

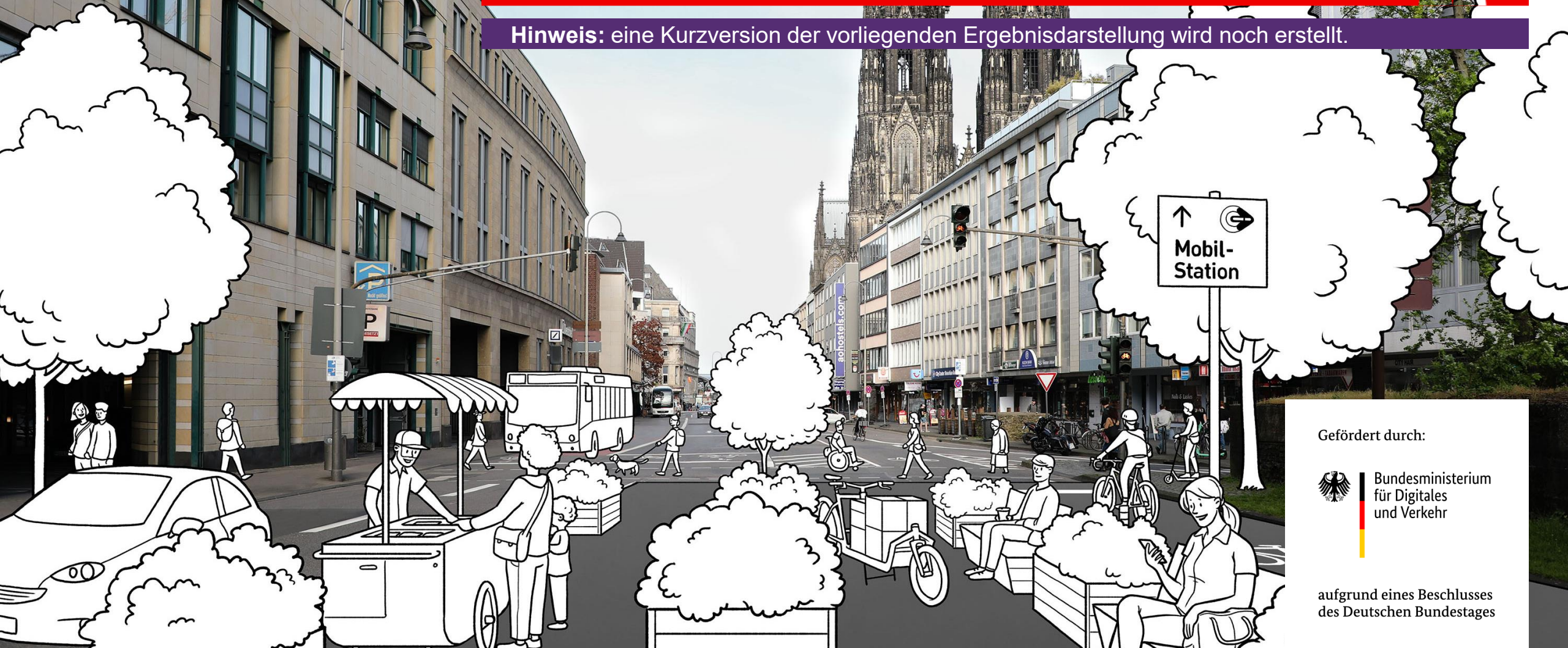


**Stadt Köln**

# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung im März 2023

Hinweis: eine Kurzversion der vorliegenden Ergebnisdarstellung wird noch erstellt.



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

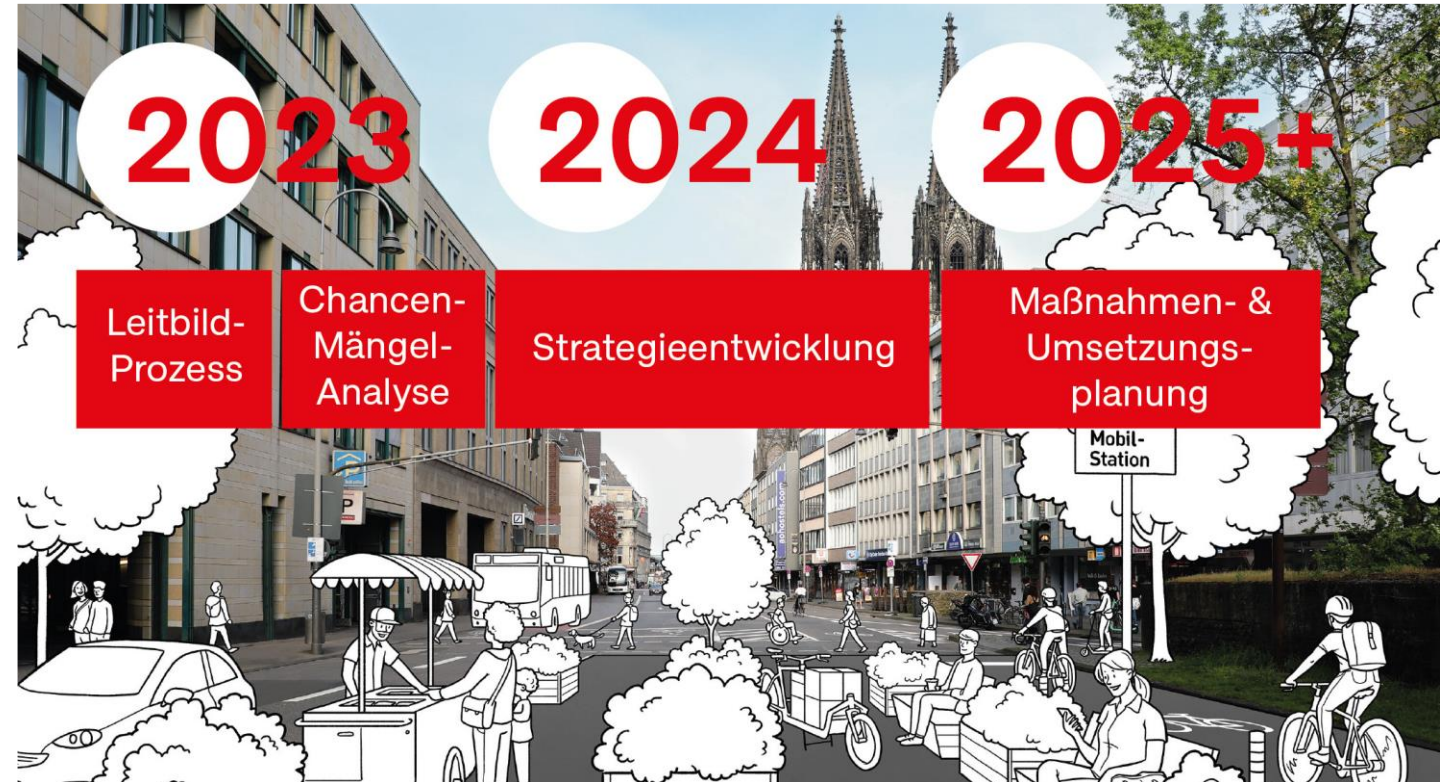
# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

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 Kinder- & Jugendbeteiligung im März 2023

Der Straßenverkehr hat einen erheblichen Einfluss auf die Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen. In unserer Mobilitätsplanung sollten der Schutz und das Wohl von Kindern prioritär und nachhaltig im Vordergrund stehen. Laut der UN-Kinderrechtskonvention haben sich auch die Stadt- und Verkehrsplanung am Vorrang des Kindeswohls zu orientieren.

Im nachhaltigen Mobilitätsplan, den die Stadt Köln in den kommenden Jahren erstellen wird, wird zunächst ein Leitbild für die Mobilität in Köln 2035 erarbeitet. In einer nächsten Phase werden die Schwächen der heutigen Mobilität sowie die Chancen für die zukünftige Mobilität analysiert. Um den Vorrang des Kindeswohls zu gewährleisten, sollen bereits in die Leitbildentwicklung die Perspektiven und besonderen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen einfließen.



Um ein möglichst heterogenes und aktuelles Meinungsbild von Kindern und Jugendlichen zu erhalten, wurden Schulen unterschiedlicher Schulformen sowie Kinder- & Jugendeinrichtungen in allen neun Stadtbezirken beteiligt. Die Kinder und Jugendlichen wurden somit in ihrem räumlichen und sozialen Umfeld befragt.

Alle teilnehmenden Klassen/Gruppen haben dazu ein Beteiligungspaket erhalten. Eine Durchführungsanleitung erläuterte das Vorgehen und in zwei digitalen Briefing-Terminen wurden offene Fragen der Begleitpersonen geklärt. Nach der Bearbeitung der Module konnten alle Ergebnisse in ein vorfrankiertes Paket gesteckt und für die Auswertung zurückgeschickt werden.

**Hinweis:** Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung nicht repräsentativ.

# Wer hat teilgenommen – Übersicht

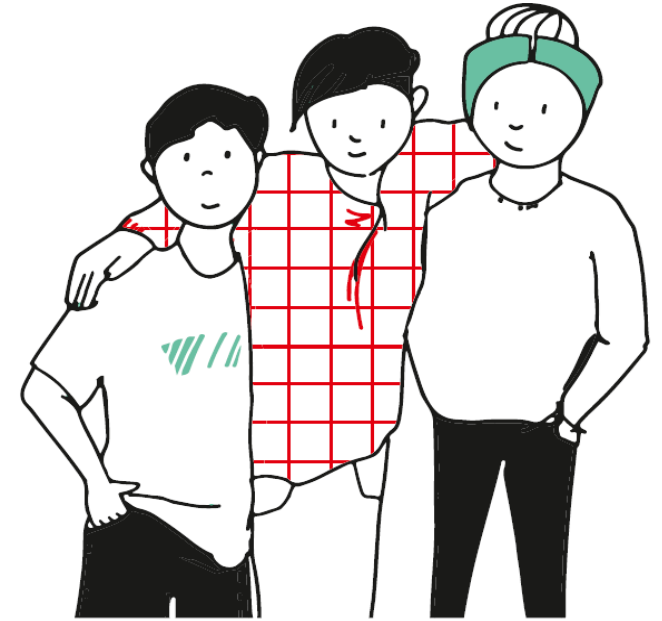
An der Befragung zur Mobilität in Köln haben **25 Schulen sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen** aus allen neun Bezirken mitgewirkt, darunter neun Grundschulen, neun Kinder- und Jugendforen (offene Kinder- und Jugendarbeit), zwei Förderschulen, drei Gesamtschulen, ein Gymnasium und eine Hauptschule. Die Ansprache und Gewinnung der Schulen sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen erfolgte durch das Amt für Kinder, Jugend und Familie der Stadt Köln.

Auf der folgenden Seite sind die beteiligten Schulen sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen auf einer Karte dargestellt. Die durchschnittliche Gruppengröße betrug dabei 20 Personen und variierte zwischen 6 und 75 Personen.

Mit der Befragung konnten **282 Kinder und 337 Jugendliche (= 619 Personen)** eingebunden werden. Das Geschlecht der Kinder- und Jugendlichen wurde über die Lehrer\*innen/Betreuer\*innen abgefragt. Demnach waren jeweils die Hälfte der Teilnehmenden weiblich und männlich (keine Angabe zu divers).

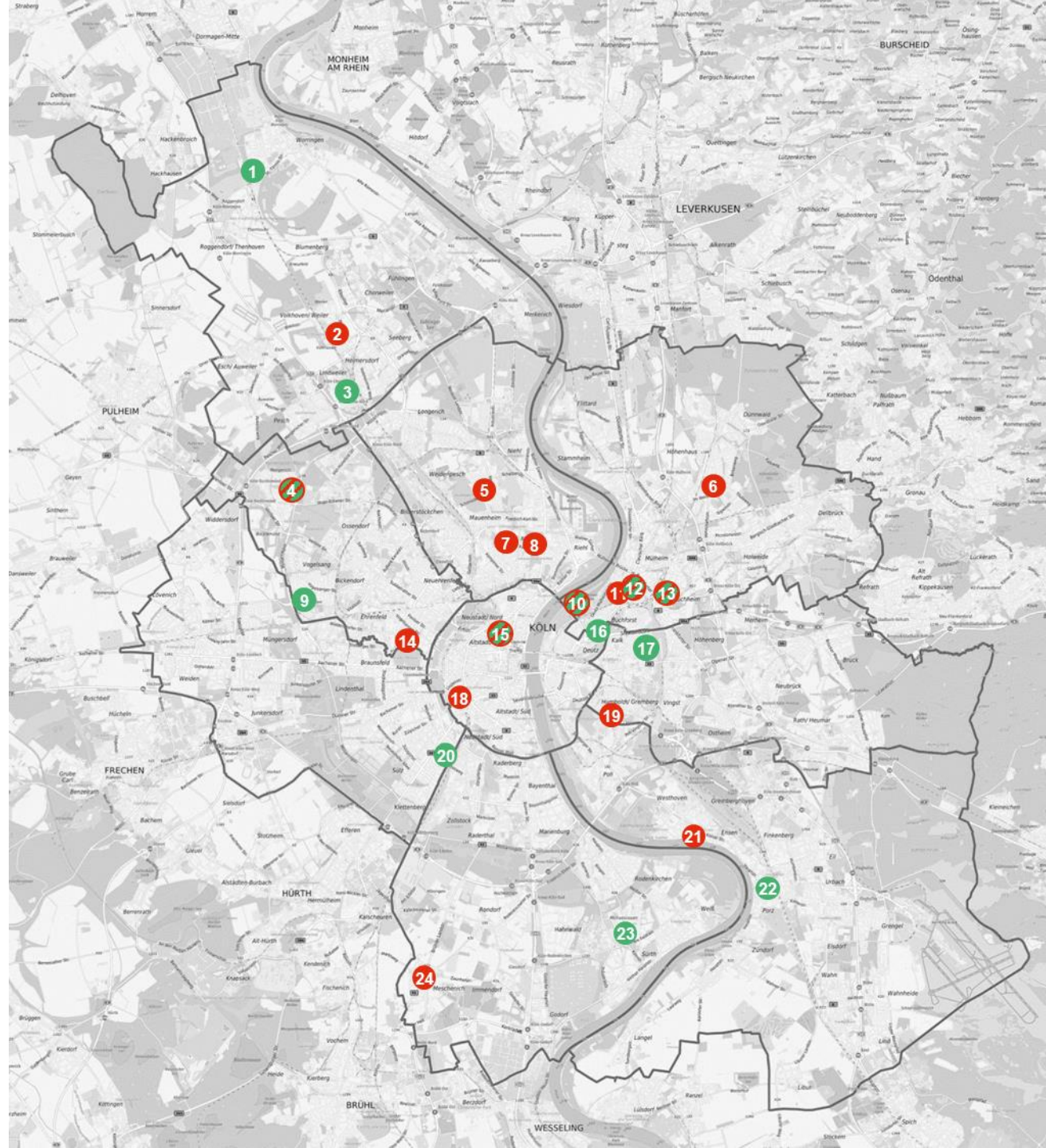
Die **Kinderbeteiligung** wurde für die Klassenstufen 3+4 konzipiert. Vier Schulen führten die Befragung auch mit jüngeren Kindern der Stufen 1+2 durch; eine Jugendeinrichtung auch mit Kindern bis zur Klassenstufe 6.

Die **Jugendbeteiligung** wurde für die Klassenstufen 8+9 konzipiert. Das Spektrum der Teilnehmenden erstreckte sich von Klassenstufe 5-10. Eine Jugendeinrichtung führte die Befragung mit Jugendlichen bis 20 Jahre durch.



## Linksrheinisch

1	Jugend- und Kulturzentrum Kriebelshof
2	Gertrud-Bollenrath-Schule
3	Lino-Club e.V.
4	Kinder- und Jugendtreff OT Bocklemünd
5	Florianschule
7	Maternus-Grundschule
8	IOGS Kretzerstraße
9	Gesamtschule Wasseramselweg
14	Vincenz-Statz-Grundschule
15	Freizeitanlage Klingelpütz
18	Stephan-Lochner-Schule
20	Hildegard-von-Bingen-Gymnasium
23	Offene Schule Köln
24	Kinder- und Jugendzentrum Meschenich



## Rechtsrheinisch

6	Johannesschule
10	Jugendzentrum. digital
11	KGS Horststraße
12	Ferdinand-Lassalle-Realschule
13	Jugendhaus Treffer
16	IB Stegerwaldsiedlung
17	Pavillon e.V.
19	GGs Westerwaldstraße
21	GGs Hohe Straße
22	Jugend- und Gemeinschaftszentrum Glashütte

- Kinder-Beteiligung
- Jugend-Beteiligung
- Kinder- & Jugendbeteiligung

# 3 Module zur Kinder- & Jugendperspektive



## Modul 1

Die Materialien für die Kinder und Jugendlichen umfassten jeweils drei Module:

**Modul 1 fragt ab, wie die Kinder und Jugendlichen heute in Köln unterwegs sind und wie sie die Wege und Verkehrsmittel wahrnehmen.** Bei beiden Gruppen wurden zunächst die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel identifiziert. Die **Kinder** wurden dann befragt, was sie auf ihren Wegen hören, sehen und riechen. Zudem sollten sie ausführen, was gute Wege und schlechte Wege für sie ausmachen. Die **Jugendlichen** wurden gebeten, die unterschiedliche Mobilitätsformen zu bewerten. Zudem wurden sie konkret nach ihrer Einschätzung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln befragt.

## Modul 2

**Modul 2 befasst sich damit, wie sich die Kinder und Jugendlichen die Mobilität in Köln zukünftig wünschen.** Kinder und Jugendliche wurden in diesem Modul kreativ und zu Stadtgestalter\*innen. Die **Kinder** malten dazu zwei Mal die gleiche Stelle im öffentlichen Raum: auf einem Bild wurde der heutige Zustand dargestellt und auf dem anderen Bild, wie sie sich die Straße oder den Platz zukünftig wünschen. Die **Jugendlichen** befassten sich mit der Frage, wie eine gerechte Mobilität aussieht. Dazu befassten sie sich u.a. mit der barrierefreien Mobilität und vollzogen mithilfe eines Maßbandes einen Perspektivwechsel und betrachteten die städtischen Wege aus der Größe von Kindern und Rollstuhlfahrenden.

## Modul 2

**Modul 3 beschäftigt sich mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität für Kinder und Jugendliche.** Kinder und Jugendliche wurden um eine Priorisierung gebeten, welche der vorgegebenen Maßnahmen aus ihrer Sicht besonders wichtig seien. Dazu gab es für beide Gruppen die Möglichkeit, auch eigene Ideen vorzuschlagen. Die **Kinder** machten hierzu auch Zeichnungen. Die **Jugendlichen** sollten außerdem eine Einschätzung abgeben, welche Maßnahmen sie für schnell/langsam umsetzbar halten und wie sie die Kosten einschätzen.

Die Ergebnisse der Module werden jeweils zunächst für die Kinder und dann für die Jugendlichen vorgestellt.

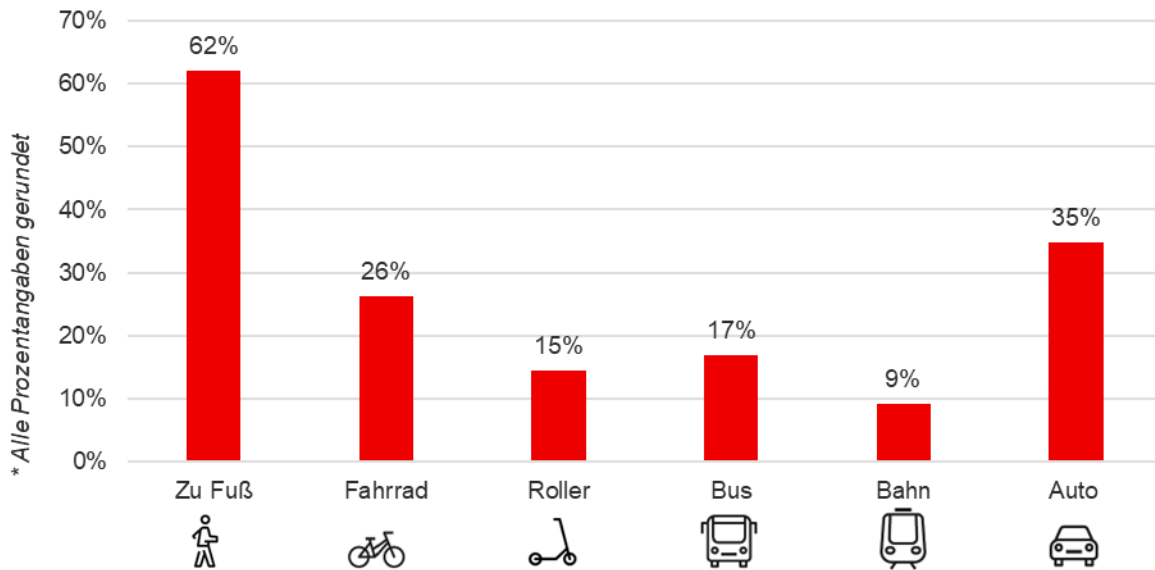


# Kinderbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

## Wie sehen die Wege an typischen Schultagen aus?

Die Kinder in Köln sind heute schon multimobil unterwegs. 62% der Befragten gehen den Weg zur Schule häufig zu Fuß, 26% fahren ihn häufig mit dem Fahrrad und 15% mit dem Roller (inkludiert sind auch wenige Angaben zu Inline-Skates und Skateboard). Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wird der Bus mit 17% deutlich häufiger genutzt als die Bahn (9%). Schließlich werden 35% der befragten Kinder häufig mit dem Auto zur Schule gefahren.

**Verkehrsmittelnutzung der Kinder an typischen Schultagen**  
(Mehrfachnennungen möglich, n = 282)



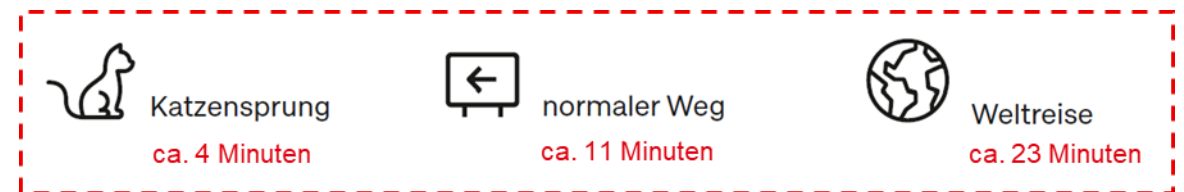
## Der durchschnittliche Schulweg dauert etwa 11 Minuten.

Die Kinder, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto zur Schule kommen, sind deutlich länger unterwegs. 27% der Bus-Nutzer\*innen geben an, gefühlt eine "Weltreise" zur Schule zu machen, gefolgt von 16% der Bahn-Nutzenden und 15% der Kinder, die mit dem Auto gefahren werden. Von den Kindern, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem Roller zur Schule kommen, haben zusammen nur 8% eine gefühlte Weltreise angetreten. Bei Ihnen dominiert hingegen der gefühlte „Katzensprung“.

Weltreise	5%	3%	0%	27%	16%	15%
Normaler Weg	65%	77%	51%	71%	80%	73%
Katzensprung	29%	20%	49%	2%	4%	11%

\* Alle Prozentangaben gerundet

Die Bewertung, wie lang eine "Weltreise", ein "Katzensprung" und ein normaler Weg sind, wird unabhängig von der Verkehrsmittelwahl mit durchschnittlich 4 Minuten (Katzensprung), 11 Minuten (normaler Weg) und 23 Minuten (Weltreise) angegeben.



# Kinderbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

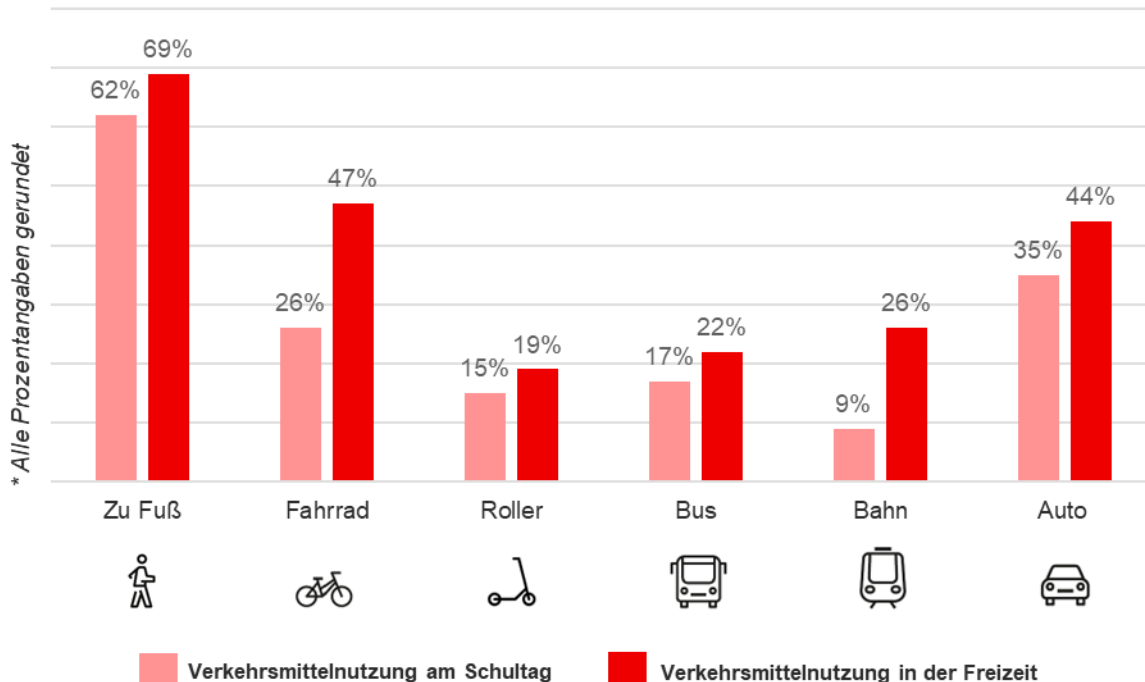
## Wie sehen die Wege in der Freizeit aus?

Die Wege der Kinder sind in der Freizeit vielfältiger als an einem Schultag. Alle Verkehrsmittel werden intensiver genutzt. Insbesondere das Fahrrad (+21 Prozentpunkte) und die Bahn (+15 Prozentpunkte) sind deutlich beliebter. Aber auch das Auto (+9 Prozentpunkte) und die Busse (+5 Prozentpunkte) werden verstärkt genutzt. Im Bereich der Nahmobilität nehmen der Fußverkehr (+7 Prozentpunkte) und die Roller-Nutzung (+4 Prozentpunkte) ebenfalls zu.

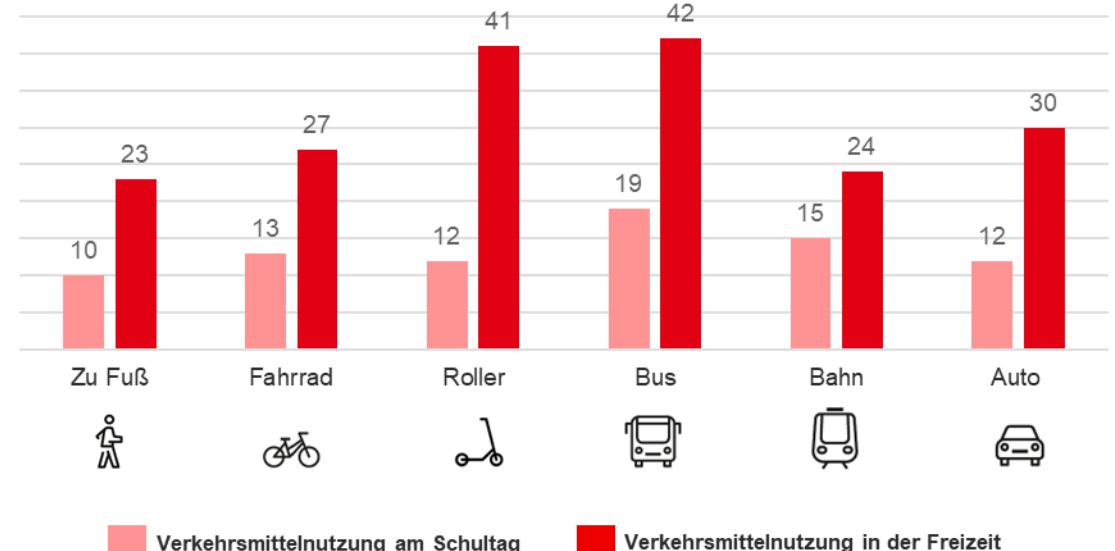
Auch die Wegedauer ist in der Freizeit höher als an Schultagen. Sie beträgt durchschnittlich fast 27 Minuten und ist damit etwa 2,5 mal höher als an einem Schultag.

Die Kinder, die am Schultag und in der Freizeit regelmäßig die gleichen Verkehrsmittel nutzen, sind in der Freizeit 2,5 mal länger mit dem Auto unterwegs (30 statt 12 Minuten). Es verdoppeln sich etwa auch die Wege mit dem Bus (42 statt 19 Minuten), dem Fahrrad (27 statt 13 Minuten) und zu Fuß (23 statt 10 Minuten). Die Wege mit der Bahn nehmen etwas weniger zu (24 statt 15 Minuten). Bei den Kindern, die mit einem Roller, mit Inline-Skates oder einem Skateboard unterwegs sind, erhöht sich die Wegedauer sogar um den Faktor 3,5 (41 statt 12 Minuten).

Verkehrsmittelnutzung der Kinder in der Freizeit im Vergleich zum Schultag (Mehrfachnennungen möglich, n = 282)



Wegedauer (in Minuten) von Kindern, die am Schultag und in der Freizeit die gleichen Verkehrsmittel nutzen

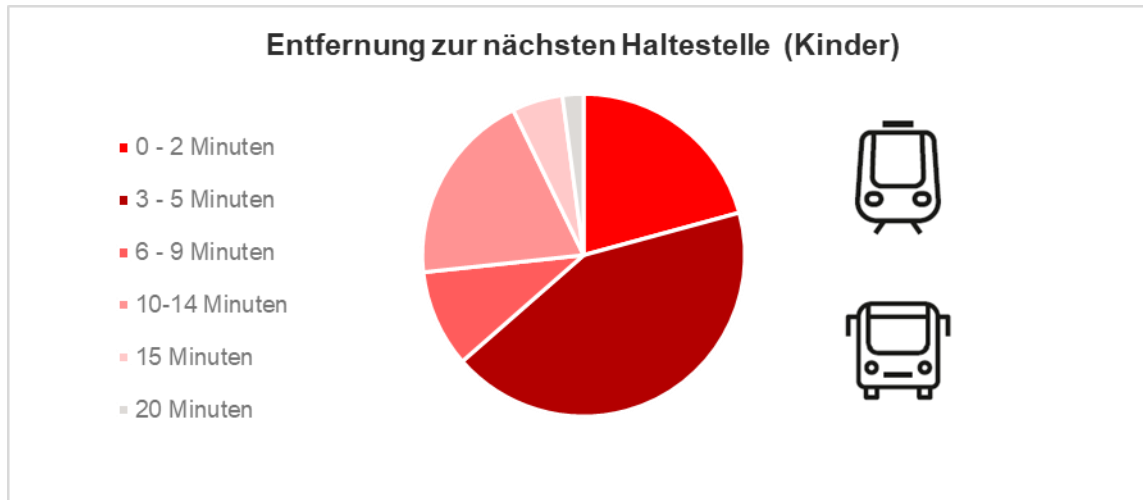




# Kinderbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

## Wie ist die Entfernung zur Haltestelle von Bus- oder Bahn?

Die nächste Bus- oder Bahn-Haltestelle ist von den befragten Kindern durchschnittlich **5,8 Minuten** entfernt, wobei der Weg bei knapp 2/3 der Kinder laut eigener Einschätzung nicht mehr als 5 Minuten beträgt.



Die Entfernung zu einer Bus- oder Bahnhaltstelle hat keine messbare Auswirkung auf die präferierte Verkehrsmittelnutzung.

## Wie wird das Fahrrad genutzt?

**84 Prozent** der befragten Kinder besitzen ein Fahrrad;  $\frac{3}{4}$  von ihnen können es geschützt am oder im Haus abstellen; die anderen stellen es draußen ab.

Als wesentlicher **Grund für die nicht-Nutzung** des Fahrrads wurde angegeben, dass dieses kaputt sei. Einige Kinder können zudem nicht Fahrrad fahren, finden es zu unbequem oder nutzen lieber andere Verkehrsmittel. Auch die mangelnde Verkehrssicherheit wurde als Grund für die nicht-Nutzung angegeben.

Als **Alternative zum Fahrrad** wurde insbesondere der Roller (+ Inlineskates und Skateboard) genannt, ebenso wie das zu Fuß gehen und das Auto.

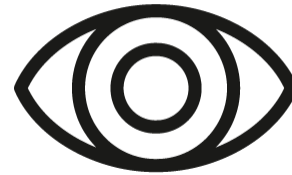


# Kinderbeteiligung – Wahrnehmung des Umfeldes

## Was spüren die Kinder, wenn sie in der Stadt unterwegs sind?

Ob wir unsere Wege durch die Stadt mögen, hängt auch stark damit zusammen, was wir auf dem Weg wahrnehmen. Die Kinder wurden daher befragt, was sie auf dem Weg zur Schule und am Wochenende sehen, hören und riechen.

Das Kölner Bild der Kinder ist an Schultagen von **Autos, Beton und Asphalt** geprägt. Am Wochenende scheinen sie hingegen mehr Natur und Grün zu sehen. **Bäume und Tiere** (vor allem Vögel) werden dann deutlich häufiger wahrgenommen.



Vielen Kindern fallen auch ihre **Mitmenschen** auf. Im Schulalltag fallen vielen Kindern Obdachlose und betrunkene Menschen negativ auf. Am Wochenende nennen die Kinder häufiger ihre Freund\*innen und ihre Familien.

Bei den Gerüchen dominiert bei vielen Kindern insbesondere im Schulalltag der **Abgasgeruch**. Aber auch am Wochenende zählen Abgase zu dem meistgenannten Geruchseindrücken.

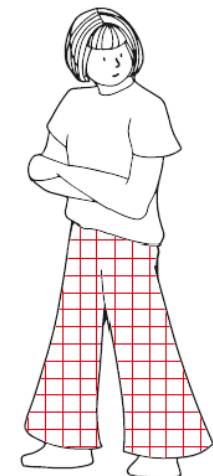
Im Schulalltag berichten Kinder häufiger als am Wochenende von **unangenehmen Gerüchen**. Am häufigsten wird hier Hundekot genannt, aber auch Zigaretten und Alkoholgeruch kommen häufiger vor.

Am Wochenende werden **Essens- und Naturgerüche**, wie etwa Blumen, häufiger wahrgenommen.



Auch beim Hören dominiert der Verkehr. **Autos und Motorengeräusche** gehören sowohl im Schulalltag, als auch am Wochenende zu den am häufigsten genannten Geräuschen. Allerdings werden Autogeräusche im Schulalltag noch wesentlich häufiger genannt.

Am Wochenende geben viele Kinder an, insgesamt weniger Lärm zu hören, dafür aber mehr **Vögel, andere Tier- und Naturgeräusche** sowie mehr **Musik**.



# Kinderbeteiligung – Gute Wege, schlechte Wege

## Was mögen die Kinder an ihren Wegen durch Köln?

Die Kinder in Köln schätzen eine schöne Umgebung. Ihnen gefallen **grüne, breite und saubere Wege**, auf denen sie sich sicher fühlen. Wege durch die **Parks** oder entlang des **Rheins** wurden als gute Beispiele genannt. Sie wissen schön gestaltete Wege mit **Bäumen und Begrünung** ebenso zu schätzen, wie **gute und sichere Infrastruktur**. Hier zeigt sich auch eine große lokale Verbundenheit: etliche Kinder gaben an, sich besonders über den Anblick des **Kölner Doms** zu freuen.

Unterwegs gefällt den Kindern besonders **Abwechslung**: sie mögen es, unterschiedliche Wege zu nutzen und an verschiedenen Orten vorbeizukommen. Sie schätzen dabei die Gelegenheit für Zwischenstopps für etwas leckeres zu Essen oder Spielplätze. Auch agieren sie gerne mit ihrem Umfeld: viele Kinder berichten, dass es ihnen gefällt, auf ihren Wegen anderen **Menschen, Tieren** oder am besten sogar ihren **Freund\*innen** zu begegnen.



## Was gefällt den Kindern nicht, wenn sie in Köln unterwegs sind?

**Negative Begegnungen** mit anderen Menschen – etwa mit betrunkenen oder pöbelnden Menschen – empfinden die Kinder in Köln als ausgesprochen unangenehm und bedrohlich. Auch **starken (Auto-)Verkehr** nehmen sie als Bedrohung wahr, insbesondere dann, wenn sie sich durch die Infrastruktur, z.B. durch eine fehlende Trennung zwischen Rad- und Autoverkehr, nicht ausreichend geschützt fühlen.

Abgasgeruch und Autolärm empfinden viele Kinder als unangenehm. Ähnliches gilt für viele andere Arten von **Gestank**, wie beispielweise Urin- oder Alkoholgeruch. Außerdem sind Müll und insbesondere Hundekot vielen Kindern ein großes Ärgernis.

Auch berichten viele Kinder, dass es sie ärgert, auf ihrem Weg behindert zu werden: **Baustellen**, die den Weg versperren, lange Wartezeiten an Ampeln und fehlende oder schlechte Querungsmöglichkeiten empfinden viele Kinder als lästig. Kinder, die auf ihrem Weg mit Bahn oder Bus fahren, beschwerten sich zudem über **Ausfälle** und Verspätungen.



# Jugendbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

## Wie werden die Wege durch Köln zurückgelegt – und warum?

**Wichtigstes Verkehrsmittel** für die Jugendlichen in Köln sind **Bus und Bahn (45%)**. Das **Fahrrad** liegt mit 23% auf Platz 2. Zu **Fuß** gehen 19% der Jugendlichen. Nur 10% geben an, am häufigsten (als Mitfahrer\*in) mit dem **Auto** unterwegs zu sein.

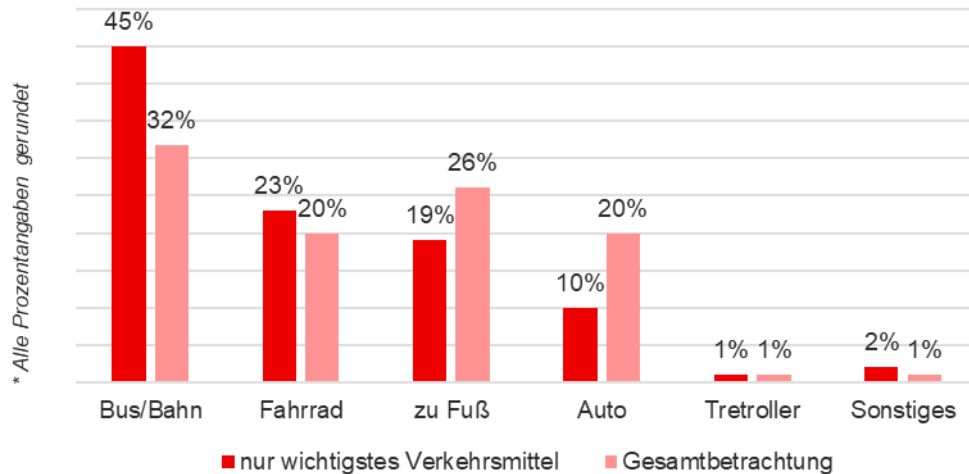
Auch bei der **Gesamt-Betrachtung** (Priorisierung der Mobilitätsformen von 1-5) liegen Bus und Bahn mit 32% klar vorne. Auf Platz 2 liegt nun jedoch der Fußverkehr mit 26%. Fahrrad und Auto liegen als Verkehrsmittel gleichauf mit je 20%.

Für die große Mehrheit der Jugendlichen (71%) scheint es am wichtigsten zu sein, möglichst **schnell ans Ziel** zu kommen. **Komfort** ist ebenfalls ein wichtiger Faktor – hier gaben 43% an, ein Verkehrsmittel aufgrund der Bequemlichkeit zu nutzen.

Auf die einzelnen Verkehrsmittel heruntergebrochen lässt sich erkennen, dass die **Bequemlichkeit** insbesondere beim Auto (63%) und beim zu Fuß gehen (53%) ein bedeutsamer Faktor für die Verkehrsmittelwahl ist. Auch scheint die Entscheidung für Autofahren (86%) und für Fahrradfahren (87%) stark von dem Wunsch getragen zu werden, möglichst schnell ans Ziel zu kommen. Bus und Bahn sind dagegen die einzigen Verkehrsmittel, bei denen **Alternativlosigkeit** eine wesentliche Rolle in der Verkehrsmittelwahl spielt: hier gaben 47% an, dass Bus und Bahn ihre einzige Transportmöglichkeit darstellen.

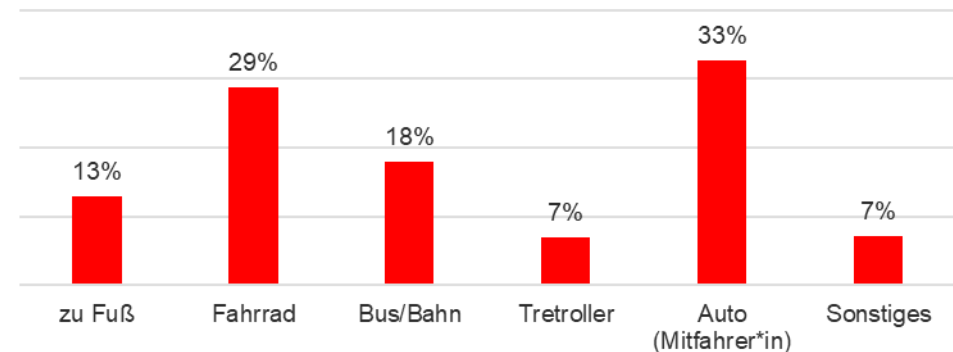
Ein Drittel der Jugendlichen (33%) gibt an, sie würden gerne **mehr mit dem Auto fahren**, dicht gefolgt vom **Fahrrad** (29%). Hindernis, diese Verkehrsmittel stärker zu nutzen sind überwiegend der Mangel am Zugang (Auto) sowie die schlechte oder fehlende Infrastruktur (Fahrrad).

Wichtigste Verkehrsmittel der Jugendlichen (n=334)



Zu Fuß gehen scheint für Jugendliche ein bedeutender Teil des Verkehrsmixes zu sein, auch wenn es nicht immer das **Verkehrsmittel der Wahl** ist. Gleichzeitig scheint das **Auto** stärker als **Gelegenheits-Verkehrsmittel** genutzt zu werden, während das **Fahrrad** häufiger ein **Hauptverkehrsmittel** darstellt.

Wie Jugendliche gerne mehr unterwegs wären (n=355)



# Jugendbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

## Wie werden die unterschiedlichen Formen bewertet, sich durch Köln zu bewegen?



**Zu Fuß gehen (inkl. Rollstuhlfahren)** wird von den Jugendlichen als sehr praktisch empfunden. Ihnen gefällt das hohe Maß an **Flexibilität und Autonomie** sowie die Bewegung an der frischen Luft. Außerdem ist zu Fuß gehen "voll chillig" und erlaubt es, die Umgebung und eventuell vorhandene Gesellschaft zu genießen.

Allerdings empfinden viele Jugendliche zu Fuß gehen auch als **langsam und anstrengend**, insbesondere auf längeren Strecken. Hundekot, Müll und Hindernisse werden als große Ärgernisse empfunden. Zudem sorgt eine schlechte Beleuchtung teils für ein mangelndes Sicherheitsgefühl.



**Schnell am Ziel** zu sein ist für die Jugendlichen mit Abstand das Beste am **Radfahren**. Ihnen gefällt zudem der sportliche/gesundheitliche Aspekt und die **Selbstständigkeit**, die das Fahrrad ermöglicht. Zudem ist Radfahren mit einem hohen Spaßfaktor verbunden.

Viele Jugendliche empfinden das Fahrradfahren jedoch auch als anstrengend. **Schlechte oder fehlende Radwege** stellen für viele ein Problem dar, das häufig mit einem mangelnden Sicherheitsgefühl verbunden ist. Und auch der Autoverkehr und schlechte Wetterbedingungen werden als Störfaktoren gesehen.

Auch beim **Roller** wird **Geschwindigkeit** von einigen Jugendlichen als Vorteil gesehen, ebenso wie die Selbstständigkeit und Flexibilität, die das Rollerfahren ermöglicht. Ebenso wie beim Fahrrad spielt auch hier der **Spaßfaktor** eine wesentliche Rolle.



Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln wird Rollerfahren insgesamt jedoch als recht **langsam** angesehen und auch die **Anstrengung** schreckt viele Jugendliche ab. Zudem wird das **Unfalls- und Verletzungsrisiko** als recht hoch eingestuft. Ein zusätzlicher Störfaktor sind schlechte Wege. Auch der „**Coolness-Faktor**“ fehlt einigen Jugendlichen.



An **Bus und Bahn** schätzen die Jugendlichen, dass sie **schnell und bequem** ans Ziel kommen und sie sich **selbstständig** durch die Stadt bewegen können. Zudem ist ÖV "**easy**" - es gibt viele Stationen und gute Verbindungen, der Aufwand ist gering.

Das größte Problem ist aus Sicht der Jugendlichen die **Unzuverlässigkeit**. Zugausfälle und Verspätungen sind ein großes Ärgernis. Als unangenehm empfinden sie zudem überfüllte Fahrzeuge, Dreck und schlechte Luft. Zudem haben sie häufig schlechte Erfahrungen mit anderen Fahrgästen gemacht. Wartezeiten werden als nervig angesehen.



Beim **Autofahren** steht für viele Jugendliche die **Bequemlichkeit** im Vordergrund. Sich von den Erwachsenen durch die Gegend chauffieren zu lassen bringt einen hohen Entspannungsfaktor mit sich, zumal sie im Auto während der Fahrt ihre Lieblingsmusik hören und sich mit ihren Mitfahrenden unterhalten können. Auch gefällt ihnen, schnell und unkompliziert ans Ziel zu kommen.

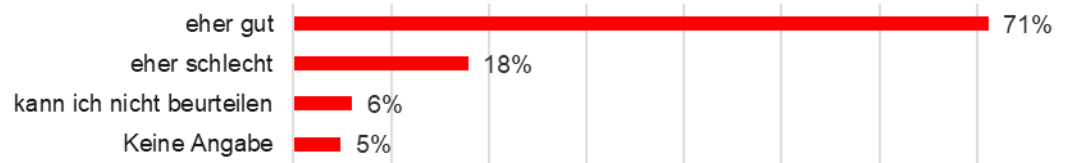
Als Nachteil wird insbesondere die **Abhängigkeit von ihren Eltern** als Fahrer\*innen empfunden, auch sind sich viele Jugendliche der **Umweltschädlichkeit** des Autofahrens bewusst. Weitere Störfaktoren sind Stau und Parkplatzmangel.

# Jugendbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

## Wie wird das Bus- und Bahn-Fahren in Köln wahrgenommen?

Die meisten der befragten Jugendlichen (71 Prozent) können sich mit Bus und Bahn gut in Köln **orientieren**. 18 Prozent geben an, dass es (manchmal) schwer ist, sich zurecht zu finden. 6 Prozent können es nicht beurteilen. Dazu geben Sie an, nicht ausreichend oft zu fahren.

Orientierung der mit Bus und Bahn in Köln (n=334)



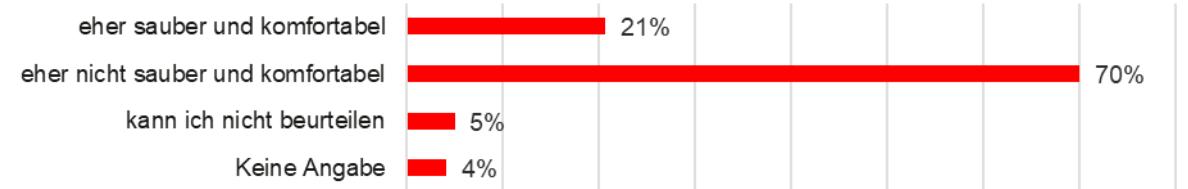
Nur knapp die Hälfte (54 Prozent) der befragten Jugendlichen haben das Gefühl, in Bus und Bahn sowie an den Haltestellen ausreichend sicher zu sein. 34 Prozent fühlen sich hingegen sogar eher unsicher. 7 Prozent können es nicht beurteilen.

Sicherheit in Bus und Bahn sowie an den Haltestellen? (n=334)



Die **Sauberkeit und den Komfort** der Busse und Bahnen sowie der Haltestellen wird von 70 Prozent der befragten Jugendlichen als eher nicht ausreichend wahrgenommen (gegenüber 21 Prozent, die Sauberkeit und den Komfort als ausreichend empfinden). 5 Prozent können es nicht beurteilen.

Sauberkeit/Komfort von Bus & Bahn (+Haltestellen)? (n=334)



Die **Kosten für Busse und Bahnen** werden von 29 Prozent der befragten Jugendlichen als angemessen bezeichnet. 45 Prozent sind die Busse und Bahnen zu teuer. 21 Prozent können es nicht beurteilen. Die meisten geben dabei als Grund an, ein Schülerticket zu besitzen oder ihre Fahrkarten nicht selbst zu bezahlen.

Kosten für Busse und Bahnen (n=334)

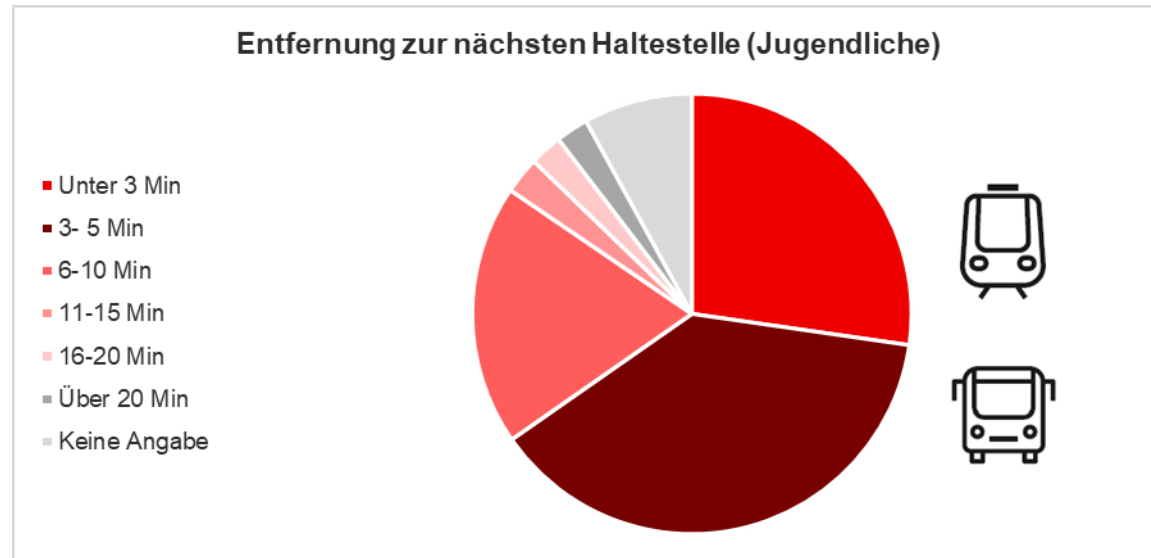


\* Alle Prozentangaben gerundet

# Jugendbeteiligung – Verkehrsmittelnutzung

## Wie ist die Entfernung zur Haltestelle von Bus- oder Bahn?

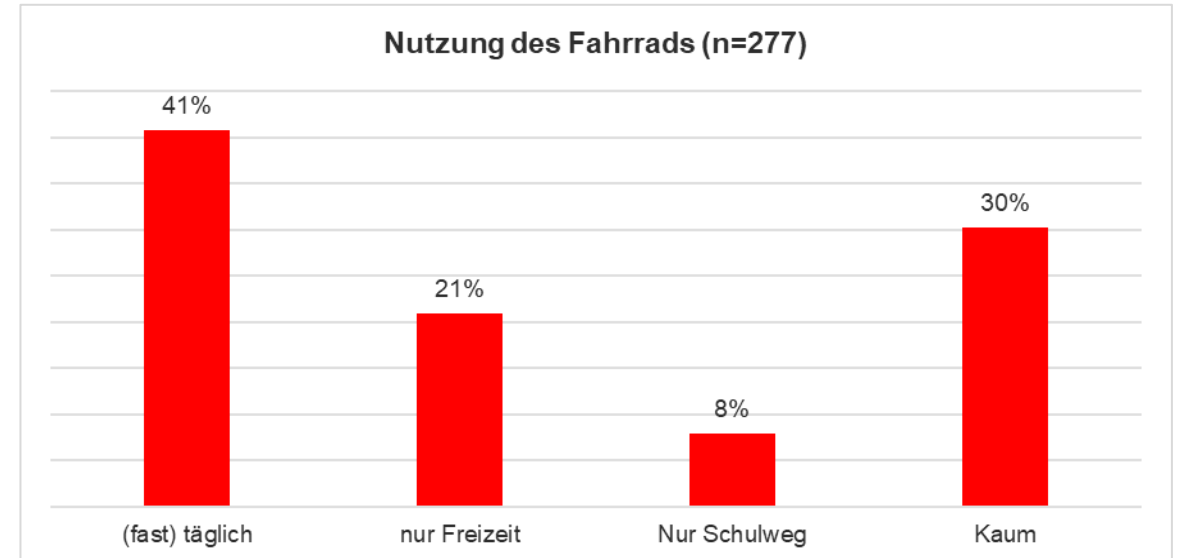
Die nächste Bus- oder Bahn-Haltestelle ist von den befragten Jugendlichen etwa **5 Minuten entfernt**. Dabei sei Weg bei knapp 2/3 (65%) der Jugendlichen laut eigener Einschätzung nicht mehr als 5 Minuten.



Die Entfernung zu einer Bus- oder Bahnhaltestelle hat dabei keine messbare Auswirkung auf die präferierte Verkehrsmittelnutzung.

## Wie wird das Fahrrad genutzt?

**83 Prozent der befragten Jugendlichen besitzen ein Fahrrad.** 41 Prozent von ihnen nutzen es (fast) täglich, 21 Prozent nur in der Freizeit und 8 Prozent nur für den Weg zur Schule. Die übrigen 30 Prozent nutzen es kaum.



Als häufigster Grund für die nicht-Nutzung des Fahrrads wurde angegeben, dass dieses kaputt sei. Einige Jugendliche haben zudem keine Lust auf Radfahren oder finden es zu anstrengend.

\* Alle Prozentangaben gerundet

# Kinderbeteiligung – Straßen und Plätze der Zukunft

Die Kinder wurden gebeten, den öffentlichen Raum zu malen: (1) wie sie ihn heute wahrnehmen und (2) wie sie ihn sich in Zukunft vorstellen. Einige Bilder sind im Anhang dargestellt.

## Wie sieht der öffentliche Raum heute aus?

Die Zeichnungen der Kinder zum Status Quo des öffentlichen Raumes lassen sich am besten mit folgendem Zitat (übermittelt von einer Begleitperson der Kinder) zusammenfassen: „**Köln ist schön, aber man müsste sauber machen und Straßen reparieren**“.

Die Bilder zur heutigen Situation ähneln sich sehr stark: Bei einem Großteil der Kinder zeigen sie **graue Plätze, Straßen, Autos und Häuser** – häufig auch konkrete Orte, wie etwa die eigene Schulumgebung oder den Wohnort. Die Straßen sind meist breit dargestellt und verlaufen direkt an Häusern oder Spielplätzen. Sind Spielplätze und andere „autofreie“ Orte dargestellt, sind diese in der Regel **vermüllt** und die Kinder beschreiben im Detail den Dreck, den sie an diesen Orten sehen. Dazu zählen vor allem Zigaretten, Hundekot, kaputte Flaschen und Verpackungsmüll.

Zeichnungen von Straßen und Autos – sowohl parkend als auch fahrend – sind in den Bildern zur heutigen Situation sehr häufig vorzufinden. Eine Begleitperson kommentiert diesen Umstand damit, dass insgesamt **häufig Autos** thematisiert wurden, da die Kinder die Stadt nur mit vielen Autos kennen.

Zwar werden auch Bäume und Pflanzen dargestellt, jedoch sind sie **vergleichsweise klein** und nehmen weniger Platz ein, als beispielsweise Straßen oder Häuser.

Einige Kinder stellen in ihren Bildern auch Menschen dar. Überwiegend häufig sind die Personen **unzufrieden und unfreundlich** dargestellt – vereinzelt verweisen die Kinder auch auf Beschimpfungen seitens der Menschen gegenüber anderen.

Wenn auch einige wenige Bilder die aktuelle Situation positiv oder neutral darstellen, überwiegen insgesamt Bilder einer **grauen, oft vermüllten Stadt**.

## Wie sollte der öffentliche Raum zukünftig aussehen?

Die Kinder in Köln wünschen sich eine **buntere, fröhlichere Stadt mit viel Raum zum Spielen**. Die Bilder zur zukünftigen Vision sind im Vergleich wesentlich **farbenfroher**. Sie zeigen vor allem **Spielplätze** – hier sind die Kinder besonders kreativ: Es werden bunte Plätze dargestellt, auf denen viele verschiedene und **bunte Spielgeräte** wie verschiedene Arten von Klettergerüsten, Rutschen, Schaukeln und Wippen zu finden sind. Weitere Bewegungsräume, die ebenfalls charakterisiert werden sind mehrheitlich Basketball- und Fußballplätze.

Anders als auf den Bildern zur heutigen Zeit zeigen die Bilder keinen Müll, der auf Plätzen oder an Straßen liegt. Stattdessen haben einige Kinder **bunte Abfallbehälter** gemalt.

Werden Menschen dargestellt, wirken sie nicht unzufrieden wie in den Bildern zur heutigen Situation, sondern **glücklich**. Außerdem sind mehr Tiere in den Bildern zu finden, als in den Bildern zur heutigen Situation.

Einige Kinder stellen in ihren Bildern futuristische **Innovationen** wie Hoverboards, fliegende Autos, und eine Magnetschwebbahn dar. Andere zeigen in ihren Vorstellungen Ideen wie einen öffentlichen Schokobrunnen, oder nehmen **popkulturelle Elemente** wie Pokémon in ihre Vorstellungen eines zukünftigen öffentlichen Raumes auf.

Die Bilder spiegeln insgesamt überwiegend die Aussagen wider, die bereits in Modul 1 bezüglich guter und schlechter Wege geäußert wurden: Mehr von dem, was ihnen gefällt - **Grün, ein sauberer, schön gestalteter Straßenraum, fröhliche Menschen** – und weniger von dem, was ihnen nicht gefällt - **Müll und Gestank, Verkehr und Bedrohungen**.



# Jugendbeteiligung – Mobilität für alle

## Welche Wege durch Köln sind nicht barrierefrei?

Die Jugendlichen sollten notieren, was ihnen zu (fehlender) Barrierefreiheit in Köln auffällt und diese Beobachtungen den verschiedenen Mobilitätsformen zuordnen.



Bezüglich des **Rad- und Fußverkehrs** wird vor allem der **geringere Platz** im Vergleich zum Auto angesprochen. Straßen und Wege seien häufig **schlecht ausgebaut** und damit nicht sicher. Häufig seien Wege auch durch parkende Autos oder E Roller versperrt. Das wird auch dann als problematisch beschrieben, wenn Blindenleitsysteme dadurch versperrt werden. Bordsteinkanten werden häufig als zu hoch wahrgenommen; insgesamt fehlten Leitsysteme und mehr **Beleuchtung**.

Über hinaus werden **E-Roller** thematisiert. Die Menge derer führe zu Problemen, was sich vor allem in der sichtslosen Handhabung vieler Nutzer\*innen zeige, die Roller einfach auf Wegen abstellen würden. Hier wird eschlagen, **ausreichend feste und verbindliche Plätze** für die E-Scooter einzurichten.



Haltstellen für **Bus & Bahn** werden ganz überwiegend als nicht **barrierefrei** beschrieben. So seien Aufzüge und Rolltreppen häufig nicht vorhanden oder defekt, der Einstieg in Bus und Bahn sei zudem häufig nicht ohne Hilfe möglich.

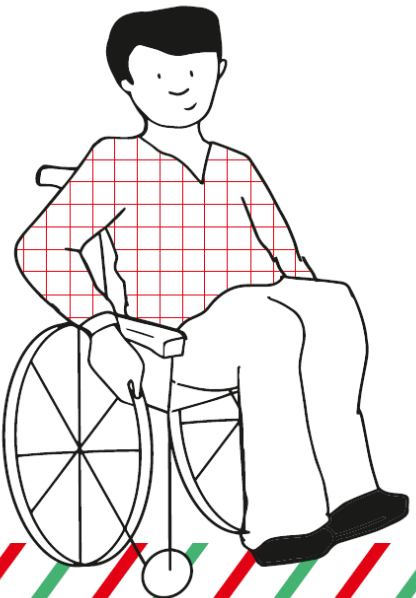
Zudem sei in den Fahrzeugen **nicht ausreichend Platz** für Rollstuhlfahrer\*innen und Kinderwagen vorhanden. Busse und Bahnen seien häufig überfüllt und verspätet und es fehlten deutliche Ansagen für die folgenden abfahrenden Linien.

Darüber hinaus wird auch **fehlende Sauberkeit und Beleuchtung** an Haltestellen beklagt, was zu einem Unwohlsein führe. Andere Menschen in Bussen und Bahnen verhielten sich häufig **rücksichtslos**, indem bspw. kein Platz für Menschen mit Behinderungen gemacht werde. Als weitere Barriere werden **teure Ticketpreise** für die Nutzung des ÖV benannt.

Beim **Autofahren** wird angemerkt, dass Autos häufig nicht darauf ausgelegt seien, Menschen im (Elektro --)Rollstuhl mitzunehmen. Insbesondere aber seien zu wenige Parkplätze für Menschen mit Einschränkungen vorhanden.



Ansonsten wird das Auto hinsichtlich der Barrierefreiheit als ein sicheres, schnelles und komfortables Verkehrsmittel beschrieben.



# Jugendbeteiligung – Mobilität für alle

## Perspektivwechsel: Durch Köln auf 1,35m

Die Jugendlichen sollten sich überlegen wie es sich als Kind angefühlt hat, sich durch die Stadt zu bewegen. Im „Praxistest“ wurden dann Maßbänder verteilt, mit denen sie auf Fußwegen und in Bus/Bahn in die Rolle von Menschen, die einen Rollstuhl nutzen und Kindern versetzen sollten. Anschließend wurde festgehalten, wie die Stadt aus dieser Perspektive wahrgenommen wurde.

In den Antworten wird häufig die **fehlende Barrierefreiheit** angesprochen. Dabei überwiegt die Thematisierung aus Perspektive von Menschen im Rollstuhl – ab und an werden jedoch auch Probleme von Kindern explizit benannt. Einige der benannten Probleme gelten für beide Gruppen.

Häufig taucht die Beobachtung auf, durch parkende und fahrende Pkw & Lkw ein **eingeschränktes Sichtfeld** zu haben und den Überblick zu verlieren. Die Hinweise zur fehlenden Barrierefreiheit ähneln sich mit den Aussagen, die die Jugendlichen im vorherigen Teil geäußert hatten wie etwa zu den zu hohen Bordsteinen oder den defekten Fahrstühlen und Rolltreppen. Darüber hinaus taucht in den Antworten nochmal explizit die fehlende Barrierefreiheit an Haltestellen auf, die nicht nur das Zusteigen, sondern auch das **Aussteigen aus Bus und Bahn verhindern**.

Ein neuer Aspekt ist die **Höhe von Schildern, Schaltern und Geländern**. Diese Dinge seien für kleine Menschen, Menschen im Rollstuhl und Kinder nicht erreichbar, bzw. im Fall der Schilder schwer lesbar, was zu Einschränkungen in der Navigation führt.

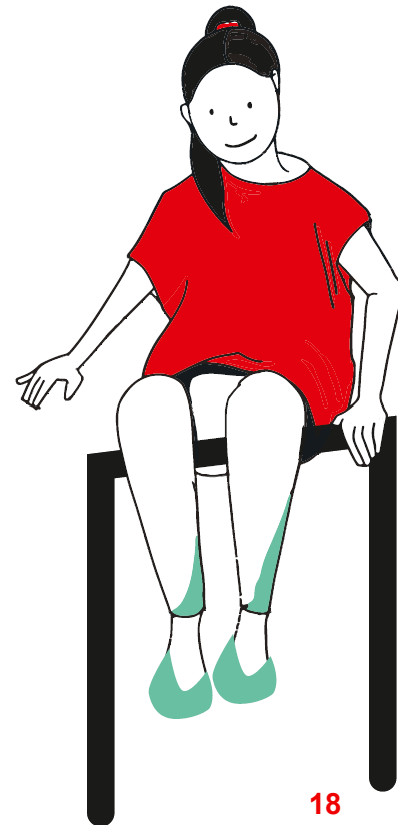
Außerdem wird stärker als im vorigen Teil der Platzmangel in Bus und Bahn für Rollstühle und Kinderwagen thematisiert, was vor allem bei überfüllten Fahrzeugen ein Problem darstelle.

Bezüglich der Kinder wird zudem darauf hingewiesen, dass Spielplätze in der Regel nicht barrierefrei seien.

Neben den Aussagen zur Barrierefreiheit in Bezug auf materielle Gegebenheiten befasst sich ein Großteil auch mit dem **Umgang der Menschen** untereinander. Hier wird sehr häufig auf das Gefühl hingewiesen, nicht ausreichend gesehen oder aktiv **nicht beachtet zu werden**. In dem Zusammenhang wird auch die **Abhängigkeit** von anderen Menschen angesprochen, etwa wenn ausreichende Barrierefreiheit nicht gegeben ist und um Hilfe gebeten werden muss, um etwa **Hindernisse** aus dem Weg zu räumen, oder im Bus Platz zu machen.

Die meisten Jugendlichen nehmen in der neuen Perspektive **Unsicherheiten und Ängste** wahr. In den Aussagen wird deutlich, wie die Jugendlichen feststellen, dass die Stadt auf die **Durchschnittsgröße eines erwachsenen Menschen** ausgerichtet ist und dadurch Menschen, die dem nicht entsprechen, benachteiligt werden.

In einigen Aussagen benennen die Jugendlichen bereits Ideen, wie die Stadt barrierefreier werden könnte. Dafür schlagen sie **automatische Rampen** in Bus und Bahn vor, Doppelstockbusse zur Entlastung im öffentlichen Verkehr, verständliche **Übersichtskarten** in geeigneten Höhen und insgesamt eine stärkere Ausrichtung von relevanten Orten in der Stadt auf die **Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen**.



# Jugendbeteiligung – Faire Mobilität

## Was ist an der heutigen Mobilität ungerecht? Woran liegt das? Und wie kann die Mobilität gerechter werden?

Die Jugendlichen sollten beschreiben, was sie an der heutigen Mobilität ungerecht finden und was Gründe für diese Situation sein könnten. Anschließend wurde die Möglichkeit gegeben, eigene Ideen für eine gerechtere Mobilität zu nennen

Die Jugendlichen beschreiben verschiedene Aspekte, die sie ungerecht finden, von denen einige bereits in den vorigen Teilen genannt wurden vor allem **fehlende Barrierefreiheit**. So wird erneut die Unzuverlässigkeit des ÖV angesprochen, was problematisch ist, wenn die Jugendlichen keine anderen Verkehrsmittel zur Verfügung haben und im Zweifel zu Fuß zur Schule laufen müssen.

Als ungerecht werden auch **versperrte Wege** durch achtlos abgestellte Autos und E-Roller sowie durch Baustellen benannt. Viele Jugendliche merken an, dass das **Auto** zu viel Platz bekomme und alternative Verkehrsmittel somit benachteiligt seien. In einigen wenigen Aussagen verweisen die Jugendlichen auch darauf, dass der Radverkehr gegenüber dem Fußverkehr ebenfalls zu viel Platz bekäme. Durch den grundsätzlichen Fokus in der Stadt aufs Auto gäbe es auch verhältnismäßig wenig grüne Orte.

Als ungerecht wird besonders häufig auch die **Ticketpreise des ÖV** angesprochen, die zu einem **Ausschluss von armen Menschen** führen würden. Einige Aussagen gehen weiter und beschreiben die Kosten von Mobilität insgesamt als ungerecht. Mobilität kostet immer Geld, entweder für Tickets, Kraftstoff oder aber in der Anschaffung von Fahrzeugen.

Ungerecht werden auch vielfältige Situationen beschrieben, in denen Menschen sich **rücksichtslos verhalten**.

Als **Gründe für die aktuelle Situation** führen die Jugendlichen fehlende Investitionen und verspätetes Handeln seitens Stadt an, wie auch die fehlende Bereitstellung von alternativen Verkehrsmitteln (zum Auto) und die historisch gewachsene autogerechte Stadt. Außerdem sei die Stadtplanung an den **Bedürfnissen der Mehrheit** ausgerichtet, sodass besondere Bedürfnisse nicht beachtet werden würden.

Als weitere Gründe führen einige Jugendliche an, dass viele Menschen egoistisch seien. Vereinzelt würden als Gründe zudem genannt Ausrichtung auf finanziellen Gewinn, Ausrichtung auf Geschwindigkeit statt auf Menschen zu wenig Kontrollen und Personal, fehlende Mitbestimmung der Bevölkerung sowie schlechte Erziehung.

Die **Ideen für eine gerechtere Mobilität** sind teilweise sehr konkret, nennen aber auch allgemeine Umsetzungsvorschläge, wie etwa die Einrichtung von **inklusiven Orten** und insgesamt den Umbau zu einer **barrierearmen Stadt**. Viele Ideen greifen die Punkte auf, die bereits in den vorigen Teilen genannt wurden. Sie werden nicht erneut genannt.

Für die **Abkehr von der autogerechten Stadt** werden **Quartiersgaragen** oder Parkplätze am Stadtrand mit Anbindung an günstige alternative Verkehrsmittel (guter ÖV, Car Sharing) vorgeschlagen. Weitere Ideen sind **Geschwindigkeitsbegrenzungen** in Schulstraßen sowie mehr Kontrollen.

Manche Teilnehmenden fordern eine **Reduktion der Ticketpreise** für den ÖV oder auch Lohnerhöhungen um die gesamtgesellschaftliche Situation, im Kontext der aktuellen Inflation, zu verbessern.

Außerdem wird ein **Perspektivwechsel** ähnlich dem, den die Jugendlichen vollzogen haben, für die gesamte Gesellschaft vorgeschlagen, um sich in die Lebenswelt anderer Menschen hineinversetzen zu können und einen respektvollen Umgang miteinander zu fördern.

# Kinderbeteiligung – Bausteine für ein mobiles Köln

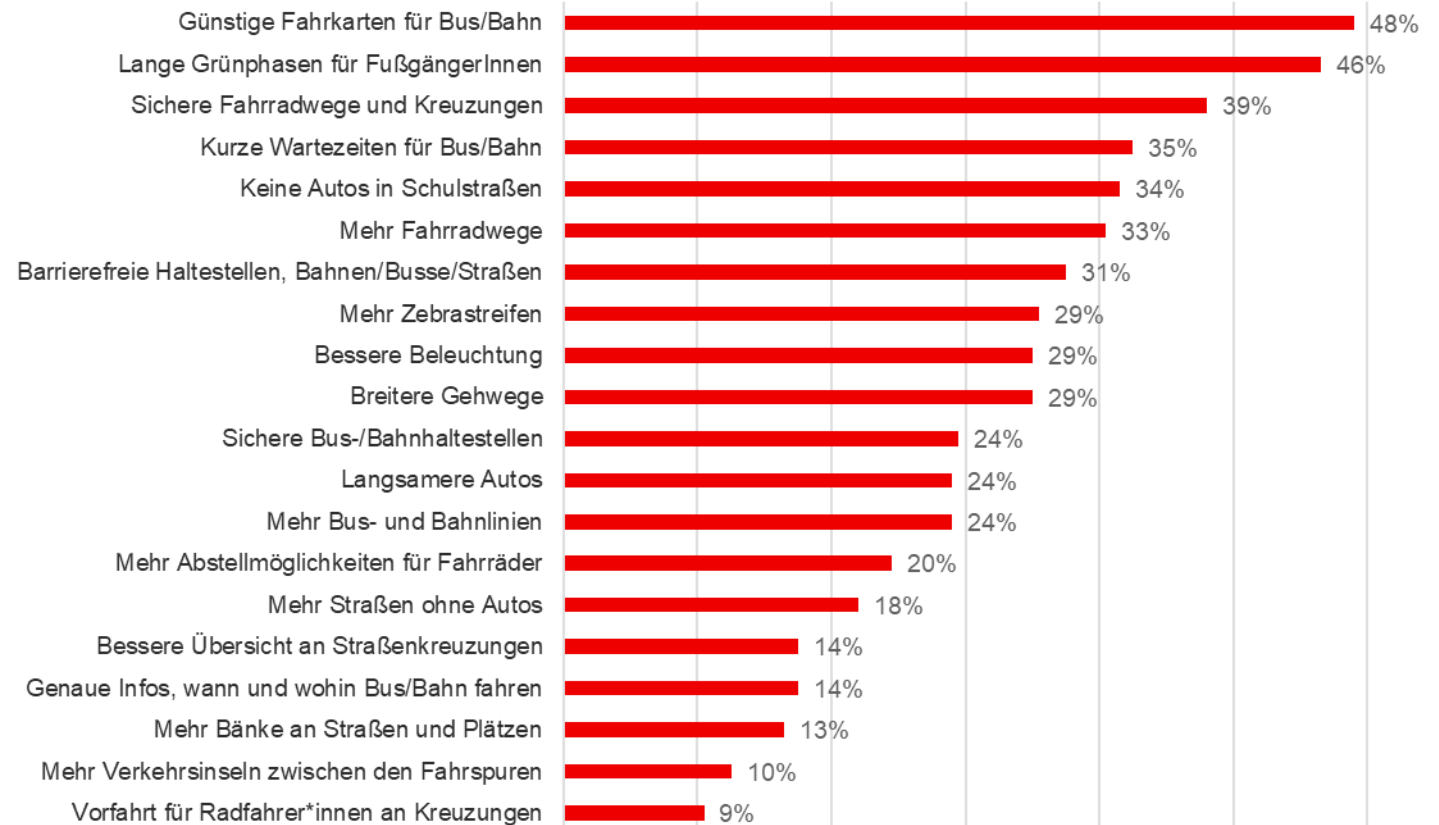
In diesem Modul sollten die Kinder von 20 vorgegebenen Maßnahmen fünf Maßnahmen auswählen, die sie als besonders wichtig bewerten. Daraus wurde ein Ranking erstellt (siehe Diagramm), in welchem die Bewertung der Maßnahmen dargestellt ist.

Es wurden 245 Bögen ausgewertet. Dabei haben nicht alle Kinder exakt 5 Kreuze vergeben – einige wenige Kinder haben mehr, andere weniger Kreuze gesetzt. Insgesamt wurden statt 1.225 Kreuze 1.279 Kreuze gesetzt (+ 54 Kreuze, +4%).

Die drei am häufigsten als wichtig bewerteten Maßnahmen sind *Günstige Fahrkarten für Bus und Bahn* (48%), *lange Grünphasen für Fußgänger\*innen* (46%) und *Sichere Fahrradwege und Kreuzungen* (39%).

*Vorfahrt für Radfahrer\*innen an Kreuzungen* (9%), *Mehr Verkehrsinseln zwischen den Fahrspuren* (10%) und *Mehr Bänke an Straßen und Plätzen* (13%) wurden am wenigsten als wichtig ausgewählt.

Priorisierung von 20 vorgegebenen Maßnahmen (Kinder; n=245)



# Kinderbeteiligung – Bausteine für ein mobiles Köln

## Weitere Ideen für eine bessere Mobilität durch Köln

Ergänzend zu der Kommentierung haben die Kinder auch eigene Ideen eingebracht, wie die Mobilität in Köln verbessert werden könne. Einige Bilder dieser Ideen sind im Anhang beigefügt.

Die meisten Hinweise beziehen sich auf den **Stadtraum** und sind daher dem Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität zuzuschreiben. Sehr häufig genannt wird dabei der Wunsch nach **mehr Sauberkeit**. Vor allem Zigaretten und Hundekot werden als sehr störend genannt. Im öffentlichen Raum wünschen sich die Kinder zudem deutlich mehr **Stadtgrün** sowie **mehr Spielplätze und Sportanlagen**. Grundsätzlich sollte aus Sicht der Kinder zudem mehr Wert auf eine **bunte Gestaltung** der Stadt gelegt werden. Die Aussagen unterstreichen damit auch noch einmal die Ergebnisse der vorherigen Module.

Bezüglich ihrer eigenen Mobilität unterstreichen die Kinder den Wunsch nach **besseren Querungsmöglichkeiten** durch mehr Ampeln und Zebrastreifen. Bei Streik wünschen die Kinder sich Busse und Bahnen, die trotzdem die Schulen anfahren, etwa indem spezielle Schulbusse dauerhaft oder für die Zeit eines Streiks eingerichtet werden.

Für die E Roller in der Stadt wünschen die Kinder sich vor allem ausreichend **feste Stellplätze**, sodass die Roller nicht mehr achtlos auf Wege gestellt oder gelegt werden können. Andere sind den Rollern gegenüber eher positiv eingestellt und wünschen sich die Möglichkeit, sie auch als Kind, bzw. Jugendliche nutzen zu dürfen.

Viele Ideen der Kinder befassen sich mit den Auto in der Stadt. Die Kinder schlagen unter anderem **autofreie Straßen und Quartiere** vor. Solche Maßnahmen wünschen sie sich vor allem in der Nähe von Schulen. Einzelne Kinder wünschen sich aber auch **mehr und schnellere Autos**.

Hinsichtlich der **Barrierefreiheit** in der Stadt wünschen die Kinder sich mehrheitlich eine Verbesserung, um allen Menschen die Teilnahme an der Mobilität zu ermöglichen. Dies etwa, indem Leitsysteme ausgebaut werden oder Wege und Haltestellen für Menschen im Rollstuhl angepasst werden.

Einige Kinder nennen auch Ideen, die auf mehr Respekt und Rücksichtnahme untereinander abzielen und explizit Unterstützung für vulnerable Gruppen, wie etwa obdachlose und benachteiligte Menschen fordern. Insgesamt tauchen häufig Ideen auf, die sich mit einem **niedrigschwelligen Zugang** zu Verkehrsmitteln, etwa in Form von günstigen Tickets, befassen.

Die Aussagen unterstreichen insgesamt die Erkenntnisse, die aus den Bildern zum heutigen und zukünftigen öffentlichen Raum gewonnen wurden.



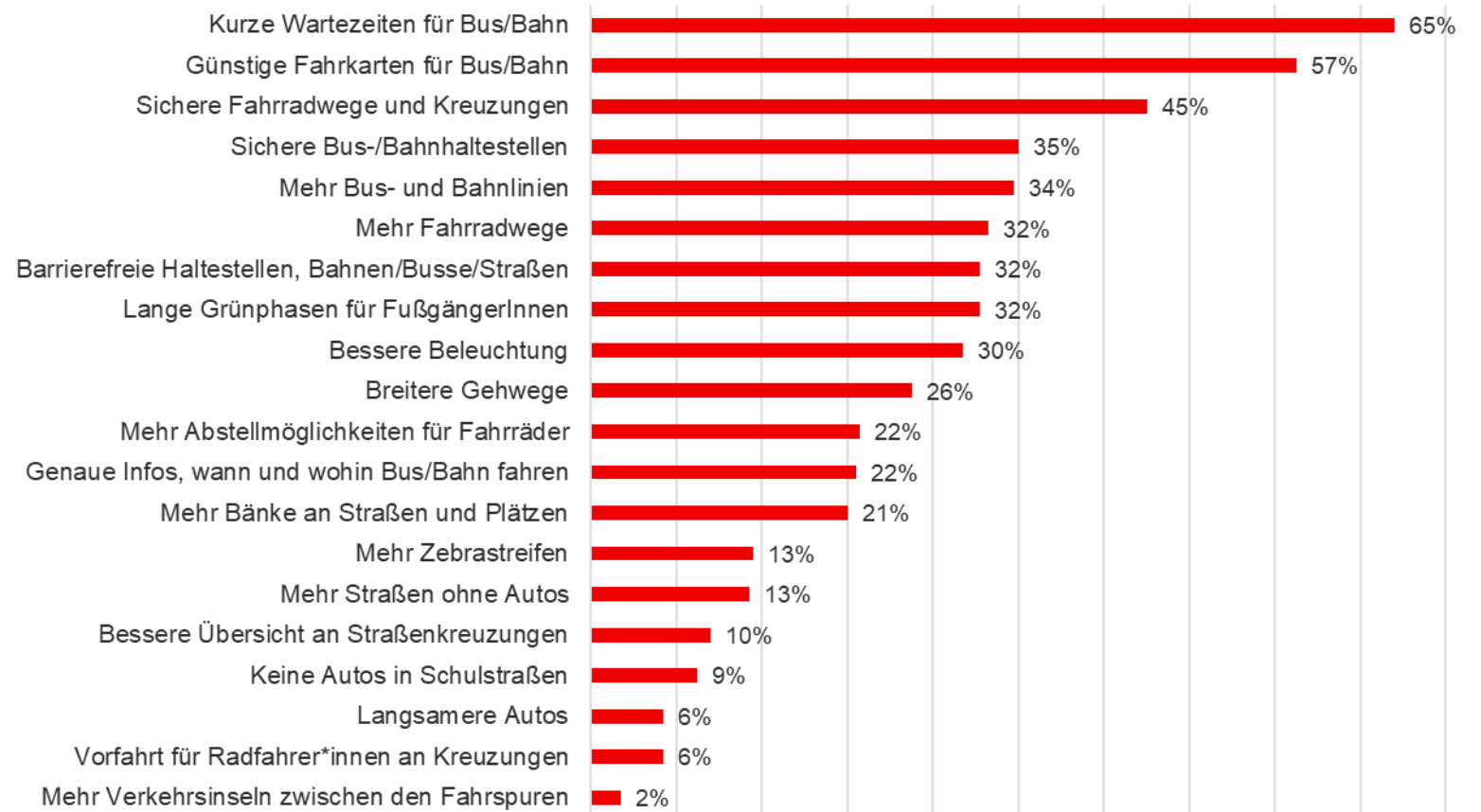
# Jugendbeteiligung – Bausteine für ein mobiles Köln

In diesem Modul sollten die Jugendlichen (wie die Kinder) von 20 vorgegebenen Maßnahmen fünf Maßnahmen auswählen, die sie als besonders wichtig bewerten. Daraus wurde ein Ranking erstellt (siehe Diagramm), in welchem die Bewertung der Maßnahmen dargestellt ist.

Es wurden 288 Bögen ausgewertet. Dabei haben nicht alle Jugendlichen exakt 5 Kreuze vergeben – einige wenige Kinder haben mehr, andere weniger Kreuze gesetzt. Insgesamt wurden statt 1.440 Kreuze 1.473 Kreuze gesetzt (+ 33 Kreuze, + 2%).

Die drei am häufigsten als wichtig bewerteten Maßnahmen sind *Kurze Wartezeiten für Bus/Bahn* (65%), *Günstige Fahrkarten für Bus/Bahn* (57%) und *Sichere Fahrradwege und Kreuzungen* (45%). Als am wenigsten wichtig wurden *Mehr Verkehrsinseln zwischen den Fahrspuren* (2%), *Vorfahrt für Radfahrer\*innen an Kreuzungen* (6%) und *Langsamere Autos* (6%) genannt.

Priorisierung von 20 vorgegebenen Maßnahmen (Jugendliche; n=288)



# Bausteine für ein mobiles Köln

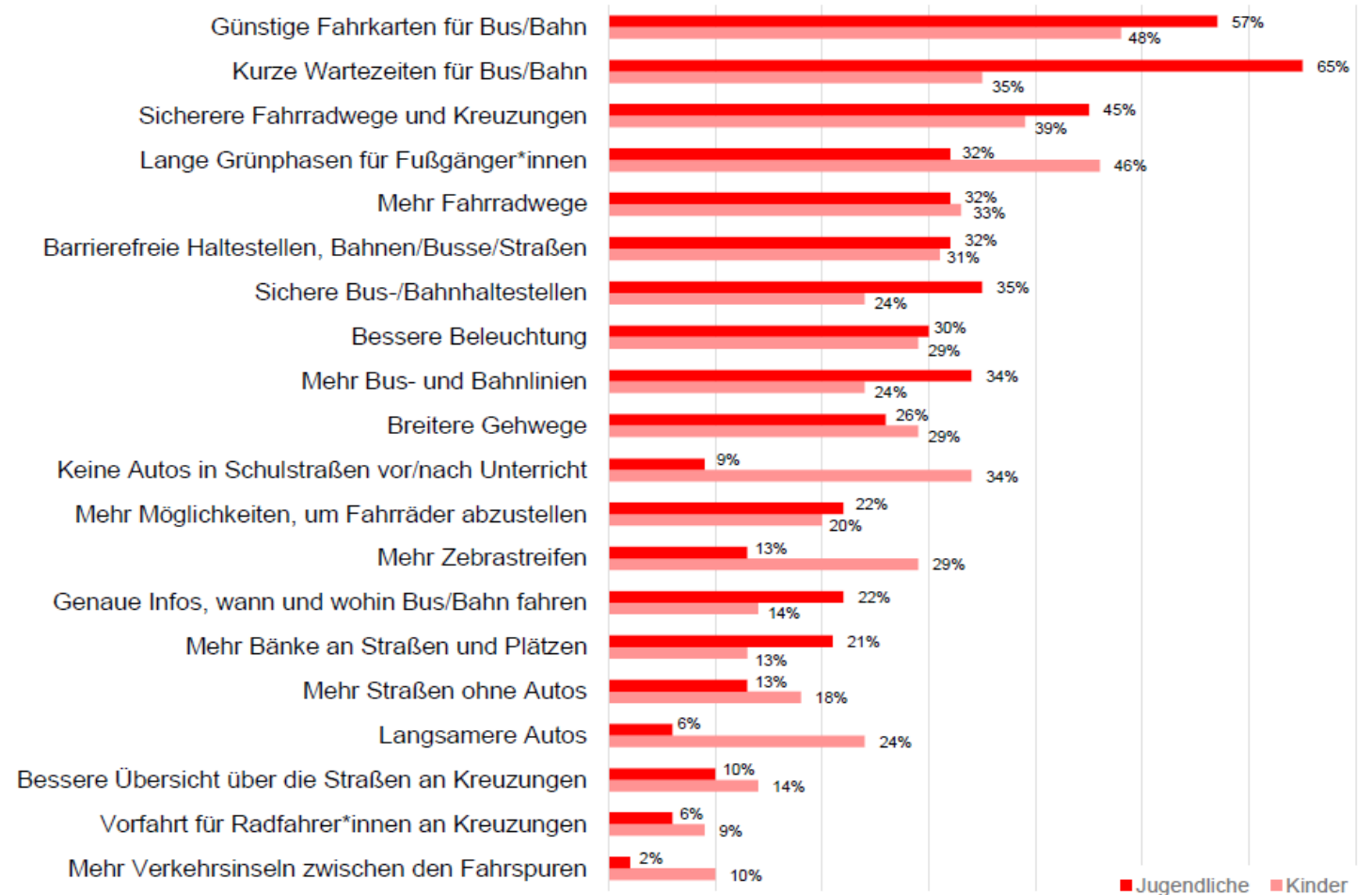
Die Bewertung der 20 vorgegebenen Maßnahmen durch die Kinder und Jugendlichen zeigen die unterschiedlichen Bedarfe der Kölner\*innen je nach Alter/Größe/Erfahrung gut auf. In dem Diagramm rechts sind die Maßnahmen nach der Gesamt-Priorisierung von Kindern und Jugendlichen sortiert und die jeweiligen Zustimmungswerte angegeben.

Deutlich wird, dass sich insgesamt ein besseres Angebot von Bus Bahn gewünscht wird. Insbesondere günstigere Fahrkarten und kürzere Wartezeiten werden benannt, während das Angebot an Linien sich eher im Mittelfeld befindet

Den **Jugendlichen** sind dabei Maßnahmen zur individuellen Mobilität wie der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des Radverkehrs deutlich wichtiger als den Kindern.

Den **Kindern** wiederum sind Sicherheitsaspekte deutlich wichtiger als den Jugendlichen. Sie bewerten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs sehr hoch. Hier vor allem *Lange Grünphasen für Fußgänger\*innen*, *Keine Autos in Schulstraßen vor/nach dem Unterricht*, *Mehr Zebrastreifen*, *Langsamere Autos* und *Mehr Verkehrsinseln zwischen den Fahrspuren*.

Priorisierung von 20 vorgegebenen Maßnahmen (Kinder & Jugendliche)



# Jugendbeteiligung – Bausteine für ein mobiles Köln

## Weitere Ideen für eine bessere Mobilität durch Köln

Wie auch die Kinder konnten die Jugendlichen ebenfalls weitere, eigene Ideen zur Verbesserung der Mobilität in Köln als offene Eingabe einbringen.

Bei den Ideen der Jugendlichen taucht wie auch bei den Kindern das Thema **Sauberkeit** häufig auf. Hier wird weniger der Abfall benannt und beschrieben, sondern vielmehr Lösungen für diese Problematik beschrieben. Laut den Jugendlichen braucht es mehr Abfallbehälter an den verschiedenen öffentlichen Orten in der Stadt.

Anders als bei den Kindern behandeln die Ideen der Jugendlichen vor allem die Situation von Bus und Bahn, der bereits in den anderen Modulen als unzuverlässig und schlecht ausgebaut beschrieben wurde. Die Jugendlichen sprechen sich insgesamt für einen **Ausbau**, sowohl bezüglich des **Streckennetzes**, als auch der **Taktung** aus. Noch nicht erschlossene Gebiete sollen ans Netz angebunden werden.

Positiv wird im Kontext des öffentlichen Verkehrs auch das 9€-Ticket und dessen Wiedereinführung als wünschenswert benannt. Die Jugendlichen fordern häufig, Tickets günstiger zu machen, oder den **Öffentlichen Verkehr kostenlos** anzubieten sodass Menschen nicht aufgrund ihrer finanziellen Situation von der Nutzung ausgeschlossen werden.

Einige Ideen nennen den Ausbau von **digitalen Angeboten** als wünschenswert. Dazu zählen die Jugendlichen neben digitalen Anzeigen an Haltestellen auch Live-Ticker für Verspätungen und Ausfälle, sowie die Ausweitung von kostenlosen W-Lan-Hotspots über das gesamte Stadtgebiet.

Wie auch die Kinder nennen die Jugendlichen ebenfalls Ideen zur Verbesserung der **Barrierefreiheit**, die bereits mehrheitlich in Modul 2 thematisiert wurden (niedrige Bordsteine, funktionsfähige Aufzüge und Rolltreppen an allen Stationen etc.).

Eine Ähnlichkeit zu den Ideen der Kinder findet sich in der Thematisierung von **Streiks**: So wünschen sich die Jugendlichen ebenfalls eine Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Schulwegs auch während eines Streiks.

Einige der Ideen zielen auf eine **Verbesserung des Sicherheitsgefühls** ab. Hier sehen die Jugendlichen Potenzial in der Verbesserung von Beleuchtung und mehr Kontrollen durch bspw. Sicherheitspersonal.

Weniger häufig als bei den Kindern nennen Jugendliche Ideen zur **Verbesserung von grünen Stadtelementen**, wie etwa Parks oder Straßenbegleitgrün, sowie zum Ausbau von Sportanlagen.





# Jugendbeteiligung – Bausteine für ein mobiles Köln

## Bewertung der Umsetzungsgeschwindigkeit und der Kosten für ausgewählte Maßnahmen

Die meisten Maßnahmen für eine nachhaltigere und gerechtere Mobilität liegen auf dem Tisch. Doch die Maßnahmen müssen gründlich geplant und das zur Verfügung stehende Geld gut verteilt werden. Nachdem die Jugendlichen (und Kinder) ihre Maßnahmenpräferenz geäußert haben, sollten die Jugendlichen ihre Einschätzung abgeben, wie schnell die Maßnahmen umsetzbar sind und wie kostspielig sie sind.

Die Ergebnisse zu diesem Teil tragen nicht direkt zur Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans bei. Vielmehr helfen sie zu verstehen, wie die Dauer und der Aufwand von verschiedenen Maßnahmen eingeschätzt werden. Die Ergebnisse helfen somit dabei, zu einem späteren Zeitpunkt zu erklären, warum mit bestimmten Maßnahmen begonnen wird oder andere Maßnahmen längere Zeit benötigen.

Zu jeder Maßnahme wurde die erwartete Umsetzungsgeschwindigkeit sowie die erwarteten Kosten auf einer 6er Skala abgefragt, wobei die 1 „eher schnell/eher günstig“ und die 6 „eher langsam/eher teuer“ bedeutete.



Die Ergebnisse sind auf der nächsten Seite anhand von Durchschnittswerten in einer Tabelle und einem Diagramm dargestellt. Die Durchschnittswerte entsprechen dabei einer „guten Verteilung der Bewertungen“. Das heißt, dass es zu keiner Frage Häufungen an beiden Enden der Skala gab.

### Die Ergebnisse in der Übersicht

- Die drei Maßnahmen, die als am **schnellsten umsetzbar** bewertet wurden, sind: *Genaue Infos, wann und wohin Bus/Bahn fahren* (2,1), *Lange Grünphasen für Fußgänger\*innen* (2,3) und *Günstige Fahrkarten für Bus/Bahn* (2,6)
- Als eher **langsam umsetzbar** wurden *Mehr Bus- und Bahnlinien* (4,2), *Mehr Straßen ohne Autos* (3,8) und *Breitere Gehwege* (3,6) bewertet.
- *Genaue Infos, wann und wohin Bus/Bahn fahren* (2,3), *Lange Grünphasen für Fußgänger\*innen* (2,4) und *Vorfahrt für Radfahrer\*innen an Kreuzungen* (2,5) wurden von den Jugendlichen als eher **günstig umsetzbar** bewertet.
- Als **eher teuer** in der Umsetzung gelten *Mehr Bus- und Bahnlinien* (4,7), *breitere Gehwege* (3,8) und *Barrierefreiheit* (3,7)

Die **Einschätzungen zu Geschwindigkeit und Kosten** verlaufen nicht parallel zueinander, sondern teilweise gehen die Einschätzungen auseinander. So wird *Vorfahrt für Radfahrer\*innen an Kreuzungen* (2,5) als eher günstig umsetzbar beschrieben, bezüglich der Umsetzungsgeschwindigkeit liegt diese Maßnahme jedoch auf Platz 5.

**Bezüglich der Kosten** werden mehr Maßnahmen als eher teurer eingeschätzt, als Maßnahmen als eher langsam umsetzbar eingeschätzt werden – hinsichtlich der Umsetzungsgeschwindigkeit bewerten die Jugendlichen also mehr Maßnahmen als schnell umsetzbar, jedoch auch mehr Maßnahmen als eher teuer in der Umsetzung.

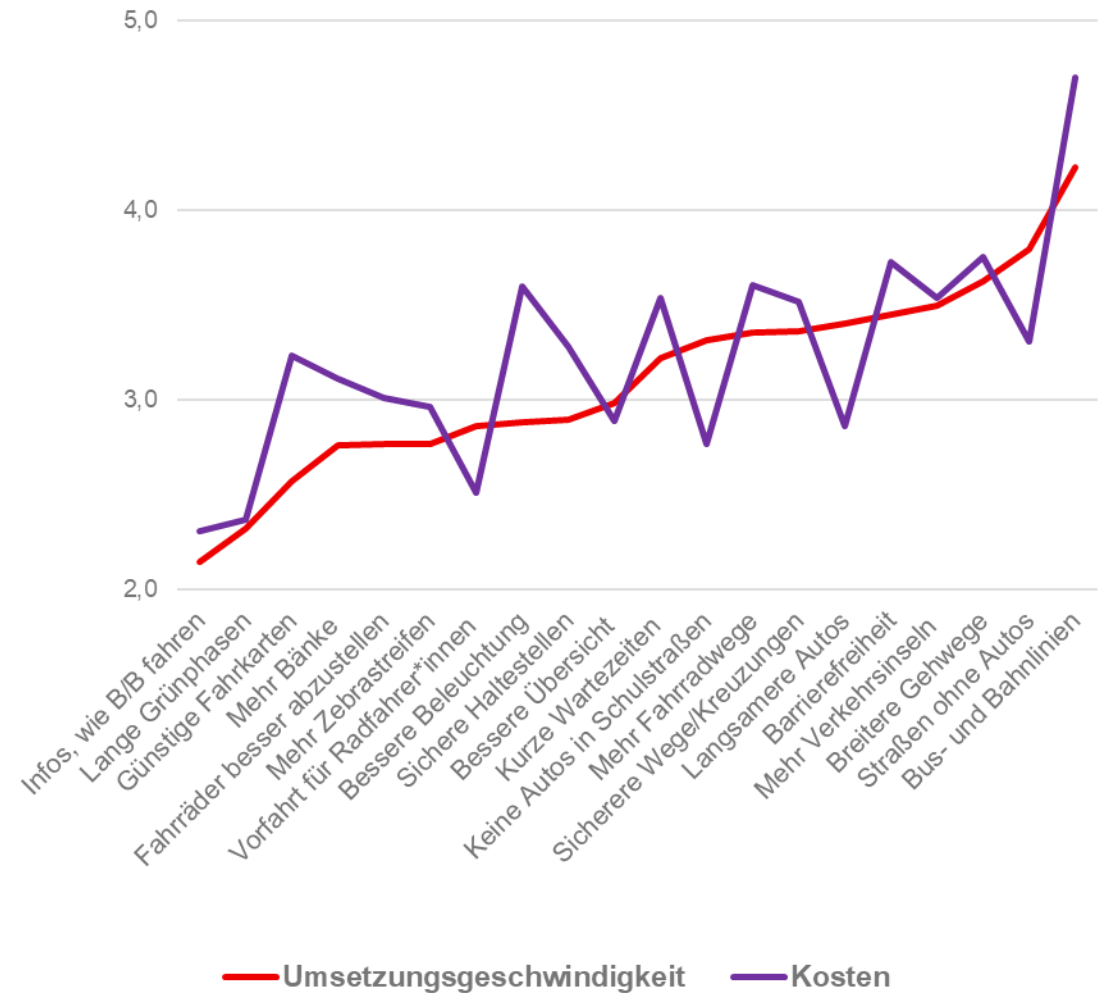
# Jugendbeteiligung – Bausteine für ein mobiles Köln

	Umsetzungs-Geschwindigkeit	Kosten
Genauere Infos, wann und wohin Bus/Bahn fahren	2,1	2,3
Lange Grünphasen für Fußgänger*innen	2,3	2,4
Günstige Fahrkarten für Bus/Bahn	2,6	3,2
Mehr Bänke an Straßen und Plätzen	2,8	3,1
Mehr Möglichkeiten, um Fahrräder abzustellen	2,8	3,0
Mehr Zebrastreifen	2,8	3,0
Vorfahrt für Radfahrer*innen an Kreuzungen	2,9	2,5
Bessere Beleuchtung	2,9	3,6
Sichere Bus-/Bahnhaltstellen	2,9	3,3
Bessere Übersicht über die Straßen an Kreuzungen	3,0	2,9
Kurze Wartezeiten für Bus/Bahn	3,2	3,5
Keine Autos in Schulstraßen vor/nach Unterricht	3,3	2,8
Mehr Fahrradwege	3,4	3,6
Sicherere Fahrradwege und Kreuzungen	3,4	3,5
Langsamere Autos	3,4	2,9
Barrierefreiheit	3,4	3,7
Mehr Verkehrsinseln zwischen den Fahrspuren	3,5	3,5
Breitere Gehwege	3,6	3,8
Mehr Straßen ohne Autos	3,8	3,3
Mehr Bus- und Bahnlagen	4,2	4,7

1,0 = eher schnell umsetzbar / eher günstig

6,0 = eher langsam umsetzbar / eher teuer

Einschätzung zur Umsetzungsgeschwindigkeit und den Umsetzungskosten von 20 Maßnahmen



# Impressum



**Stadt Köln**

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung  
Amt für Kinder, Jugend und Familie

**Konzeption und Auswertung**

DialogWerke GmbH

**Illustrationen**

Känguru Colonia Verlag/ Frau Sonnenberg

März/April 2023

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages