niedrigere Priorität und es können vermehrt andere Nutzungen priorisiert werden.

Die Ergebnisse zu der Befragung zum Kfz-Grundnetz sind auf den Seiten 19 - 32 dargestellt.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln



## Hinweise

Im Rahmen der Befragung wurden viele konkrete Maßnahmen genannt, welche sich die Teilnehmenden für die zukünftige Mobilität in Köln vorstellen. Diese werden in der Phase der Strategieentwicklung berücksichtigt. Die vorliegende Auswertung fokussiert hingegen die Ergebnisse für das befragte Leitbild.

Die Online-Beteiligung diente dazu, die **Perspektiven der Bürger\*innen frühzeitig in die Entwicklung des Leitbildes** einzubeziehen. Methodisch wurde dazu die Priorisierung von Aussagen zur Mobilität der Zukunft gewählt. Die Teilnehmenden haben 22 Aussagen dahingehend bewertet, für wie wünschenswert sie diese für die Mobilität im Jahr 2035 halten.

Bei der **Auswertung der Aussagen** wurde berücksichtigt, welche Verkehrsmittel die Teilnehmenden überwiegend benutzen. Deutlich wurde dabei, dass die heutige Verkehrsmittelpräferenz das Bild der gewünschten zukünftigen Mobilität sehr stark prägt.

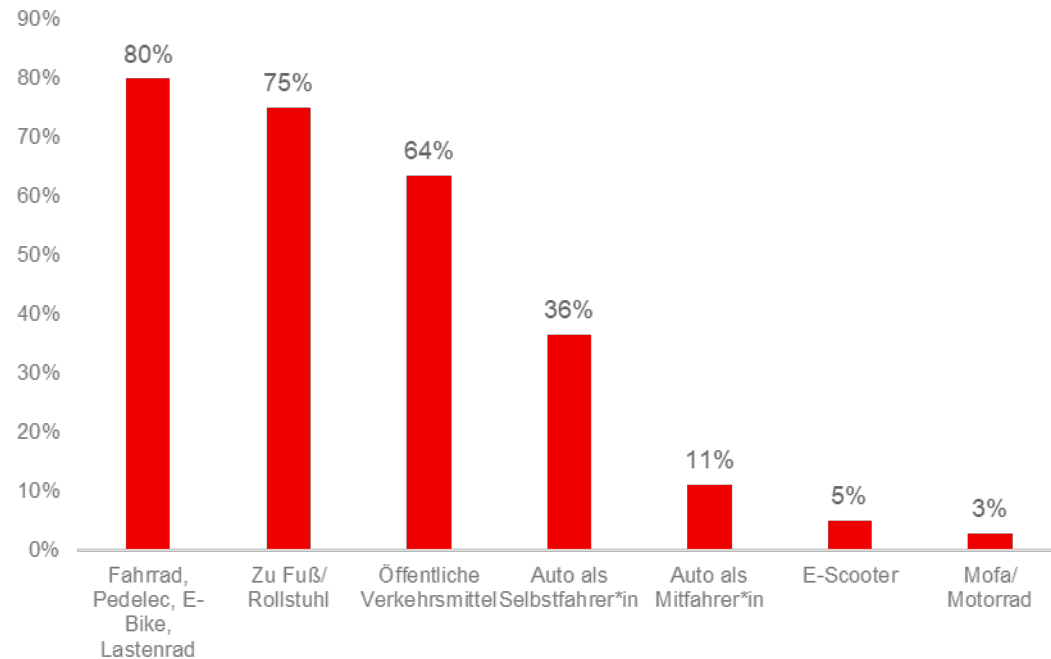
Zudem wurden die Teilnehmenden nach **Schwerpunkten für das Leitbild** befragt, welche Sie als besonders relevant ansehen. Die Befragung erfolgte bewusst offen, damit die Teilnehmenden ihre eigene Vorstellungen und Erwartungen formulieren konnten. Zur Auswertung wurden die Eingaben mit den Schwerpunkten des bestehenden Leitbild-Entwurfs abgeglichen. Es zeigte sich, dass die meisten Eingaben aufgrund der durchgeführten Analyse und weiterer Beteiligungsformate bereits berücksichtigt wurden. Ergänzende Hinweise sind nachfolgend beschrieben.

Zur Verdichtung der Aussagen wurde schließlich gefragt, wie die Teilnehmenden die **zukünftige Mobilität in Köln in einem Satz** zusammenfassen würden. Einige Ideen sind ebenfalls unter Berücksichtigung der Leitbild-Struktur dargestellt.

# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Präferierte Verkehrsmittelwahl / Art der Fortbewegung

**Frage: Welche Verkehrsmittel bzw. welche Fortbewegungsart nutzen Sie über das Jahr verteilt mindestens einmal die Woche?** (Mehrfachantworten möglich)



Von Oktober bis November 2022 führte die Stadt Köln eine repräsentative Mobilitätsbefragung durch. Die ersten Ergebnisse wurden im Mai 2023 veröffentlicht ([Kurzbericht](#)). An der Online-Beteiligung nahmen im Vergleich dazu insgesamt mehr Radfahrende und weniger MIV-Nutzer\*innen teil. Dies wurde in der Auswertung berücksichtigt.

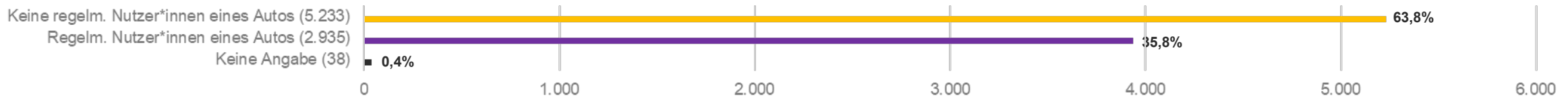
Die Teilnehmenden der Online-Beteiligung zeigen insgesamt eine stärkere Präferenz für den **Umweltverbund**:

- 80% sind regelmäßig mit dem Fahrrad, Pedelec, E-Bike oder Lastenrad unterwegs.
- 75% sind regelmäßig zu Fuß oder mit dem Rollstuhl unterwegs.
- 64% sind regelmäßig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.
- 5% sind regelmäßig mit einem E-Scooter unterwegs.

Den **motorisierten Individualverkehr** nutzen deutlich weniger Teilnehmende der Online-Befragung:

- 36% der Befragten nutzen regelmäßig das Auto als Fahrer\*in.
- 11% der Befragten nutzen regelmäßig das Auto als Mitfahrer\*in.
- 3% der Befragten nutzen regelmäßig das Mofa/Motorrad.

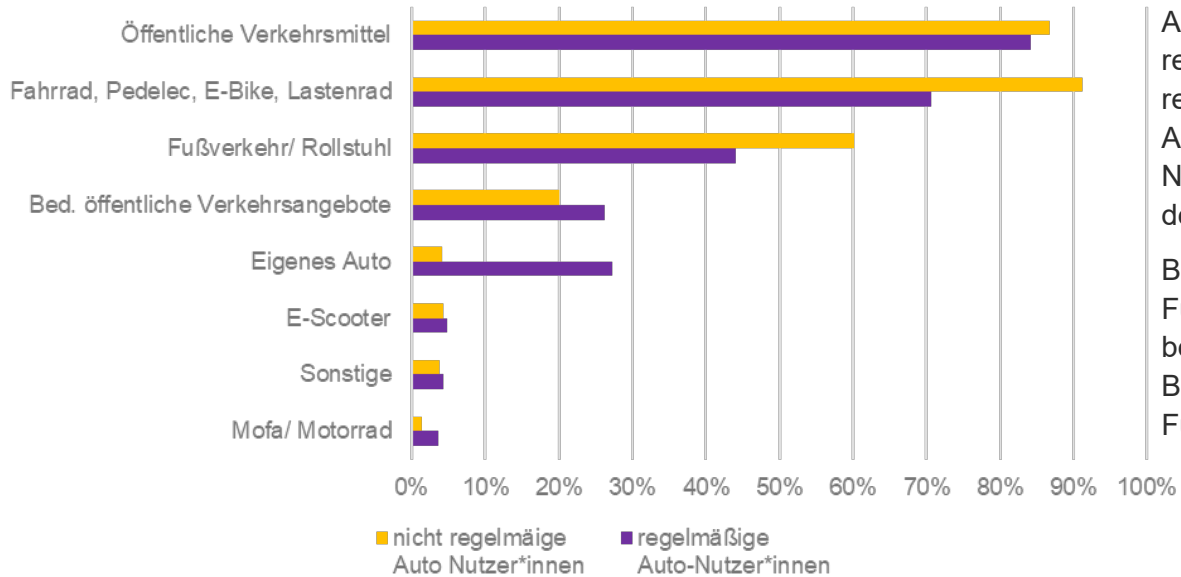
Um die Befragung unabhängig von der hier klar präferierten Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds auszuwerten, wurden **zwei Nutzer\*innen-Gruppen** gebildet. Sie unterscheiden sich dadurch, ob die Teilnehmenden angegeben, über das Jahr verteilt mindestens einmal die Woche das Auto (egal ob als Selbstfahrer\*in oder Mitfahrer\*in) zu nutzen oder dies nicht tun.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Verkehrsmittelwahl / Fortbewegungsarten der Zukunft

**Frage: In Zukunft sollten vor allem folgende Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten in Köln besser zu nutzen sein als heute und für meine eigene Mobilität an Bedeutung gewinnen:** (Mehrfachantworten möglich)



Beispiele für die Nennungen unter Sonstiges: Sharing-Formen, flexible Bedienformen („Veedel Hopper“ / Minibusse), Expressbusse, automatisierte Angebote, Seilbahnen, Rheinfähren/-taxis, Fuß- und Radbrücken über den Rhein.

Bei der Betrachtung der Rückmeldungen von allen Teilnehmenden zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Frage nach der heutigen Verkehrsmittel- bzw. Fortbewegungswahl. Demnach soll vor allem der **Umweltverbund** zukünftig eine wichtigere Rolle für die Kölner\*innen einnehmen.

Auch eine Differenzierung der Teilnehmenden in regelmäßige Auto-Nutzer\*innen und nicht regelmäßige Auto-Nutzer\*innen bestätigt dieses Ergebnis. Zwar wird das eigene Auto von den regelmäßig Auto-Nutzenden als deutlich relevanter betrachtet als von den nicht regelmäßig Auto-Nutzenden (27% gegenüber 4%), doch bleibt auch unter den regelmäßig das Auto Nutzenden das eigene Auto deutlich hinter dem öffentlichen Verkehr, dem Radverkehr und dem Fußverkehr zurück.

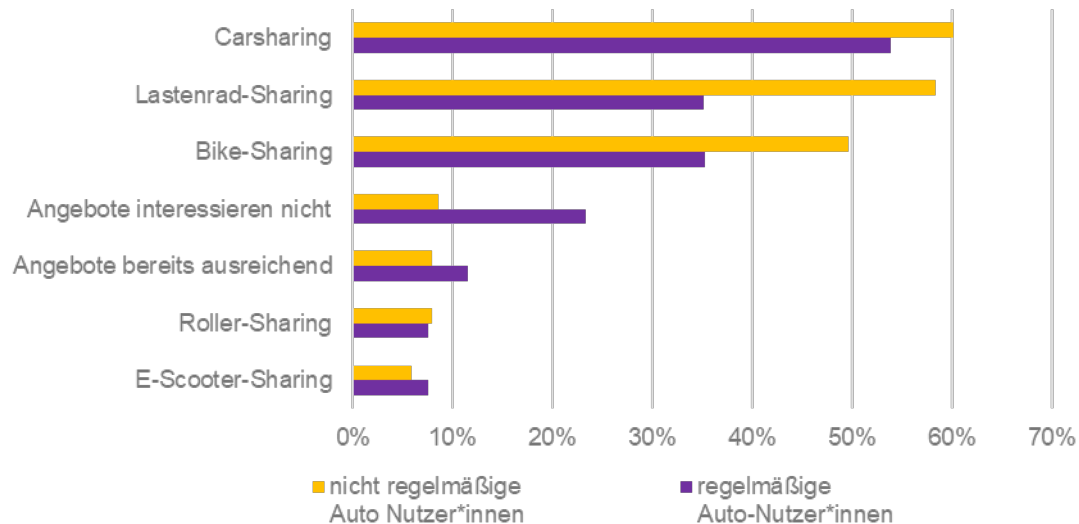
Besonders hervorzuheben sind zudem die unterschiedlichen Bewertungen des Rad- und Fußverkehrs. Während die nicht regelmäßig das Auto Nutzenden das Fahrrad zukünftig als bedeutendes Verkehrsmittel (noch vor dem öffentlichen Verkehr) ansehen, wird die Bedeutung des Radverkehrs unter den regelmäßigen Auto-Nutzer\*innen wie auch der Fußverkehr als deutlich geringer eingeschätzt.

	Alle Befragten	Regelmäßige Auto-Nutzung	keine regelmäßige Auto-Nutzung
Öffentliche Verkehrsmittel	86%	84%	87%
Fahrrad, Pedelec, E-Bike, Lastenrad	82%	71%	91%
Fußverkehr/ Rollstuhl	53%	44%	60%
Bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsangebote	23%	26%	20%
Eigenes Auto	14%	27%	4%
E-Scooter	5%	5%	4%
Sonstige	4%	4%	4%

# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Sharing-Angebote der Zukunft

**Der Straßenraum muss künftig effizienter genutzt werden, weshalb Sharing-Angebote an Bedeutung gewinnen („Nutzen statt besitzen“). Welche Sharing-Angebote sollen für Ihre eigene Mobilität in Zukunft besser ausgebaut werden?** (Mehrfachantworten möglich)



Grundsätzlich werden Sharing-Angebote von den Befragten, die nicht regelmäßig ein Auto fahren, als bedeutsamer angesehen als von jenen, die regelmäßig ein Auto nutzen. Von ihnen geben jeweils auch mehr Personen an, dass sie Sharing-Angebote nicht interessieren oder die Angebote bereits ausreichend ausgebaut sein.

Hinsichtlich der Angebote sollte das **Carsharing** für beide Nutzer\*innen-Gruppen am ehesten ausgebaut werden. Das Angebot ist dabei (vermutlich aufgrund des geringeren Autobesitzes) für jene Personen wichtiger, die nicht regelmäßig mit dem Pkw unterwegs sind.

Für die Gruppe der nicht regelmäßig ein Auto nutzenden Personen sollte zudem das **Lastenrad-Sharing** weiter ausgebaut werden. Für den weiteren Ausbau des **Bike-Sharings** spricht sich (vermutlich aufgrund der höheren Quote eines eigenen Fahrrads gegenüber einem Lastenbike) nur ca. die Hälfte dieser Nutzer\*innen-Gruppe aus. Für die Gruppe der regelmäßigen Auto-Nutzer\*innen sind beide Angebote etwas gleich (un)wichtig. Die Angebote an Roller- und E-Scooter-Sharing spielen für alle Befragten eine untergeordnete Rolle.

	Regelmäßige Auto-Nutzung	keine regelmäßige Auto-Nutzung
Car-Sharing	54%	60%
Lastenrad-Sharing	35%	48%
Bike-Sharing	35%	50%
Sharing-Angebote interessieren mich nicht	23%	9%
Die Angebote sind bereits ausreichend ausgebaut	11%	8%
Roller-Sharing	8%	8%
E-Scooter-Sharing	7%	7%



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Meine Mobilität in Köln im Jahr 2035

**Für meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 wünsche ich mir?** (Bewertung der 22 Aussagen mit 1-5 Sternen, wobei 4 und 5 Sterne jeweils nur fünf Mal vergeben werden sollten.)

Die Priorisierung der Aussagen ist über beide Nutzer\*innen-Gruppen recht identisch.

- Am wichtigsten ist es den Kölner\*innen demnach, sich im Veedel entspannt und gut zu Fuß oder mit dem Rad zu bewegen. Mit Blick auf die gesamte Stadt sollte die Mobilität schnell, flexibel und bezahlbar sein. Von Bedeutung ist dabei zudem die Sicherheit, insbesondere auch für Kinder sowie ältere und körperlich eingeschränkte Personen.
- Die Mobilität sollte außerdem möglichst stressfrei und miteinander statt gegeneinander erfolgen. Sie soll jedoch nicht dazu dienen, mit anderen Menschen ins Gespräch zu kommen. Ebenfalls als eher unwichtig werden von beiden Gruppen die einfache Lieferung nach Hause, die Bequemlichkeit der Mobilität sowie innovative Mobilitätsangebote und smarte Technologien betrachtet.

Die größten Unterschiede bei der Priorisierung zeigen sich in der Relevanz der Klima- und Umweltfreundlichkeit sowie der Verweilqualität der Straßen und Plätze im Veedel. Während beides für die nicht regelmäßig Nutzer\*innen eines Autos von hoher Bedeutung sind, spielen diese für die regelmäßigen Nutzer\*innen eines Autos nur eine mittlere Rolle. Ihnen ist wiederum die Bequemlichkeit ein wichtigeres Merkmal.

Die beiden nachfolgenden Charts zeigen (1) die Bewertungen von allen Teilnehmenden sowie der beiden Nutzer\*innen-Gruppen (sortiert nach der Priorität aller Teilnehmenden) sowie (2) zur Veranschaulichung der Unterschiede nur die Bewertungen der beiden Nutzer\*innen-Gruppen (sortiert nach der Reihenfolge der Aussagen). Alle Daten sind daran anschließend angegeben.

### Die 22 Aussagen in der Reihenfolge der Befragung:

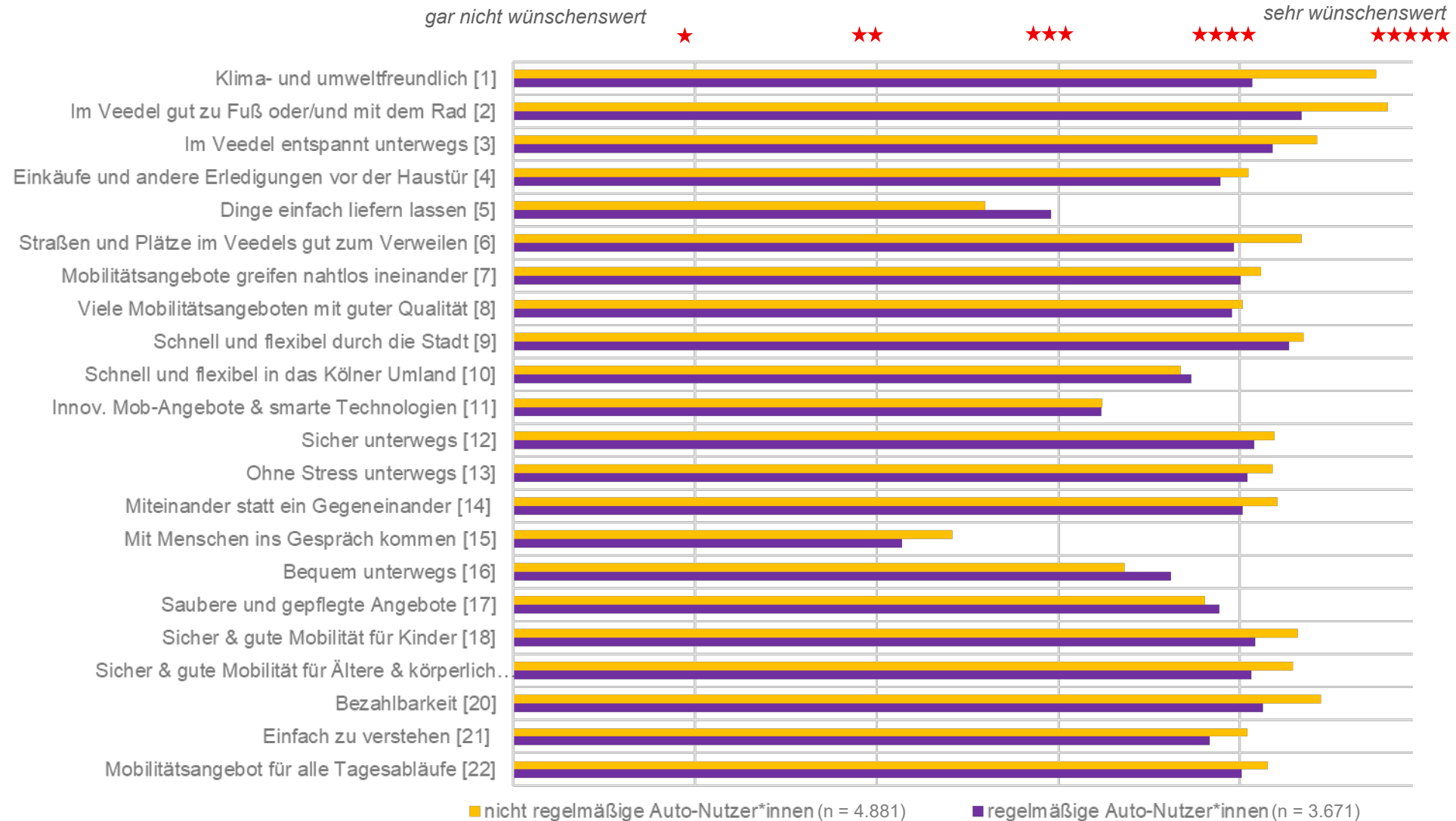
1. Meine Mobilität ist klima- und umweltfreundlich.
2. Ich kann mich in meinem Veedel gut zu Fuß oder/und mit dem Rad bewegen.
3. Ich kann mich entspannt in meinem Veedel bewegen.
4. Ich kann Einkäufe und andere Erledigungen direkt vor der Haustür durchführen.
5. Ich kann mir Dinge einfach liefern lassen.
6. Die Straßen und Plätze meines Veedels laden zum Verweilen ein.
7. In Köln greifen die verschiedenen Mobilitätsangebote nahtlos ineinander.
8. In Köln habe ich eine hohe Auswahl an Mobilitätsangeboten mit guter Qualität.
9. Ich kann mich schnell und flexibel durch die Stadt bewegen.
10. Ich kann mich schnell und flexibel in das Kölner Umland bewegen.
11. Mobilitätsangebote in Köln sind innovativ und beruhen auf smarten Technologien.
12. Ich fühle mich sicher, wenn ich mobil bin.
13. Ich kann ohne Stress unterwegs sein.
14. Auf den Kölner Straßen herrscht ein Miteinander statt ein Gegeneinander.
15. Ich komme mit Menschen ins Gespräch, wenn ich mobil bin.
16. Mobilität ist bequem.
17. Mobilitätsangebote sind sauber und gepflegt.
18. Kinder können sich sicher und gut in den Straßen bewegen.
19. Ältere & körperlich eingeschränkte Menschen können sich sicher & gut in der Stadt bewegen.
20. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln bezahlbar.
21. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln einfach zu verstehen.
22. In Köln habe ich für jegliche Tagesabläufe ein gutes Mobilitätsangebot.

# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Für meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 wünsche ich mir?

### Hinweise zum Lesen des Diagramms:

- Bewertung der 22 Aussagen mit jeweils 1-5 Sternen, wobei 4 und 5 Sterne jeweils nur fünf Mal vergeben werden sollten.
- Dargestellt sind die Durchschnittswerte für jene, die regelmäßig ein Auto nutzen und jene, die regelmäßig kein Auto nutzen.
- Die Sortierung erfolgt entlang der Reihenfolge der Befragung.
- Die genauen Daten sind auf der nächsten Folie dargestellt.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 (nach regelmäßiger (nicht-)Nutzung des Autos - Daten)

	Regelmäßige Auto-Nutzung (n=3.671)	keine regelmäßige Auto-Nutzung (n=4.881)
1. Meine Mobilität ist klima- und umweltfreundlich.	4,07	4,75
2. Ich kann mich in meinem Veedel gut zu Fuß oder/und mit dem Rad bewegen.	4,34	4,81
3. Ich kann mich entspannt in meinem Veedel bewegen.	4,18	4,43
4. Ich kann Einkäufe und andere Erledigungen direkt vor der Haustür durchführen.	3,89	4,05
5. Ich kann mir Dinge einfach liefern lassen.	2,96	2,60
6. Die Straßen und Plätze meines Veedels laden zum Verweilen ein.	3,97	4,34
7. In Köln greifen die verschiedenen Mobilitätsangebote nahtlos ineinander.	4,00	4,11
8. In Köln habe ich eine hohe Auswahl an Mobilitätsangeboten mit guter Qualität.	3,95	4,01
9. Ich kann mich schnell und flexibel durch die Stadt bewegen.	4,27	4,35
10. Ich kann mich schnell und flexibel in das Kölner Umland bewegen.	3,73	3,67
11. Mobilitätsangebote in Köln sind innovativ und beruhen auf smarten Technologien.	3,23	3,24
12. Ich fühle mich sicher, wenn ich mobil bin.	4,08	4,19
13. Ich kann ohne Stress unterwegs sein.	4,04	4,18
14. Auf den Kölner Straßen herrscht ein Miteinander statt ein Gegeneinander.	4,02	4,20
15. Ich komme mit Menschen ins Gespräch, wenn ich mobil bin.	2,14	2,42
16. Mobilität ist bequem.	3,62	3,36
17. Mobilitätsangebote sind sauber und gepflegt.	3,89	3,81
18. Kinder können sich sicher und gut in den Straßen bewegen.	4,08	4,32
19. Ältere & körperlich eingeschränkte Menschen können sich sicher & gut in der Stadt bewegen.	4,06	4,29
20. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln bezahlbar.	4,12	4,45
21. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln einfach zu verstehen.	3,83	4,04
22. In Köln habe ich für jegliche Tagesabläufe ein gutes Mobilitätsangebot.	4,01	4,15

n = 8.552

In die Bewertung eingeflossen sind nur die Eingaben, bei denen alle 22 Aussagen bewertet wurden.

### Skala

Mindestbewertung = 1 Stern;  
Maximalbewertung = 5 Sterne

Die Bewertung mit 4 oder 5 Sternen sollte jeweils nur fünf Mal erfolgen. Tatsächlich haben jedoch 69% häufiger 4 oder 5 Sterne vergeben.

Die nicht-regelmäßigen Auto-Nutzer:innen gaben insgesamt mehr Sterne als die regelmäßigen Auto-Nutzenden.

Besonders auffällig: 6% der regelmäßig Auto-Nutzenden gaben keiner Aussage 4 oder 5 Sterne.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Meine Mobilität in Köln im Jahr 2035

### Für meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 wünsche ich mir?

(Bewertung der 22 Aussagen mit 1-5 Sternen, wobei 4 und 5 Sterne jeweils nur fünf Mal vergeben werden sollten.)

Die Befragten sind insgesamt sehr multimobil unterwegs und benutzen verschiedene Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten. Neben der Differenzierung nach der regelmäßigen Nutzung des Autos lohnt sich auch der Blick auf drei weitere Gruppen mit einem sehr spezifischen Mobilitätsverhalten. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse und Unterschiede dargestellt:



Die Befragten, die ausschließlich das **Auto (als Selbstfahrende oder Mitfahrende) oder einen Roller oder ein Motorrad** nutzen (287), legen großen Wert auf die Schnelligkeit und Flexibilität in und um Köln. Zudem sind sie gerne bequem und ohne Stress unterwegs und schätzen saubere und gepflegte Mobilitätsangebote. Der insgesamt am höchsten bewertete Wunsch, im Veedel gut zu Fuß oder/und mit dem Rad unterwegs zu sein, spielt für sie keine große Rolle. Insbesondere hat aber der Klima- und Umweltschutz bei ihnen nur einen sehr geringen Stellenwert.



Den Befragten, die ausschließlich das **Fahrrad, Pedelec, E-Bike, Lastenrad oder den E-Scooter** nutzen (457), ist der Klima- und Umweltschutz am wichtigsten. Zudem legen sie Wert auf eine gute und entspannte Nahmobilität und eine hohe Aufenthaltsqualität, bei der alle Menschen sicher unterwegs sind. Nur einen geringen Wert sprechen Sie der Bequemlichkeit sowie der Möglichkeit zu, sich Dinge einfach liefern zu lassen.



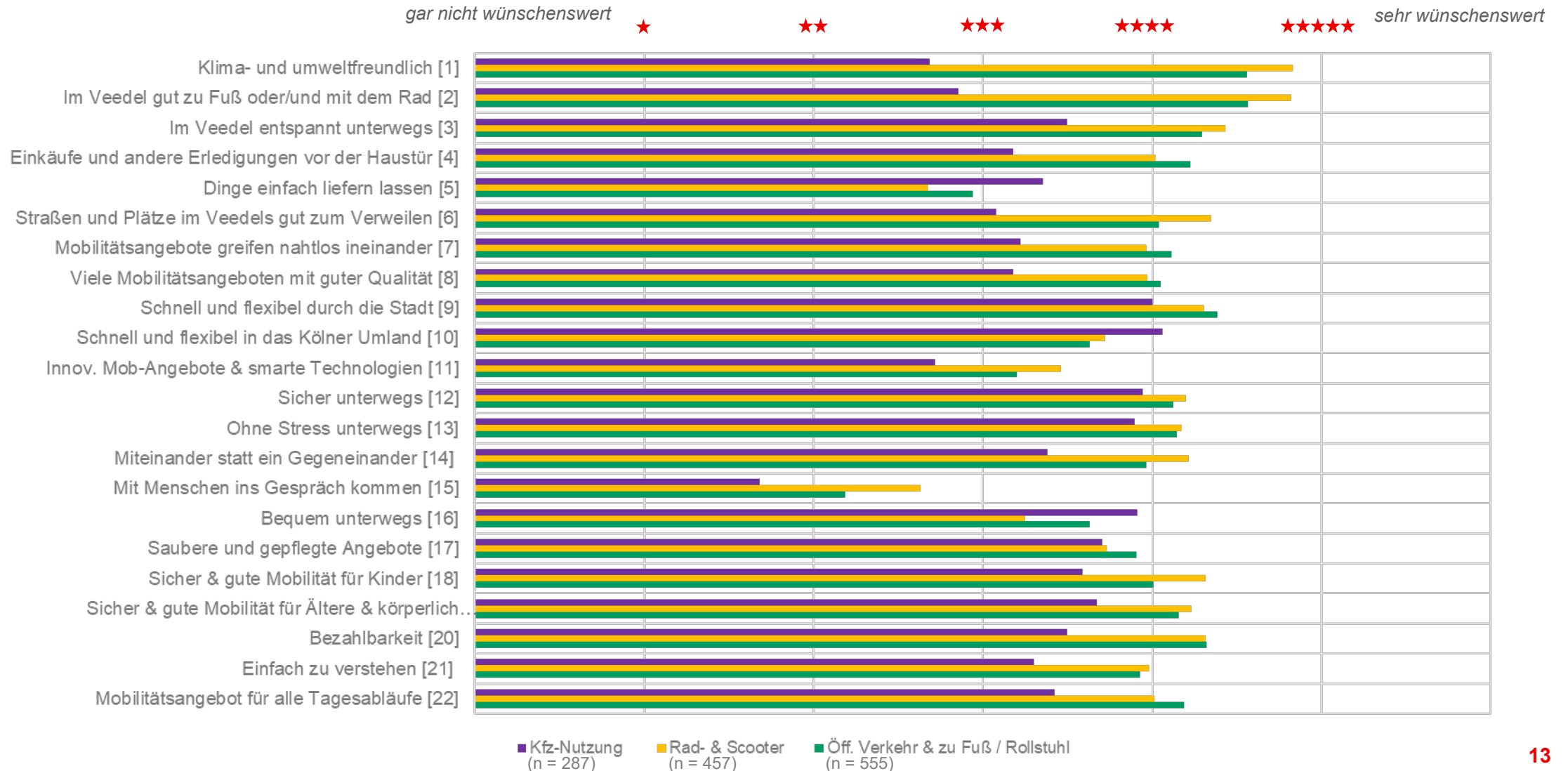
Die Befragten, die ausschließlich mit dem **öffentlichen Verkehr und/oder zu Fuß / mit dem Rollstuhl** unterwegs sind (555), legen hohen Wert auf die gute und entspannte Nahmobilität sowie die Möglichkeit, Erledigungen vor der Haustür durchzuführen. Einen sehr hohen Stellenwert hat zudem der Klima- und Umweltschutz. Zudem ist diese Nutzer\*innen-Gruppe wie die Radfahrenden preissensibler als etwa die Kfz-Nutzer\*innen.

# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 (nach Mobilitätsverhalten)

### Hinweise zum Lesen des Diagramms:

- Bewertung der 22 Aussagen mit jeweils 1-5 Sternen.
- Dargestellt sind die Durchschnittswerte für jene, die ausschließlich mit dem Kfz (Auto, Motorrad), dem Rad & E-Scooter oder zu Fuß und mit dem Öffentlichen Verkehr unterwegs sind.
- Die Sortierung erfolgt entlang der Reihenfolge der Befragung.
- Die genauen Daten sind auf der nächsten Folien dargestellt.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Meine Mobilität in Köln im Jahr 2035 (nach spezifischem Mobilitätsverhalten - Daten)

	ÖV & Fuß/ Rollstuhl	Rad- & Scooter	Kfz- Nutzung
1. Meine Mobilität ist klima- und umweltfreundlich.	4,56	4,83	2,68
2. Ich kann mich in meinem Veedel gut zu Fuß oder/und mit dem Rad bewegen.	4,57	4,82	2,86
3. Ich kann mich entspannt in meinem Veedel bewegen.	4,29	4,43	3,49
4. Ich kann Einkäufe und andere Erledigungen direkt vor der Haustür durchführen.	4,22	4,02	3,18
5. Ich kann mir Dinge einfach liefern lassen.	2,94	2,68	3,36
6. Die Straßen und Plätze meines Veedels laden zum Verweilen ein.	4,04	4,35	3,08
7. In Köln greifen die verschiedenen Mobilitätsangebote nahtlos ineinander.	4,11	3,96	3,22
8. In Köln habe ich eine hohe Auswahl an Mobilitätsangeboten mit guter Qualität.	4,05	3,97	3,18
9. Ich kann mich schnell und flexibel durch die Stadt bewegen.	4,38	4,30	4,00
10. Ich kann mich schnell und flexibel in das Kölner Umland bewegen.	3,63	3,72	4,06
11. Mobilitätsangebote in Köln sind innovativ und beruhen auf smarten Technologien.	3,20	3,46	2,72
12. Ich fühle mich sicher, wenn ich mobil bin.	4,12	4,20	3,94
13. Ich kann ohne Stress unterwegs sein.	4,15	4,17	3,90
14. Auf den Kölner Straßen herrscht ein Miteinander statt ein Gegeneinander.	3,96	4,21	3,38
15. Ich komme mit Menschen ins Gespräch, wenn ich mobil bin.	2,18	2,63	1,68
16. Mobilität ist bequem.	3,63	3,25	3,91
17. Mobilitätsangebote sind sauber und gepflegt.	3,90	3,73	3,70
18. Kinder können sich sicher und gut in den Straßen bewegen.	4,01	4,31	3,59
19. Ältere & körperlich eingeschränkte Menschen können sich sicher & gut in der Stadt bewegen.	4,15	4,23	3,67
20. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln bezahlbar.	4,32	4,31	3,50
21. Mobilitätsangebote sind für alle Menschen in Köln einfach zu verstehen.	3,93	3,98	3,30
22. In Köln habe ich für jegliche Tagesabläufe ein gutes Mobilitätsangebot.	4,19	4,01	3,42

n (Alle)  
= 8.552

n (ÖV & Fuß/Rollstuhl)  
= 555

n (Rad- & Scooter)  
= 457

n (Kfz-Nutzung)  
= 287

In die Bewertung  
eingeflossen sind nur die  
Eingaben, bei denen alle  
22 Aussagen bewertet  
wurden.

### Skala

Mindestbewertung  
= 1 Stern

Maximalbewertung  
= 5 Sterne

Die Bewertung mit 4 oder 5  
Sternen sollte jeweils nur  
fünf Mal erfolgen.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Schwerpunkte für das Leitbild (Ausgangslage)

Mit den 22 Fragen zur zukünftigen Mobilität wurden einige aus Sicht der Mobilitätsplanung besonders relevante Themenbereiche abgefragt. Für ein Leitbild ist es jedoch wichtig, dass zudem eine breite und nicht zu vorgegebene Abfrage erfolgt. An dieser Stelle wurde daher die Möglichkeit gegeben, dass die Teilnehmenden ihre eigenen relevanten Schwerpunkte für das Kölner Leitbild benennen. 3.979 Personen haben sich daran beteiligt. Die Teilnehmenden haben dabei die Möglichkeit genutzt, neben grundsätzlichen Schwerpunkten für das Leitbild auch ihre Erwartungen an die Mobilität in Köln zu äußern und konkrete Maßnahmen vorzuschlagen. Die Auswertung erfolgte somit anhand von präzisen Eingaben.

Zum Zeitpunkt der Auswertung existierte ein auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie weiterer Beteiligungsformate entwickelter Entwurf des Leitbilds (zum Zeitpunkt der Befragung existierte dieser Entwurf noch nicht). Die Befragung diente somit gleichermaßen zur Prüfung sowie zur Anreicherung dieser Entwurfsfassung. Zunächst wurde geprüft, ob die Eingaben bereits durch den Leitbild-Entwurf abgedeckt sind. Dieser besteht aus fünf Bereichen mit jeweils einem erklärenden Satz (siehe unten). Alle ergänzenden oder neuen Eingaben sind in dieser Auswertung berücksichtigt (etwa 5%); sie werden auf der folgenden Seite dargestellt.

### Arbeitsstand des Leitbildes (Ende Februar 2023)

Schwerpunkt	Klima- und Umweltfreundlichkeit	Leben und Bewegen im Veedel	Erreichbarkeit in Stadt und Umland	Nutzer*innen-Erlebnis	Teilhabe-gerechtigkeit
Kurzbeschreibung des Schwerpunkts	<i>Durch meine Mobilität trage ich aktiv zu <b>Klimaneutralität</b> und <b>sauberer Luft</b> bei.</i>	<i>Ich bewege mich <b>aktiv durchs Veedel</b> und erledige viele Dinge dort, statt lange durch die Stadt zu fahren. Als Gewerbetreibende*r komme ich weiterhin ans Ziel.</i>	<i>Mobilität ist da, wie und wann ich sie brauche. Ich kann mich <b>nahtlos, schnell</b> und <b>flexibel</b> durch Stadt und Umland bewegen.</i>	<i>Ich bin gerne unterwegs. Mobilität ist <b>sicher, sauber</b>, und <b>gemeinschaftlich</b>.</i>	<i>Ich kann mobil sein, unabhängig von meiner persönlichen Situation. Mobilität ist <b>barrierefrei, einfach</b> und <b>bezahlbar</b>.</i>

# Modul A: Ein Leitbild für Köln

## Schwerpunkte für das Leitbild (Hinweise)

Die **Klima- und Umweltfreundlichkeit** wurde in sehr vielen Beiträgen aufgegriffen. Dabei wurde neben der individuellen Mobilität auch auf die Raumplanung Bezug genommen. Ein zukünftiges Mobilitätssystem sollte die Entsiegelung von Flächen ermöglichen und dazu beitragen, die Folgen des Klimawandels zu reduzieren (**Klimaanpassung**) sowie die städtische **Resilienz** zu erhöhen. Als Beispiele wurden Luftschneisen zur Abkühlung der Stadt sowie Bäume und Begrünungen für ein gutes Mikroklima genannt. Auch der Hochwasserschutz sollte nicht vergessen werden.

Für die Kölner Mobilitätswende brauche es aus Sicht vieler Befragten neben einer zukunftsgerichteten Infrastruktur und guten Mobilitätsangeboten auch ein anderes **Mobilitätsverhalten**. Erforderlich sei hierfür eine breite **Überzeugung**, dass eine andere Mobilität erfolgen muss. Zusammen mit besseren Kontrollen wirke sich dies positiv auf das **Nutzer\*innen-Erlebnis** aus.

Die zukünftige Mobilität werde aus Sicht einiger Befragten **digitaler und vernetzter**. Die damit einhergehenden Chancen (etwa durch das autonome Fahren, eine intelligente Verkehrssteuerung sowie integrierte Apps) sollten im Leitbild berücksichtigt werden. Andere weisen jedoch darauf hin, dass eine zunehmende Digitalisierung den Ausschluss von Menschen zur Folge haben kann, die etwa kein Smartphone besitzen.

In weiteren Beiträgen sprechen sich einige Befragte gegen jegliche Schwerpunktsetzung (und Veränderung des Status quo) aus oder fordern weitere Punkte ein, wie etwa eine autofreie Stadt.



# Modul A: Ein Leitbild für Köln

Die zukünftige Mobilität in Köln in einem Satz (Auswahl).

*Autolos geht jetzt los!*

*Umweltfreundliches,  
nachhaltiges und flexibles  
Mobilitätssystem mit Fokus  
auf Körper und Geist*

*Kölsche Kopenhagen*

*Die künftige Mobilität in Köln  
bewegt sich fließend wie der Rhein  
und ist divers wie der Karneval*

*Autofrei und Spaß dabei!*

*Zu Fuß, wenn möglich –  
mit dem Auto, wenn nötig.*

*Pragmatisches Mobilitätssystem  
aus einem Guss - keine  
einzelnen Riesenprojekte mehr*

*Kombiniere wie es Dir gefällt -  
Intermodale Mobilität*

*Straßen den Motorfahrzeugen,  
Radwege den Radfahrern und  
Fußwege den Fußgängern*

*Köln – die  
10-Minuten Stadt*

*Nachsicht,  
Umsicht,  
Rücksicht*

*et kütt kreuz un quer*

*Et hätt noch  
immer joot jejange*

*Köln: wie Amsterdam,  
aber mit K*

*Miteinander,  
nebeneinander,  
umeinander herum.*

*Der Weg ist nicht das Ziel, aber er  
darf auch nicht die Hürde sein*

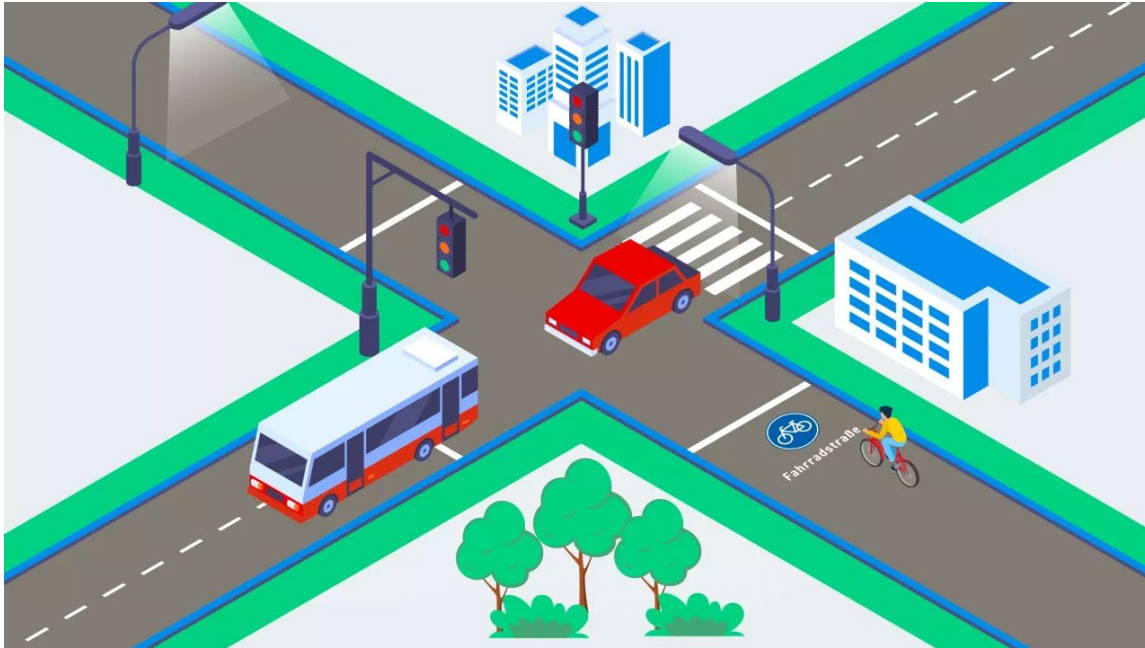
*KÖLN - Kluger öffentlicher  
liebenswürdiger Nahverkehr.*

*Enkelverträglich*

*Menschen- und Tierfreundlich, flink  
und fröhlich, miteinander, klar*



# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln



## Hinweise

- Weitere Informationen zum Vorhaben sind im [Ratsinformationssystem](#) der Stadt Köln zu finden; u.a. die Mitteilung des Verkehrsausschusses sowie weitere Anlagen mit detaillierten Informationen. Bitte beachten: das hier als Grundnetz für den Kfz-Verkehr bezeichnete Grundnetz wird im Ratssystem als Grundnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV-Grundnetz) bezeichnet; es handelt sich um das gleiche Vorhaben.
- Wie bei jedem Beteiligungsformat sind auch die Ergebnisse der Online-Beteiligung nicht repräsentativ und werden auch nicht als solche behandelt.

Das Vorhaben zur Erarbeitung eines Kfz-Grundnetzes wurde auf der [Plattform Meinung für Köln](#) beschrieben. Dazu wurden die folgenden fünf Fragen gestellt:

1. Welche **positiven Effekte** erwarten Sie von dem Kfz-Grundnetz?
2. Welche **Schwierigkeiten** verbinden Sie mit dem Kfz-Grundnetz?
3. Welche **Aspekte** sind Ihnen bei der Definition des Kfz-Grundnetzes wichtig?
4. Welche **ortsspezifischen Anmerkungen** haben Sie zum Kfz-Grundnetz?
5. Wie sollte die weitere **Kommunikation und Beteiligung** zum Kfz-Grundnetz erfolgen?

Alle Beiträge wurden qualitativ ausgewertet und zusammengefasst. Dabei wurden die Eingaben teilweise umsortiert, so dass diese zu den Fragen passen. Auf der kommenden Seite sind zunächst alle wesentlichen Ergebnisse übersichtlich zusammengefasst. Daran anschließend folgen die detaillierteren Darstellungen zu den fünf Fragen.

Die erfreulich hohe Anzahl an Rückmeldungen sowie die besondere Qualität der Eingaben machen deutlich, dass die Mobilitätswende und damit verbunden auch die Diskussion über das Kfz-Grundnetz von hoher gesellschaftlicher Bedeutung sind. Während Einigen die Definition des Kfz-Grundnetzes nicht weit genug geht, würden Andere am liebsten alles belassen wie es heute ist. Zum Teil wurde die Definition des Kfz-Grundnetzes aber fälschlicherweise auch als Maßnahme zur autogerechten Stadt gewertet (verbunden mit Lob und Kritik).

Die Online-Beteiligung erfüllte den Zweck, die Wahrnehmung des Vorhabens in der Stadt inkl. der erwarteten Vor- und Nachteile besser zu verstehen. Nach den dargestellten Ergebnissen folgen daher weitere Hinweise zum Kfz-Grundnetz sowie zu den nächsten Schritten.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## Die Ergebnisse in der Übersicht

- Als **positive Effekte** werden vor allem die Bündelung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs verbunden mit der Entlastung der Wohngebiete gesehen. Weniger Emissionen führen zur mehr Aufenthaltsqualität und zu einer insgesamt lebenswerteren und menschenfreundlicheren Stadt. Konkret wird mehr Platz für den Umweltverbund sowie für alternative Nutzungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität gewünscht. Damit einher gingen eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und ein besseres Miteinander im Verkehr. Für den Kfz-Verkehr werden ebenfalls Hoffnungen benannt, wie z.B. die Trennung der Fahrspuren vom Radverkehr oder einer intelligenten Verkehrsführung.
- An **Schwierigkeiten** werden insbesondere eine Überlastung der Straßen des Kfz-Grundnetzes und eine hohe Belastung der dort Anwohnenden befürchtet. Zudem besteht die Sorge, dass u.a. durch die Reduzierung von Parkplätzen die individuelle Erreichbarkeit reduziert und Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Damit verbunden ist auch die Sorge um eine fehlende gesellschaftliche Akzeptanz für die Veränderung und die notwendige Änderung des eigenen Verhaltens. Dem gegenüber wird angemerkt, dass mit der heutigen Kfz-Nutzung geplant werde und das Kfz-Grundnetz somit nicht in ausreichendem Maße zu einer für den Klimaschutz notwendigen Reduzierung der Pkw beitrage. In diesem Zusammenhang wird betont, dass der öffentliche Verkehr die erforderliche Verlagerung derzeit nicht leisten könne und massiv ausgebaut werden müsse.
- Als **wichtige Aspekte** werden vor allem die Nachvollziehbarkeit des Konzepts (welche Straßen werden warum ausgewählt?) genannt. Weitere Hinweise beziehen sich auf die Verzahnung des Grundnetzes mit alternativen Mobilitätsformen und Parkkonzepten, um weiterhin alle wichtigen Orte der Stadt erreichen zu können. Als wichtig wird auch eine intelligente Ampelsteuerung beschrieben, sodass Staus möglichst vermieden werden.
- Zudem wurde eine Reihe an **ortsspezifischen Anmerkungen** formuliert, die viele Hinweise zu konkreten Straßen und Stadtbereichen umfassen. Dabei geht es nicht nur um das Kfz-Grundnetz, sondern auch um allgemeine Hinweise für diese Orte. Ebenso wurden aber auch Wünsche zum Ausschluss von und Aufnahme in das Grundnetz zu bestimmten Straßen geäußert und Fragen zu bestimmten Erreichbarkeiten formuliert.
- Zur **Kommunikation & Beteiligung** wurden viele Anmerkungen dazu gemacht, wie zukünftig die Informationen zum Kfz-Grundnetz von der Stadt zu den entsprechenden Zielgruppen gelangen sollten. Der Fokus liegt dabei auf dem klaren Erläutern des Konzepts und seines Zusammenhangs. Zudem wurden Hinweise zu weiteren Beteiligungsformaten gegeben.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche positiven Effekte erwarten Sie von dem Kfz-Grundnetz?“ (1/2)

Ziel der Frage ist zu erfahren, welche grundsätzlichen Erwartungen und Wünsche mit dem Kfz-Grundnetz verbunden werden.

### **Bündelung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs**

- Mit dem Kfz-Grundnetz verbindet die überwiegende Anzahl der Teilnehmenden eine weitgehende Bündelung der Kfz-Verkehre auf den ausgewählten Hauptstraßen; verbunden mit einer entsprechenden Entlastung der Straßen außerhalb des Kfz-Grundnetzes.
- Insbesondere wird die Hoffnung betont, dass die Durchgangsverkehre in den Wohngebieten weniger werden.
- Hoffnung wird geäußert, dass es auch auf größeren Straßen außerhalb von Wohngebieten zu einer Reduzierung der motorisierten Verkehre kommt.
- Teilweise wird mit dem Kfz-Grundnetz auch ein generelles Heraushalten von Pkw aus den Veedeln sowie aus der Innenstadt gewünscht.
- Eng mit dem Kfz-Grundnetz verbunden wird auch die Erwartung, dass sich der Kfz-Verkehr in Köln insgesamt reduzieren lässt. In dem Zusammenhang wird die damit einhergehende erwartete geringere Attraktivität der Kfz-Mobilität benannt (verbunden mit dem Hinweis, dass zur Verlagerung Alternativen zu fördern sind).

### **Weniger Emissionen, mehr Aufenthaltsqualität**

- Mit der Bündelung und Reduzierung der Kfz-Mobilität werden die Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastung und damit ein gesünderes Leben verbunden.
- Darüber hinaus wird das Kfz-Grundnetz als wichtiger Baustein zum Klimaschutz betrachtet.
- Verbunden mit der Erwartung an weniger Durchgangsverkehre besteht die Hoffnung auf eine bessere Aufenthaltsqualität; insbesondere in den Veedeln.
- Insgesamt wird die Reduzierung der individuellen Kfz-Mobilität als positiver Beitrag für eine lebenswertere und menschenfreundlichere Stadt bewertet.

### **Mehr Raum für den Umweltverbund**

- Es wird erwartet, dass mit dem Kfz-Grundnetz mehr Platz für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr geschaffen und eine Trennung zum Kfz-Verkehr ermöglicht wird.
- Die Teilnehmenden äußerten in diesem Zusammenhang Wünsche nach mehr Fußgängerzonen sowie dem Aufbau eines stadtweiten Radschnellwegenetzes. Auch eine bessere Möglichkeit zur Förderung von Sharing-Angeboten wird erwartet.
- Ein wesentlicher Wunsch besteht im Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies wird zugleich als Anforderung benannt, verbunden mit mehr P+R-Anlagen, damit z.B. auch Pendler\*innen die Stadt weiterhin gut erreichen.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche positiven Effekte erwarten Sie von dem Kfz-Grundnetz?“ (2/2)

### **Mehr Raum für alternative Nutzungen**

- Neben der Förderung des Umweltverbundes wird auch die Möglichkeit benannt, Straßen und Plätze für die Menschen und Besucher\*innen zu beleben und Flächen zu schaffen, die von den Gemeinschaften in den Veedels genutzt werden können.
- Als Beispiele für Umnutzungen werden mehr Kinderspielmöglichkeiten, Sportflächen, Grünflächen (für Klimaschutz & Klimaanpassung) sowie Flächen für gastronomische und kulturelle Angebote benannt.

### **Mehr Sicherheit und ein besseres Miteinander**

- Von dem Kfz-Grundnetz wird von sehr vielen Teilnehmenden ein besserer Schutz von zu Fußgehenden und Radfahrenden erwartet.
- Viele Teilnehmenden äußerten zudem Vorteile für eine selbstbestimmte Mobilität von Kindern.
- Mit einer Umverteilung zu Gunsten des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr) wird ein besseres gesellschaftliches Klima erwartet. Denn durch den Fokus auf die Gemeinschaft anstelle des Individuums könne der Austausch der Verkehrsteilnehmer\*innen stärker im Vordergrund stehen.

### **Vorteile für den Kfz-Verkehr**

Mit dem Kfz-Grundnetz werden auch einige Vorteile für den Kfz-Verkehr benannt (Anm.: dabei ist unklar, ob das Konzept korrekt verstanden wurde), z.B.

- Freiere Straßen durch die Trennung des Kfz-Verkehrs vom Radverkehr.
- Weniger Stau durch eine intelligente und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Verkehrsführung.
- Besseres Durchqueren der Innenstadt, wenn dort weniger angehalten wird.



# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche Schwierigkeiten verbinden Sie mit dem Kfz-Grundnetz?“ (1/2)

*Ziel der Frage ist zu erfahren, welche Herausforderungen oder negativen Aspekte mit dem Kfz-Grundnetz verbunden werden.*

### **Überlastung der Straßen: Stau und hohe Belastung der Anwohnenden**

- Es wird befürchtet, dass das Grundnetz schnell überlastet sein wird und es zu Staus und Engpässen kommen könnte, teilweise sogar zu Chaos und Unfällen.
- Durch das auf dem Grundnetz erwartete höhere Verkehrsaufkommen würden die dort Anwohnenden stark belastet und die Lebens- und Aufenthaltsqualität sinke.
- Ausweichverkehre könnten zu ungewollten Durchfahrtsverkehren durch umliegende Wohnquartiere führen.

### **Schlechte Erreichbarkeit und fehlende Parkmöglichkeiten**

- Es wird befürchtet, dass Zielorte bei einer Reduzierung von Parkplätzen schlechter erreicht werden können bzw. längere Wege zu gehen seien. Dies schränke einige Personengruppen (z.B. behinderte Menschen, kranke Menschen, Senior\*innen, Familien mit kleinen Kindern) in ihrer Mobilität besonders ein.
- Auch für Logistik, das Handwerk sowie für Dienstleistungen könnten durch eine Reduzierung von Parkplätzen Einschränkungen entstehen.
- Es besteht die Sorge, dass die Erreichbarkeit innerhalb der Stadt auch für Gäste, Pendler\*innen sowie Personen aus äußeren Stadtgebieten erschwert wird.
- Durch zunehmende Parkplatzsuchverkehre könnten sowohl der Zeitaufwand als auch die Emissionen/Schadstoffe zunehmen.
- Es wird zudem darauf hingewiesen, dass durch geringere Parkmöglichkeiten die Attraktivität der Straßenzüge leiden könnte, worunter auch der Einzelhandel leiden könnte.

### **Akzeptanz der Maßnahmen und soziale Gerechtigkeit**

- Es wird darauf hingewiesen, dass sich die bestehende Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsarten noch verschärfen und zu mehr Konflikten führen könnte.
- Es werden Umsetzungsschwierigkeiten befürchtet, da es der Gesellschaft an der Veränderungsbereitschaft fehle. In diesem Zusammenhang wurde auch teilweise der Wunsch artikuliert, dass der Pkw-Verkehr nicht eingeschränkt werden sollte.
- Die soziale Gerechtigkeit ist bei der Umsetzung des Kfz-Grundnetzes vielen Beteiligten ein besonderes Anliegen. Haushalte mit geringem Einkommen sowie Menschen, die unbedingt auf den Pkw angewiesen sind, sollten bei der Ausarbeitung des Kfz-Grundnetzes besonders berücksichtigt werden.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche Schwierigkeiten verbinden Sie mit dem Kfz-Grundnetz?“ (2/2)

### **Mangelnde Kontinuität und Konsistenz der Verkehrsplanung**

- Aufgrund unterschiedlicher politischer Positionen und mangelnder Konsequenz bei Planung und Umsetzung wird befürchtet, dass es zu Teilkompromissen kommt und die Konsistenz leidet („Flickenteppich“).
- Es wird darauf hingewiesen, dass das Kfz-Grundnetz im Rahmen einer ganzheitlichen Mobilitätsplanung erfolgen muss und nicht alleine entwickelt werden dürfe.

### **Mobilitäts- und Stadtplanung für die Zukunft**

- Es wird kritisiert, dass die Planung den aktuellen Pkw-Bestand berücksichtige und sich nicht ausreichend an dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität orientiere.
- Artikuliert wird in diesem Zusammenhang die Sorge, dass der Umweltverbund sowie der Rad- und Fußverkehr auf längere Zeit keinen ausreichenden Platz und damit keine sichere Infrastruktur auf den Hauptachsen erhalten. Es bestehen zudem Sorgen, dass das Kfz-Grundnetz schlechter/unsicherer gequert werden könnte.
- Hinsichtlich der Stadtentwicklung bestehen zudem Befürchtungen, dass die bestehenden „Schneisen durch die Stadt“ weiter verstärkt werden könnten.
- Es wird mehrfach auf die enge Stadtstruktur in Köln hingewiesen, die die Umsetzung erschweren könnte.

### **Fehlende Verlagerungskapazitäten**

- Mit dem Kfz-Grundnetz wird eine Verlagerung auf den Umweltverbund verbunden. Doch könne die KVB mit dem aktuellen Ausbaustand und Taktung den gewünschten und erwarteten Umstieg rein quantitativ nicht abbilden.
- Für eine umfassende Verlagerung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs bedürfe es zudem eine höhere Qualität (Sauberkeit, Zuverlässigkeit) und müsse durch multimodale Möglichkeiten flexibler für individuelle Bedürfnisse werden.
- Insbesondere für Stadtrandgebiete und die umliegende Region fehle es nach Ansicht einiger an ausreichend guter Lösungen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Ungeachtet von der vorliegenden qualitativen Auswertung sei darauf hingewiesen, dass viele Teilnehmende die Frage nach Schwierigkeiten aktiv mit „keine“ beantwortet haben.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche Aspekte sind Ihnen bei der Definition des Kfz-Grundnetzes wichtig?“ (1/2)

*Ziel der Frage ist zu erfahren, wie die zur Definition des Kfz-Grundnetzes angesetzten Kriterien bewertet und welche weiteren Aspekte als relevant betrachtet werden. Im Folgenden werden zudem Hinweise aufgeführt, die über die eigentliche Definition hinausgehen.*

---

### Hinweise zu den bestehenden Kriterien

- Es wurde darauf hingewiesen, dass zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität auch beim Kfz-Grundnetz der Umweltverbund mehr Platz erhalten und getrennt von Kfz-Verkehr erfolgen sollte. Die Förderung des Umweltverbunds kommt einigen Teilnehmenden bei den Kriterien entsprechend zu kurz.
- Einigen Teilnehmenden fehlt die Verzahnung mit alternativen Mobilitätsformen. So scheinen die Alternativen zur Pkw-Nutzung bei der Einfahrt in die Stadt nicht hinreichend berücksichtigt.
- Unklar erscheint auch, ob bestehende Strukturen wie Autobahn(-ausfahrten) und besonders relevante Orte beim Kfz-Grundnetz berücksichtigt wurden.
- Als weitere Kriterien wird vorgeschlagen, die Belastung durch das Parken zu berücksichtigen sowie die Achslast und den Hubraum der dortigen Fahrzeuge.

### Nachvollziehbarkeit des Konzepts

- Die Nachvollziehbarkeit wurde als wichtigster Aspekt für die Definition des Kfz-Grundnetzes benannt. Es müsse klar verstanden werden, warum einzelne Straßen(-züge) Teil des Grundnetzes werden und andere nicht.
- Neben einer einfachen Beschreibung (s.u. Kommunikation) sollen Interessierte anhand der bewerteten Kriterien die fachliche Entscheidung nachvollziehen können.
- Als bislang zu wenig nachvollziehbar wird in diesem Zusammenhang die zeitliche Entwicklung des Kfz-Grundnetzes betrachtet: bleibt dieses dauerhaft bestehen oder wird es zu einem späteren Zeitpunkt auf Grund der bestehenden oder anderer Kriterien erneut betrachtet und angepasst?

### Verständlichkeit zur Nutzung

- Um den Verkehr durch Köln entlang des Kfz-Grundnetzes zu leiten, müsse das Straßennetz intuitiv nutzbar sein. Markierungen und Ausschilderungen (Verkehrsleitsystem) sollten entsprechend angepasst werden.
- Das Kfz-Grundnetz müsse von Navigationssystemen / Mobilitäts-Apps berücksichtigt werden um Ausweichverkehre in Wohnquartiere zu vermeiden.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche Aspekte sind Ihnen bei der Definition des Kfz-Grundnetzes wichtig?“ (2/2)

### Wirkung auf den Kfz-Verkehr

- Auf dem Kfz-Grundnetz wünschen sich viele Teilnehmenden eine möglichst komfortable Mobilität für die Fahrzeuge durch intelligente Verkehrsführung und Ampelsteuerungen. Eine Trennung von anderen Verkehrsformen wird in diesem Zusammenhang ebenfalls genannt.
- Entsprechend der persönlichen Bewertung wünschen sich die Teilnehmenden ein kleineres oder umfangreicheres Kfz-Grundnetz, wobei die Veedels jeweils kein Teil des Netzes werden sollen.
- Von Befürworter\*innen und Kritiker\*innen wird artikuliert, dass das Parken in Köln im Rahmen des Kfz-Grundnetzes neu geregelt werden müsse. Dazu gehöre Anwohner\*innen-Parken, Besucher\*innen-Parken sowie Park+Ride-Plätze; ggfs. in einem Parkraumkonzept.

### Hinweise zur Umsetzung

- Als wichtig für die Ausgestaltung wird die Gewährleistung einer bedarfsgerechten Erreichbarkeit benannt. Dazu gehören Warenlieferungen für den Einzelhandel, Parkmöglichkeiten für Handwerker und Dienstleister sowie das Halten in Wohngebieten, vor Arztpraxen oder anderen wichtigen Einrichtungen.
- Vorgeschlagen wird die Entwicklung von Mobilitätshubs (inkl. Parkhäusern) entlang des Kfz-Grundnetzes, von denen aus alle Orte in der Stadt mit alternativen Verkehrsmitteln erreicht werden können.
- Das Grundnetz soll auch ästhetisch ansprechend sein, grüne Elemente beinhalten und keine Schneisen-Wirkung haben
- Wenn mit dem Kfz-Grundnetz entsprechende Regeln eingeführt werden, wird eine Kontrolle dieser für den Erfolg als besonders notwendig erachtet.

### Weiterentwicklung des Kfz-Grundnetzes

Folgende Hinweise/Wünsche zur Weiterentwicklung des aktuellen Konzepts wurden jeweils von einigen Teilnehmenden eingereicht:

- Einschränkungen für besonders große, schwere, laute und/oder schadstoffemittierende Fahrzeuge (Güterverkehr und Personenverkehr).
- Einschränkungen für ortsfremde Fahrzeuge.
- Einführung einer nutzungsabhängigen Maut.
- Berücksichtigung des automatisierten und vernetzten Fahrens.



# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Welche ortsspezifischen Anmerkungen haben Sie zum Kfz-Grundnetz?“

*Häufig helfen Beispiele bei der Formulierung von Hinweisen. Diese Frage soll daher das Einbringen persönlicher Sichtweisen erleichtern. Zudem bietet sie eine erste Möglichkeit, konkrete Fragen oder Hinweise zu dem bestehenden Entwurf des Kfz-Grundnetzes zu formulieren.*

---

- Die Eingaben zu dieser Frage umfassen viele sehr konkrete Hinweise zu einzelnen Straßen und Veedeln, die jedoch häufig nicht in einem direkten Zusammenhang mit dem Kfz-Grundnetz stehen. Die Eingaben spezifizieren dabei die Aspekte, die bei den vorherigen Fragen benannt wurden. Besonders viele Eingaben beziehen sich auf die Wünsche nach Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion sowie der Umwidmung von Parkflächen und der besseren Kontrolle von Parkregeln.
- Die Eingaben enthielten gleichwohl Wünsche nach einer Ausweitung des Kfz-Grundnetzes als auch nach der Herausnahme einzelner Straßen; die Eingaben waren dabei stark geprägt von der grundsätzlichen Position für oder gegen den Kfz-Verkehr.
- In Bezug auf das Gesamtnetz wurden die Sicherstellung und Verbesserung der Anbindung der rechtsrheinischen Stadtbezirke Mülheim, Kalk und Porz als erforderlich benannt. In Mülheim erscheint es vielen Beteiligten nicht schlüssig, dass der Entwurf für das Kfz-Grundnetz in und um Dünnwald nicht durchgängig ist.
- Besonders häufige Eingaben zu einzelnen Straßen gab es zur Venloer Straße und zur Deutzer Freiheit, wobei häufig die dort stattfindenden Mobilitätsprojekte (positiv wie negativ) kommentiert wurden. Weitere sehr häufig benannte Straßen(-züge) und Plätze sind: Luxemburger Straße, Bergisch Gladbacher Straße, Frankfurter Straße, Vorgebirgstraße, Kalker Hauptstraße, Neusser Straße, Dellbrücker Hauptstraße, Dürener Straße, Kölner Straße, Neumarkt, Gürtel, Rheinuferstraße, Friedrich-Karl-Straße, Innere Kanalstraße, Siegburger Straße.
- Aufgrund der hohen Bedeutung für das Kfz-Grundnetz wurden außerdem die Beiträge für die folgenden Straßen konsolidiert: Bergisch Gladbacher Straße, Vorgebirgstraße, Kalker Hauptstraße, Neusser Straße, Kölner Straße, Gürtel, Friedrich-Karl-Straße, Innere Kanalstraße, Siegburger Straße.
- Die Eingaben werden vom Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung bei der Befassung mit diesen Straßen(-zügen) zur Rate gezogen.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Wie sollten die weitere Kommunikation und Beteiligung zum Kfz-Grundnetz erfolgen?“ (1/2)

*Wer sich intensiv mit einem Thema beschäftigt wird häufig „betriebsblind“ und nimmt Sichtweisen und Anforderungen von außen manchmal nicht korrekt wahr. Diese Frage dient daher dem Verständnis, wie das Kfz-Grundnetz und seine Bedeutung am besten erklärt werden sollten und welche Erwartungen zusätzlich an die Beteiligung gestellt werden.*

---

### **Die Definition und Beschreibung müssen klar sein**

Die Befragung macht deutlich, dass das Konzept des Kfz-Grundnetzes komplex und die Beschreibung noch nicht ausreichend verständlich sind.

- Einige Teilnehmende haben das Kfz-Grundnetz (sowohl mit Freude als auch mit Unverständnis) als eine Maßnahme zur Förderung des motorisierten Individualverkehrs verstanden.
- Offen blieb für einige Teilnehmende zudem, ob das Kfz-Grundnetz zukünftig nicht mehr von anderen Verkehrsmitteln wie Bussen und Fahrrädern genutzt werden können und inwiefern Straßen abseits des Kfz-Grundnetzes weiterhin von Pkw befahren werden dürfen.
- Die Kriterien, nach denen die Straßen für das Kfz-Grundnetz ausgewählt werden, sind für einige Teilnehmende nicht hinreichend nachvollziehbar.

### **Hinweise zur zukünftigen Kommunikation**

- Die Hinweise oben zeigen den Wunsch nach möglichst verständlichen Informationen bereits auf. Wichtig erscheint den Teilnehmenden dabei eine möglichst einfache Sprache und kurze Texte. Dadurch sei es auch einfacher, die Erläuterung mehrsprachig zu veröffentlichen.
- Neben den Kölner\*innen sollten insbesondere auch Pendler\*innen informiert werden, so dass diese sich auf Veränderungen einstellen können.
- Innerhalb der Stadt sind als Zielgruppen für die Kommunikation vor allem die Anwohner\*innen am Kfz-Grundnetz sowie die Kfz-Halter\*innen benannt.
- Als Medien für die Kommunikation sollte die Stadt per Pressemitteilung sowie über ihre Webseite, Newsletter und Social Media informieren. Um Sichtbarkeit vor Ort zu erzeugen, wurden Postwurfsendungen sowie Plakate an stark frequentierten Orten wie Bushaltestellen und Tankstellen genannt.
- Für die Verbindung von Informationen im öffentlichen und digitalen Raum wird vorgeschlagen, QR-Codes auf Flyer und Plakaten zu verwenden.
- Für die Präsentation von Zwischenergebnissen wird eine Website genannt, die möglichst auch interaktive Karten zum Grundnetz enthält.
- Für eine direkte Kommunikation wird sich eine konkrete Ansprechperson gewünscht, die für Fragen, Anmerkungen und Kritik zum Thema erreichbar ist.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## „Wie sollten die weitere Kommunikation und Beteiligung zum Kfz-Grundnetz erfolgen?“ (2/2)

### Hinweise zur zukünftigen Beteiligung

- Für die zukünftige Beteiligung wünschen sich viele, dass vor allem Anwohner\*innen in den Veedeln, Berufs- und Personengruppen, die auf das Auto angewiesen sind, Pendler\*innen, sowie Kinder- und Jugendliche beteiligt werden. Dazu sei der Einbezug von Verbänden, Vereinen und Interessensgemeinschaften sinnvoll.
- In Diskussionsveranstaltungen und Workshops sollte eine fachliche Einschätzung gegeben werden, die in die Diskussionen einfließt.
- Wichtig sei, bei der Planung von Beteiligungsformaten, Arbeitszeiten mitzudenken, sodass Berufstätige nicht ausgeschlossen werden.
- Gewünschte Formate umfassen weitere Befragungen, Workshops und Diskussionsveranstaltungen. Ebenso werden die Einrichtung von Bürgerräten und Runden Tischen, Durchführung von Bürgerentscheiden und Diskussionsveranstaltungen als weitere Möglichkeiten benannt.
- Online-Beteiligungsmöglichkeiten werden zwar begrüßt, jedoch häufig auch der Wunsch nach direkter aufsuchender Beteiligung vor Ort, also bspw. in den Veedeln, oder sozialen Einrichtungen, geäußert.
- In vielen Beiträgen werden „offen“, „direkt“ und „demokratisch“ als Schlagworte genannt, wenn es darum geht, eine wünschenswerte zukünftige Beteiligung zu beschreiben. Ebenso häufig taucht „Transparenz“ auf. Gewünscht wird sich in dem Zusammenhang die Präsentation aller Zwischenergebnisse, sowie Hintergrundinformationen zum Prozess und Fortschritt des Projektes.

# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## Fazit und nächste Schritte

An der Befragung zum Kfz-Grundnetz haben viele verschiedene Menschen teilgenommen. Und ebenso verschieden sind die Meinungen und Haltungen zum Grundnetz und der allgemeinen Verkehrssituation in Köln. Die Antworten zu den Fragen reichen von Ablehnungen für Einschränkungen des Kfz-Verkehrs bis hin zu Vorschlägen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, einem stadtweiten Parkraumkonzept sowie autofreien Bereichen. Trotz der vielen unterschiedlichen Meinungen zeigt sich, dass die meisten Beteiligten sich Verständnis für die unterschiedlichen Bedürfnisse von Verkehrsmittelnutzer\*innen wünschen, ohne dabei vorverurteilt zu werden – sei es Autofahrer\*in, Fußgänger\*in, oder Fahrradfahrer\*in. Dies ist eine wichtige Grundlage für die weitere gesellschaftliche Diskussion.

Im Gesamtbild lehnen zwar einzelne Teilnehmende das Grundnetz komplett ab. Die überwiegende Anzahl sieht darin jedoch eine Möglichkeit zur Verbesserung für die Stadt und die Mobilität. Dazu sei es jedoch notwendig, neben dem Grundnetz auch weitere Maßnahmen zu ergreifen, wie die Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs. Grundsätzlich wird ein Kfz-Grundnetz gefordert, welches eine effiziente Verkehrsführung umfasst, durch die weiterhin alle Bereiche der Stadt für alle Menschen erreichbar sind – dies aber nicht zwangsläufig mit dem MIV, sondern mit angebundenen weiteren Verkehrsmitteln.

Für das zuständige Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung war die Befragung damit sehr wertvoll. Die vielen Einschätzungen, Fragen und Hinweise zu den einzelnen Straßenzügen werden bei der weiteren Bearbeitung des Kfz-Grundnetzes berücksichtigt. Sie sind aber auch für die weitere Kommunikation und Beteiligung relevant, zu der weitere Erwartungen benannt wurden.

### Die nächsten Schritte:

- Auf der Webseite der Stadt Köln werden das Kfz-Grundnetz sowie sein Zusammenspiel mit dem nachhaltigen Mobilitätsplan der Stadt in Kürze unter Berücksichtigung der hier erlangten Ergebnisse erläutert. Ein besonderer Fokus wird dabei darauf gelegt, in welchem Zeiträumen das Kfz-Grundnetz entsteht und was dieses jeweils vor Ort konkret bedeutet.
- In dem sogenannten *Forum MIV-Grundnetz und Kfz-Mobilität* werden die Zwischenstände zum Kfz-Grundnetz mit zentralen Akteuren diskutiert, die in der besonderen Weise die Kfz-Mobilität in Köln nutzen.
- Es wird geprüft, in welcher Form weitere Beteiligungsformate zum Kfz-Grundnetz angeboten werden können.



# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## Zitate aus der Online-Beteiligung (Sammlung)

*Das bringt echte Aufenthaltsqualität in den Veedeln*

*Das wird super!*

*Geht's noch? Ich will mit meinem Auto fahren, wo ich will!!!*

*Es darf nicht zu einer grundsätzlichen Verteufelung von KFZ Haltern werden.*

*Das Grundnetz ist eine gute Idee. Aber der eigentliche Zauber passiert in den Maschen dazwischen.*

*Lasst uns über eine Hierarchisierung der Nutzer\*innen sprechen.*

*Packt es ein und macht den Unsinn meinerwegen in Düsseldorf.*

*Just don't do it.*



# Modul B: Kfz-Grundnetz für Köln

## Zitate aus der Online-Beteiligung (Sammlung)

*Die Maßnahmen schwächen aber nicht den Radverkehr, oder?*

*Muss die wackelige Oma sich jetzt einen Kardiologen suchen, der per Zufall an einer Grundnetzstraße praktiziert und Parkplätze vor der Tür hat?*

*Wollen wir wirklich die bisherige Menge an Autos zum Maßstab einer grünen Stadt erklären?*

*Kann dabei das Durchkommen für Berufskraftfahrer gesichert werden?*

*Das ist kompliziert. Wie erklärt Ihr das den Menschen?*



*Der Kölner ist vom Wesen disziplinos und hält sich nicht dran.*



# Impressum



**Stadt Köln**

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Referat für Strategische Steuerung - Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung

**Konzeption und Auswertung**

DialogWerke GmbH

März 2023

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages