



# Masterplan nachhaltiges Köln

Ergebnisse des Dialogs Kölner Klimawandel 2011–2013

- Vorschläge aus Stadtgesellschaft und Stadtverwaltung -

**dialogkölner  
klimawandel**





## Impressum

Copyright by KATALYSE e.V. - Institut für angewandte Umweltforschung 2014

Volksgartenstr. 34, 50677 Köln

Tel. +49 (221) 944048-22, Fax: +49 (221) 944048-9

Email: [sulmer@katalyse.de](mailto:sulmer@katalyse.de)

[www.katalyse.de](http://www.katalyse.de)

[www.koelner-klimawandel.de](http://www.koelner-klimawandel.de)

V. i. S. d. P.: Svend Ulmer, KATALYSE Institut

Fotos, Grafiken und Layout: Götz Spriewald, Svend Ulmer

[goetzspriewald@gmail.com](mailto:goetzspriewald@gmail.com)

DKK-Logo: Beate Freudig

Texte, Abbildungen und Grafiken der Leitprojektideen liegen in der Verantwortung der jeweiligen Autoren  
(s. Tabelle im Anhang)

Dialog Kölner Klimawandel (DKK) - ein grüner Masterplan für die Stadt

ist ein Kooperationsprojekt von:

KATALYSE Institut für angewandte Umweltforschung e.V.

hdak - Haus der Architektur Köln

IAK Institut für angewandte Kreativität

Stadt Köln

Kontakt:

DKK-Sekretariat

c/o KATALYSE Institut, Volksgartenstr. 34, 50677 Köln

Tel. +49 (221) 944048-22

[dialog@koelner-klimawandel.de](mailto:dialog@koelner-klimawandel.de) oder [s.ulmer@koelner-klimawandel.de](mailto:s.ulmer@koelner-klimawandel.de)

[www.koelner-klimawandel.de](http://www.koelner-klimawandel.de)

# Masterplan nachhaltiges Köln

Ergebnisse des  
Dialogs Kölner Klimawandel (DKK) – ein grüner Masterplan für die Stadt

DKK ist ein Kooperationsprojekt von



Gefördert durch



## Vorwort

Das 2000-jährige Köln als Stadt der Zukunft und als Stadt für alle denken – das war das über allen fachlichen Fragen stehende Ziel der Workshops und Veranstaltungen unseres Dialogs Kölner Klimawandel – ein grüner Masterplan für die Stadt.

Wir freuen uns, Ihnen mit dem *Masterplan nachhaltiges Köln* die ersten Früchte dieses rund drei Jahre dauernden Dialogs zwischen Bürgern und der Stadtverwaltung vorstellen zu können.

Mit Hilfe unserer differenzierten Beteiligungsmethoden erarbeiteten Bürger und Stadtverwaltung gut durchdachte Ziele und Maßnahmen, vor allem aber auch praktische Ideen für die nächsten 50 Jahre der Rheinmetropole Köln. Diese Vorschläge möchten wir Ihnen mit in dieser Publikation ans Herz legen.

Besonders bemerkenswert ist es, mit wieviel Freude und Engagement alle Beteiligten an den Debatten zur Zukunft Kölns als nachhaltige Stadt teilgenommen haben. Dies zeigte sich in der großen Offenheit und Debattierfreude in

unseren Veranstaltungen wie auch an den vielen Vorschlägen, die über unsere Ideenwettbewerbe aus der Bürgerschaft eingebracht wurden. Ein Lob das übrigens, entgegen landläufiger Vorurteile, sowohl den beteiligten Bürgern<sup>1</sup> als auch den Fachleuten aus den Reihen der Stadtverwaltung gilt.

Die Freude am gemeinsamen Debattieren, Denken und Arbeiten ist sicher ein wichtiger Grund für die radikale Frische und Lebendigkeit der Ideen, die im Dialog Kölner Klimawandel (DKK) im Laufe der letzten Jahre entstanden sind - und das, obwohl nachhaltige Stadt<sup>2</sup> kein wirklich einfaches Thema ist.

Die Vielfalt und Komplexität der Ergebnisse ist dementsprechend hoch und nicht immer auf den ersten Blick zu überschauen, wie sollte es angesichts des Themas auch anders sein? Ihnen als Leser wird also ein Sich-Einfinden in die Thematik nicht erspart bleiben. Diese Vielfalt ist aber auch ein Zeichen dafür, dass unser Vorhaben, langfristige und gleichzeitig praktische Stadtplanung gemeinsam mit den Bürgern zu betreiben, gelingen kann. Mit dem hier vorgelegten

<sup>1</sup> und <sup>2</sup> siehe Anhang

„grünen“ Masterplan für Köln wird ein erfolgreiches Beispiel für das in den letzten Jahren in der Stadtplanung attraktiv gewordene Leitmotiv der Bürgerbeteiligung vorgelegt.

Das seit 2011 im DKK entstandene Kompendium an Ideen umfasst viele für die Stadt neue und belebende Vorschläge – ob es nun der Gedanke ist, sich eine Selbstverpflichtung für die Entwicklungsschritte in den nächsten 50 Jahren zu geben oder die Stadt mit wenigen kräftigen Strichen als fahrradfreundlichen Ort zu skizzieren.

Die bürgerbeteiligende Art der Entstehung zeigt sich auch im Aufbau und den Texten des hier vorgestellten Vorschlags für einen Masterplan nachhaltiges Köln. Wie Sie sehen werden ist er ein „Masterplan der anderen Art“ - er unterscheidet er sich von Masterplänen, wie sie in der Stadtplanung sonst üblich sind.

Die im ersten Teil präsentierten Ziele und Maßnahmen (ab Seite 31) stammen aus vier thematischen Workshopreihen und wurden zum Ende des Verfahrens abgestimmt. Die praktischen Umsetzungsvorschläge, die Leitprojekte des zweiten Teils (ab Seite 59), stammen aus den öffent-

lichen Ideenwettbewerben und den Workshops des DKK. Sie sind stärker durch die Handschriften der ursprünglichen Ideengeber geprägt. Die auffällige Vielfalt der Schreibstile ist in diesem Fall ein Ausdruck der Vielfalt der bürgerschaftlichen Beteiligung, den wir nicht nivellieren wollten.

Sehr schnell wurde übrigens auch deutlich, dass es unseren Teilnehmern nicht darauf ankam, wie Verfahren und Ergebnisse genannt werden. Ob das Ergebnis nun Masterplan, Roadmap, Werkstattergebnis oder Leitlinien heißt und inwiefern dies im Vergleich mit anderen Konzepten zu recht geschieht war eher irrelevant. Entscheidend für die Motivation war vielmehr, dass Stadtverwaltung und Bürger in einer offenen Atmosphäre an einem Tisch saßen und arbeiten konnten.

Köln von seinen durchaus vorhandenen zahlreichen Stärken aus zu betrachten, war der Ausgangspunkt. Bereits laufende und geplante Vorhaben mit neuen Ideen zusammenzubringen und (erstmalig) aus einer integrierten Sicht gemeinsam zu betrachten war die Grundidee. Stadtgesellschaft und Bürger an einem Tisch arbeiten zu lassen war der partizipatorische An-

spruch. Themenüberspannend für die nächsten Jahrzehnte Ziele und praktische Projekte vorzuschlagen, war die Arbeitsaufgabe. Eine Perspektive für eine klimafreundlich-nachhaltige Stadt schaffen war die Leitmelodie...

Diese Ansprüche wurden im DKK auf schöne Weise eingelöst und für sie existieren heute eine Menge hehrer Begrifflichkeiten - von urbaner Nachhaltigkeit, Green City, Smart City bis zur integrierten Stadtentwicklung (Hintergrundinformationen finden Sie ab S. 14). Sie spielten aber in den DKK-Debatten keine Rolle und sollten, will man praktisch und effektiv sein, auch eher als Hintergrund und Fernziel und mit einem Augenzwinkern betrachtet werden.

Denn ob blau, grün oder rot, ob smart, klimafreundlich oder nachhaltig – diese Stadt, das zeigen die DKK-Ergebnisse sehr deutlich, hat ein großes Potenzial, eine schöne und zukunftsfähige Stadt zu werden.

Mit einer derart aktiven und erfindungsreichen Bürgerschaft sollte man diese Zukunft jetzt gestalten. Ein Ansporn dazu mag sein, dass bereits heute einige der DKK-Vorschläge zumindest in

Teilen in Gang gesetzt wurden – etwa die Verbesserung des Radverkehrsnetzes oder das kommunale Mobilitätsmanagement. Wir haben uns in diesem Dokument auf eine Auswahl an Ideen und Ergebnissen beschränkt. Viele weitere Ideen aus dem DKK und eine Sammlung internationaler Projekte mit Vorbildcharakter finden Sie auf unserer Internetseite [www.koelner-klimawandel.de](http://www.koelner-klimawandel.de).

Wichtig ist es uns nicht zuletzt, den vielen Beteiligten zu danken, die sich als Teilnehmer, Gesprächspartner, Kritiker, Vortragende, Experten, Besucher und Ratgeber in dem Projekt Dialog Kölner Klimawandel und der Entstehung des Masterplans nachhaltiges Köln engagiert haben. Wir freuen uns auf weitere Diskussionen mit Ihnen allen - denn ein solches Werk kann nur wirksam sein, wenn es dynamisch bleibt. Ein „Grüner Masterplan“ ist ein Instrument, das fortgeschrieben werden kann und muss.

Viel Spaß beim Lesen und Diskutieren  
wünschen Ihnen

Svend Ulmer  
KATALYSE Institut

Thomas Luczak  
Haus der Architektur Köln

Daniel Wetz  
IAK Köln

## Danksagung

Der hier vorgelegte Entwurf eines Masterplans nachhaltiges Köln, eines „grünen“ Masterplans, wäre nicht ohne die vielen Personen möglich gewesen, die sich im Dialog Kölner Klimawandel auf unterschiedlichste Art und Weise eingebracht haben. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine alphabetisch geordnete Liste dieser Engagierten. Ihnen allen sei hiermit herzlich gedankt. Unser Dank gilt aber natürlich auch den vielen uns nicht namentlich bekannten Gesprächspartnern, die auf den DKK-Veranstaltungen und – Diskussionen zum Gelingen beigetragen haben.

### Teilnehmer an den DKK-Workshops

Handan Anapa, TEMA-Stiftung; Dr. Joachim Bauer, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen – Stadt Köln; Ute Becker, Haus der Architektur Köln (hdak); Peter Berner, ASTOC Architekten; Jörg Beste, Synergion - Sozialraum Stadtentwicklung Kultur; Johannes Böttger, Büro urbane Gestalt; Katrin Bohn, TU Berlin; Ulf Bohndorf, KVB – Kölner Verkehrs-Betriebe AG; Thilo Bosse, Amt für

Stadtentwicklung und Statistik, ; Beatrice Bülter, Kölner Grün Stiftung, ; Kristin Bürker, Rheine-nergie AG; Matthias Dienhart, Rheinenergie AG; Klaus Greschok, AG Attraktive Stadtgestaltung – Leitbild 2020; Oliver Hall, Hochschule Ostwestfalen-Lippe, Stadtplanung und Partner in AS-TOC Architects and Planners GmbH ; Klaus Harzendorf, Amt für Straßen und Verkehrstechnik - Stadt Köln; Ralph Herbertz, VCD - Verkehrsclub Deutschland; Theo Jansen, VRS – Verkehrsverband Rhein-Sieg; Ingrid Kaufeld, Robin Wood, ; Wolfgang Kayser, NABU Stadtverband Köln e.V.; Andreas Kipar, LAND, Landscape Architecture Nature Development; Hans Georg Kleinmann, VCD Kreisverband Köln, ; Lisann Krautzberger, Energiewirtschaftliches Institut der Universität Köln; Eric Mertens, KSG Architekten, ; Barbara Möhlendick, Klimaschutzkoordinatorin der Stadt Köln; Kathrin Möller, GAG Immobilien AG, ; Heiner Mohnheim, Uni Trier / raumkom ; Claudia Müller, BUND – Kreisgruppe Köln; Michael Müller, Energieagentur NRW; Reinhold Müller, Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln; Michael Nawroth, Gebäudewirtschaft der Stadt Köln; Uwe Neuhaus, Erbbauverein Köln eG; Hans Neuheuser, Bühnen der Stadt Köln; Werner Roche, Erbbauverein Köln eG; Jochen Siege-

mund, Fachhochschule Köln ; Elisabeth Sikiaridi, Hybrid Space Lab; Hanno Sparbier-Conradus, Lokale Agenda e.V./Evang. Kirchenverband Köln; Guido Stephan, Antoniter Siedlungsgesellschaft mbH; Regina Stottrop, hdak – Haus der Architektur Köln; Roman Suthold, ADAC Nordrhein ; Sabine Surburg, Stadtplanungsamt der Stadt Köln; Christoph Tauscher , Landschaftsarchitekt / Masterplan Äußerer Grüngürtel; Thomas Tewes, Kölner Haus- und Grundbesitzerverein von 1888; Niklas Wagner, Ethnobotaniker; Stephan Weinand, Querwaldein e.V..

#### **DKK-Team im KATALYSE Institut**

Yasmin Aktas, Laurin Bueld, Svea Hammer, Esther Heinrichs, Rubin Henke, Bastian Peuckert, Elena Schwan, Götz Spriewald, Milan Stuhlsatz, Steffen Vogel, Svend Ulmer

#### **Haus der Architektur**

Alexander Kierdorf, Thomas Luczak, Christian Wendling

#### **IAK - Institut für Angewandte Kreativität**

##### **Moderatoren**

Raphaela Dell, Gitta Wagner, Peter Weil, Daniel Wetz

#### **Experten Ideenwettbewerbe**

Dipl. Psych. Gabriele Bollhöfer, Organisationsberatung & Coaching (2012); Dipl.-Arch.; Johannes Böttger, Büro für urbane Gestalt (Grünflächen); Dr. Brigitte Jantz, Natur & Kultur (Bildung); Diplom-Geograph Thomas J. Mager, Stadtplaner (SRL), tjm-consulting mobilitätsmanagement; Prof. Heiner Monheim, Universität Trier (Verkehr); Dr. Ralf Schüle, Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Klima); Dipl.-Ing. Gernot Steinberg, Raum- und Verkehrsplaner, Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation; Dipl.-Ing. Guido Wallraven, Stadt-Land-Fluss/Büro für Städtebau und Umweltplanung (Stadtentwicklung)

#### **Beiträge Ideenwettbewerbe**

Faegh Abkhezr, Elke Baum, Jan Benden, Thilo Bosse, Davide Brocchi, bureau gruen und Stadt Land Welt e.V., Walter Buschmann, Gerd Brust, Thomas Luczak-hdak, DQE Design Quartier Ehrenfeld, Holger Giebel, grenzenlos Gärten e.V., Lydia Hackenbroich, Oliver Hall, Esther Heinrichs, Ralph Herbertz, Martin Herrndorf, Linda Hirt , Jankowski Architekten-Stadtplaner, Theo Jansen-Christel Klement, Daniela Kluetsch, KölnAgenda e.V., KP Technology, I. Krautzberger, Heidemarie

Leppak, Kathrin Möller, Heiner Monheim, Claudia Müller, Michael Müller, Nachbarn60 e.V. - Bewohnerverein der Autofreien Siedlung Köln, Natur im Quadrat, Wilfried Nissing, Thilo Petri, Bastian Peukert, Markus Pfeil, Werner Roche, Sabine Röser, Christian Schmitt, Andreas Walter Schöning, Harald Schuster I, Hardy Schuster II, Katharina Simon, Hanno Sparbier-Conradus, R. Stewen, Rainer Stollenwerk, Regina Stottrop, Roman Suthold, Thomas Tewes, Rebecca Szrama, Rolf Tepel (KeTan), Svend Ulmer, Mara Vollberg

#### **Ratgeber – Unterstützer - Begleiter**

Ute Berg; Dezernentin für Wirtschaft und Liegenschaften, Martin Birke, Ute Breit; Stadtplanungsamt, Stefan Ferber; Amt des Oberbürgermeisters, Volker Hauff; ehem. Rat für nachhaltige Entwicklung, Dieter Hermsdorfer; Stadtplanungsamt, Franz-Josef Höing; Dezernent für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, Ralf Huttanus (R.I.P.); Bernd Keimer; Haus der Architektur, Claus Leggewie; Kulturwissenschaftliches Institut Essen, Anne Luise Müller; Stadtplanungsamt; Dezernentinnen für Umwelt, Dieter Prinz, Hildegard Reker und Marlies Bredehorst, Miriam Schad, Ulrich Soénius; IHK, Werner Stüttem; Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Bernd Sommer;

WBGU – Universität Flensburg, Jan Schulz; Architekt/Stadtplaner / Cologne Smart City 2022, Michael Zimmermann

#### **Lenkungskreis (Sitzung 2010)**

Ludwig Arentz, Umwelt- und Verbraucherschutzamt, Dezernat V-Soziales, Integration und Umwelt; Joachim Bauer, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen; Anton Bausinger, Wassermann Bauunternehmung; Beatrice Bülter, Kölner Grün Stiftung; Thomas Luczak, Haus der Architektur Köln; Kathrin Möller, GAG Immobilien AG; Manfred Rink, Bayer Material Science, Dorothee Schneider, Büro des Oberbürgermeisters; Bernd Streitberger, Dezernent für Planen und Bauen, Koordinator der Stadtverwaltung; Martin Struck Erzbistum Köln, Generalvikariat; Svend Ulmer, KATALYSE Institut für angewandte Umweltforschung; Daniel Wetz, IAK Deutschland

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>6</b>
<b>Danksagung</b>	<b>9</b>
<b>Einführung und Hintergründe</b>	<b>14</b>
Urbane Nachhaltigkeit und Köln	14
Neue Anforderungen an Stadtentwicklungs-Konzepte	15
Anwendung auf den „Fall Köln“	16
Projektprofil Dialog Kölner Klimawandel (DKK)	17
Ziele des Dialogs	19
Verwandschaften mit anderen Stadtentwicklungsprojekten	20
Ablauf und Veranstaltungsformate	24
<b>Ergebnisse des Dialogs Kölner Klimawandel</b>	<b>27</b>
<b>Ziele und Maßnahmen für die Rheinmetropole</b>	<b>30</b>
Präambel	33
Verkehr & Mobilität	35
Bauen und Wohnen - Stadtentwicklung	41
Grünflächen und Freiraum	47
Energie und Klima	51
Organisatorische Grundlagen	55
<b>Leitprojekte als Vorbilder</b>	<b>58</b>
Bewertung der Leitprojekte	61
Verkehr & Mobilität	65
Synopsis	116
Bauen und Wohnen - Stadtentwicklung	121
Synopsis	166
Grünflächen und Freiraum	173
Synopsis	190
Energie und Klima	197
Synopsis	220
Kultur und Bildung	225
<b>Anhang</b>	<b>233</b>



# Einführung und Hintergründe

## Urbane Nachhaltigkeit und Köln

„Nachhaltige Stadt“ oder präziser, die Entwicklung und Sicherung „urbaner Nachhaltigkeit“ als Zielsetzung für die Stadtentwicklung der Zukunft sind keine exotischen Begriffe mehr. Ausgehend von den Zielen der Charta von Leipzig hat sich seit 2007 „eine integrierte (an den Zielen der Nachhaltigkeit orientierte, bürgerorientierte und fachübergreifend konzipierte) Stadtentwicklungsplanung“ als allgemein akzeptierte Handlungsleitlinie für Kommunen durchgesetzt<sup>1</sup>. Zu den in der Leipziger Charta formulierten Grundsätzen einer integrierten Stadtentwicklung (Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung, gerechte Abwägung der Interessen, bessere Koordinierung öffentlicher und privater Investitionen, Berücksichtigung langfristiger Aspekte in der Stadtplanung) kommen weitere nationale und internationale Initiativen

und Aktivitäten für eine nachhaltige Stadtentwicklung hinzu, an denen sich auch die Stadt Köln beteiligt.

So ist die Stadt Köln Teil der vom Rat für nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung unterstützten Initiative „Dialog nachhaltige Stadt“, in der „Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung in Kommunen beschlossen“ (RNE 2010)<sup>2</sup> wurden<sup>3</sup>. Und auch mit Hilfe des althergebrachten Instruments der Städtepartnerschaften wird der internationale Austausch zum Fernziel einer nachhaltigen Stadt in vielen Kommunen vorangetrieben (Statz, Wohlfahrt 2010). Insbesondere Köln beteiligt sich im Rahmen der seit den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts bestehenden Städtepartnerschaften mit Rotterdam und vier weiteren Städten an der Weiterentwicklung dieses Instruments zu einem Austausch- und Lernforum in Sachen Nachhaltigkeit<sup>5</sup>.

Bereits 2007 wurde eine gemeinsame Nachhaltigkeitscharta mit Rotterdam und in der Folge 2008 auch mit den anderen Mitgliedern der Ringpartnerschaft unterzeichnet. Eine Aktivierung städtischer Nachhaltigkeitsideen erfolgt auf internationalem Niveau seit 2012 auch mit der Klima-Städte-Partnerschaft Kölns mit Rio de Janeiro und Corinto / El Realejo: Ausgehend vom Schwerpunkt Klimaschutz findet ein Informations- und Wissensaustausch zu vielen stadtentwicklerisch bedeutsamen Themen statt<sup>6</sup>.

### **Neue Anforderungen an Stadtentwicklungs-Konzepte**

Parallel zu der Etablierung der Ideen urbaner Nachhaltigkeit sind in den letzten Jahren aber auch die Dynamik der städtischen Veränderungsprozesse (unter anderem durch demographische Prozesse, wirtschaftliche Veränderungen und verschärften Standortwettbewerb) und die Ansprüche an Bürgerbeteiligung in Planungsprozessen gewachsen. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an die Formulierung

von Stadtplanungsprozessen und strategischen Stadtentwicklungskonzepten: Das Auflegen eines Stadtentwicklungskonzepts ist nicht mehr durch ein zentralistisch organisiertes Planwerk zu bewerkstelligen, in dem Beteiligung allenfalls als formal zu erledigende Aufgabe eine Rolle spielt. Wenngleich die Konzepte aus der Hochzeit der Stadtplanung noch heute wichtige Anregungen und Strukturen liefern können (wie der gesamtstädtische Entwicklungsplan von 1978 oder auch die Schumacherschen Konzepte und Strukturen für Kölner Grünsysteme) müssen derartige Entwürfe heute flexibler und partizipativer gestaltet werden, um nicht allzu schnell von neuen Entwicklungen überholt zu sein.

Ein solch dynamisches Konzept wird in der Beschreibung seiner Umsetzungsmaßnahmen notwendigerweise weniger detailliert und kleinteilig sein können, um adaptierbar zu bleiben. Vielmehr sollte es einen robusten Rahmen bilden, der erst angesichts der aktuellen Situation konkretisiert werden kann. Beide Aufgaben, strategische Rahmensetzung wie auch Konkretisierung im Fall der Umsetzung, müssen unter Betei-

ligung der Bürgerschaft erarbeitet werden. Um die Ziele für eine nachhaltige Stadt zu formulieren, darf ein solches Stadtentwicklungskonzept aber auch nicht zu diffus bleiben. Es muss den Balanceakt bewerkstelligen, konkrete Ziele der urbanen Nachhaltigkeit zu benennen, deren Messbarkeit und Evaluation zu ermöglichen und gleichzeitig auf konkrete Planungssituationen praktisch anwendbar zu bleiben. Genau dies wurde in der ersten Arbeitsphase des Dialogs Kölner Klimawandel erarbeitet: Zu zentralen Themengebieten wurden mit Hilfe einer abgestuften Bürgerbeteiligung Ansätze, Ziele und praktische Umsetzungsideen gesammelt und diskursiv entwickelt.

## **Anwendung auf den „Fall Köln“**

### **A. Stärken als gute Ausgangsbasis**

Köln verfügt mit seinen vielfältigen bürgerschaftlichen und städtischen Aktivitäten zweifellos über Stärken, die für die Entwicklung einer Green oder Smart City genutzt werden können

und die Entwicklung eines kohärenten Stadtentwicklungskonzeptes möglich machen. Neben den bereits weiter oben genannten sind in puncto urbane Nachhaltigkeit und Stadtentwicklungsplanung insbesondere der privat initiierte Masterplan Kölner Innenstadt und das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Köln von Bedeutung.

Während letzteres vor allem den ökologischen Nachhaltigkeitsaspekt des Klimaschutzes in den Handlungsfeldern Energieversorgung, Bauwesen und Verkehr thematisiert<sup>7</sup>, behandelt der Masterplan Kölner Innenstadt im wesentlichen die künftige Organisation des Stadtraumes<sup>8</sup>.

Dieser vom Rat der Stadt angenommene Masterplan macht zumindest für die Innenstadt Vorschläge, die vor allem in den Handlungsfeldern bauliche Verdichtung, / Flächenverbrauch, Verkehrsführung und Grünflächen wirksam sind. Ein größeres Planungswerk für die sehr umfangreichen Kölner Grünsysteme wird mit dem Vorhaben „Impuls Grün“ vorgelegt, in dem unter anderem Erhalt, Ausbau und Erweiterung des stadtklimatisch wie sozial-kulturell wertvollen

äußeren Grüngürtels auch im rechtsrheinischen Köln vorgeschlagen werden<sup>9</sup>. Praktische Beispiele und Vorbildwirkung entfalten soll auch das vor kurzem begonnene Vorhaben Smart City in dem die Stadt Köln und die Rheinenergie AG am Beispiel der Neusserstraße im Kölner Norden eine Klimastraße mit praktischen Beispielen für Klimaschutz einrichten<sup>10</sup>. Als bislang einziger Versuch, Nachhaltigkeit in der Stadt Köln umfassend messbar zu machen, ist außerdem der Vorschlag einer Arbeitsgruppe der lokalen Agenda zu erwähnen, in dem für alle Nachhaltigkeitsdimensionen (ökologisch, ökonomisch, sozial-kulturell) Messgrößen angeboten werden<sup>11</sup>.

## **B. Vernetzen als Aufgabe**

Allerdings bleiben diese vielfältigen Ansätze seltsam unverbunden, sowohl untereinander als auch mit anderen konzeptionellen Projekten wie dem Wohnungskonzept, der geplanten Mobilitätsstrategie und vielen Politikfeldern der Stadt. Köln bleibt bislang eine systematische Herangehensweise und Konzeptionalisierung von

nachhaltiger Stadt schuldig. Dies ist nicht nur aus ökologischer Sicht ein Fehler. Auch wenn man die „ökonomische Brille“ aufsetzt, fällt die Stadt dadurch im Standortwettbewerb zurück. Im Vergleich zu anderen deutschen und europäischen Städten ist ein vergleichsweise hoher Nachholbedarf festzustellen. München, Berlin, Tübingen, Hamburg, Wien, Barcelona, Kopenhagen und viele andere haben sich seit mehreren Jahren oder Jahrzehnten auf den Weg gemacht ihre Städte zukunftsfest zu machen, sie nachhaltig und klimafreundlich zu strukturieren.

## **Projektprofil Dialog Kölner Klimawandel**

Keine Stadt kann es sich heute noch leisten, sich nicht damit zu beschäftigen, welche Folgen der globale Klimawandel für ihre Entwicklung haben wird. Das ist inzwischen allgemein bekannt. Weniger bewusst ist uns hierzulande aber, dass diese Klimadebatte weltweit in eine noch größere Diskussion darüber eingebettet ist, wie eine Stadt überhaupt „nachhaltig“ und für die folgenden Generationen zukunftsfähig werden kann –

wie sie also nicht nur ökologisch sondern auch ökonomisch und sozial gerecht gestaltet werden kann.

Die auf internationaler Ebene mit „Green-City“ oder „Sustainable-City“ bezeichnete Debatte (im Englischen steht „Green“ auch für Nachhaltigkeit) hat inzwischen alle großen Städte der Welt erreicht. Sie wird nicht nur für die Lebensqualität der Bürger zunehmend wichtig sondern ist auch zu einem ernst zu nehmenden Faktor im internationalen Standortwettbewerb der Metropolen geworden (einige interessante Beispiele zu den vielfältigen Aktivitäten sowie Praxisbeispiele aus dieser Debatte finden Sie auf unserer Internetseite).

Für Köln unternimmt DKK seit 2010 den Versuch, gemeinsam mit Stadtverwaltung und Stadtgesellschaft Perspektiven einer nachhaltigen Stadt und praktische Beispiele zu erarbeiten. Im Verlauf des langfristig angelegten Projektes wurden in Workshops, Veranstaltungen und Ideenwettbewerben Bürgerinnen und Bürger der Stadt eingeladen, ihre Vorstellungen und Ideen mit Vertretern der Stadtverwaltung weiterzuent-

wickeln über bereits bestehende Aktivitäten zu erfahren und diese zu kommentieren. Gearbeitet wurde auf diese Weise zu vier Themenbereichen: Bauen und Wohnen / Energie und Klima / Grünflächen und Freiraum / Verkehr und Mobilität. Zum Abschluss des Vorhabens entstand aus den Ergebnissen der vorliegende Entwurf „Masterplan nachhaltiges Köln“ (früher auch „Grüner Masterplan Köln“) , um einen fundierten Impuls für die Stadtentwicklungsdebatte in Köln zu liefern.

## **Ziele des Dialogs**

Die sieben Ziele des Dialogs Kölner Klimawandel sind:

### **I. Dialog**

Darüber reden. DKK führt unterschiedliche Interessengruppen mit dem Ziel zusammen, den (dringend) notwendigen Dialog über ein „grüneres, nachhaltigeres, klimafreundlicheres“ Köln zu initiieren. Gelingt es auf unseren Veranstaltungen, einen längerfristigen Gesprächsprozess zwischen Stadtverwaltung und Gesellschaft herzustellen, werten wir dies bereits als Erfolg.

### **II. Gesamtschau auf Stärken und Schwächen Kölns**

Mit den Prozessen des Dialogvorhabens Kölner Klimawandel soll eine systematische Gesamtschau auf die in der Stadt vorhandenen Aktivitäten, Vorstellungen, Konzepte und Leitlinien zu den grünen Aspekten ihrer künftigen Entwicklung begonnen werden.

## **III. Bedeutung nachhaltiger Stadtentwicklung vermitteln**

Dem KATALYSE Institut und seinen Kooperationspartnern vom Haus der Architektur und dem Institut für angewandte Kreativität geht es darum, den Blick aller städtischen Akteure auf das Thema Nachhaltigkeit zu lenken und dabei Chancen und Risiken bezüglich der künftigen städtischen Entwicklung aufzuzeigen.

### **IV. Praktische Leitprojekte initiieren**

Wichtig ist es zu zeigen, dass Nachhaltigkeit praktisch und „sexy“ sein kann. Dies bildet die Voraussetzung dafür, dass der abstrakte Begriff *Nachhaltigkeit* überhaupt Erfolg haben kann. Erarbeitet werden sollen in den Veranstaltungen daher nicht nur praxisnahe Leitplanken (Ziele) sondern vor allem konkrete Leitprojekte, die zum Nachahmen geeignet sind.

## **V. Nachhaltigkeitswissen verfügbar machen**

DKK wird im Laufe seiner Aktivitäten erfolgreiche kommunale Handlungsansätze und Praxisprojekte zu den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit als Best-Practice-Sammlung zusammenstellen und über die Internetseite allen BürgerInnen verfügbar machen.

## **VI. „Grünen Masterplan“ vorschlagen**

Aus den in unseren Veranstaltungen erarbeiteten Zielen und Projektvorschlägen wird ein Memorandum für die Stadtgesellschaft, ihre institutionellen Träger und die Öffentlichkeit zusammengestellt – als offen angelegtes Tableau der Handlungsfelder zum Klimaschutz, zur Energieeinsparung und Nachhaltigkeit.

## **VII. Bürger beteiligen**

Auf den Veranstaltungen des DKK wird das Konzept einer gestuften Bürgerbeteiligung umgesetzt, das über die üblichen formalen Beteili-

gungsprozesse (Anhörung, Erörterungstermin, Bürgerversammlung etc.) hinausgeht. An den thematischen Workshops des DKK nehmen ausgewählte Vertreter der Stadtgesellschaft (aus Verbänden, Vereinen, Initiativen u.ä.) und Fachleute aus der Stadtverwaltung teil. Durch Teilnahme an den DKK-Ideenwettbewerben können alle BürgerInnen Kölns Ideen für den Klimaschutz und die städtische Nachhaltigkeit einbringen. Mit Hilfe einer die erste Phase abschließenden öffentlichen Präsentation der erreichten Ergebnisse werden schließlich die Anregungen und Rückmeldungen aus der Bürgerschaft zur endgültigen Formulierung eines „Masterplans nachhaltiges Köln“ eingeholt.

## **Verwandtschaften mit anderen Stadtentwicklungsprojekten**

Wie bereits erwähnt fanden und finden die Arbeiten des DKK nicht im luftleeren Raum statt. DKK hat in seinen Ansätzen und Zielen wie auch in seinen Ergebnissen vielfältige Beziehungen zu anderen Vorhaben in Köln.

Sie lassen sich vereinfachend auch als Beziehungsgeflecht, als „Familie der Stadtentwicklungsvorhaben“, deuten (s. Abbildung S. 23).

Zu diesen Vorhaben zählen Vorläufer und (mehr oder weniger) abgeschlossene ebenso wie aktuelle Vorhaben:

- Fritz Schumachers  
Stadtentwicklungsplan 1920-23
- Gesamtstädtisches  
Entwicklungskonzept 1978
- Leitbild Köln 2020
- Nachhaltigkeitsindikatoren  
der Kölner Agenda 21.
- Smart City Cologne
- Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Köln
- Brachflächenmonitoring der Stadt
- Masterplan Kölner Innenstadt
- Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept
- Mühlheim 2020
- Grüngürtel Impuls Köln
- Stadtentwicklungskonzept Wohnen
- Verkehrs-/Mobilitätskonzept der Stadt  
(in Vorbereitung)

- Nachhaltigkeitscharta  
der Ring-Städtepartnerschaft
- Klima-Städte-Partnerschaft Köln – Rio de  
Janeiro

Diese laufenden städtischen und privaten Vorhaben wurden in die Arbeiten des Dialogs Kölner Klimawandel einbezogen. Zahlreiche VertreterInnen aus diesen Vorhaben nahmen an den DKK-Veranstaltungen teil oder wurden zu Beiträgen und Kommentierungen eingeladen.

Betrachtet man die inhaltlichen Schwerpunkte der oben genannten stadtentwicklungsrelevanten Vorhaben und ihre Integration in die DKK-Workshops, werden zwei Intentionen (Funktionen) des DKK deutlich:

1. Der thematisch sehr umfassend gewählte Ansatz der urbanen Nachhaltigkeit („Grüner Masterplan“) bewirkt, dass DKK als Ort der Sammlung und Zusammenfassung dieser sektoral bzw. räumlich ausgerichteten Vorhaben funktioniert. Urbane Nachhaltigkeit und der erklärte Wille einen Grünen vulgo Nachhaltigkeits-Masterplan für die Stadt

aufzustellen, bilden eine integrierende thematische Klammer für die vielen Einzelvorhaben. Dieser ganzheitliche Ansatz ist leicht der Kritik ausgesetzt, diffus und daher wenig handhabbar zu sein. Diese Unschärfe im Profil hat aber den eminenten Vorteil, eine integrative Stadtentwicklungs-Diskussion erst zu ermöglichen.

2. Das resultierende „Reframing“ der Einzeldebatten hat positive Wirkung. Die Einzelvorhaben werden aus ihrer „sektoralen/fachlichen Ecke“ geholt und können im Rahmen der Entwicklung der Gesamtstadt und ihrer Verbindung mit anderen Vorhaben gesehen und debattiert werden.

Dies hat wiederum hat weitere praktische Folgen:

- Die Einzelkonzepte werden anders diskutiert. Im Rahmen des Gedankens nachhaltiger Stadtentwicklung, folgt auch für die öffentliche Debatte eine Relativierung von Partikular-Interessen. Diese Wirkung eines Anti-Sankt-Floriansprinzips (indem die Entwicklung und der Kontext der Gesamtstadt systematisch mit in die Debatten einbezogen wird) ist einer der wichtigen Effekte des DKK (Integration und Relativierung).
- Fachliche Konzepte werden frühzeitiger sinnvoll gemacht in ihrer Verbindung mit anderen Konzepten, Überlegungen und Interessen (Zusammensetzen und Verbinden).
- Schließlich wird mit den Veranstaltungsformaten eine neue und inhaltlich attraktivere Beteiligungsmöglichkeit für Stadtprojekte geschaffen, die vor und jenseits der behördlichen Anhörungsverfahren strukturierte öffentliche Debatten ermöglicht (Kooperation und Transparenz).



- DKK-Verfahren und -Ergebnisse wirken in Bezug auf die genannten sektoralen Konzepte als verbindendes Element (Integration) – Nachhaltige Stadtentwicklung via DKK-Grüner Masterplan bietet demzufolge gleichzeitig „Dach und Boden“ für das Denken und Debattieren von Stadt.

### **Ablauf und Veranstaltungsformate**

Um möglichst viele Ideen und Konzepte entwickeln zu können und ausreichend Zeit für einen erfolgreichen Dialogprozess zu haben, lud DKK zu einer Vielzahl von Veranstaltungen, zu Brainstorming und gemeinsamer Entwicklungsarbeit ein (insgesamt wurden rund 35 kleinere und größere Veranstaltungen umgesetzt). Die erste Arbeitsphase hatte eine Laufzeit von rund dreieinhalb Jahren.

Die Inhalte des DKK wurden mit folgenden Veranstaltungsformaten erarbeitet:

1. Thematisch ausgerichtete DKK-Workshops, in denen nach Möglichkeit immer Vertreter wichtiger Akteure und interessierter Bürger sowie der Fachbereiche der Stadtverwaltung vertreten waren. In diesen moderierten Arbeitstreffen wurden übergreifende Ziele und Ideen für Leitprojekte (Praxisprojekte) erarbeitet.
2. DKK-eigene Sonderveranstaltungen und Referate auf Fremdveranstaltungen, die den Zwischenstand der Ergebnisse diskutierten und/oder besondere Themen behandeln.
3. Zwei Ideenwettbewerbe für die BürgerInnen und die folgende öffentliche Vorstellung und Bewertung der Ergebnisse sowie
4. je eine öffentliche Vorstellung der Ergebnisse des DKK für die Teilnehmer der Workshops und für die städtische Öffentlichkeit in der dreimonatige Feedback-Phase des Projektes.





# Ergebnisse des Dialogs Kölner Klimawandel

Um eine Stadtentwicklungsplanung im Sinne urbaner Nachhaltigkeit mit der notwendigen Bürgerbeteiligung zu beginnen, wurde der Dialog Kölner Klimawandel ins Leben gerufen. Aus den Workshops und Veranstaltungen des DKK entstand eine Vielzahl von Ideen, Zielen und Maßnahmenvorschlägen für die langfristige Entwicklung einer nachhaltigen Stadt. Getragen von den Workshopteilnehmern aus Stadtverwaltung und Stadtgesellschaft wie von den Bürgerinnen und Bürgern, die sich an den DKK-Ideenwettbewerben beteiligten, entwickelte sich eine Perspektive für eine „kölnspezifische“ urbane Nachhaltigkeit, die gleichzeitig anschlussfähig an vergleichbare internationale Vorhaben bleibt.

Das Ziel der ersten DKK-Phase, für die Stadt Köln eine Diskussion über ihre Zukunft als nachhaltige Stadt zu organisieren und der Debatte um Kölns Zukunft einen „grünen Rahmen“ zu Klimaschutz und Nachhaltigkeitsthemen zur Verfügung zu stellen, kann angesichts der erarbeiteten Ergeb-

nisse als erreicht bezeichnet werden.

Die in diesem Dokument vorgestellten Ziele und Maßnahmenvorschläge für eine nachhaltige Stadt Köln sind mittels des im DKK seit 2010 organisierten Dialogs zwischen Stadtgesellschaft und Stadtverwaltung entstanden. Im ersten Teil werden die Ergebnisse aus den rund 20 DKK Workshops in Form von „Zielen und Maßnahmen“ vorgestellt. Im zweiten Teil („Leitprojekte“) werden Vorschläge zur praktischen Umsetzung „vor Ort“ präsentiert, die im Rahmen der DKK-Ideenwettbewerbe und –Workshops entstanden. Die im Kapitel „Einführung und Hintergründe“ vorgestellten politischen Grundlagen und Zielsetzungen waren den TeilnehmerInnen mehr oder weniger bekannt und wurden auf den Workshops nicht nochmals thematisiert. Der Schwerpunkt der Arbeiten bestand vielmehr in der Auseinandersetzung mit der spezifischen Kölner Situation, den Stärken und Schwächen der Stadt und den jeweiligen Möglichkeiten zur

nachhaltigen Stadtentwicklung. Interessant ist die Kongruenz der Workshop-Ergebnisse mit den Zielen der europäischen und nationalen Debatte zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Es zeigt sich, dass die Zukunftsvorstellungen der Chartas von Aalborg und Leipzig ebenso wie des Klimaschutzes und der Energiewende durch die Stadtgesellschaft (d.h. bei den Bürgerinnen und Bürgern) nicht nur aufgenommen, sondern auch mit konkreten Zielvorstellungen für die eigene Stadt verbunden werden.

### **Darstellung und Aufbau der Ergebnisse**

Es werden drei Ebenen der Ergebnisse dargestellt:

1. Die Präambel und themenspezifische **übergreifende Ziele** in den vier DKK-Handlungsbereichen (Verkehr & Mobilität, Bauen & Wohnen, Grünflächen & Freiraum, Energie & Klima). Die in den DKK-Workshops erarbeiteten Ziele wurden für diese abschließende Dokumentation aufbereitet und der besseren Lesbar-

keit halber gekürzt und umstrukturiert<sup>13</sup>. Als neues Zielthema wurden „Organisatorische Voraussetzungen“ geschaffen, da sich deutlich zeigte, dass für erfolgreiche Umsetzungen der Querschnittsausgabe nachhaltige Stadt eine stärkere Integration der beteiligten Verwaltungseinheiten benötigt wird.

2. Den jeweiligen Themen sind bereits sogenannte **Maßnahmenvorschläge** zugeordnet, die sich aus den Zieldebatten in den Workshops ergeben haben.
3. Schließlich werden im zweiten Teil der Dokumentation **Leitprojekte** vorgestellt, die als Vorschläge zur praktischen Umsetzung „vor Ort“ im Rahmen der DKK-Ideenwettbewerbe und –Workshops eingereicht wurden bzw. entstanden.

## Zeitliche Einordnung der Ziele

Auf allen drei Ebenen sind die Ergebnisse nach ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit bzw. Dringlichkeit geordnet:



kurzfristig: binnen 0 -5 Jahren



mittelfristig: in 5 -15 Jahren



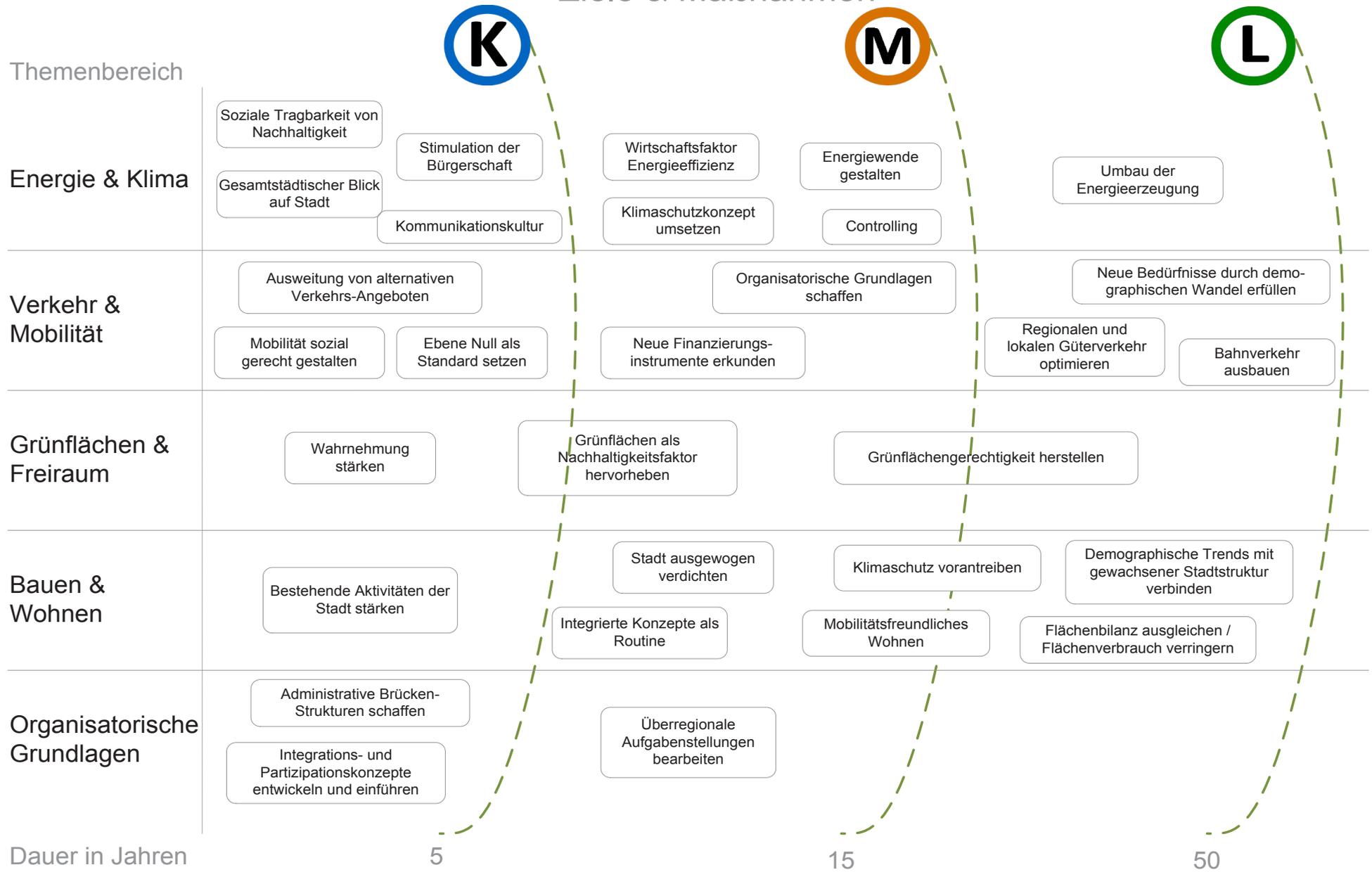
langfristig: in 15 – 50 Jahren

Die anvisierten Umsetzungszeiten sind Startzeitpunkte. Sie ergeben sich aus den Einschätzungen zu technischen und rechtlichen Möglichkeiten, Planungszeiten, Finanzierbarkeit usw.

# **Nachhaltigkeit**

**Ziele, Maßnahmen und Leitprojekte  
für die Rheinmetropole**

# Ziele & Maßnahmen



**Ziele und  
Maßnahmen  
für die nächsten 50 Jahre**

# Präambel

**K**öln hat sich in den vergangenen Jahrhunderten schon oft frühzeitig mit innovativen Stadtentwicklungskonzepten profiliert, sei es mit der Ausweitung des Stadtgebietes, der Schaffung großzügiger neuer Stadtviertel im 19. oder dem Aufbau eines vorbildlichen Park- und Grünsystems im 20. Jahrhundert.

Als Großstadt und Metropole des Rheinlands gilt es für Köln, sich nun auch im 21. Jahrhundert zukunftsfähig zu halten und mit einer strategischen Ausrichtung auf die Vision einer nachhaltigen Stadt attraktiver Lebens- und Wirtschaftsstandort zu sein. Die Workshops des DKK haben für die Umsetzung dieses Ideals urbaner Nachhaltigkeit für fünf Handlungsfelder übergreifende Ziele formuliert - auf Basis dreier Grundannahmen:

1. Als Großstadt muss Köln den ihr gegebenen politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Lage und Rolle als zentrale westliche Metropole gegeben ist, um nachhaltige Stadtpolitik mit der Region zu verwirklichen.
2. Köln muss sich auf die sowohl weltweit wie regional wirksamen Megatrends des Klimawandels, der Ressourcenknappheit, der demographischen Entwicklung (durch fortschreitende Alterung wie auch verstärkten Zuzug) und der wirtschaftlichen Globalisierung einstellen und mit langfristigen, eigenständigen und nachhaltigen Konzepten agieren.
3. Grundbedingungen für eine derartige nachhaltige Stadtenwicklung sind die Beachtung der Prinzipien des schonenden Umgangs mit den Ressourcen, der Entwicklung klimafreundlicher Konzepte, der Partizipation der Einwohner bei der Planung der Stadt sowie der proaktive Umgang mit den Entwicklungen des demographischen Wandels wie auch die zunehmende Bedeutung von Entschleunigung als Qualität städtischer Lebensräume.



# Ziele und Maßnahmen

## *Verkehr & Mobilität*

**K**öln ist die viertgrößte Stadt Deutschlands und verzeichnet wie fast alle Metropolen Steigerungen in ihrer Einwohnerzahl mit den hierdurch verursachten steigenden Individualverkehrs- und Güterverkehrsaufkommen (prognostiziert wird eine Zunahme der Einwohner um 50.000 bis 2020 und eine Zunahme des Güterverkehrs um ca. 40 Prozent bis 2030). Diese Trends werden absehbar die derzeit vorhandene Verkehrsinfrastruktur überlasten und stellen eine der größten Herausforderungen an die Entwicklung urbaner Nachhaltigkeit dar. Sie erfordern unter den Perspektiven einer nachhaltigen Stadtentwicklung die Überarbeitung des bestehenden Verkehrskonzeptes. Für die notwendige Überarbeitung der aktuellen Verkehrskonzepte kann unter anderem die Tatsache genutzt werden, dass, wie in anderen Großstädten, auch in Köln die private Motorisierung sinkt, während gleichzeitig der Bedarf nach alternativen Ver-

kehrsmitteln steigt. Köln muss diese Entwicklung als Chance begreifen und eine Vorstellung davon entwickeln, was es heißt „weniger PKW zu denken“. Im Einzelnen sind folgende Ziele für ein nachhaltiges Köln zu erreichen:

### **K** 1. **Ausweitung von alternativen Verkehrs-Angeboten**

Systematische Förderung auf Seiten der Stadt durch

- a. forcierten Ausbau des Rad- und Fußgängerverkehrsnetzes angesichts der dramatisch steigenden Radfahrerzahlen und –Unfälle,
- b. die Förderung von Elektrofahrrädern und Fahrradverleihsystemen in Verbindung mit dem ÖPNV und
- c. die Förderung von Car Sharing-Systemen.

Diese drei Ziele bzw. Maßnahmen entsprechen nicht nur den Maßnahmenvorschlägen des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt, sondern auch der langfristigen Bedarfsentwicklung.

## **L** 2. Den Bahnverkehr ausbauen

Von größter Dringlichkeit ist der Ausbau des Bahnknotens Kölns.

Die Behebung der Vernetzungsdefizite im lokalen und regionalen Bahnverkehr (beispielsweise die westliche und südliche S-Bahn-Trasse) ist eine prioritäre Aufgabe und eine der wesentlichen Vorbedingungen, um Verkehrsströme in größerem Umfang verlagern zu können.

## **K** 3. Mobilität sozial gerecht gestalten

Neben den Ansprüchen des Klimaschutzes sind die Aspekte sozialer Nachhaltigkeit der städtischen Verkehrssysteme zentrale Kriterien für ihre Qualität.

- a. Mobilität muss für alle Bevölkerungsschichten gewährleistet sein, jede Verkehrsplanung ist auf ihre soziale Wirkung (Preis und Erreichbarkeit) zu prüfen.

- b. Ein essentieller Bestandteil der Verkehrssicherheit ist die Minimierung der Unfälle. Als Verkehrssicherheitsziel wird „Vision Zero“ vorgeschlagen mit dem Ziel, die Unfallzahlen bis 2020 zu halbieren.
- c. Für die Gestaltung des öffentlichen Raumes muss der Mensch als Maßstab dienen. In diesem Sinne müssen Aufenthaltsqualitäten (ästhetische und atmosphärische Qualitäten wie auch soziale Integrationsfähigkeit durch Barrierefreiheit und Orientierungshilfen) als Zielsysteme etabliert werden.
- d. Für eine partizipatorische Entwicklung von Verkehrskonzepten sind vorgeschaltete Bürgerbeteiligungen sowie integrierte Planungs- und Entwicklungsprozesse als Arbeitsroutine festzuschreiben.

## **M** 4. Organisatorische Grundlagen schaffen

Als große Stadt muss Köln den politischen Spielraum nutzen, der durch ihre Größe, ihre Lage und Rolle als Verkehrszentrum West gegeben ist, um nachhaltige Verkehrspolitik mit der Region zu verwirklichen. Für Städte der Größe Kölns be-

steht die Möglichkeit, eigene Verkehrsentwicklungen zu gestalten und übergreifenden Trends zu beeinflussen – diese Option muss genutzt werden.

- a. Ein Schwerpunkt muss ein **Mobilitätskonzept** sein, welches die Verkehrsentwicklungen aktiv mit eigenen Lösungen gestaltet, um langfristig die bereits bestehende hohe Lebensqualität in der Stadt mit einer attraktiven urbanen Nachhaltigkeit zu verbinden.
- b. In der Stadtverwaltung muss Mobilität und **Infrastrukturplanung als Querschnittsaufgabe** innerhalb eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes umgesetzt werden.
- c. **Schaffung eines regionalen Mobilitätsverbunds.** Die Planungsebene der Metropolregion ist aktiv einzubeziehen, um eine bessere Verknüpfung von Stadt und Umland zu ermöglichen.

## **M** 5. Neue Finanzierungsinstrumente erkunden

Das bestehende Verkehrsfinanzierungssystem ist durch neue Instrumente (Umlagefinanzierung, PPP-Konzepte u.ä.) auf kommunaler Ebene zu ergänzen, um die städtischen Gestaltungsspielräume zu erweitern und Abhängigkeit von Zuschüssen abzubauen.

## **K** 6. Ebene Null als Standard setzen

Nachhaltige städtebauliche Entwicklung muss sich an sozialer, ökonomischer wie ökologischer Qualität der Maßnahmen messen lassen. Für die Verkehrssysteme bedeutet das den Vorrang für ebenerdige Lösungen (ein „Bekenntnis zur Ebene Null“) - Tunnel und Überführungen sind immer die zweitbesten Lösungen.

## **L** 7. Neue Bedürfnisse durch demographischen Wandel erfüllen

Der demographische Wandel lässt neue Bedürfnisse nach Mobilität in den Stadtquartieren Kölns entstehen. Die Einrichtung von Quartiersbussen wird für den Zugang zum ÖPNV, die gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten Älterer wie für die Umsteigequote vom Kfz auf den ÖPNV entscheidend sein.

## **L** 8. Regionalen und lokalen Güterverkehr optimieren

Köln ist in hohem Maße durch Güterverkehre tangiert, was bei weiter steigenden Verkehrslasten zu ökologischen, ökonomischen und sozialen Belastungen führen wird. Diese sind innerhalb des regionalen Logistikkonzeptes unter anderem wie folgt zu berücksichtigen:

- a. Die ordnungspolitischen Spielräume zur besseren Begrenzung und Regelung des Straßengüterverkehrs müssen intensiver genutzt werden (Vorbehaltsnetz, Nachtfahr-

verbote, Tonnage- und Geschwindigkeitsbegrenzungen).

- b. In Kooperation mit der Privatwirtschaft müssen aber ebenso dringend intelligente Logistikkonzepte entwickelt, umgesetzt (Güterverkehre beispielsweise auch über Güter-S-Bahn und Cargotram) und auch genutzt werden.
- c. Der noch im Stadtgebiet vorhandene Bestand dezentraler Güterumschlagpunkte muss gesichert und weiterentwickelt werden.





# Ziele und Maßnahmen

## *Bauen & Wohnen - Stadtentwicklung*

Die Bedeutung des Bauens wie des Wohnens ist für eine *Green and Sustainable City* in mehrfacher Hinsicht zentral.

Nicht nur sind der Energiebedarf der Gebäude und die hiermit verbundenen Klimagas-Emissionen wichtige Einflussgrößen für die städtische Klimabilanz. Auch der Flächenverbrauch und die zu seiner Reduzierung häufig geforderte Nachverdichtung stellen zentrale ökologische und ökonomische Faktoren dar.

Diese wiederum stehen mit den sozialen Aspekten der kommunalen Flächenpolitik, der Bebauungsplanung und Grünflächen-Vorhaltung und ihrer lebensqualitativen Vorteile in Konkurrenz. Unter dem Druck der demographischen Entwicklungen muss sich Köln damit beschäftigen, wie sozial tragbare Mieten erhalten und mit welchen energetischen Standards diese austariert werden können und dürfen. Die Entwicklung eines stimmigen Nachhaltigkeitskonzepts für

dieses bedeutende Handlungsfeld soll mit Hilfe der folgenden Ziele und Maßnahmen erreicht werden:

### **L 1. Demographische Trends mit gewachsener Stadtstruktur verbinden**

Köln ist sowohl eine gewachsene wie eine wachsende Stadt. Es müssen sowohl Neubauten wie auch der Gebäudebestand in den Blick genommen werden, um dem anhaltenden Zuwachs der Bevölkerung durch eine nachhaltige (= langfristig tragfähige) Lösung des Flächenbedarfs zu begegnen. Die Nachfrage nach sozialem und privatwirtschaftlichem Wohnungsbau muss ebenso wie der Bedarf an Gewerbeflächen unter Beachtung sozialer und ökologischer wie ökonomischer Kriterien befriedigt werden.

## **M** 2. Klimaschutz vorantreiben

**L** Im Gebäudebestand wie im Neubau sind relevante Klimaschutzwirkungen vor allem durch die Verbesserung der energetischen Qualität und der Energieversorgung (z.B. Anteile erneuerbarer Energieträger) zu erzielen. Um die von der Stadt Köln bereits festgelegten Zielsetzungen (20-prozentige Steigerung der Energieeffizienz, 20%-prozentige Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energieträger am Energiemix und 20-prozentige Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2020 bzw. Reduzierung um 50 Prozent bis 2030; „Aktionsplan für nachhaltige Energie der Stadt Köln“) zu erreichen, müssen mindestens die für das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. In einem zusätzlichen Schwerpunkt sollte das Nutzerverhalten zur Realisierung von Energieeffizienz- und Klimaschutzgewinnen bei der Wohnungsnutzung thematisiert werden.

## **L** 3. Flächenbilanz ausgleichen / Flächenverbrauch verringern

Die Stadt Köln wächst weiter: Eine Verdichtung der bereits bebauten Areale muss Vorrang vor Neuerschließungsmaßnahmen haben, um weiteres Flächenwachstum zu vermeiden. Bauprojekte sind aus diesem Grund anhand einer Flächenbilanz (d.h. Verhältnis aus versiegelten zu entsiegelten Flächen) der Gesamtstadt wie der Stadtbezirke zu bewerten.

## **M** 4. Stadt ausgewogen verdichten

Die weitere Verdichtung der Bebauung ist aus den oben genannten Gründen ein zentrales Ziel zur Entwicklung einer nachhaltigen Stadt (Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und des Versiegelungsgrades).

- a. Im Wohnungsbau beispielsweise sind erleichternde Baurechtsänderungen (zur zulässigen Geschosshöhe, Traufhöhe u.ä.) auf den Weg zu bringen, um auch inner-

städtische Verdichtungsmöglichkeiten zu optimieren, ohne den Flächenverbrauch zu erhöhen.

- b. Zur Erhöhung / Beibehaltung der Attraktivität der Stadt für Gewerbeansiedlungen ist ein Brachflächen- Programm in Bezug auf bestehende Potenziale in den bereits bebauten Arealen (insbesondere Innenstadt) zu entwickeln.

### **M** 5. Integrierte Konzepte als Routine

Es bestehen Zielkonflikte mit anderen Nachhaltigkeitszielen wie zum Beispiel der Erhaltung und weiteren Entwicklung der städtischen Grünflächenanteile – ein Entwicklungskonzept muss daher das „Verdichtungsziel“ mit anderen Zielen urbaner Nachhaltigkeit verbinden und vermitteln. Um beim Beispiel der Grünflächenanteile zu bleiben: Die die im „Schwachwindgebiet Köln-Bonner Bucht“ existierenden Frischluftkorridore im Stadtgebiet müssen erhalten bleiben sowie noch fehlende für künftige Planungen „mitgedacht“ werden.

### **M** 6. Mobilitätsfreundliches Wohnen



Die soziale und ökonomische Attraktivität wie auch die Klimafreundlichkeit von Bauprojekten hängt wesentlich von der Anbindung an Mobilitätsmöglichkeiten ab. Ziele sind:

- a. Die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung, insbesondere von ÖPNV- Anbindung, Radwegen und Sharingmodellen. Sie ist zentral für nachhaltiges Bauen und Wohnen (u.a. Grad der ÖPNV- Versorgung, Anschluss an Rad- und Fußverkehrsnetz, Quantität und Qualität der Radabstellanlagen).
- b. Verkehrsvermeidung, die auch und vor allem mit Hilfe einer intelligenten Innenentwicklung der Stadt entsteht. Die Verdichtungsmöglichkeiten der „Randstadt“ wie auch die Umnutzungsmöglichkeiten von Bürobauten der 50er-70er Jahre zu Wohnzwecken sollen in einem Kölner Konzept für urbanes Wohnen und Arbeiten untersucht und genutzt werden.

## **K** 7. Bestehende Aktivitäten der Stadt stärken

Bestehende Aktivitäten müssen gestärkt und gestützt werden. Beispiel: Das Maßnahmen-Programm der Stadt Köln zum Klimaschutz- Konzept soll im Bereich Bauen/Wohnen verbessert und gefördert werden. Politische Klimaziele der Stadt sollen kritisch beachtet und umgesetzt werden.





# Ziele und Maßnahmen

## *Grünflächen und Freiraum*

Das Kölner Grünsystem gehört mit seiner Ausdehnung und dem Grad seiner Durchdringung der Stadt zu den größten städtischen Grünsystemen in Europa. Bereits die frühen Planungen dieses in Stufen immer wieder gewachsenen Stadtgrüns thematisierten seine wichtigen Funktionen für das Stadtklima und die Lufthygiene. Diese „Klimakraft“ und die Tatsache, dass es ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität in der Stadt ist, machen es zu einem zentralen Element städtischer Nachhaltigkeitsplanungen. Der dreifache Beitrag des Kölner Grünsystems (mikroklimatisch und lufthygienisch, Minderung des (Freizeit-)Verkehrsaufkommens durch innenstadtnahe Grünanlagen, seine sozialen und kulturellen Funktionen) rechtfertigen den Erhalt und Ausbau dieses Systems in einer wachsenden Stadt mit folgenden Zielen:



### **1. Wahrnehmung stärken**

Das Grünsystem erhalten und Engagement für dessen Erhalt und Pflege (ein)fordern:

- a. Bestehende Institutionen der Umweltbildung, insbesondere mit Fokus auf die Werte des Kölner Grünsystems, müssen gestärkt und ihr Bestand gesichert werden. Über das Netzwerk dieser Institutionen soll das Verständnis und das Engagement der Kölner Bürger für das Kölner Grün mittelfristig gestärkt werden.
- b. Die Rahmenbedingungen insbesondere für die Kapazitäten von Schulen für Umwelterlebnispädagogik müssen verbessert werden.

### **M** 3. Grünflächen als Nachhaltigkeitsfaktor hervorheben

- a. Klimabilanz des Grünsystems einführen, integrieren und führen - „Klimakraft deutlich machen“. Anhand einer regelmäßig aktualisierten Klima-Bilanzierung (Frischlucht-, Stadtklima- und CO<sub>2</sub>-Funktionen) den Wert und die Veränderungen der Klimafunktionen des städtischen Grünflächensystems kenntlich machen.
- b. Städtischen Grünflächenanteil erhalten und für Bebauungspläne festschreiben:  
Bei Baumaßnahmen sollen im Außenbereich zu 100% Ausgleichsflächen geschaffen werden. Im Innenbereich sollen für Baumaßnahmen keine Grünflächen in Anspruch genommen werden und falls doch, muss ein 100%-iger Ausgleich erfolgen. Die Qualitäten der so entstehenden Grünflächen müssen hinsichtlich Bepflanzungsarten, Zugänglichkeit u.ä. verbindlich festgeschrieben werden.

### **L** 3. Grünflächengerechtigkeit herstellen

- a. Dicht bebaute und unterversorgte Stadtteile versorgen:  
Grün auch in Stadtteilen schaffen, in denen übliche Begrünungen nicht möglich sind.
- b. Grün für Bürger heute adaptieren:  
Das Grünsystem muss an die wachsende Bevölkerung und ihre veränderten (zeitgemäßen) Nutzungen angepasst werden.
- c. Recht auf Wildnis - Recht auf Park:  
Ausgeglichenes Verhältnis von Park- und „Wildnis“-Anteil schaffen. Die städtische „Wildnis“ ist in ihrer ökologischen aber auch ihrer Erlebnisqualität so schützenswert wie die klassische Parklandschaft. Beide bedürfen als anthropogene Grünflächen der Pflege zum Erhalt.





# Ziele und Maßnahmen

## *Energie & Klima*

**F**ür den Handlungsbereich Energie und Klima hat die Stadt hinsichtlich der ökologischen Aspekte der Nachhaltigkeit bereits einige Aktivitäten vorzuweisen. Für die Weiterentwicklung in Richtung nachhaltige Stadt sind diese zu stärken und durch ökonomische und soziale Ziele und Maßnahmen zu vervollständigen. Ziele für die nächsten Jahre müssen sein

**M** **1. Klimaschutzkonzept umsetzen**  
Die im Klimaschutzkonzept der Stadt zur Energieversorgung und –effizienz beschriebenen Maßnahmen müssen umgesetzt werden.

**L** **2. Umbau der Energieerzeugung**  
Von herausragender Bedeutung ist der Umbau hin zu einer klimafreundlichen Energieerzeugung. In den nächsten Jahren steht der

Ausbau der Fern- und Nahwärmeversorgung als wirksamste Klimaschutzmaßnahme im Vordergrund. Ergänzend ist die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger eine wichtige Zukunftsperspektive.

**K** **3. Soziale Tragbarkeit von Nachhaltigkeit**  
Die Stadt und ihre Bürger sind für den Erfolg eines stadtentwicklerischen Prozesses zur urbanen Nachhaltigkeit auch gegenüber ihren MitbürgerInnen verantwortlich. Zur Etablierung von neuen Modellen der Energieversorgung und Energieeffizienz muss selbstverständlich eine soziale Sensibilitätsanalyse ihrer Folgen (Kosten und Tragbarkeit) gehören.

**K** 4. **Gesamtstädtischer Blick auf Stadt**  
Für einen erfolgreichen kommunalen Klimaschutz muss nicht nur der kommuneeigene Bereich sondern der gesamte energetische Stoffwechsel der Stadt aktiv in den Blick genommen werden. Die Ergebnisse aus den Gutachten zum Klimaschutzkonzept der Stadt sprechen hier eine deutliche Sprache.

**M** 5. Die BürgerInnen und Unternehmen müssen in die Lage versetzt werden, zur Erreichung der städtischen Klimaschutzziele in größerem Maße beizutragen.

6. Hierbei ist insbesondere der **Wirtschaftsfaktor Energieeffizienz** als ökonomischer Nachhaltigkeitsaspekt zu verdeutlichen und zu kommunizieren:

**K** a. Der Bereich der Energieeffizienz der Gebäude muss angesichts seiner großen und langfristigen Bedeutung für den Klimaschutz vorangetrieben werden. Die städti-

schen Liegenschaften können zwar Vorbildcharakter haben, stellen aber nur etwa ein Prozent der Gebäude in der Stadt dar. Neben der Einrichtung von Beratungsstellen für Energieeffizienz ist die Förderung der Energieeffizienz privater Altbausanierungen von vorrangiger Bedeutung.

**M** b. Für die lokale Wirtschaft sind Klimapartnerschaften und Vorbilder in der Unternehmerschaft zu etablieren, um den großen Beitrag zur städtischen CO<sub>2</sub>-Bilanz zu mindern. Klimapartnerschaften mit prominenten Kölner Unternehmen müssen in Form von ökologisch-ökonomischen Erfolgsgeschichten zur Nachahmung anregen.

**K** 7. **Stimulation der Bürgerschaft**  
Das bürgerschaftliche Verhalten muss in Richtung nachhaltiger klimaneutraler Lebensstile stimuliert werden.

- c. So lassen sich durch die Schaffung einer Stromsparinitiative im Rahmen des Zentrums für Energieeffizienz private Haushalte anregen (siehe auch städtisches Klimaschutzkonzept, Einsparung ca. 5,5 kt CO<sub>2</sub> p. a) und
- d. durch Bürgerbeteiligungen an Klimaschutzprojekten und
- e. nicht zuletzt durch eine Popularisierung der Smart-City-Vorhaben (<http://www.smartcity-cologne.de/>) weitere positive Effekte in der Bürgerschaft hervorrufen.

#### **M** 8. **Controlling**

Ein zentraler Bestandteil für den sozialen Aspekt der Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten ist das transparente Controlling der in der Stadt durchgeführten Klimaschutz-Bilanzen und – Maßnahmen.

#### **K** 9. **Kommunikationskultur**

Hierzu wie auch für alle weiteren Maßnahmen zur Entwicklung der städtischen Nachhaltigkeit ist eine Kommunikationskultur und -struktur zu schaffen, die es den Bürgern erlaubt, sich über aktuelle Sachstände zu informieren. Das heißt es müssen klare Kommunikationsstrukturen erarbeitet und Transparenz geschaffen werden.

#### **M** 10. **Energiewende gestalten**

Die auch in Köln vorangetriebene Energiewende wird (über veränderte Leitungsführungen, Dachgestaltungen, Ladestationen usw.) zu einer Veränderung des Stadtbildes beitragen. Die „gestalterische“ Qualität der Infrastruktur der Energiewende im Stadtbild ist ein wichtiger sozialer und kultureller Aspekt der städtischen Baukultur, für die eine gestalterische Richtlinie für alle potenziellen Anbieter geschaffen werden muss.



# Ziele und Maßnahmen

## *Organisatorische Grundlagen*

Die Entwicklung und Sicherung „urbaner Nachhaltigkeit“ als Zielsetzung für die Stadtentwicklung der Zukunft ist heute kein exotisches Vorhaben mehr. Ausgehend von den Zielen der Charta von Leipzig hat sich eine integrierte Stadtentwicklungsplanung als allgemein akzeptierte Leitlinie durchgesetzt. Parallel zu der Etablierung der Ideen urbaner Nachhaltigkeit sind in den letzten Jahren zudem die Dynamik der städtischen Veränderungsprozesse (unter anderem durch demographische Prozesse, wirtschaftliche Veränderungen und verschärften Standortwettbewerb) wie auch die Ansprüche an Bürgerbeteiligung in Planungsprozessen gewachsen.

Dies bedeutet neue Anforderungen an die Formulierung von Stadtplanungsprozessen und strategischen Stadtentwicklungskonzepten. Derartige Konzepte müssen flexibler und partizipativer gestaltet werden, um nicht allzu schnell

von neuen Entwicklungen überholt zu sein. Sie müssen adaptierbar bleiben. Aus diesen neuen Anforderungen erwächst für die Stadt unter anderem die Aufgabe, die organisatorischen Grundlagen für ein integriertes partizipatives Stadtentwicklungshandeln bereit zu stellen. Diese Entwicklung einer institutionellen Nachhaltigkeit in Köln kann durch die folgenden Ziele und Maßnahmen erreicht werden:



### 1. **Administrative Brücken-Strukturen schaffen**

Der Begriff der (urbanen) Nachhaltigkeit umfasst neben Klimaschutzzielen weitere Schwerpunkte ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit – eine ein-

seitige Schwerpunktsetzung wird erfahrungsgemäß dazu führen, dass man Erfolg verhindert. Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklungs-Debatte zu operationalisieren bedeutet daher auch, dies als administrative Querschnittsaufgabe zu definieren und in der Verwaltung entsprechende Brückenstrukturen zu etablieren (beispielsweise aus den Ressorts Umwelt-Soziales-Bauen-Liegenschaften).

## **K** 2. Integrations- und Partizipationskonzepte entwickeln und einführen

Die Minderungsziele des integrierten Klimaschutzkonzepts der Stadt lassen sich demzufolge nur mit zusätzlicher ökologischer, sozialer und ökonomischer Flankierung umsetzen. Neben dem schonenden Umgang mit den Ressourcen und der Sicherstellung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit muss ein systematischer Partizipationsansatz als ein Kernpunkt der

Stadtentwicklungspolitik definiert werden. Die adäquate Kommunikation mit den Akteuren und Interessengruppen wird ein Erfolgskriterium bei der Planung, Akzeptanz und Umsetzung künftiger Konzepte und Planverfahren sein. Die direkte Ansprache und frühzeitige Einbeziehung der Adressaten und Akteure aus Bürgerschaft, Wirtschaft und Quartierspolitik wird als administrativer Standard festgelegt.

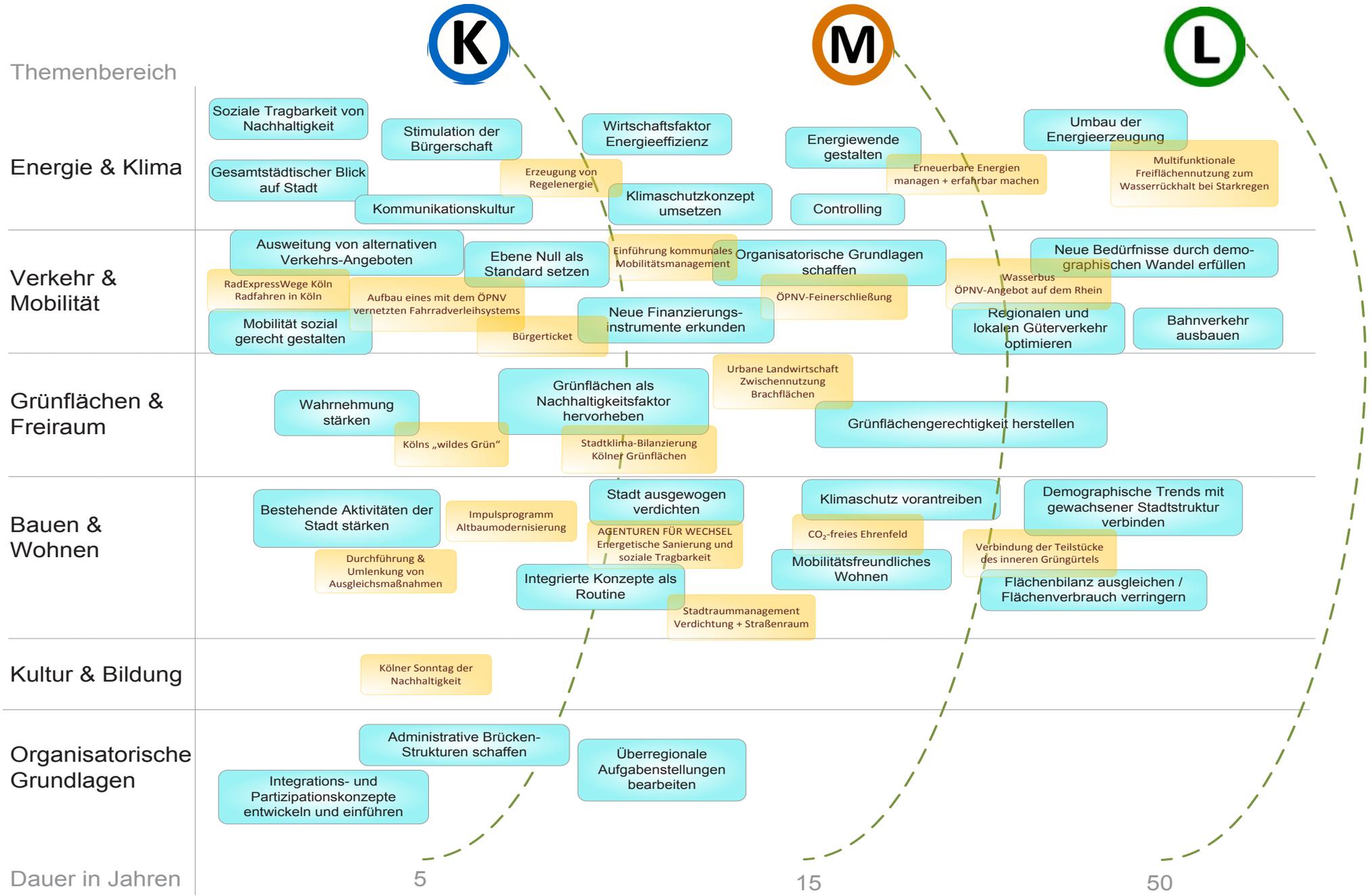
## **M** 3. Überregionale Aufgabenstellungen bearbeiten

Die Gestaltung des innerhalb Kölns generierten Flächenbedarfs, Verkehrs und Klimagas-Ausstoßes ist eine Schwerpunktaufgabe auch bei der regionalen und überregionalen Entwicklung und muss als Bestandteil eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes verstanden werden.



# **Leitprojekte als Vorbilder**

# Ziele & Maßnahmen & Leitprojekte





# Bewertung von Leitprojektideen

In den Workshops und öffentlichen Ideenwettbewerben des DKK wurden eine Vielzahl von Ideen für Leitprojekte entwickelt, die den Kölner Bürgerinnen und Bürgern auf nachahmenswerte Weise zeigen sollen, mit welchen (möglichst einfachen) Elementen eine nachhaltige Stadt erreicht werden kann.

Die entstandenen Ideen behandelten eine große Bandbreite von Themen - vom nachhaltigen Konsum oder der Verbindung des inneren Grüngürtels über Altbaumodernisierungsprogramme, Verbesserungsvorschläge für den Stadtverkehr, den Umgang mit dem demographischen Wandel in den Stadtteilen bis zu öko-technischen Optimierungen Kölner Brunnen und Theaterstücken zur Umweltpädagogik.

Die Bewertung dieser großen thematischen Vielfalt der insgesamt 63 Vorschlägen für die Praxis urbaner Nachhaltigkeit erfolgte in zwei Schritten.

## **Bewertungsschritt 1**

In der ersten Bewertungsphase wurden die entwickelten Ideen an externe Fachleute zur Bewertung übergeben. Die Ideen wurden nach ihrer Strahlkraft, Wirtschaftlichkeit, Innovationskraft, Umsetzungsfähigkeit und der notwendigen Arbeitszeit (Manpower) bewertet. Für jedes Themengebiet wurde abschließend eine Rangfolge der Ideen (Ranking, Prioritätenliste) gebildet.

Als externe Experten wurden eingesetzt:

### **Energie und Klima**

Klimaschutz/Klimaanpassung

Dr. Ralf Schüle, Wuppertal-Institut für Klima,  
Umwelt, Energie GmbH (2011 und 2012)

### **Verkehr und Mobilität**

Prof. Heiner Monheim, Universität Trier (2011);  
Diplom-Geograph Thomas J. Mager, Stadtplaner  
(SRL), tjm-consulting mobilitätsmanagement  
(2012); Dipl.-Ing. Gernot Steinberg, Raum- und  
Verkehrsplaner, Planersocietät - Stadtplanung,  
Verkehrsplanung, Kommunikation (2012)

### **Grünflächen und Freiraum**

Dipl.-Arch. Johannes Böttger, Büro für urbane  
Gestalt (2011 und 2012)

### **Bauen und Wohnen - Stadtentwicklung**

Dipl.-Ing. Guido Wallraven, Stadt-Land-Fluss/  
Büro für Städtebau und Umweltplanung (2011  
und 2012)

### **Kultur und Bildung**

Dr. Brigitte Jantz, Natur & Kultur (2011)  
Dipl. Psych. Gabriele Bollhöfer, Organisationsbe-  
ratung & Coaching (2012)

## **Bewertungsschritt 2**

In einem zweiten Schritt wurden die Ideen von allen Teilnehmern der DKK-Workshops (als lokale Experten) auf einem internen DKK-Abstimmungsworkshop bewertet. Innerhalb dieses Workshops (*am 4.2.2013*) wurden den Teilnehmern alle eingereichten Ideen in einer Kurzform erläutert und eine Einschätzung der Wichtigkeit mittels der Prioritäten 1-4 anhand der konkreten Kenntnis der Kölner Umsetzungsmöglichkeiten vorgenommen (Priorität 1 war die höchste Einstufung und Priorität 4 die niedrigste).

Die Bewertungen der externen Experten erfolgten als Rangfolge (z.B. „1 von 14 Ideen zum Thema Grünflächen“) – diese Ränge der Ideen wurden daraufhin in Prioritäten umgerechnet (s. Beschreibung auf der folgenden Seite) und aus diesen und den Prioritäten der TeilnehmerInnen des Abstimmungsworkshops eine Gesamtpriorität für jede Idee abgeleitet. Hierbei wurden die Bewertungen der lokalen Experten höher bewertet, da davon ausgegangen wurde, dass

diese eine bessere Einschätzung der für Köln spezifischen Aktivitäten und Möglichkeiten vornehmen können. Die Gesamtpriorität einer Idee ergibt sich zu einem Drittel aus den Bewertungen der externen Experten und zu zwei Drittel aus den Bewertungen der lokalen Fachleute.

Für die Einstufung wurden aber natürlich auch die qualitativen Bewertungen berücksichtigt. Die ausführlichen Bewertungen aller Experten sowie die Protokolle aller Workshops sind im Intranet abrufbar.

## **Bewertung der Leitprojekt-Ideen**

Werte - Zuordnung aus den Rangfolgen der externen Experten zu Umsetzungs-Prioritäten 1, 2 und 3

0 bis 0,33 : 1. Priorität  
0,34 bis 0,66: 2. Priorität  
0,67-1,0: 3. Priorität

(Beispiel: Rang 1 von 6 eingereichten Ideen =  $1/6 = 0,16$ , d.h. der Wert entspricht Priorität 1)

Berechnung der Durchschnittswerte aus den Wertungen externer Experten und Workshop-teilnehmern (Experten mit lokalem Umsetzungswissen [zu Orten, Politik, Konzepten usw.])

Gewichtung:	Faktor
Priorität externer Experten	33%
Priorität Workshop-Teilnehmer	66%

(Lagen Wertungen aus zwei Themengebieten vor, wurden diese durch Mittelwertbildung zusammengeführt)



**Leitprojekte**  
***Verkehr und Mobilität***



# Leitprojekt *Verkehr und Mobilität* RadExpressWegKöln

## Hintergrund & Anlass

Radfahren ist klimafreundlich. Und: Radfahren ist populär. So übernehmen beispielsweise im Kölner Stadtteil Ehrenfeld die Radfahrer mit 27 Prozent die Spitzenposition im Modal Split. E-Bikes und Pedelecs (Fahrräder mit Elektromotor-Unterstützung) werden immer beliebter. Fahrradfahrer sind Teil der städtischen Mobilität, aber Radfahren in Köln ist nicht immer effizient und an vielen Stellen gefährlich. In sozialen Netzwerken tauschen sich die Radfahrer aus. Immer wieder werden Projekte aus Kopenhagen, London oder den Niederlanden zitiert. In Köln stattdessen fühlen sich Radfahrer nicht ausreichend unterstützt. Eine Idee, die in unseren fortschrittlichen Nachbarländern längst umgesetzt ist, sind Radschnellwege. Eine deutliche Mehrheit der Teilnehmer wünscht sich als Kölner

Beitrag zum Klimaschutz Radschnellwege. Wir finden, das ist eine gute Idee. Eine Antwort wäre der RadExpressWegKöln. Es ist ein guter Zeitpunkt für Leuchtturmprojekte mit Strahlkraft. Mit dem RadExpressWeg Köln kann das Radfahren professionalisiert werden: Radfahrer sollen sich schnell und komfortabel bewegen können. Sie bekommen eine eigene Trasse, die ihnen auch ein Überholen und schnelles Radfahren ermöglicht. Auch längere Strecken können so mit dem Rad zurückgelegt werden. Damit bekäme der Berufspendler eine sinnvolle Alternative zum Auto. Auf dem RadExpressWeg- Köln können ganzjährig hohe Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h gefahren werden.

### **Kennzeichen des RadExpressWegKöln sind**

- markierter Schutzstreifen für Radfahrer (so breit wie eine Autospur)
- sinnvolle Start-Zielknoten
- Mindestlänge von 5 km
- erste Priorität im Winterdienst
- professionelle Wegweisung
- Nacht-Beleuchtung
- Bevorrechtigung an Abbiegungen, Kreuzungen

### **Was soll passieren?**

Das Ziel ist ein Radschnellwegenetz mit geschlossenem Umland. Um Geld und Planungszeit zu sparen, sollen RadExpressWege nicht auf einer neuen Trasse geführt werden, die eigens gebaut werden müsste, sondern bestehende Trassen nutzen. Wir beginnen mit einer Nord-Süd- und einer Ring- Trasse, d.h. Ausweisung jeweils (pro Richtung eine) einer Fahrbahn der Nord-Süd-Fahrt und der Inneren Kanalstraße als Radschnellweg. Gleichzeitig wird ein Signal gesetzt:

Die hässlichen unzeitgemäßen Verkehrs-CO<sub>2</sub>-Sünden (wie die Nord-Süd-Fahrt) werden zum Teil neu genutzt und gleichzeitig wird dem Autofahrer in Sichtweite eine sinnvolle, moderne und fließende Alternative aufgezeigt. „Fährst du noch Auto? Auch du kannst umsteigen!“

### **Was ist der mögliche Vorteil?**

Ein Viertel des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wird durch Verkehr verursacht. Rund 50 Prozent aller von Autos gefahrenen Strecken liegen unter 5 km. PKW-Verkehr verbraucht viel städtischen Raum (Parkplätze, Straße). Alle Großstädte leiden unter einem zu hohem Verkehrsaufkommen: Laut einer Studie von tomtom (2011) liegt der durchschnittliche Zeitverlust, verursacht durch hohes Verkehrsaufkommen, in Köln pro Autofahrt bei 19,8%. Dabei hat der Zeitverlust seit 2010 um 0,8% zugenommen. Mit Radschnellwegen würde man, wenn man den aktuellen Zeitverlust einer PKW-Fahrt berücksichtigt und 5 km Distanz zu Grunde legt, nicht wesentlich später ankommen als mit dem PKW. (tomtom hat den durchschnittlichen Zeit-

verlust über 24 Stunden errechnet. In der morgendlichen Rushhour schneidet der Radschnellweg noch besser ab.) RadExpressWegeKöln sind eine sinnvolle Ergänzung in der Verkehrsinfrastruktur! Radfahrer werden ihr umweltfreundliches Verkehrsmittel häufiger nutzen, bisherige Nutzer des motorisierten Individualverkehrs werden auf das Fahrrad umsteigen. Aktuelle Umfragen bestätigen ein großes Verlagerungspotenzial vom PKW auf das Fahrrad. Schon heute ist das Fahrrad für viele Verkehrsteilnehmer innerhalb der Stadt das Fortbewegungsmittel Nummer Eins. Weite Teile der Stadtgesellschaft wünschen sich eine bessere Radwegesituation in Köln. Die Stadt kann dieses Potenzial abrufen, indem sie die Infrastruktur für schnelles Radfahren zur Verfügung stellt.

### **Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen?**

Nord-Süd-Fahrt und Innere Kanalstraße wären hervorragend geeignet, um zügig mit dem Ausbau eines Rad-ExpressWege-Netzes in Köln zu beginnen. Diese Achsen wären mit relativ wenig Aufwand und dementsprechend geringen Kosten dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

Für den RadExpressWegKöln wird ein eigenes Logo entwickelt, das sich im Stadtbild wiederfindet. RadExpressWegKöln wird als Marke professionell positioniert. Die Einführung und der Betrieb werden durch umfassende Marketingmaßnahmen (Werbung, aber auch Festakte und Fahrradaktionstage) begleitet. Idealerweise wird ein Sponsor gewonnen. Obligatorisch ist eine Informationskampagne. Das Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit kann die Marketingmaßnahmen entwickeln und steuern (zum Beispiel Werbung auf Mega-Posterflächen, Citylights). In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sind die Netzkategorien ARII für überregionale und IRII für kommunale Radschnellwege bereits vorgesehen.

## **Umsetzung – Wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?**

Es braucht vor allem Mut und Innovationskraft. Die Stadt Köln (Partner des DKK) ist bei unserer Idee nicht nur als Partner, sondern auch als Ansprechpartner eingebunden – ein Partner, der alle rechtlichen und auch finanziellen Möglichkeiten hat, unsere Idee umzusetzen. Ist die Stadt Köln für unsere Idee gewonnen, ist somit der entscheidende Schritt schon getan. Doch die Umsetzung erfordert auch Mut. Mut, sich dem motorisierten Individualverkehr entgegenzustellen. Für eine erfolgreiche Umsetzung brauchen wir daher Medienpartner, die für unsere Idee werben- und nicht zuletzt Partner mit Innovationskraft in Lobbyverbänden, die sich mit Weitblick für den RadExpressWeg- Köln engagieren.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 2 von 14: Priorität 1

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

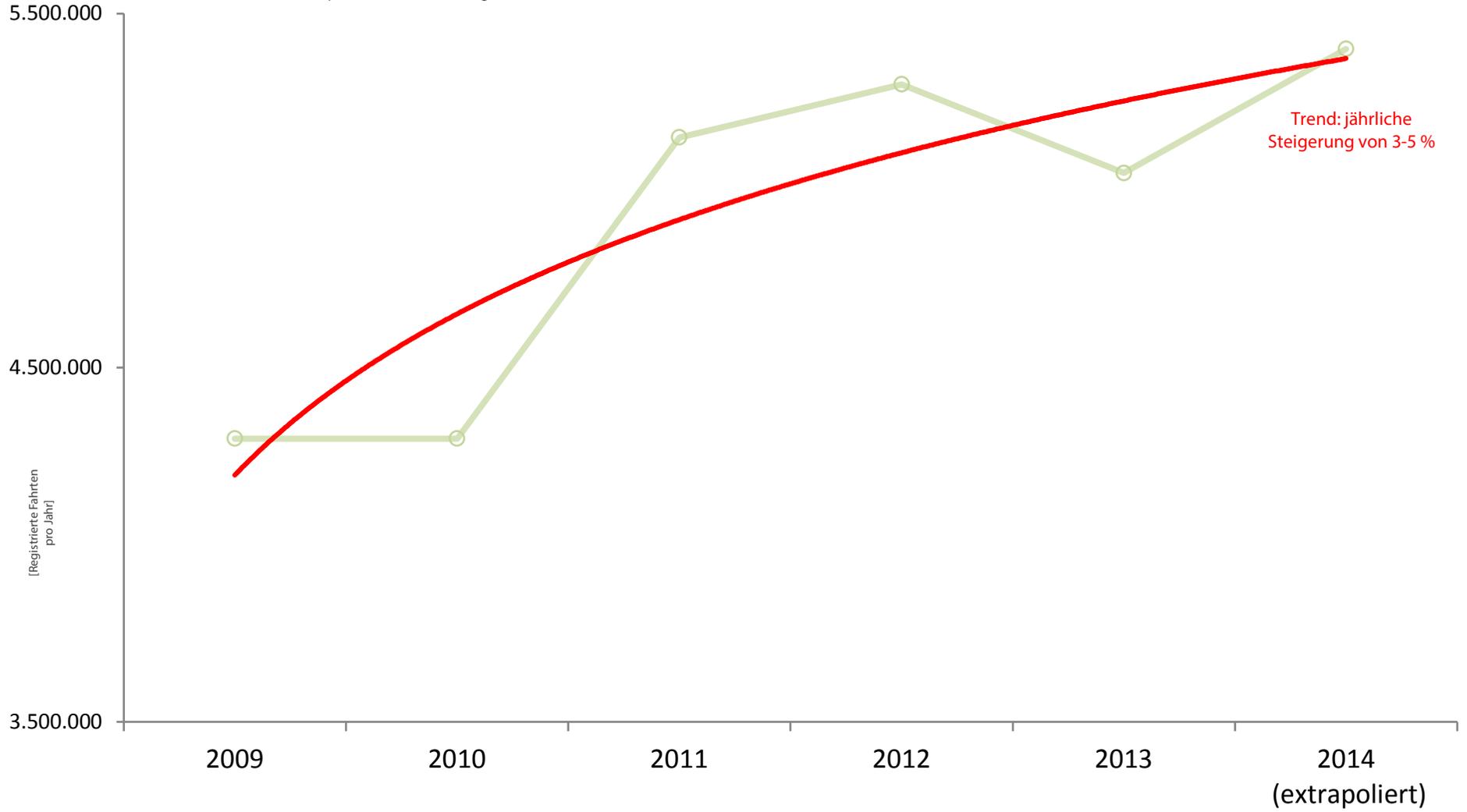
**Gesamtwert: Priorität 1**

### **Externe Experten**

„...Die Idee weist somit auch ein hohes Integrationsniveau auf, da es höchst kompatibel zum bestehenden Radwegesystem ist bzw. auf diesem aufbaut. Auch hinsichtlich der symbolischen und politischen Strahlkraft und bezüglich der unmittelbaren Klimaeffektivität kann das vorgeschlagene Projekt RadExpressWeg Köln als vorbildlich eingestuft werden. Da zurzeit eine hohe Bereitschaft besteht vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen, sofern die erforderliche Infrastruktur vorhanden ist und vor dem Hintergrund, dass 2/3 aller Autofahrten unter 5 km sind, besteht ein hohes Maß an CO<sub>2</sub>-Einsparvo-

# Radverkehrsaufkommen in Köln

[am Beispiel m der Auswertung der Dauerzählstellen Köln]



lumen – ein wichtiger Beitrag, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Auch die Kriterien der sozialen Wirksamkeit sind gegeben, da das RadExpressWeg-System grundsätzlich allen Bürgerinnen und Bürgern verfügbar ist, die Radfahren können und wollen. Hinsichtlich der Umsetzung/Förderung bleibt festzuhalten, dass das Projekt relativ einfach und zudem wirtschaftlich umsetzbar ist, sofern man beim Land NRW, welches das Thema Radschnellwege bereits aufgegriffen hat, Gelder für die Umgestaltung (der bauliche Aufwand hält sich in Grenzen, in erster Linie bedarf es gestalterischer bzw. sicherheitsrelevanter Arbeiten) bereitstellt und die Stadt Köln den Mut hat, dem motorisierten Individualverkehr beispielsweise jeweils eine Fahrspur der bestehenden Trassen der Nord-Süd-Fahrt und der Inneren Kanalstraße zu nehmen und als RadExpressWeg zu nutzen. Ferner müsste die Stadt Köln das Produkt RadExpressWegKöln durch umfassende Marketingmaßnahmen als Marke professionell im Kölner Stadtleben positionieren. Idealerweise wird ein Sponsor gewonnen. Insgesamt gesehen ein Projekt mit Vorbild-

funktion, das der Stadt Köln bundesweit eine Vorreiterrolle einbringen würde“.

### **Experten-Workshop**

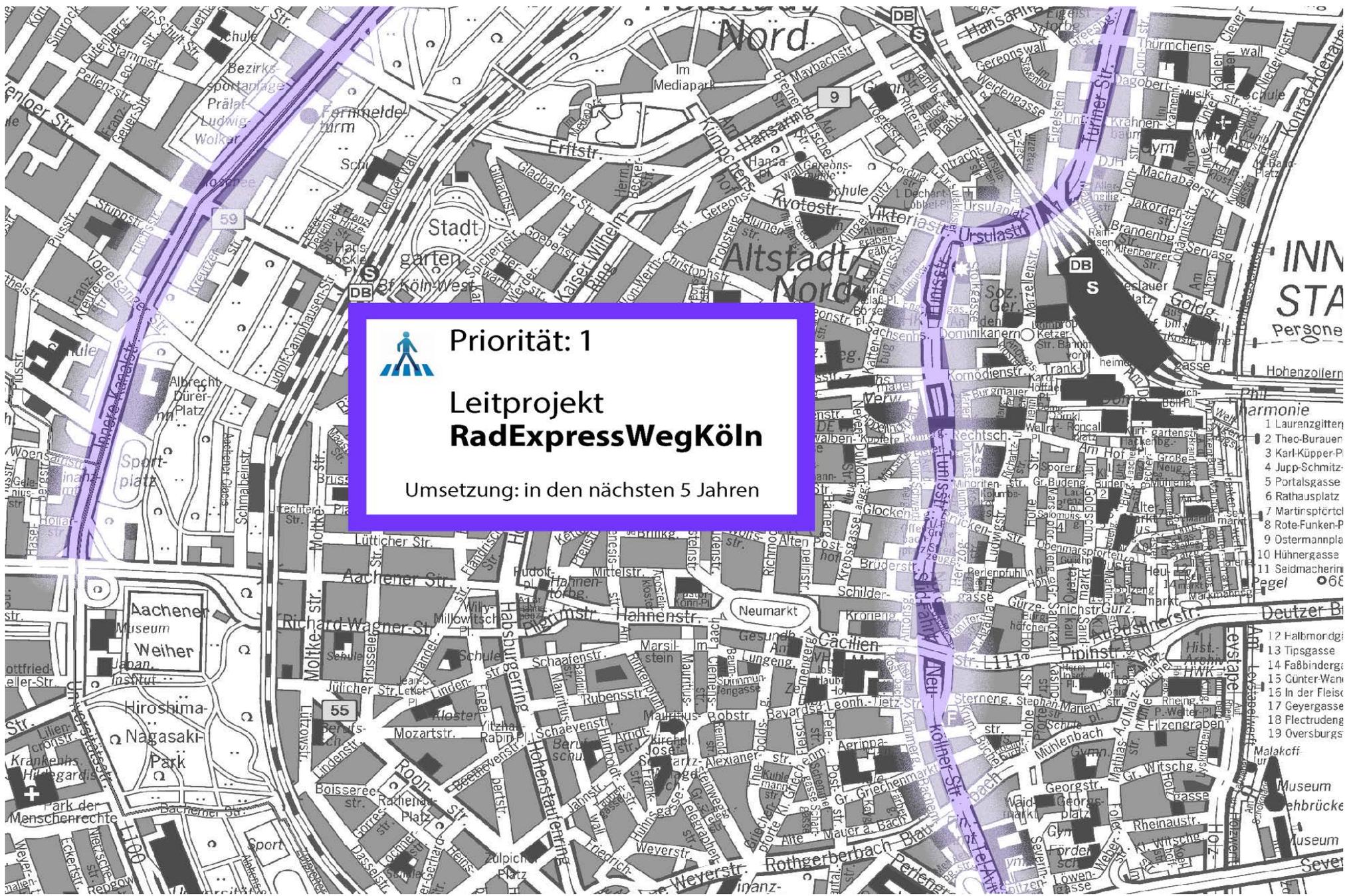
Die Idee wird unstrittig als positiv und vorrangig beurteilt. Als konkrete Forderung wird erhoben, dass im Innenstadtbereich für die 2 innerstädtischen Hauptachsen (Nord-Süd, Ost-West) Radverkehrswege benötigt werden. Die Idee ist in Verbindung mit den Vorschlägen zum Radfahren in Köln (1/2011) zu unterstützen.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Sehr gut - mit vergleichsweise geringem Aufwand (Fahrbahnmarkierungen) wird ein attraktives Angebot für den wachsenden Radverkehr geschaffen.

### **Chancen der Umsetzung**

Bei weiter steigendem Radverkehr in der Innenstadt ist weitgehende Akzeptanz zu erwarten. Eignung des Konzeptes zeitlich begrenzt erproben (ähnlich wie bei der Umwidmung des Parkstreifens an den Ringen für den Radverkehr).



**Priorität: 1**

**Leitprojekt  
RadExpressWegKöln**

Umsetzung: in den nächsten 5 Jahren

INN  
STA  
Persone

- 12 Halbmordgi  
13 Tipsgasse  
14 Fabbinderg  
15 Günter-Wen  
16 In der Fleisc  
17 Geyergasse  
18 Flectrudeng  
19 Oversburgs



# Leitprojekt *Verkehr und Mobilität*

## Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements

### Hintergrund & Anlass

**M**obilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage. Ziel ist es, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Lokale Akteure werden motiviert, „ihre“ Verkehrsteilnehmer gezielt zum Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr, Fahrgemeinschaften und Carsharing-Angebote zu bewegen. Hierzu werden Maßnahmen aus den Bereichen Planung, Information, Kommunikation, Koordination und Service strategisch zusammengeführt. Die Bürger werden durch eine „kommunizierende Planung“ frühzeitig einbezogen und „politisches Marketing“ sorgt für konsensfähige Entscheidungen. Diese Vorgehensweise bedarf der Initiierung, Verstetigung und Steuerung durch die Stadt-

verwaltung. In der Praxis fehlt derzeit eine koordinierte stringente Vorgehensweise und eine abgestimmte Marketingstrategie, um zum Teil parallel oder gar gegeneinander laufende Arbeiten verhindern zu können.

### Die Idee - Was soll passieren?

Dem Mobilitätsmanagement liegt der Ansatz des Marketings zugrunde. Der Begriff „Marketing“ steht in der Wirtschaft für die Ausrichtung der gesamten Aktivitäten eines Unternehmens auf die Erfordernisse des Marktes. Sieht man die Kommune als Unternehmen und wesentlichsten Player im Bereich der Nahmobilität, so verlangt dies auch ein marktorientiertes Handeln.

## **Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements**

Bedient man sich des in der Wirtschaft üblichen Managementansatzes, so hat die Kommune alle Entscheidungen und alles Handeln auf dem Gebiet der Mobilitätsgestaltung systematisch sowohl verwaltungsintern als auch mit den verschiedenen Akteuren abzustimmen. Wenn es politisches Ziel der Kommune ist, die nachhaltige Mobilität zu fördern, so sind die Aktivitäten der Kommunen auf dieses Ziel hin auszurichten. Es geht letztendlich um das Gestalten, Lenken und Entwickeln eines Angebotes zur Befriedigung der Nahmobilität. Es wird zur Aufgabe der Stadtverwaltung, diesen Kommunikationsprozess nach innen und außen zu organisieren.

Ein so definiertes Mobilitätsmanagement verfolgt vier sich ergänzende Handlungsansätze:

- Einen organisationsstrukturellen Ansatz,
- einen multimodalen Ansatz (Ausbau und Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes),

- einen informationsbezogenen Ansatz (Mobilitätsberatung) und
- einen nachfrageorientierten Ansatz (Kundenorientierung, Bürgerbeteiligung)

Der organisationsstrukturelle Ansatz erfordert die verwaltungsinterne Strukturierung ressortübergreifender Kommunikations- und Abstimmungsprozesse. Belange der Mobilität und des Verkehrs werden bisher in verschiedenen Dezernten und Ämtern behandelt. Eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist die Koordination und Kooperation dieser verschiedenen Handlungsfelder. Dies bedarf der Initiierung, Verstetigung und Steuerung.

Der multimodale Ansatz erfordert den Ausbau und die Verknüpfung des „Umweltverbundes“ (Bus & Bahn, Fahrrad, Fußgänger, Carsharing und Fahrgemeinschaften).

Die Mobilitätsberatung als informationsbezogener Ansatz bietet den Verkehrsteilnehmern durch Information, Beratung und Anreize Anstöße und Möglichkeiten für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens.

Ein wesentlicher Bereich ist die kommunizie-

rende Planung. Gerade im Bereich der Umsetzung von Infrastrukturprojekten ist es notwendig, die Bürger stärker als bisher mitzunehmen, wenn man Veränderungen in diesem sensiblen Bereich erreichen möchte. Es ist zweckdienlich und effizient, sowohl die Planung als auch die Realisierung in Form des übergreifenden kommunizierenden Prozesses des Mobilitätsmanagements anzugehen. Kommune, Betriebe und öffentliche Einrichtungen arbeiten mit Einwohnern, Mitarbeitern, Kunden, Schülern etc. einerseits sowie mit Verkehrsunternehmen und Dienstleistern andererseits zusammen, um maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte für die entsprechenden Einrichtungen zu erstellen.

### **Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?**

Mobilitätsmanagement schafft Wettbewerbsvorteile im interkommunalen und regionalen Wettbewerb. Das Mobilitätsverhalten in unserer Gesellschaft verändert sich grundlegend. Die nächsten Jahre und Jahrzehnte werden geprägt sein vom Klimawandel, der Verknappung und Verteuerung fossiler Energieträger und dem

Wettbewerb um die Position eines Lebens- und Wirtschaftsstandorts im Zeichen des demografischen Wandels. Langfristige Standortvorteile erfordern nachhaltiges Handeln und frühzeitige Reaktionen auf diese Entwicklungen mit ihren gesellschaftlichen Veränderungen. Es ist sinnvoller, frühzeitig mit dem Wandel zur postfossilen Mobilität zu beginnen, statt später Zwangsmaßnahmen (aus dem Planungs-, Umweltrecht) ausgesetzt zu sein. Die Regionen, die den Wandel als Chance sehen und offensiv gestalten, sind attraktive Lebens- und Wirtschaftsstandorte. Mobilitätsmanagement schafft Win-Win Situationen für alle Beteiligten - Bürger, Betriebe, Schulen, öffentliche Hand, Politik. Ein Beispiel aus der Wirkungsabschätzung des Bundesprogramms „effizient mobil“ (betriebliche Mobilität):

- Mögliche Verlagerung von 20% der Kfz-Nutzung auf den Umweltverbund (ÖPNV 11%)
- Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 0,19 t pro Beschäftigten
- Kostenersparnis für Betriebe für die dienstliche Mobilität um bis zu 20%

Im Rahmen einer Evaluation zu dem Münchner Neubürgerinfo ist auch das betriebswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt worden. Demnach sind für den Aufwand von 12 Euro Kosten je Beratungsfall ein Mehrertrag von 23 € durch verstärkten Ticketverkauf generiert worden. Neben den daraus abgeleiteten Wirkungen bezüglich der Lärm- und Schadstoffimmissionen ergeben sich auch in anderen Problemfelder positive Wirkungen:

### **Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements**

- Entlastung von Verkehrsbudgets
- Mehreinnahmen im ÖPNV
- Verringerung des Verkehrsaufkommens ohne Einbußen der Mobilität
- Höhere Lebensqualität (Luftreinhaltung, Verminderte Lärmbelastung)
- Geringerer Parkraumdruck
- Standortentwicklung bzw. Standortsicherung (Arbeitsplätze)
- Attraktivitätssteigerung des Lebens- und

Wohnortes -insbesondere für Familien und ältere Menschen

- Frühzeitige Einbeziehung der Zivilgesellschaft erschließt Potentiale und vereinfacht politische Entscheidungsprozesse

### **Umsetzung**

Der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagements erfordert eine politische Leitzielvorgabe, die verwaltungsinterne Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen. Es gilt, ein kommunales Mobilitätskonzept zu erstellen. Die Detailplanungen erfolgen unter der Federführung der jeweiligen Fachbereiche, d.h., jeder Fachbereich erarbeitet seinen Beitrag zur Erreichung des vorgegebenen Zieles bzw. der Ziele. Dies bedarf der Prozesssteuerung.

### **Administrative Einordnung**

Das Mobilitätsmanagement erfordert Funktionsträger mit klaren Aufgabenbeschreibungen und Verantwortlichkeiten. Die übergreifende Integ-

ration der Einzelaktivitäten muss ein Mobilitätsmanager wahrnehmen, der in leitender Position bei der Stadtverwaltung beheimatet ist. Der Mobilitätsmanager ist für die Prozesssteuerung zuständig. Er muss im Sinne verkehrspolitischer Zielvorgaben initiativ werden und Erkenntnisse, die durch die oben genannten Institutionen gewonnen worden sind, aufbereiten lassen und in den politischen Entscheidungsprozess einbringen („Politisches Marketing“). Der Mobilitätsmanager hat außerdem die Aufgabe, vorhandene und neue intermodale Mobilitätsdienstleistungen durch ein Zusammenführen verschiedener Handlungsebenen und Schlüsselpersonen zu verbessern bzw. zu initiieren.

### **Handlungsfelder**

Neben der Angebotsschaffung bzw. Ausweitung im ÖPNV, Fußgänger-, Radverkehr sowie bei alternativer Mehrfachnutzung im motorisierten Individualverkehr (z.B. Carsharing, Fahrgemeinschaften) ist insbesondere die Kommunikation der Angebote ein wichtiges Handlungsfeld. Das

Spektrum der Handlungsfelder reicht von Informations- und Marketingaktivitäten über betriebliche Maßnahmen bis hin zur schulischen Mobilitätsbildung.

Hier einige Beispiele:

- Die Zusammenarbeit mit Schulen im Bereich der Mobilitätserziehung bietet die Möglichkeit, die Angebote des Umweltverbundes vor Ort nicht nur den Schülern sondern auch den Eltern besser bekannt zu machen. Dazu bedarf es einer „Schulberatungsstelle“, die den Erfahrungs- und Informationsaustausch und die Qualifizierung der Schulen organisiert und selbst ortsspezifische Angebote zur Mobilitätsbildung in Kooperation mit den Mobilitätsdienstleistern entwickelt.
- Die kommunale Wirtschaftsförderung kann die betriebliche Mobilitätsberatung als Serviceleistung für die Betriebe aufnehmen. Betriebliche Mobilitätsberatungen selbst erfolgen durch private Firmen.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 1 von 14/Priorität 1

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

***Durchschnittswert: Priorität 1***

### **Externe Experten**

„Das Projekt Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement erscheint zwar auf den ersten Blick unspektakulär, es besitzt jedoch eine hohe Strahlkraft mit starker symbolischer und politischer Relevanz. Insgesamt gesehen kann man durch Mobilitätsmanagement wirtschaftlich eine sehr hohe Klimaeffektivität erreichen, die durch ein sehr hohes Innovations- und Integrationsniveau sowie eine starke soziale Wirksamkeit gekennzeichnet ist. Eine Umsetzung durch die Stadt Köln sollte daher sofort beginnen, wobei eine Förderung durch das Land NRW wünschenswert und notwendig wäre“.

### **Experten-Workshop**

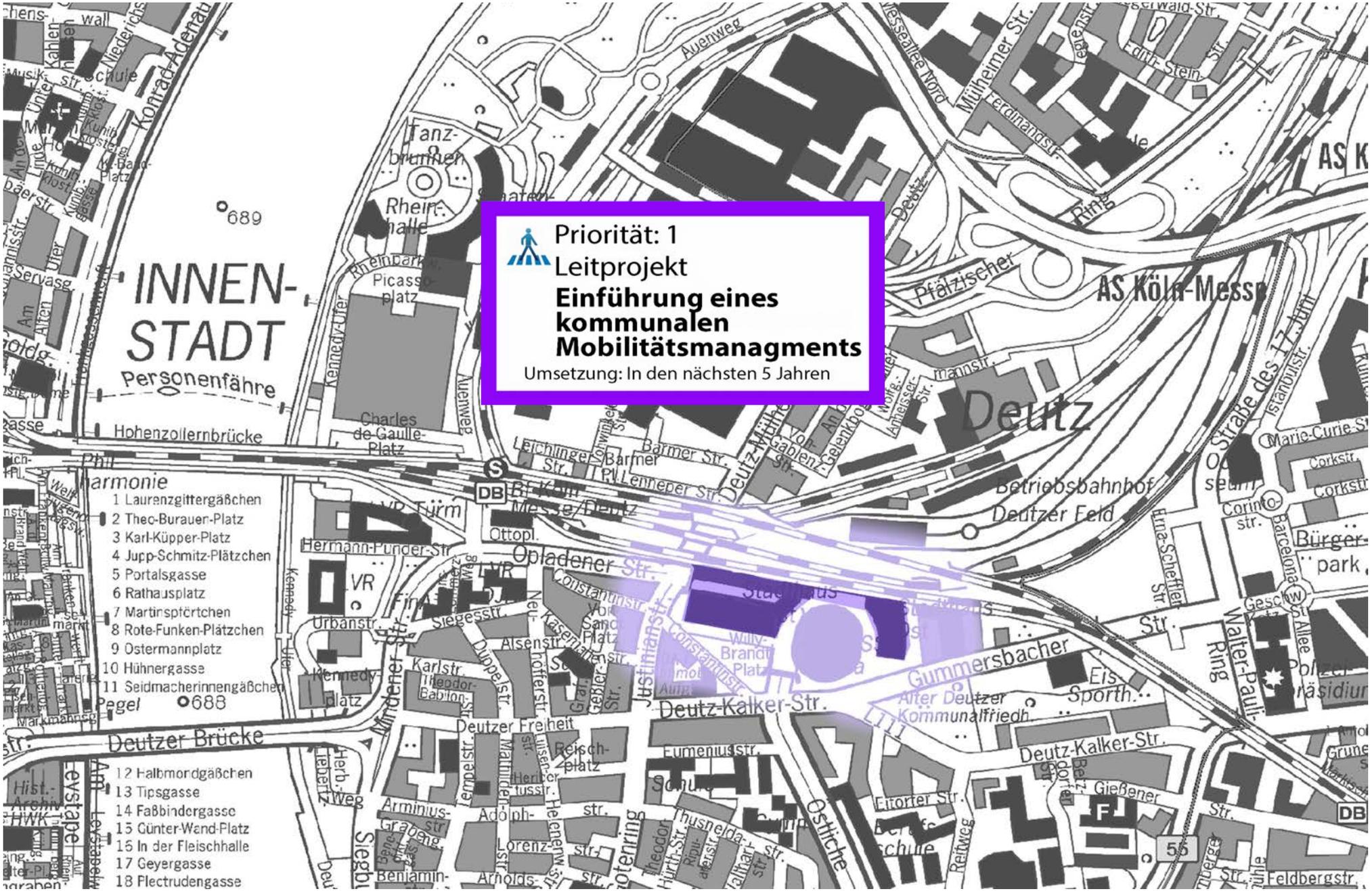
„Idee unstrittig und prioritär, langfristige Förderung, kann für die Stadt schon lohnenswert aufgrund der erreichten Einsparung sein“.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Sehr gut: Bei wirtschaftlich begrenzten Kosten ist eine sehr hohe Klimaeffektivität möglich.

### **Chancen der Umsetzung**

Im Prinzip gut, da hohe Akzeptanz für fahrradfreundliche Entscheidungen zu erwarten ist, angesichts der Personalsituation in der Stadtverwaltung ist aber eine aktiver Pate für diese Idee notwendig.



**Priorität: 1**  
**Leitprojekt**  
**Einführung eines**  
**kommunalen**  
**Mobilitätsmanagments**

Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren

**INNEN-**  
**STADT**

Personenfähre

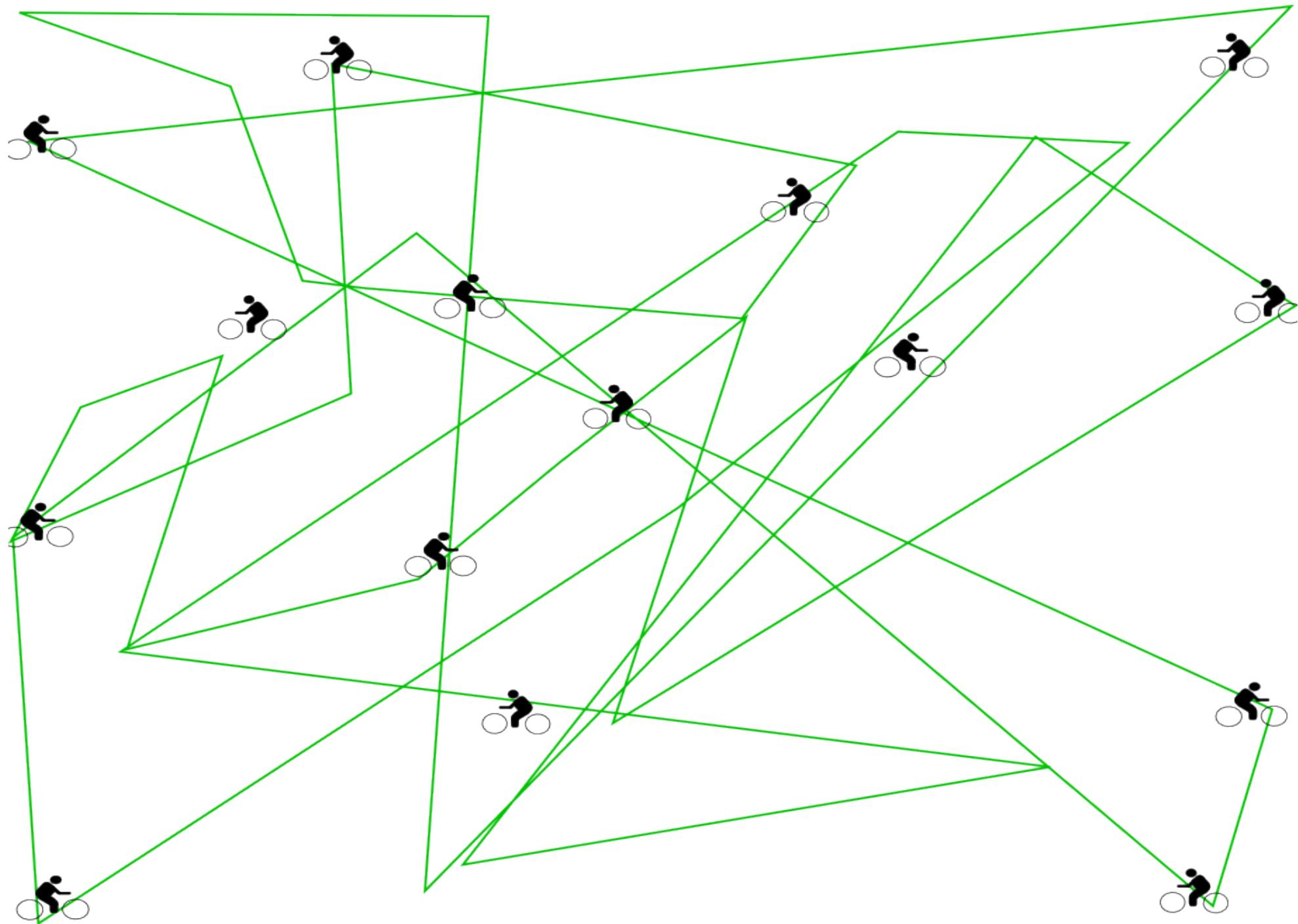
AS Köln-Messe

Deutz

- 1 Laurenzgittergäßchen
- 2 Thec-Burauer-Platz
- 3 Karl-Küpper-Platz
- 4 Jupp-Schmitz-Plätzchen
- 5 Portalsgasse
- 6 Rathausplatz
- 7 Martinspflörtchen
- 8 Rote-Funken-Plätzchen
- 9 Ostermannplatz
- 10 Hühnergasse
- 11 Seidmacherinnengäßchen

Deutzer Brücke

- 12 Halbmondgäßchen
- 13 Tipsgasse
- 14 Faßbindergasse
- 15 Günter-Wand-Platz
- 16 In der Fleischhalle
- 17 Yegergasse
- 18 Flectrudengasse



# Leitprojekte *Verkehr und Mobilität*

## Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems

### Hintergrund & Anlass

Strecken, die für den Fußweg zu lang, aber für die Bus- oder Straßenbahnfahrt zu kurz sind, lassen sich am besten mit dem Fahrrad bewältigen, im kombinierten Verkehr am besten mit dem Leihfahrrad. In Köln hat der Anbieter „Call a Bike“ (Deutsche Bahn) im innerstädtischen Bereich bis zum Gürtel bereits Kapazitäten aufgebaut, die sich vorrangig an die Nutzer von S-Bahnen, Regionalzügen und Fernzügen wenden. Der weiteren Verbreitung steht auf Seiten der Kundschaft, neben der notwendigen Registrierung, der noch relativ unkomfortable Ausleihvorgang per Handy, die Abrechnung relativ hoher Nutzungsentgelte sowie, auf Seiten des Trägers, der relativ hohe Aufwand für die Rückführung der Fahrräder an stark frequentierte Standorte entgegen.

### Die Idee – Was soll passieren?

Leihfahrräder sind das ideale Verkehrsmittel im Umweltverbund zur Ergänzung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (z.B. zur Verbesserung der Tangentialverbindungen). Sie sollen deshalb, wie schon in anderen Großstädten, in das örtliche ÖPNV-Angebot integriert werden. Hierzu ist es erforderlich, die Standorte stadtweit an den wichtigsten Umstiegshaltestellen von Bahn und Bus auszurichten und die Verleihgebühren attraktiv in die Tarife des ÖPNV zu integrieren (z.B. 1/2-Stunde frei für Dauerkarteneinhaber). Die bisherigen Ansätze zu einem Fahrradverleih im Kölner Innenstadtbereich kommen noch ohne feste Standorte aus. Die Pilotprojekte in Hamburg und Berlin zeigen jedoch, dass das Verleihsystem am besten funktioniert, wenn eine verlässliche Auffindbarkeit gegeben ist. Daher sollten an zentralen Haltepunkten des ÖPNV

und wichtigen Zielen feste Verleihterminals eingerichtet werden. An diesen Terminals, die als Verleih- und Rückgabestationen dienen, können die Leihräder ohne Handynutzung, über Touchscreen und Magnetkartenleser ausgeliehen werden. Sind die Terminals mit einem entsprechenden funkbasierten System wie z.B. in Hamburg ausgerüstet, erfolgt die Buchung bei der Rückgabe des Leihrads automatisch. Zusätzlich ist zu prüfen, ob auch außerhalb des innerstädtischen Bereichs Satelliten-Terminals eingerichtet werden können, beispielsweise an S-Bahn- und Stadtbahn-Stationen zur Feinerschließung großer Gewerbegebiete.

### **Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?**

Leihfahrräder können in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr auf den „letzten Metern“ zum Ziel eine umweltfreundliche Mobilitätskette vervollständigen. Wechseln mehr Pendler vom Auto auf die Kombination von Bahn, Bus und Fahrrad, tragen Verleihsysteme dazu bei, Abgas- und Staubbelastungen zu reduzieren.

Wichtig ist die Verlässlichkeit, dass am gewünschten Standort Leihräder tatsächlich zur Verfügung stehen, sowie ein geordneter Abstellmodus. Beides lässt sich mit einem terminalbasierten System am einfachsten sicherstellen.

### **Umsetzung**

Zum Auftakt sollte eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, die Konzepte entwickelt, wie ein in den ÖPNV integriertes Fahrradverleihsystem in Köln realisiert werden kann. In diesem Rahmen ist zu untersuchen, welche Betreibermodelle in Köln in Frage kommen und wie die finanzielle Umsetzung aussehen kann (Anteilige Nutzerfinanzierung, Sponsoring, Zuschüsse). Soll das System wie in anderen deutschen Großstädten den Nutzern in der ersten halben Stunde kostenlos zur Verfügung stehen, ist voraussichtlich wie im ÖPNV ein städtischer Zuschuss zu den Betriebskosten erforderlich, der ggfs. aus Werbeeinnahmen oder aus Stellplatz-Ablösebeträgen finanziert werden könnte.

## **Einordnung externe Bewertung**

Rang 3 von 14/ Priorität 1

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

***Durchschnittswert: Priorität 1***

## **Externe Experten**

„Das Projekt Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems hat neben der symbolischen auch eine hohe verkehrs- und umweltpolitische Relevanz und weist darüber hinaus eine hohe unmittelbare Klimaeffektivität auf, die durch den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV/ das Fahrradverleihsystem erreicht wird. Ergänzt werden müsste das Thema dann noch in einem zweiten Schritt durch Vernetzung und Förderung mit den Systemen mobiler und stationärer Autoverleih- bzw. CarSharing-Systeme. Die Stadt Köln, gegebenenfalls zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg, wäre gut beraten, das Thema Öffentliches Fahrradverleihsystem für Köln und die Region anzugehen, um den Umweltverbund

weiter auszubauen und einen weiteren nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz zu leisten“.

## **Experten-Workshop**

Idee unstrittig und prioritär, Prüfauftrag stationäre Systeme oder frei abstellbar im öffentlichen Raum, Umsetzung nicht zum Nachteil für Fußwege.

## **Nutzen-Aufwand-Relation**

Hoher Nutzen für Attraktivität des Radverkehrs und Klimaschutz durch vermiedene Emissionen, Aufwand moderat, da vor allem Fahrradverleihsysteme durch Dritte gestellt werden könnten (s. Paris oder London), Herausforderung wird die Schaffung eines guten die Verkehrsträger vernetzenden Informationssystems sein.

## **Chancen der Umsetzung**

In Zusammenarbeit mit KVB, Stadt Köln und den bereits aktiven Fahrradverleih-Unternehmen gut umsetzbar. Chancen stark abhängig von den Orten der ÖPNV-Fahradstationen.

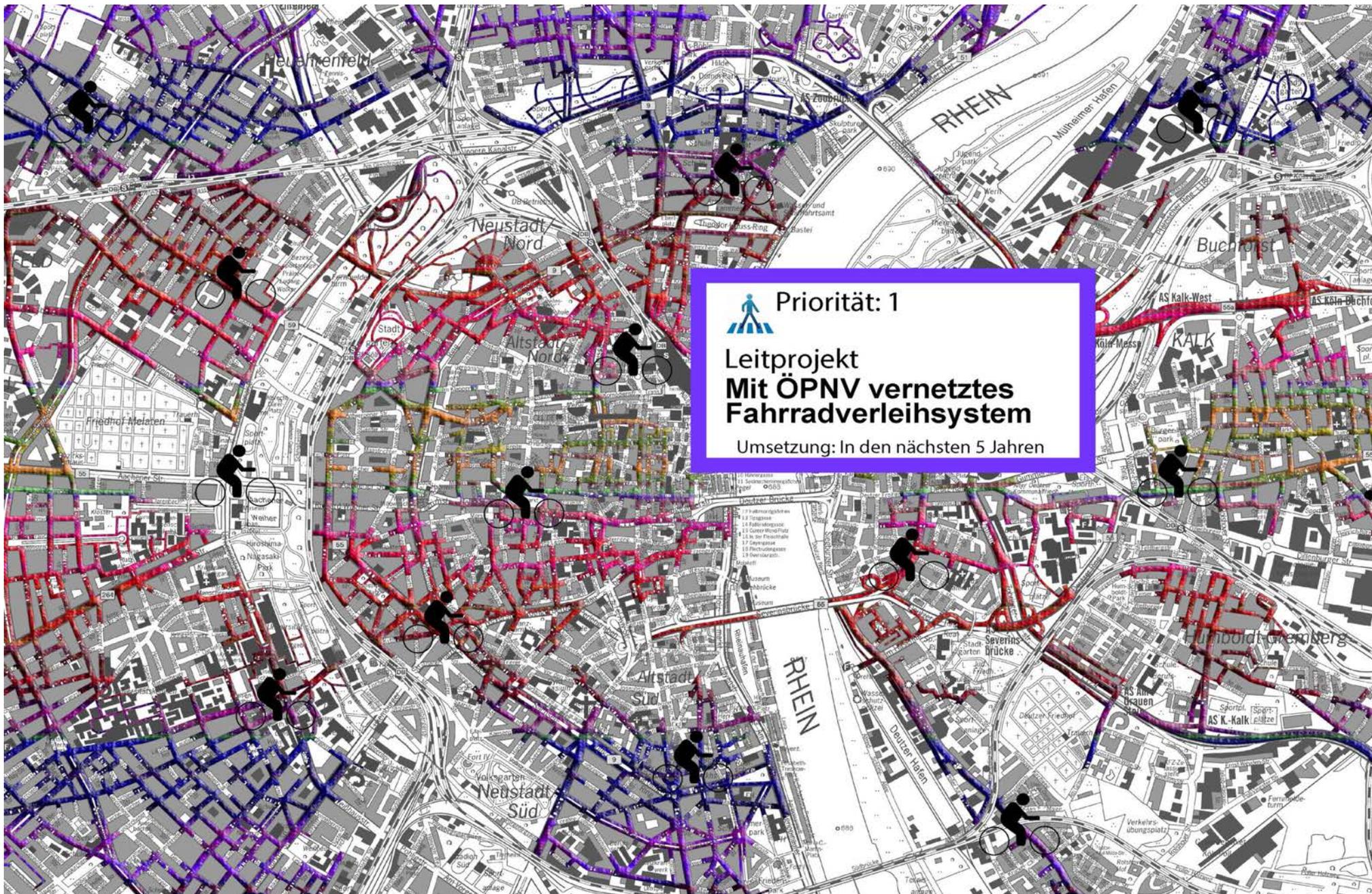
Gute Chancen für Probeläufe an neuralgischen Knotenpunkten bei Berücksichtigung auch der Radstationen der DB und der Carsharing-Stationen (Mobilitäts-Netzwerk bilden).

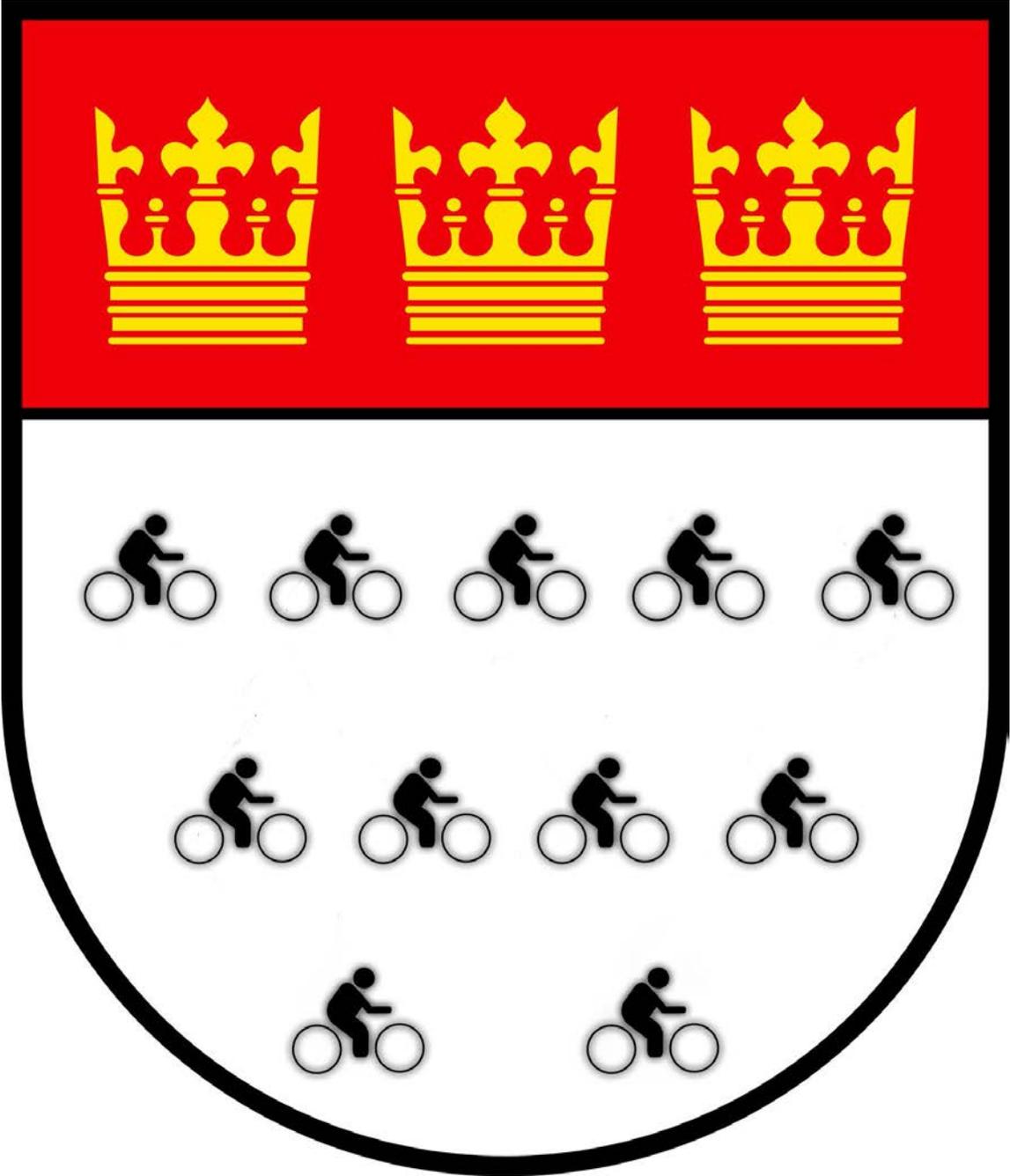


Priorität: 1

Leitprojekt  
**Mit ÖPNV vernetztes  
Fahrradverleihsystem**

Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren





# Leitprojekte *Verkehr und Mobilität*

## Radfahren in Köln

### Ausgangssituation

**K**ölner Radfahrer, die in Kopenhagen gewesen sind, wünschen sich ihre Heimatstadt wie Dänemarks Hauptstadt, ausgestattet mit breiten Radschnellwegen, die auf oder neben den Trassen der Haupteinfall-, Durchfahrts- und Ausfallstraßen verlaufen. Mit sicher, schnell und bequem zu befahrenden Radwegen, mit einem möglichem Tempo von 20 km/h und „Grüner Welle“ würden viele Kölner, die jetzt noch das Auto bewegen, aufs Rad umsteigen und damit zu einer saubereren Luft in Köln beitragen. In Köln gibt es einige gute Ansätze. Konsequenz auf das gesamte Stadtgebiet angewandt, könnte zum Klimawandel ein deutlich spürbarer positiver Beitrag geleistet werden. Das oft ruppige Klima zwischen Radfahrern, Autofahrern, Fußgängern, kurz allen Verkehrsteilnehmern, würde entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht.

### Kurzbeschreibung der Idee

Schnell und sicher zu befahrende Nord-Süd-Achse durch

- Anlegen von Radwegen mit roter Markierung und durchgezogenen Radschutzstreifen, erst einmal auf Riehler Straße und Nord-Süd-Fahrt bis Turiner Straße in beide Fahrtrichtungen (siehe Beispiel Friedrich-Karl - Straße Richtung Nordfriedhof nach der Kreuzung Neusser Straße, Gottesweg etc.).
- Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h mit Radarkontrollen wie auf Innerer Kanalstraße ab Zoobrücke bis Subbelrather Straße.

Schnell und sicher zu befahrende Ost-West-Achse durch

- Instandhaltung der vorhandenen Radwege ab Deutzer Brücke durch die Innenstadt auf die Aachener Straße. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf dieser Achse schon auf 50 km/h, z. T. auf 30 km/h herabgesetzt.
- deutliche Markierungen für rechtsabbiegende PKW / LKW, die den Radweg kreuzen müssen.

Genügend sichere Stellmöglichkeiten für Fahrräder an U-Bahn und Straßenbahn-Haltestellen und in Einkaufszonen. Die Elektro-Fahrräder werden zunehmen (abschließbare Fahrradports).

### **Umsteigen der Polizei vom PKW aufs Fahrrad im Innenstadtbereich**

Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, schnellere Verfolgung und Einzingeln von Kriminellen mit Hilfe von Fahrrad-Polizisten.

Fahrradpolizei soll Erste-Hilfe-Taschen mitführen, d.h. schnellere Hilfe, bis der Krankenwagen kommt. Es sollte auch kleine Defibratoren geben. Freigabe aller Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer in Innenstadt und Vororten (nicht solche, die zu schmal sind): Am Anfang und Ende der Einbahnstraßen, am besten durchgängig, sind deutliche Markierungen der Radwege mit Piktogrammen notwendig, damit jeder Verkehrsteilnehmer sieht, dass Radfahrer hin und her radeln dürfen. Verkürzung der zum Teil bis zu 2-Minütigen roten Ampelphasen für Radfahrer und Fußgänger im ganzen Stadtgebiet (z.B. Ebertplatz, Hansaring, Rheinuferstraße). Alternativ: Anbringen von Kaffee-/Snack-Automaten, Videoschirmen z.B. mit Anleitung für ‚2-Minuten kreatives- Nasebohren‘. Die Versuchung, bei Rot über die Ampel zu gehen, ist groß, insbesondere wenn kein PKW kommt. Ortsunkundige, denen diese Kölner Spezialität fremd ist, vermuten defekte Ampeln.

## **Vermeidung von Behinderungen auf Radwegen**

Parkende Autos, Poller auf dem Radweg, lose Pflastersteine, aufgeworfener Asphaltbelag durch Baumwurzeln, Tische von Gastronomiebetrieben zu dicht am Radweg (Ringe).

Schnelleres Abtransportieren von „Radleichen“ schafft Platz. Kein Zulassen von Segways auf Fahrradwegen. Regelmäßiges Treffen der federführenden Teilnehmer der einzelnen Gruppen im „DKK“ mit Polizei, Fahrradbeauftragten der Stadt Köln, ADFC und anderen.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 2 von 6 / Priorität 2

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***

## **Externe Experten**

„Alle Vorschläge sind relevant und gut begründet, wenn auch nur stichwortartig. Am relevantesten ist der Vorschlag des Ausbaus von Hauptvelorouten. Er entspricht dem Stand der Technik. Der Verweis auf Kopenhagen (ebenso auch viele niederländische Beispiele) ist zutreffend. Bei der Frage der Details für die Achsen ist mehr Differenzierung sinnvoll: breite Fahrradstreifen an Hauptverkehrsstraßen sind eine Option, ein System von Fahrradstraßen wäre eine andere, ebenso aber auch exklusive Fuß/Fahrradstraßen, die für den KFZ-Verkehr gesperrt sind, teilweise auch unter Nutzung von Grünanlagen, Friedhöfen etc. Derzeit laufen in der AGFS erste Projekte für solche Hauptrouten/ Fernradwege (östl. Ruhrgebiet). Für Köln wurde in den 1980er Jahren vom Büro Richter/Richard schon einmal ein entsprechendes Netzkonzept entwickelt (als Teilplan für den damaligen VEP), das leider nicht realisiert wurde. Damals wurde die Frage der Maschenweite für ein solches Netz diskutiert. Lediglich ein Achsenkreuz wäre für die Millionenstadt am Ende zu wenig, also nur ein erster Schritt.

Der Hinweis auf mehr Bike & Ride an U-Bahn und Tramhaltestellen ist richtig. Ergänzend braucht Köln aber auch mehr Radstationen an seinen Bahnhöfen (bislang nur HBF).

Der Hinweis auf Polizei auf Dienstfahrrädern ist richtig und sollte engagiert weiterverfolgt werden, das steigert massiv die Glaubwürdigkeit der Polizei im Umgang mit Radfahrern. Die Freigabe von Einbahnstraßen muss auf breiter Basis erfolgen, davon kann es nur sehr seltene Ausnahmen geben. Die Verkürzung von Ampelumläufen ist ein richtiger Ansatz im Interesse von Fuß- und Fahrradverkehr“.

### **Experten-Workshop**

„Idee unstrittig, Empfehlung auf das Stadtgebiet auszuweiten in Verbindung mit Ideen 04/2012 und 25/2012 als Radverkehrskonzept in allgemeines Verkehrskonzept integrieren.“

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Im Rahmen eines neuen Fahrrad-Verkehrsentwicklungsplans sind Vorschläge zum Radverkehr mit geringem Aufwand und hoher Effizienz möglich (insb. auch Einbahnstraßen-Regelung, Fahrbahnmarkierungen, siehe auch die verwendeten Ideenskizzen).

### **Chancen der Umsetzung**

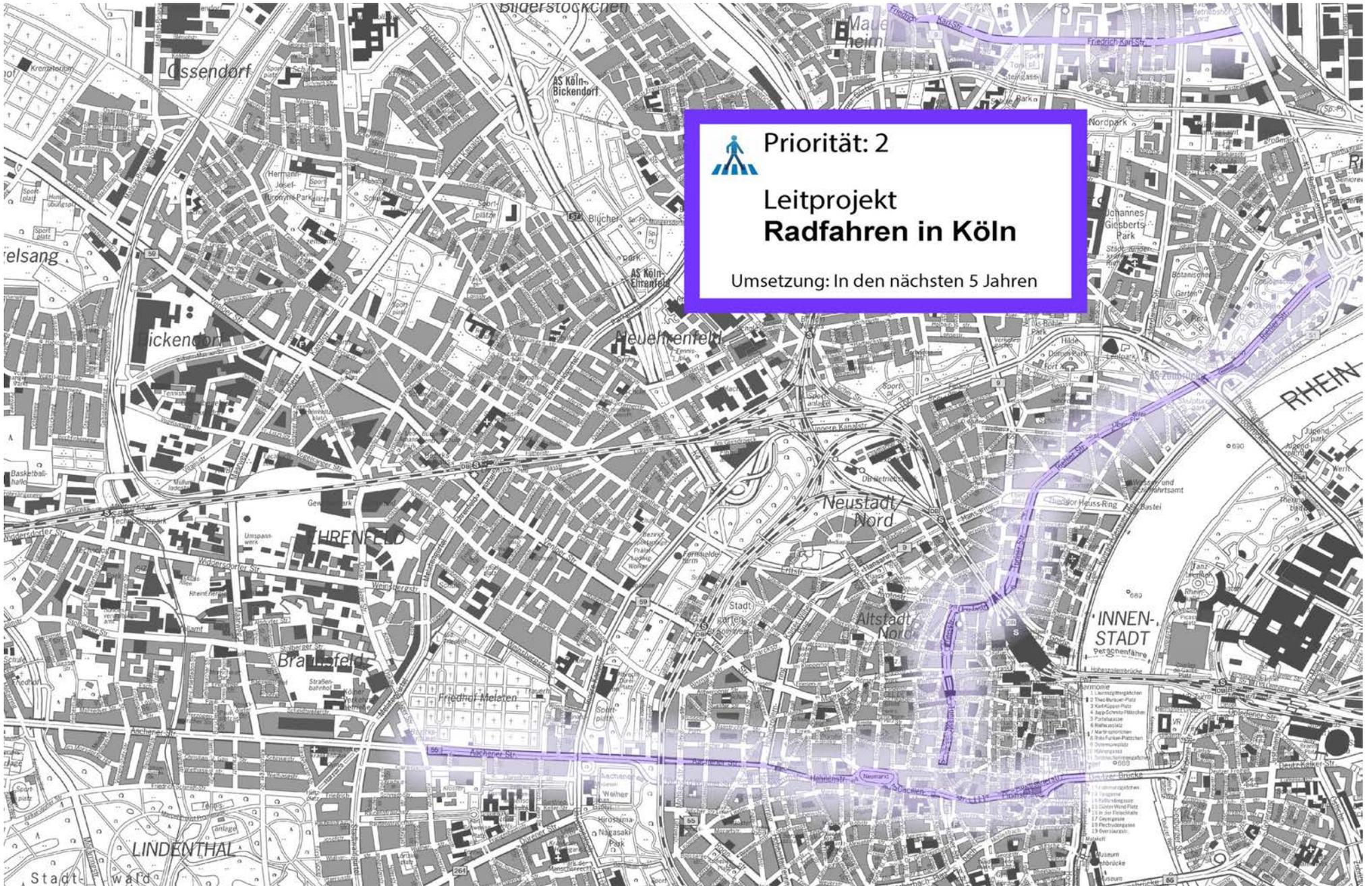
Gute Chancen, da hohe Akzeptanz und geringe Umsetzungskosten.



Priorität: 2

## Leitprojekt Radfahren in Köln

Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren



Der Oberbürgermeister



Stadt Köln

# Bürgerticket-KVB-VRS

Postanschrift: Stadt Köln · Postfach 10 35 64 · 50475 Köln

ID: ccc001

Herr  
**Jürgen Roters**

**Gültigkeitszeitraum:**

Ab: 04.04.2013

Bis: 31.03.2014

**Geburtsdatum:**



Nur gültig in Verbindung mit Personalausweis/Pass/Kinderausweis!

**Ticket** nicht in Folie einschweißen!

# Leitprojekte *Verkehr und Mobilität* Bürgerticket

## Hintergrund & Anlass

Die klassische ÖPNV-Finanzierung wurde ab 2013 obsolet. Die Finanzknappheit beschneidet den ÖPNV massiv in seiner Handlungsfähigkeit. Neue Finanzierungswege müssen gefunden werden. Dabei gibt es zwei Stoßrichtungen: die Wirtschaft stärker zu beteiligen, als maßgeblicher Verkehrserzeuger über eine Art Nahverkehrs- oder „Dienstgeberabgabe“ analog zur „Versement transport“ in Frankreich; oder die ÖPNV-Akzeptanz und Nutzung durch besonders attraktive Zeitkarten zu steigern. Vorgeschichte: In den 1980er und 90er Jahren gab es erste Versuche Nulltarife und Nahverkehrsabgaben umzusetzen, die in Deutschland aber nicht sehr weit führten. Breit durchgesetzt haben sich lediglich die beitragsfinanzierten Semestertickets deutscher Universitäten, bei denen NRW füh-

rend war. Zudem gab es, ausgelöst durch das Vorbild Nulltarif Hasselt (Belgien), Nulltarif-Experimente in Brandenburg (u.a. Templin), wo die Kurabgabe den ÖPNV finanziert. Für Zeitkarten gab es bislang drei maßgebliche Innovationen: die Einführung von Verkehrsverbänden mit starker regionaler Abstimmung und Durchtarifizierung, die Einführung der sog. Umwelttickets und später daraus entwickelter kostengünstiger Zeitkarten und die Einführung der Semestertickets als ein beitragsfinanziertes Solidarticket für alle Studierenden. Die Semestertickets haben das Verkehrsverhalten der Studierenden massiv zugunsten des ÖPNV verändert, es gab eine signifikante Entmotorisierung der Studenten und eine intensive ÖPNV-Nutzung, die durch das NRW-Plus-Angebot nochmal verstärkt wurde. In der übrigen Bevölkerung aber ist der Besitz von universellen Zeitkarten noch enttäuschend gering.

## Die Idee

Ziel muss es sein, quasi alle Bürger zu Dauerkunden im ÖPNV zu machen. Der erste Schritt wäre, mehr universelle Zeitkarten zu verkaufen als PKW zugelassen sind. Nach der Logik des Semestertickets soll ein beitragsfinanziertes Bürgerticket eingeführt werden, welches als Solidarticket von allen Bürgern gezahlt wird. Es entspricht damit einer Nahverkehrsabgabe. Operativ muss dafür eine geeignete Trägerkonstruktion gefunden werden, die analog zur Rolle der ASTEN und Studierendenwerke bei den Semestertickets ein ähnliches Mandat übernimmt. Denkbar ist, dass ein Zusammenschluss/Dachverband aller Bürgervereine oder ein neu zu konstituierender Träger diese Aufgabe übernimmt. In jedem Fall braucht eine solche Regelung eine demokratische Legitimation analog zu den „Urabstimmungen“ der Studentenparlamente. Geklärt werden müssen die Übergangsregelungen für die bestehenden Zeitkartenregelungen, wie Jobticket, Schülerticket etc.

## Umsetzung

Arbeitsschritte: Zunächst muss ein Rechts- und Organisationsgutachten unter Beteiligung des VRS, der KVB und des VDV den Rechts- und Organisationsrahmen klären. Diese Aktivitäten können mit der Stadt Tübingen abgestimmt werden, die ebenfalls an einer Bürgerticketinitiative arbeitet. Parallel dazu muss in der Kölner ÖPNV-Szene der Ansatz diskutiert und popularisiert werden.

### **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 4 von 14

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***

## **Externe Experten**

„Der Vorschlag Bürgerticket ist zugleich von hoher symbolischer, als auch insbesondere politischer Relevanz, da die klassische ÖPNV-Finanzierung seit 2013 grundlegende Änderungen erfährt, die das System nachhaltig unterfinanziert sein lässt. Die Finanzknappheit wird somit noch größer und beschneidet den ÖPNV und sein Angebot massiv in seiner Handlungsfähigkeit. Dies führt in den Ballungsräumen zu einer Überforderung des Angebotes, sprich zum Kollaps, und in den ländlichen Räumen zum weitgehenden Wegfall des ÖPNV, weil dieser nicht mehr finanzierbar ist. Somit müssen dringend neue Finanzierungswege gefunden werden, wobei der Vorschlag Bürgerticket neben einer sehr hohen sozialen Wirksamkeit auch eine unmittelbare Klimaefektivität erbringen würde. Grundsätzlich kann die Verkehrsfinanzierung zum einen durch eine stärkere Beteiligung der Wirtschaft über eine Art Nahverkehrs- oder „Dienstgeberabgabe“ analog zur „Versement transport“ in Frankreich erfolgen oder aber durch die Erhöhung der ÖPNV-Akzep-

tanz der Bevölkerung mittels besonders attraktiver Zeitkarten. Der durchaus soziale Ansatz des Bürgerticket Köln geht davon aus, dass nach der Logik des Semestertickets ein beitragsfinanziertes Bürgerticket eingeführt werden soll, das als Solidarticket von allen Bürgern gezahlt wird. Es entspricht damit einer Nahverkehrsabgabe, die das Verkehrsverhalten der Bürger massiv zugunsten des ÖPNV verändern soll. Insgesamt gesehen problematisiert der innovative Vorschlag Bürgerticket ein wichtiges klimarelevantes Thema, das durch die steigenden Finanzierungsprobleme im ÖPNV an Wichtigkeit täglich zunimmt“.

## **Experten- Workshop**

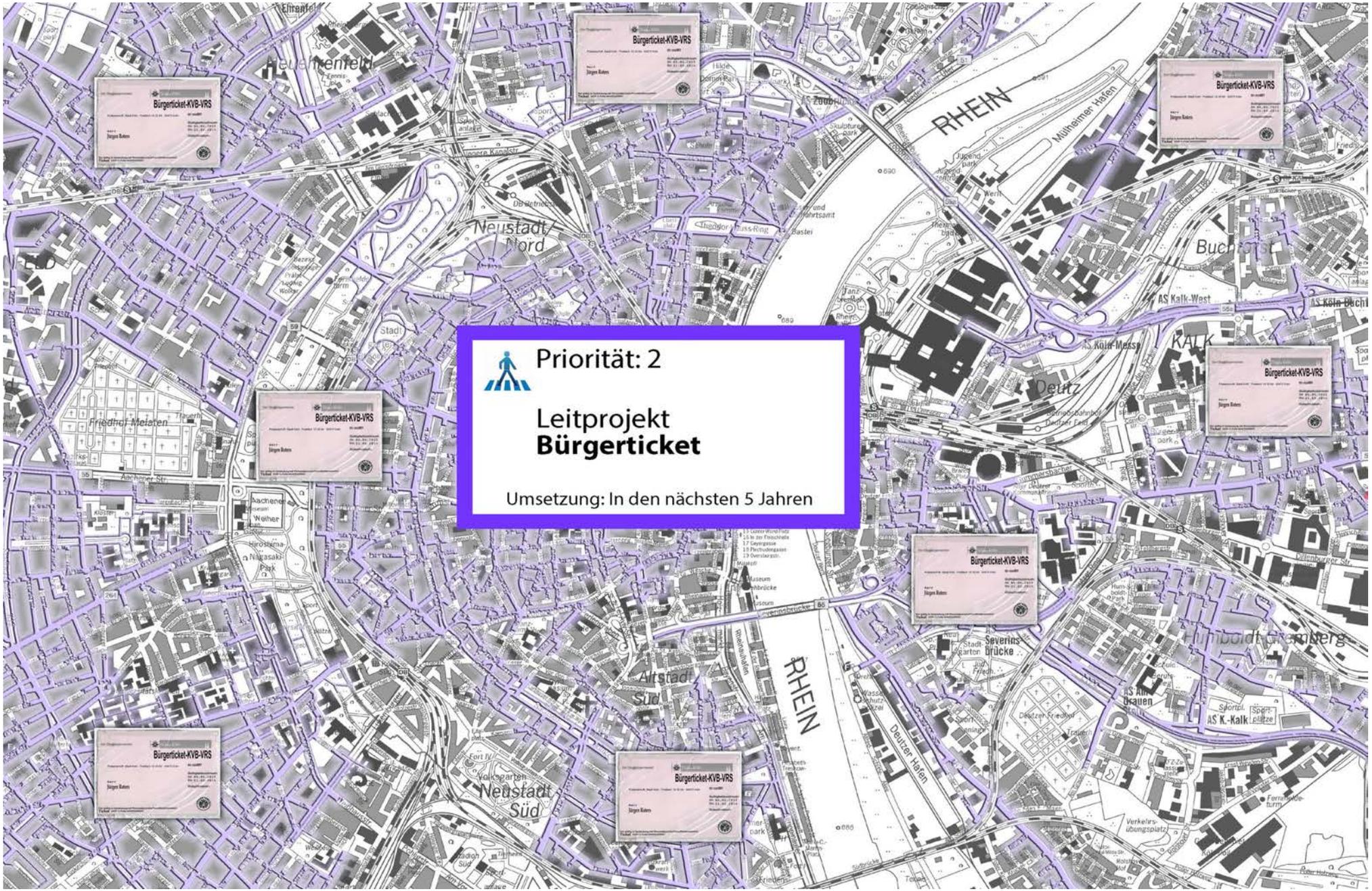
„Prüfauftrag Kosten pro Bürger dieses Modells, wo liegen die Grenzen des Transportes für die KVB, wichtiges Thema zukünftige Finanzierung des ÖPNV.“

## **Nutzen-Aufwand-Relation**

Sehr hoch, da sowohl die Finanzierung des ÖPNV abgesichert, die Attraktivität desselben für die BürgerInnen gesteigert und ein großer Klimaschutzeffekt erreicht werden kann. Zu klären ist aber, wie in dem Umlagemodell zusätzliche finanzielle Belastungen für die Kommunen und Verkehrsbetriebe vermieden werden.

## **Chancen der Umsetzung**

„Noch nicht bewertbar - zunächst soll ein Rechts- und Organisationsgutachten unter Beteiligung des VRS, der KVB und des VDV den Rechts- und Organisationsrahmen klären. Hinsichtlich der Umsetzbarkeit ist der Vorschlag durchaus wirtschaftlich darstellbar und könnte sicher auch kommunal umgesetzt werden, wobei die Stadt-Umland Problematik damit noch nicht gelöst ist, sprich, es müsste ein regionaler Lösungsansatz z.B. auf Ebene des Verkehrsverbundes gefunden werden, was das Projekt natürlich wesentlich schwieriger macht.“



 **Priorität: 2**

**Leitprojekt  
Bürgericket**

Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren

**Bürgericket-KVB-VRS**  
 Bürgericket-KVB-VRS  
 Bürgericket-KVB-VRS  
 Bürgericket-KVB-VRS



# Leitprojekte *Verkehr und Mobilität*

## ÖPNV- Feinerschließung

### Hintergrund & Anlass

Die Akzeptanz des ÖPNV leidet erheblich durch seine nur schwach ausgeprägte Kundennähe. Vielfach sind die Entfernungen zur nächsten Haltestelle zu weit. Der üblicherweise als Maßstab angesetzte 300-Meter-Luftlinienradius passt schon lange nicht mehr zu einer alternden und autoverwöhnten Gesellschaft. Der ÖPNV wird beispielsweise von an das eigene Auto Gewöhnten nur angenommen, wenn er maximale Kundennähe bietet. Gleichzeitig darf er aber nicht durch häufiges Anhalten zu langsam werden. Das zwingt zu einer Differenzierung der Netze und Aktionsradien. Systemvergleiche mit den Schweizer ÖPNV-Systemen belegen, dass dort in den Städten im Schnitt 3-4 mal mehr Haltestellen je qkm bzw. je 1000 Einwohnern angeboten werden als in deutschen Städten. Das

führt vor allem im Bereich der Nahmobilität zu einer viel höheren Akzeptanz des ÖPNV. In den 1980er und 90er Jahren gab es bereits Versuche, auch in Deutschland die Kundennähe zu steigern:

- S-Bahnangebote durch Umwandlung von alten DB-Strecken zu modernen S-Bahnen mit mehr Haltepunkten (Steigerung der Haltepunkte um den Faktor 5).
- Einführung neuer Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten (Steigerung der Zahl der Haltestellen um den Faktor 10).
- Einführung von Orts-, Dorf- und Quartiersbussystemen (Steigerung der Haltestellen um den Faktor 10).

Fast immer führten diese Angebote zu massiven Zunahmen der Fahrgastzahlen.

## **Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?**

Das mittelfristige Ziel muss es sein, quasi überall eine maximale Kundennähe zu schaffen. Dafür müssen die bestehenden Netze überarbeitet werden.

- Alle Quartiere erhalten eigene Quartiersbusnetze, in denen Midibusse, am Stadtrand auch Minibusse verkehren.
- Sie sichern die Feinerschließung und binden die Linien der Busse, Tram, Stadtbahnen und S-Bahnen an. Sie erschließen die Quartierskerne und halten „an jeder Ecke“. Im Umland erledigen dies die Dorfbusse.
- In den Klein- und Mittelstädten des Umlandes werden moderne Orts- und Stadtbusnetze aufgebaut, ggf. mit den gesamtstädtischen und regionalen Liniennetzen verknüpft. Sie fahren in die jeweiligen Wohn- und Gewerbe- und Einkaufsgebiete und werden in die Verkehrsberuhigung integriert.
- Auf allen Bahnstrecken werden neue Hal-

tepunkte eingerichtet, um bisher schlecht erschlossene Gebiete anzubinden. Zur Netzverdichtung werden bei Bedarf neue Straßenbahnstrecken entwickelt oder alternativ dazu urbane Seilbahnsysteme etabliert, auch um Netzlücken zu schließen.

## **Umsetzung**

Zunächst muss ein Konzeptrahmen entwickelt werden, der exemplarisch für einige Modellgebiete die Dimensionen des Ansatzes klärt und den Erfolg erprobt. Parallel zur Entwicklung dieser Strategie wird eine spezifische Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, in Verbindung mit einem gezielten Dialogmarketing.

## **Bisherige Bewertung**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 12 von 14

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***



## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

„Bisher beinhaltet die Projektskizze im Gegensatz zu vielen anderen Projektskizzen keinen direkten Bezug zu Köln. Umsetzen muss das Konzept die Stadt Köln als Aufgabenträger gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen. Durch die Feinerschließung und zusätzliche Angebote entstehen - zumindest bei den aktuellen Rahmenbedingungen - Mehrkosten für die Kommune, die über zusätzliche Ticketverkäufe nicht ausgeglichen werden können. Im Zusammenhang mit dem in einer anderen Projektskizze vorgeschlagenen Bürgerticket können sich diese Kosten aber reduzieren“.

## **Experten-Workshop**

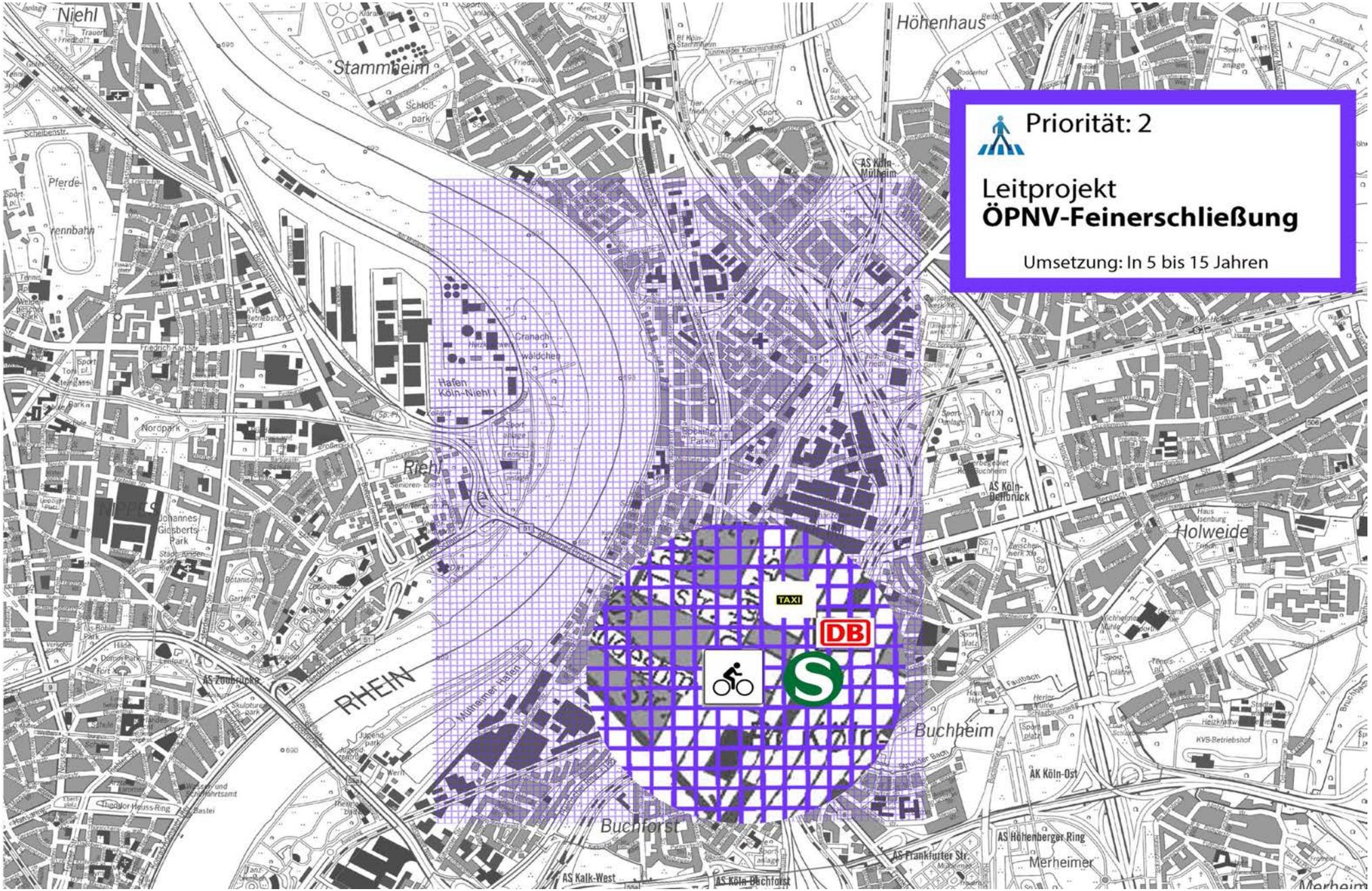
„Idee ist durch demographischen Wandel mittelfristig relevant, setzt Einführung von Kleinbuskonzepten voraus.“

## **Nutzen-Aufwand-Relation**

Langfristig zu entwickelnder Nutzen mit relativ hohem Aufwand - sozial und ökologisch sinnvoll, wirtschaftlich gegebenenfalls nur als Modellvorhaben für Köln sinnvoll.

## **Chancen der Umsetzung**

Es ist von einem sehr langen Prozess mit einer Vielzahl von Beteiligten auszugehen und zumindest eine flächendeckende Umsetzung erscheint vorerst - auch aufgrund der Kosten - fraglich.



 **Priorität: 2**

**Leitprojekt  
ÖPNV-Finerschließung**

Umsetzung: In 5 bis 15 Jahren



TAXI

DB







# Leitprojekte *Verkehr und Mobilität*

## ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln

### Hintergrund & Anlass

Kölns Lage am Rhein ist geprägt von einer Vielzahl am Ufer gelegener Siedlungsgebiete und Industriestandorte, die sich mit naturnahen Landschaftsufern und Grünanlagen abwechseln. Die Dichte der Siedlungskerne zwischen Leverkusen und Niederkassel ist am gesamten Rheinlauf einmalig. Köln ist außer Basel die einzige Stadt, die diesen Strom mit städtischen Ufern in ihre Mitte nimmt. In der Kölner Region liegen mehr als 25 Siedlungsgebiete, mindestens sechs große Industrieansiedlungen und eine Vielzahl von Dienstleistungsstandorten in dichter Folge direkt am Rhein. Weiterhin liegen dort auch eine Vielzahl von Grün- und Erholungsflächen. Es existieren sieben Brückenverbindungen zwischen der nördlichen Bonner und der Leverkusener Autobahnbrücke, die sich al-

lerdings stark auf das Kölner Stadtzentrum konzentrieren. Nur drei dieser Brücken werden für rheinquerende Stadtbahnstrecken, eine weitere für S- und Regionalbahnen genutzt. Zoobrücke und Deutzer Brücke dienen den drei einzigen rheinquerenden Buslinien der Region, welche als Schnellbuslinien nach Bensberg, Solingen und Remscheid allerdings keine Erschließungsfunktion für ufernahe Stadtteile haben. Für Fußgänger und Radfahrer sind diese Brücken wegen ihrer Hochlage als große Rampenbauwerke zur direkten Verbindung der Uferbereiche ebenfalls unattraktiv. Die vom Individualverkehr genutzten Brücken und ihre Zufahrten sind zu Stoßzeiten chronisch überlastet. Die im Stadtgebiet vorhandenen regelmäßig verkehrenden Auto(eine) und Personenfähren (zwei in Randlage) tragen nicht entscheidend dazu bei, die Uferbereiche zu verbinden. Bei der Betrachtung der Siedlungsschwerpunkte und Wirtschaftsstand-

orte lässt sich somit ein großes Erschließungspotenzial in Ufernähe feststellen. Die Analyse der bestehenden Verbindungen und Querungsmöglichkeiten zeigt, dass diese fast ausschließlich auf das Kölner Zentrum bezogen sind. Der Rhein stellt nach wie vor ein trennendes Element für weite Teile von Stadt und Region darstellt. Dazu kommt eine weitgehende Auslastung und in Spitzenzeiten mitunter starke Überlastung der rheinquerenden Infrastruktur für sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den ÖPNV ohne größere Wachstumsreserven.

### **Die Idee**

Der kölsche Vaporetto: Eingerichtet werden soll ein ÖPNV-Angebot für Personen- und Fahrradverkehr auf dem Rhein. Dieses soll in Längsrichtung und mit Querungen den Rhein attraktiv als Verkehrsfläche im ÖPNV-Tarif- und Takt-Verbund nutzen (Ergänzend ist ein Wasser-Taxi-Angebot denkbar). Hierfür sollen entsprechende realisierungsorientierte Untersuchungen von öffentlicher Seite

beauftragt und durchgeführt werden. Seit vor 34 Jahren zum ersten Mal in Köln die Idee formuliert wurde, den Rhein in die ÖPNV-Erschließung der Stadt einzubeziehen, sind die Voraussetzungen in Stadt und Region für eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung von Kosten und Nutzen einer derartigen Maßnahme gegeben. Die Potentiale für ein derart umweltverträgliches, nachhaltiges und attraktives Verkehrsmittel haben sich durch steigende Nutzung des ÖPNV, wirtschaftliche und Stadtentwicklungs-Trends sowie die prognostizierte Bevölkerungszunahme noch deutlich vergrößert. Die technischen und finanziellen Vorteile einer Investition in Wasserverkehrsmittel gegenüber Schienentrassen, Tunneln und Brückenbauwerken machen diese Maßnahme insbesondere bei der schlechten öffentlichen Finanzlage wünschenswert.

### **Potentiale für wassergestützten ÖPNV in Köln**

Für den Nutzen eines wassergestützten Personenverkehrs in der Region Köln sprechen sowohl

regions- und stadtstrukturelle, wirtschaftliche, verkehrstechnische, als auch psychologische Aspekte. Bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und besonders in der Stadtentwicklung sind einige Argumente zu betrachten. Die günstigen Voraussetzungen von Region und Stadt für die Einrichtung einer Wasserbuslinie sind oben bereits dargestellt worden. Der Rhein stellt in Stadt und Region abseits der Brücken ein trennendes Element für die Stadtentwicklung dar. Dies gilt im Querungsverkehr für viele dem Rhein gegenüberliegende Ansiedlungen außerhalb des Zentrums von Köln. Es gilt darüber hinaus auch für Ansiedlungen, die längs des Rheins schneller und besser an die Zentren, Arbeitsstätten oder Naherholungsmöglichkeiten angebunden werden könnten. Ein Linienverkehr entlang des Rheins ist mit Querungen somit in der Lage, das trennende in ein verbindendes Element umzuwandeln. Hierdurch ist eine Verknüpfung möglich, ohne das Siedlungsgebiet durch Rampenbauwerke zu zerschneiden. Diese sind mit einem querenden Wasserverkehr deutlich attraktiver und preiswerter verbunden

als mit Tunneln oder Brücken. Bei der Einrichtung eines Wasserverkehrs ist der Verkehrsweg (Rhein) bereits kostenlos vorhanden, keine Gleistrassen, Tunnel oder Brücken müssen für die Erschließung der ufernahen Siedlungskerne gebaut und unterhalten werden. Angeschafft werden müssen nur Haltestellen und Fahrzeuge. Weiterhin sind bei Wasserverkehrsmitteln langsame und Schnellverkehre, kreuzende und Längslinien kombinierbar und leicht zu ändern, was im Schienenverkehr jeweils eigene Trassen erfordert. Ein weiterer Vorteil gegenüber dem Schienenverkehr ist, dass der Wasserverkehr auf seinem Linienweg keiner bleibenden Einrichtungen oder Eingriffe bedarf; die Wasserfläche wird nicht verändert.

Somit ist ein Wasserverkehrsmittel in der Gesamtrechnung Landverkehrsmitteln im ÖPNV zwangsläufig überlegen. Durch die Überwindung der trennenden Zäsur in Stadt und Region sind städtebauliche, bevölkerungsstrukturelle und wirtschaftliche Potentiale (wie z.B. Arbeitsstätten- Wohnort-Bezüge oder Kaufkraftströme) erschließbar, die bisher keine Entfaltungsmög-

lichkeiten hatten. Für Köln kann dies einen entscheidenden weiteren Schritt im Zusammenwachsen der Stadthälften auf dem Weg von der alten linksrheinischen Stadt zur „Rhein-Metropole“ beider Ufer bedeuten.

Die wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten werden unterstützt durch Entlastungsfunktionen für die stark belasteten Verbindungen entlang und über den Rhein auf Straße, Schiene und Brücke. Eine weitere verkehrstechnische Stärkung erfolgt an der für den Fahrradverkehr wichtigen Rhein-Route durch die zusätzlich möglichen Rheinquerungen und die Kombination Fahrrad-Schiff-Fahrrad im Längsverkehr. Dieser kombinierte Verkehr vergrößert zudem das Einzugsgebiet der Anlegestellen erheblich. Image-Aspekte sprechen aufgrund der gegebenen Attraktivität des Verkehrsmittels für einen Personenverkehr auf dem Wasser. Über das Freizeitgefühl bei Bootsfahrten und den Erlebnischarakter des Wasserverkehrs sind eine hohe Akzeptanz und eine große Identifikation mit dem Verkehrsmittel erreichbar. Dieser Aspekt ist gut geeignet, in Verbindung mit fehlender Kon-

kurrenz von Individualverkehr auf dem Wasser neue Kundenkreise für den ÖPNV zu erschließen, für die dieser bisher unattraktiv erschien. Die Attraktivität eines „Vaporetto“ ist auf der Nord-Südroute zwischen Rodenkirchen, Marienburg, Rheinauhafen und Zentrum geeignet, bisherige Nicht-ÖPNV Kunden zu werben. Zusätzlich zu den genannten Voraussetzungen haben sich in jüngerer Zeit Trends entwickelt, die aus Sicht der Stadtentwicklung für die Einrichtung eines Personenverkehrs auf dem Rhein sprechen. Hier ist insbesondere der Strukturwandel an den Uferbereichen der Region zu nennen, der inzwischen weiter fortgeschritten ist. Bei großen Industrie- und Logistikflächen, die sich traditionell in Ufernähe angesiedelt hatten, stehen Neustrukturierungen und/oder Umnutzung an oder sind bereits vollzogen. Dies ist seit längerem im Bereich der Häfen zu beobachten (Rheinauhafen, Mülheimer Werft, Deutzer Werft); aber auch das ehemalige Kabellager von Felten & Guillaume in Mülheim, die Areale von KHD am Mülheimer Hafen, Linde in Sürth oder das Rheinforum in Wesseling sind Beispiele für diese Entwicklung. Diese

ist verbunden mit einer wirtschaftlichen Aufwertung durch die Neunutzung hochwertiger Uferbereiche.

### **Umsetzung**

Eine *gesamtwirtschaftliche* Betrachtung der Chancen einer Wasserbuslinie für Köln unter Einbeziehung von Potentialen der Region, der Stadtentwicklung, der touristischen Aspekte, von Marketingstrategien für die Stadt und ihrem Verkehrsunternehmen sowie Möglichkeiten der Verkehrserschließung ist erforderlich. Eine Untersuchung der volkswirtschaftlichen Aspekte muss für die ganzheitliche Beurteilung von Kosten und Nutzen erarbeitet werden. Für die Planung einer Umsetzung ist die Einbeziehung von Entwicklungsphasen und Stufenlösungen mit Ausbaupotential sinnvoll.

Dabei soll der Betrachtungsraum nicht zu eng gewählt werden, um alle Kölner und regionalen Erschließungspotentiale zu betrachten und hierfür eine regionale Zusammenarbeit zu diskutieren. Die touristischen Aspekte sollen im Sinne

der Nutzungspotentiale und in Abgrenzung zu bestehenden touristischen Schifffahrtsangeboten einbezogen werden. Die möglichen positiven Effekte für den Fahrradverkehr in Verbindung mit verschiedenen Linienangeboten sollen untersucht werden. Dies ist insbesondere interessant, um den Einzugsbereich der nur halben Erschließungskreise von Wasserhaltestellen zu vergrößern. Die verschiedenen Erschließungsmöglichkeiten mit Schnellverkehren und langsameren, häufiger haltenden Linien in Verbindung mit der querenden (Fähren-Ersatz) und der Längerschließung sollten mit ihren Potentialen für verschiedene Standorte und Kundenkreise eingehender untersucht werden.

Hierbei ist das Attraktivitätspotential und Image des Wasserverkehrsmittels für neue Kundenkreise („Commissario-Brunetti-Effekt“) zu nutzen, z.B. für die gehobeneren Wohnviertel und die Dienstleistungszentren am Rhein. In Köln ist mit dem Rheinauhafen ein hierfür interessantes Areal zu erschließen. Möglichkeiten zu Kooperationen in der Region, die Förderfähigkeit von alternativen Antrieben und entsprechende Kooperationen

mit der regionalen Industrie sind ebenso zu ermitteln wie Marketingaspekte und mögliche Sponsoren. Neben den Kölner Verkehrsbetrieben sind die regionalen und überregionalen Betreiber von Personenverkehr auf dem Rhein, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und viele weitere Interessenvertreter an der Überprüfung und Diskussion eines ÖPNV-Angebotes auf dem Rhein zu beteiligen. Als Auftraggeber einer gesamtwirtschaftlichen Untersuchung sind allerdings die Vertreter der entsprechenden Interessen gefragt. Sie sollten somit von Rat und Verwaltung der Stadt Köln, ggf. auch in Verbindung mit weiteren interessierten Kommunen und Kreisen, beauftragt werden.

Als erster und einfacher Schritt kann daraufhin mit vorhandenen Anlegern und Betreibern ein Probetrieb in Köln organisiert werden, der schrittweise ausgebaut, professionalisiert und in das vorhandene ÖPNV-Netz integriert werden sollte.

## **Referenzprojekte**

Das relevanteste Vergleichsobjekt in Deutschland ist die Wasserbus-Linie 62 entlang der Hamburger Elbe, die von der HADAG, einer Tochter der Hamburger Hochbahn AG im Tarif- und Fahrplanverbund des Hamburger ÖPNV-Netzes betrieben wird. Dieses Wasserbusangebot verzeichnet seit langem steigende Fahrgastzahlen (2010: 4.130.000 Fahrgäste/Jahr, 11.500 Fahrgäste/Betriebstag) und nutzt inzwischen auch die Erschließungspotentiale für das entstehende Stadtentwicklungsprojekt Hafencity. Wasserverkehrsprojekte in Rotterdam und Amsterdam, die neue Stadterweiterungen und Konversionsflächen erschließen, können ebenfalls als Referenzen für die Stadtentwicklung und die Erschließungsleistung herangezogen werden.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop:**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 1 von 14

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 1***

### **Externe Experten**

Das Projekt „Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein“ will den Fluss als attraktive Verkehrsfläche im ÖPNV-Tarif- und -Takt-Verbund nutzen. Diese Idee hat eine außerordentliche Strahlkraft aufgrund ihrer symbolischen und politischen Relevanz sowie der dadurch erreichbaren Klimaeffekte. Insgesamt gesehen kann das Projekt als Leuchtturmprojekt eingeschätzt werden, weil es eine starke Aufmerksamkeit erzeugt und eine hohe lokale Identifikationskraft im Sinne des Klimaschutzes und des CO<sub>2</sub>-Sparens ermöglicht. Zudem verliert der Rhein auf diese Weise seine Barrierewirkung und kann

von den Bürgern als verbindender, attraktiver Verkehrsraum genutzt werden. In einem ersten Schritt sollte eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung der Chancen einer Wasser(stoff)buslinie für Köln und die Rheinregion erfolgen, einschließlich der Förderfähigkeit von alternativen Antrieben, wie auch der Marketingaspekte und der Beteiligung möglicher Sponsoren. Sodann kann mit vorhandenen Anlegern und Betreibern ein Probetrieb in Köln organisiert werden, der schrittweise ausgebaut, professionalisiert und in das vorhandene ÖPNV-Netz integriert wird.

### **Experten-Workshop**

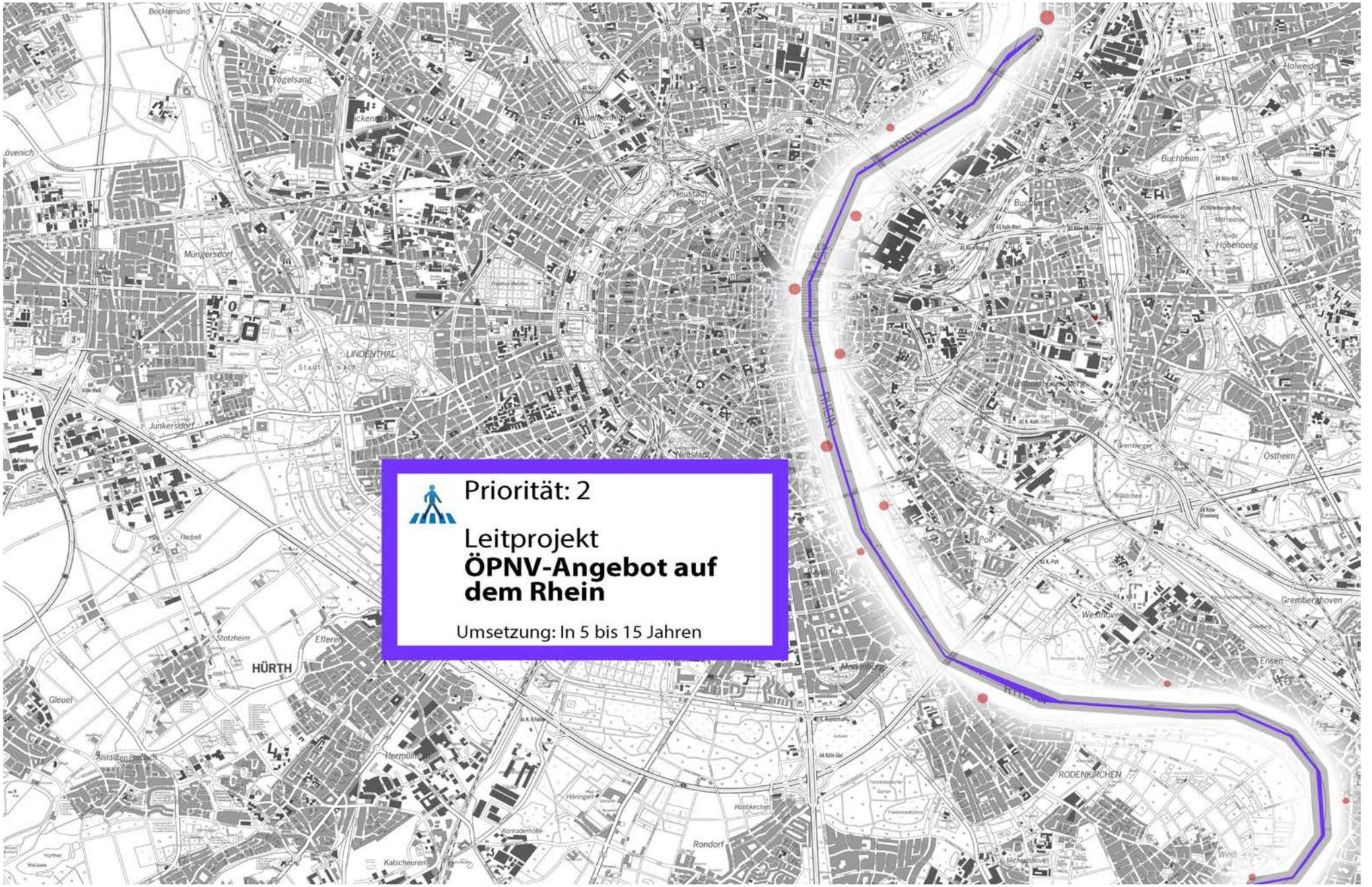
Idee unterstützenswert und prioritär, Prüfauftrag der Betrachtung von volkswirtschaftlichen Effekten, zusätzliches Angebot sinnvoll, aufgrund der Kapazitätsengpässe bei der KVB.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Betriebswirtschaftlich wurde der Ansatz seitens des örtlichen Verkehrsbetriebs untersucht und für nicht wirtschaftlich erachtet. Volkswirtschaftlich, d.h. unter Beachtung der gesellschaftlichen Kosten-/Nutzeffekte ist ggf. ein anderes Ergebnis zu erwarten. Ein solche Untersuchung steht noch aus.

### **Chancen der Umsetzung**

Noch nicht bewertbar - vor Entscheidung volkswirtschaftliches Gutachten erstellen.



Priorität: 2

Leitprojekt  
**ÖPNV-Angebot auf  
dem Rhein**

Umsetzung: In 5 bis 15 Jahren

# **Synopse Verkehr & Mobilität**

**E**in konzeptioneller Rahmen für die Fortbewegung in Köln ist ein seit langem erwartetes Schlüsselement, um die Weiterentwicklung der Stadt attraktiv gestalten zu können. Nicht ohne Grund gehören die hierzu erarbeiteten Ziele & Maßnahmen zu den umfangreichsten des DKK (siehe Seiten 35 bis 38).

Verkehr & Mobilität sind in unserer ehemals autogerechten Stadt für die tägliche Lebensqualität im Quartier wie auch für die ökonomische Leistungsfähigkeit und die Umweltbilanz des städtischen Organismus elementar. Die vielfältigen negativen Implikationen der aktuellen Kölner Verkehrssituation zeigen sich nicht nur in den sich stetig wiederholenden Unfall- und Staumeldungen sondern auch in dem seit Jahren steigenden Fahrradverkehr der Bürger -eine Reaktion der Stadtgesellschaft, die durchaus als Aufforderung zur Umgestaltung verstanden werden muss. Um ein zukunftsfähiges städtisches Mobilitätskonzept zu realisieren, gehören daher einige zentrale Leitprojekte auf die Planungsagenda für Köln:

### **1. Fahrradverkehr**

Die Schaffung eines leistungsfähigen Radwegenetzes, welches Fahrradfahren durch schnelle, und auf bestimmten Strecken auch exklusive, Verbindungen attraktiv macht (Radexpresswege, Nord-Süd-, Ost-West-Verbindungen).

Der Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems, um Leihfahrräder (inklusive E-Bikes und Lastenfahrräder), wie schon in anderen Großstädten, als ideale Verkehrsmittel zur Ergänzung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr zu etablieren. Ein solches System ist geeignet, die sogenannte „letzte Meile“ von der ÖPNV-Station zum Ziel, attraktiv „autolos“ zu gestalten. Es hilft zudem, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV zu minimieren.

### **2. Kommunales Mobilitätsmanagement**

Schließlich wird die Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements notwendig sein, um Entscheidungen und Handeln auf dem Gebiet der Mobilitätsgestaltung mit der Stadtverwaltung und die vielen verschiedenen Akteuren in Köln abzustimmen. Es geht um ein systema-

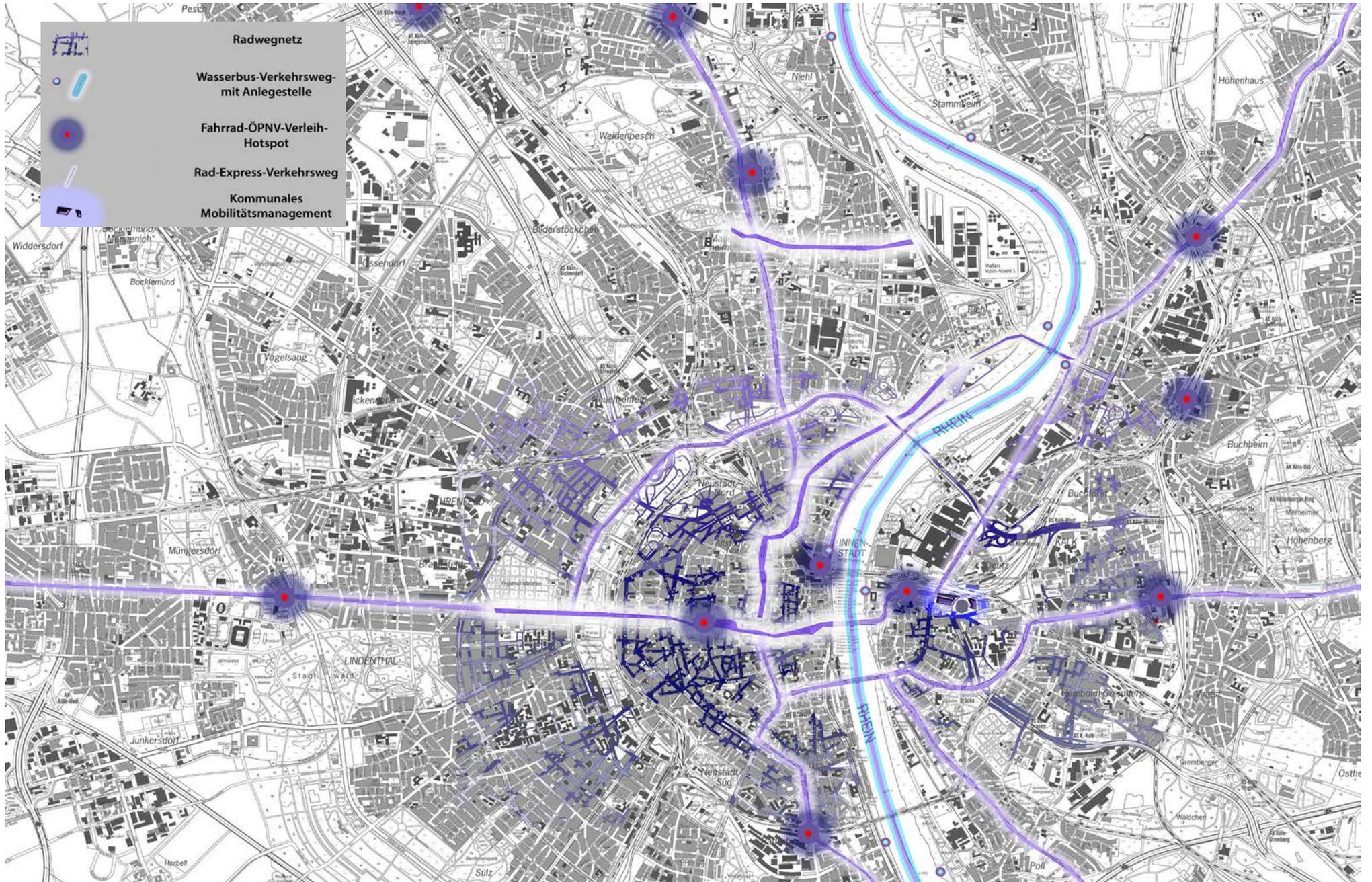
tisches und langfristiges Gestalten, Lenken und Entwickeln nachhaltiger Nahmobilität.

### **3. Öffentlicher Personen-Nahverkehr**

- Ziel muss es werden, alle Bürger Kölns zu Dauerkunden im ÖPNV zu machen. Nach der Logik des Semestertickets soll ein beitragsfinanziertes Bürgerticket eingeführt werden, das als Solidarticket von allen Bürgern gezahlt wird. Im ersten Schritt müssen Machbarkeits-, Rechts- und Organisationsgutachten die Möglichkeiten klären.
- Den Rhein als Verkehrsweg nutzen erhöht die Attraktivität des ÖPNV und besitzt sowohl außerordentliche symbolische und politische Strahlkraft als auch positive Klimaefekte. Der „kölsche Vaporetto“ ist seit rund dreißig Jahren in der Diskussion und kann als ein Leuchtturmprojekt der städtischen Entwicklung sowohl der Attraktivität des gesamten mit ihm verbundenen ÖPNV wie auch dem Bewusstseinswandel der Bürger starke Impulse geben. Nachdem betriebswirtschaftliche Überlegungen bereits vorliegen, soll in einem ersten Schritt eine gesamt-wirt-

schaftliche Betrachtung einer solchen Wasser(stoff)buslinie für Köln erfolgen.

(Anmerkung zur Realisierung: ein Zeitplan zum empfohlenen Ablauf findet sich auf Seite 59.)





**Leitprojekte**  
***Bauen und Wohnen -***  
***Stadtentwicklung***



# Leitprojekte *Bauen & Wohnen - Stadtentwicklung* Durchführung & Umlenkung von Ausgleichsmaßnahmen

Der nachfolgende Beitrag bezieht sich auf die Durchführung und Umlenkung von Ausgleichsmaßnahmen in der Bauleitplanung in die hochverdichteten Bereiche der Kölner Innenstadt.

## Hintergrund

Für Baumaßnahmen im Stadtgebiet Kölns wird häufig in den Freiraum, in ökologisch hoch bewertete Freiflächen, eingegriffen. Innerhalb der Bauleitplanverfahren werden diese Eingriffe und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen bewertet. Diese Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Pflanzen von Obstwiesen, Hecken, Gehölzen, Bäumen etc.) sollten grundsätzlich innerhalb des Stadtgebietes, möglichst in der Nähe des Eingriffs, erfolgen. Um die Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, werden dann in der Regel ortsnahe Frei- oder Ackerflächen gesucht.

Diese Flächen stehen jedoch nur sehr eingeschränkt bzw. überhaupt nicht innerhalb des Stadtgebietes zur Verfügung. Daher werden Eingriffe durch Investoren häufig durch Geld abgegolten. Diese Ausgleichszahlungen werden dann in der Regel für Grünentwicklungen oder Pflegemaßnahmen am Stadtrand genutzt.

Andererseits finden sich in der Innenstadt im Übermaß versiegelte und vollständig überbaute Flächen. Dach- und Fassadenbegrünungen sind selbst bei Neubauten nicht üblich und kaum zu finden. Eine Ausgleichsverpflichtung bei Neu- und Umbauten oder Nachverdichtungen gibt es nicht. Ungenutzte Freiflächen die ermöglichen würden, das in den Randbereichen entstandene Ausgleichserfordernis in der Innenstadt umzusetzen, stehen dort in noch geringerem Maße zur Verfügung als an den Stadträndern.

## **Leitidee**

Wir wollen diese Ausgleichszahlungen in die hochverdichteten, dichtbesiedelten und klimatisch stark belasteten Bereiche der Innenstadt umlenken, um dort eine Verbesserung der Grünstrukturen und des Grünverbundes zu erreichen. Denn die Nutzung der Dachflächen und der versiegelten Flächen durch Begrünung und Bepflanzung kann einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas in der City leisten und gleichzeitig zur Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität beitragen.

## **Vorteile**

Vorteile ergeben sich zu mehreren der im DKK beschriebenen Themenbereiche:

**Bauen und Wohnen** – begrünte Dächer und Fassaden, wie in Wien, Paris, New York oder London, haben eine ganz andere städtebauliche Qualität als die graue Dachlandschaft der Kölner Innenstadt. Die Folge der Maßnahmen wäre eine deutliche Verbesserung des Wohnumfeldes. Der

Ausblick auf begrünte Dächer hat eine andere visuelle Qualität als der auf die graue Dachlandschaft der Flachdächer in den Innenhöfen der Baublöcke.

**Energie und Klima** – die energetische Sanierung dieser Dachlandschaften trägt durch die Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen zur Energieeinsparung, zur Regenwasserrückhaltung und zur Entlastung öffentlicher Infrastrukturen, zur Erhöhung des Verdunstungsgrades, Verringerung der Aufheizung sowie zur Verschattung und generell zur Verbesserung des Stadtklimas innerhalb der Blockstrukturen und der Innenstadt insgesamt bei.

**Grün- und Freiraum** – in den hochverdichteten, nahezu vollständig versiegelten und auf vielen Ebenen wirtschaftlich hocheffizient genutzten Stadträumen der Innenstadt lassen sich Grünflächen nicht durch Abbruch dieser Strukturen schaffen.

Sie sind nur durch die Begrünung der letzten Ebene, den Dächern, neu zu schaffen und nutzbar zu machen (Parkanlagen, hängende Gärten, Urban Gardening, etc.)

## Verfahren zur Verwirklichung

Das notwendige Instrumentarium zur Verwirklichung, Förderung und Durchsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist da. Es wird jedoch in Köln – anders als in anderen Metropolen - nicht effektiv genutzt.

Wir schlagen vor:

- Jeder stadtplanerische Entwicklungsansatz (Masterplanungen, Entwicklungskonzepte, Bebauungsplanungen) sollte für die Innenstadt eine zwingende Ausgleichsverpflichtung durch Fassaden- und Dachbegrünung zur Folge haben, ohne dass diese durch Geld kompensiert werden kann.
- Für jedes Bauvorhaben in der dicht besiedelten Innenstadt sollte die Ausgleichsverpflichtung Bestandteil der Baugenehmigung sein.
- Andererseits sollen Anreize geschaffen werden, diesen Ausgleich zu maximieren, indem eine umso höhere bauliche Nutzung gestattet wird, je umfangreicher, intensiver und nachhaltiger der Ausgleich an dem Objekt durchgeführt wird.
- Für vorhandene, bereits bestehende Bebauungen sollten monetäre Anreize für private Initiativen und Maßnahmen für Dach- und Fassadenbegrünungen geschaffen werden. Diese können bei energetisch motivierten Dacherneuerungen und Nachbesserungen von Fassaden und versiegelten Bereichen eingesetzt werden, beispielsweise durch Umlenkung der für Eingriffe an anderer Stelle geleisteten Ausgleichszahlungen als Förderzuschüsse in die innerstädtischen Verdichtungsgebiete.
- Die an anderer Stelle geleisteten Ausgleichszahlungen sind in einen „Klimafond Innenstadt“ einzuzahlen, aus dem private Initiativen gefördert und bezuschusst werden.

## **Fazit**

Die Grünstruktur in der Kölner Innenstadt kann auf diese Weise langfristig und nachhaltig verbessert, der Versiegelungsgrad verringert und eine dauerhafte Mikroklimaverbesserung erreicht werden.

## **Beispiel**

Als beispielhaftes Projekt nennen wir die Blockentwicklung im Belgischen Viertel. Es besteht die Möglichkeit, die Dachkonstruktionen sowie die Tiefgaragenüberdeckelungen so zu dimensionieren, dass darauf intensive Dachbegrünungen und Baumpflanzungen entstehen können. So entstünden in den Blockinnenbereichen kleine Parks. Voraussetzung ist eine Förderung für private Investoren zur Realisierung dieser Maßnahmen. Anreize für die Stimulierung der privaten Initiativen könnte auch die Umlenkung von Ausgleichs-Ersatzzahlungen in die Projekte der Innenstadt sein.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 3 von 6

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

***Durchschnittswert: Priorität 1***

## **Externe Experten**

Interessant ist die Zweckbindung von Ausgleichszahlungen für Maßnahmen der Klimaverbesserung im hochverdichteten Stadtgebiet Kölns. Dadurch können zielführend Maßnahmen zur Minderung des Klimawandels an den Orten der Stadt finanziert werden, die durch die Auswirkungen am meisten betroffen sind (hochverdichtet, stark überbaut, hochversiegelt, wenig durchgrünt). Eine selbstverständliche Nutzung dieses Instrumentariums führt in der Folge zu einer hohen Umsetzungseffizienz. Darin besteht das große Potenzial der Projektidee. Eine klimawirksame Umsetzung geht dabei perspektivisch

über Dach-, Fassaden- und Hofbegründungen weit hinaus. Darin liegt ein hohes Innovationspotenzial unter offensiver Begleitung durch die Stadt Köln als Trägerin der Planungshoheit. Die soziale Wirksamkeit steigt u.a. durch eine breite Beteiligung der betroffenen Bürger an der Maßnahmenentwicklung und –umsetzung.

### **Experten-Workshop**

Idee mit vorrangiger Priorität, inhaltlich unterstützungswürdig und unstrittig, jedoch rechtlich eventuell schwer umsetzbar - die rechtlichen Aspekte sind zu prüfen.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Sehr gut: Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben. Ausgleichszahlungen sind eine Möglichkeit der gesetzlichen Ausgleichsverpflichtung bei Planungsmaßnahmen. Die zielgerichtete Lenkung in Maßnahmen der Klimaverbesserung ist neu und unter Klimaschutz Gesichtspunkten (hier: Klimawandel) sinnvoll.

## Chancen der Umsetzung

Grundlage der Umsetzung ist die Klärung der planungsrechtlichen Zulässigkeit dieser Vorgehensweise. Ebenso sollte zur Gewährleistung einer möglichst hohen Maßnahmeeffektivität eine gesamtstädtische Vorgehensweise erarbeitet werden, um eine möglichst große Breitenwirkung zu entfalten. Hierzu ist eine einvernehmliche Ausrichtung bei Politik und Verwaltung auf dieses Ziel als Teil einer städtischen Klimawandelpolitik wichtige Voraussetzung. Zu prüfen ist, ob hierzu nicht ein pragmatisches Pilotvorhaben/Modellprojekt (Baublock Altbau, Baublock Neubau) entsprechende Erkenntnisgewinne und Entscheidungskriterien für eine gesamtstädtischen Mehrwert bringt.





**Priorität: 1  
Leitprojekt**

**Durchführung &  
Umlenkung von  
Ausgleichsmaßnahmen**

Umsetzung: In 5 bis 15 Jahren  
(Pilotprojekt und breite Anwendung)





# Leitprojekte *Bauen & Wohnen -Stadtentwicklung* Impulsprogramm Energetische Altbaumodernisierung

## Hintergrund und Begründung

Die hier vorgeschlagene Projektidee greift die besondere Bedeutung des Wohngebäudebestandes für die Erfüllung der kommunalen und bundesdeutschen Klimaschutzziele auf. Bereits seit langem ist bekannt, dass etwa 35 Prozent des Endenergieverbrauchs in Deutschland zur Wärmeversorgung von Gebäuden eingesetzt werden und hier ganz erhebliche Klimaschutzpotenziale erschlossen werden müssen (rund 75% aller Wohngebäude wurden vor der 1. Wärmeschutzverordnung 1978 errichtet). Zunehmende Relevanz erlangt das Thema auch dadurch, dass in den letzten Jahren die Bedeutung von Energiekosten und Klimaschutz für Eigentümer wie Nutzer gestiegen ist - „Klimaschutz rechnet sich“ mittel- bis langfristig.

<sup>1</sup> und <sup>2</sup> siehe Anhang

Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Köln für den Teilbereich Energie zeigt, dass die energetische Ertüchtigung des privaten Wohngebäudebestandes im Zuge der ohnehin anstehenden Modernisierungsmaßnahmen eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der Klimaschutzziele der Stadt Köln ist. So wird für die Wärmeversorgung im privaten Wohngebäudebestand bis zum Jahr 2020 ein wirtschaftliches Energieeinsparpotenzial von über 1.200 GWh oder etwa 6% des gesamtstädtischen Endenergieverbrauchs von 2008 angegeben<sup>1</sup>.

Die Erschließung dieses Potenzials erfordert energetische Modernisierungsmaßnahmen von etwa 125 Mio. Euro jährlich. Etwa 70% davon würden einer ersten Abschätzung zufolge in der Region Köln verbleiben, dort rund 800 neue Arbeitsplätze schaffen und für zusätzliche Steuereinnahmen, Entlastungen bei den Sozialausgaben und bezahlbare Mieten sorgen. Als we-

sentlichen Beitrag der Stadt Köln zu Aktivierung dieses Potenzials wird im Sofortprogramm des Klimaschutzkonzeptes neben der Ausschöpfung bestehender Förderprogramme ein „Kommunales Förderprogramm für private Altbaumodernisierung“ vorgeschlagen<sup>2</sup>. Gemäß Ratsbeschluss vom 20.12.2011 wurde dieser Vorschlag aufgrund der angespannten Haushaltssituation einstweilen zurückgestellt.

Wegen der besonderen Bedeutung für den gesamtstädtischen Klimaschutzprozess müssen deshalb neue Wege gefunden werden, um diesen wichtigen Klimaschutzimpuls zu ermöglichen.

### **Kurzbeschreibung der Idee**

Vor diesem Hintergrund soll im Rahmen des „Impulsprogramms energetische Altbaumodernisierung Köln“ eine detaillierte ökonomische Wirkungsanalyse mit neuen Anreizen und Kooperationsformen zur klimaschützenden Modernisierung des Gebäudebestandes wie folgt verbunden werden.

Da die Angaben des o.g. Klimaschutzkonzeptes

zu den wirtschaftlichen Effekten des kommunalen Förderprogramms nur von abschätzendem Charakter und damit für eine breite Akzeptanz nicht ausreichend sind, sollen diese in einem ersten Schritt für die Region Köln im Detail untersucht werden. Von einer solchen Input-Output-Analyse, wie sie z.B. auch für den Flughafen Köln-Bonn erstellt wurde, werden fundierte Aussagen zu den Wirkungen einer auf Köln zugeschnittenen Förderung auf die lokale und regionale Wirtschaft, den Kölner Arbeitsmarkt, die städtischen Finanzen, die Kaufkraft der Eigentümer u.s.w. sowie Entscheidungsgrundlagen zur konkreten Ausgestaltung des Impulsprogramms erwartet.

In einem zweiten Schritt soll die Stadt Köln die Akteure des Wohnungsmarktes (Wohnungswirtschaft, exponierte Einzeleigentümer und Verbände) für eine „Klimapartnerschaft Wohnen“ gewinnen, um gemeinsam das vorhandene Optimierungspotential besser ausschöpfen zu können. Dabei sollen nicht nur ökologische und ökonomische Aspekte, sondern auch die Sozialverträglichkeit der Maßnahmen (Stichwort: „Bezahlbarer Wohnraum für alle“) und die in



jüngster Zeit beschlossenen Maßnahmen zur Erhaltung und Schaffung von sozialverträglichem Wohnraum berücksichtigt werden.

### **Beschreibung der Vorteile**

Nach den Erfahrungen anderer Großstädte (u.a. Münster oder Hannover) wird davon ausgegangen, dass sich ein solches Impulsprogramm zur Erhöhung der Modernisierungsquote gesamtstädtisch positiv auswirken wird durch:

- ein Investitionsprogramm mit entsprechenden Aufträgen für die lokale Wirtschaft und deutlichen Arbeitsmarkteffekten,
- eine Verbesserung der Nutzen-Kosten-Relation für Mieter und Eigentümer mit positiver Wirkung auf die Kaufkraft der Kölner Bürger,
- eine Aufwertung des sozialpolitischen Wohnraumkonzeptes der Stadt Köln,
- eine Vorreiterrolle Kölns beim sozial-ökologischen Wohnungsbau
- und nicht zuletzt einen signifikanten Beitrag zum Erreichen der Kölner Klimaschutzziele.

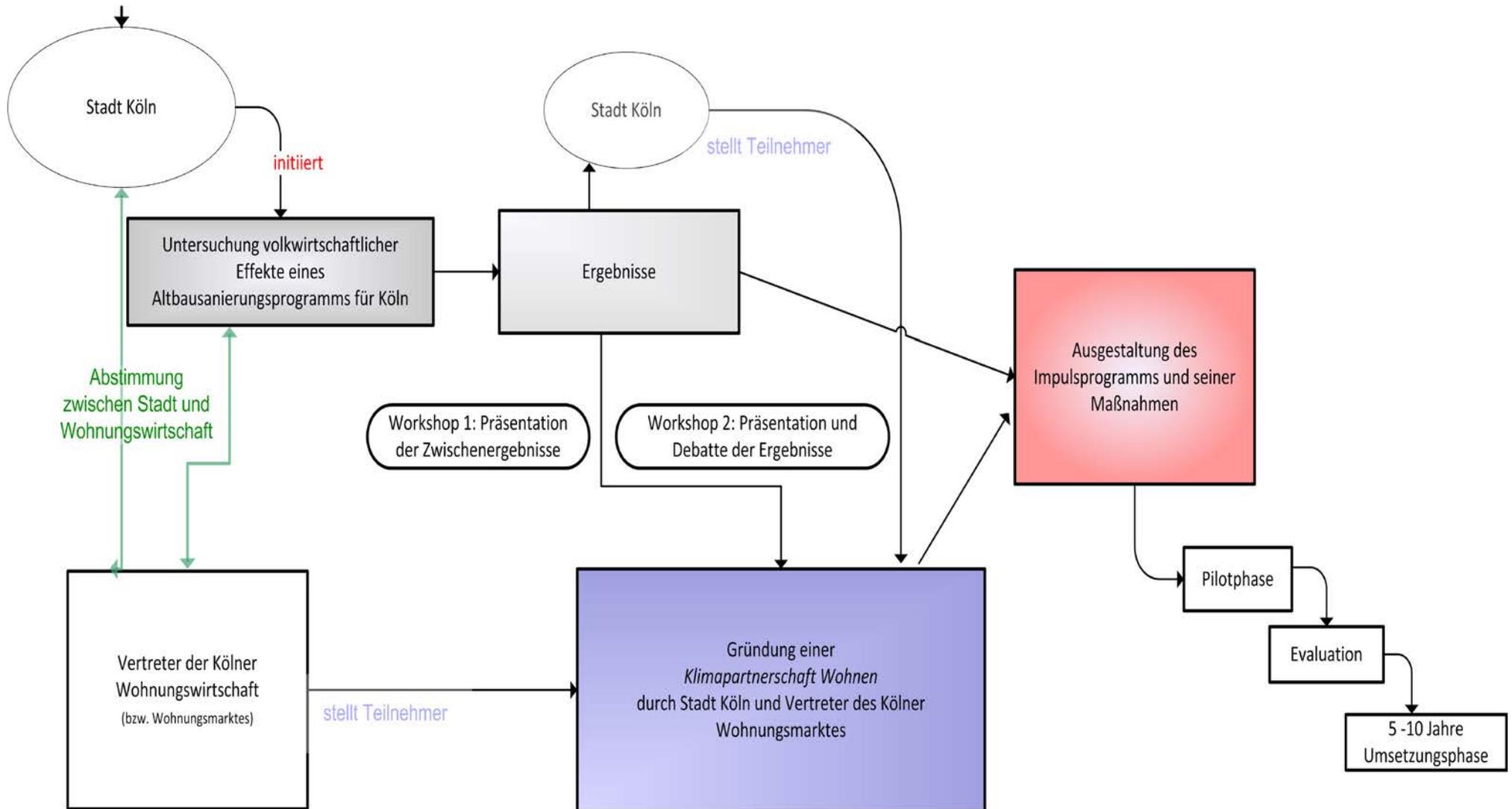
### **Verfahren der Verwirklichung**

Um die gewünschten ökologischen, ökonomischen und sozialen Effekte zu erreichen und die Umsetzungswahrscheinlichkeit zu erhöhen, wird ein prozesshaftes Vorgehen vorgeschlagen.

### **Wirtschaftliche Effekte untersuchen**

In einem ersten Schritt beauftragt die Stadt Köln eine Untersuchung zu den volkswirtschaftlichen Effekten, die ein auf Köln zugeschnittenes Förderprogramm zur energieeffizienten Altbaumodernisierung voraussichtlich auslösen wird. Thematisiert werden u.a die Effekte auf die lokale und regionale Wirtschaft, den Arbeitsmarkt, die städtischen Finanzen und die Kaufkraft der Eigentümer bzw. Mieter. Die Studie, deren Kosten nach Aussage von Fachleuten auf etwa 50.000 Euro zu veranschlagen sind, wird durch eine erfahrene Beratungs- oder Forschungsinstitution erstellt. Die genauen Fragestellungen werden vor Beginn der Untersuchung mit ausgewählten Akteuren der Kölner Wohnungswirtschaft abgestimmt, um die lokalen Spezifika aufnehmen zu

# Ablaufplan „Impulsprogramm energetische Altbausanierung Köln“



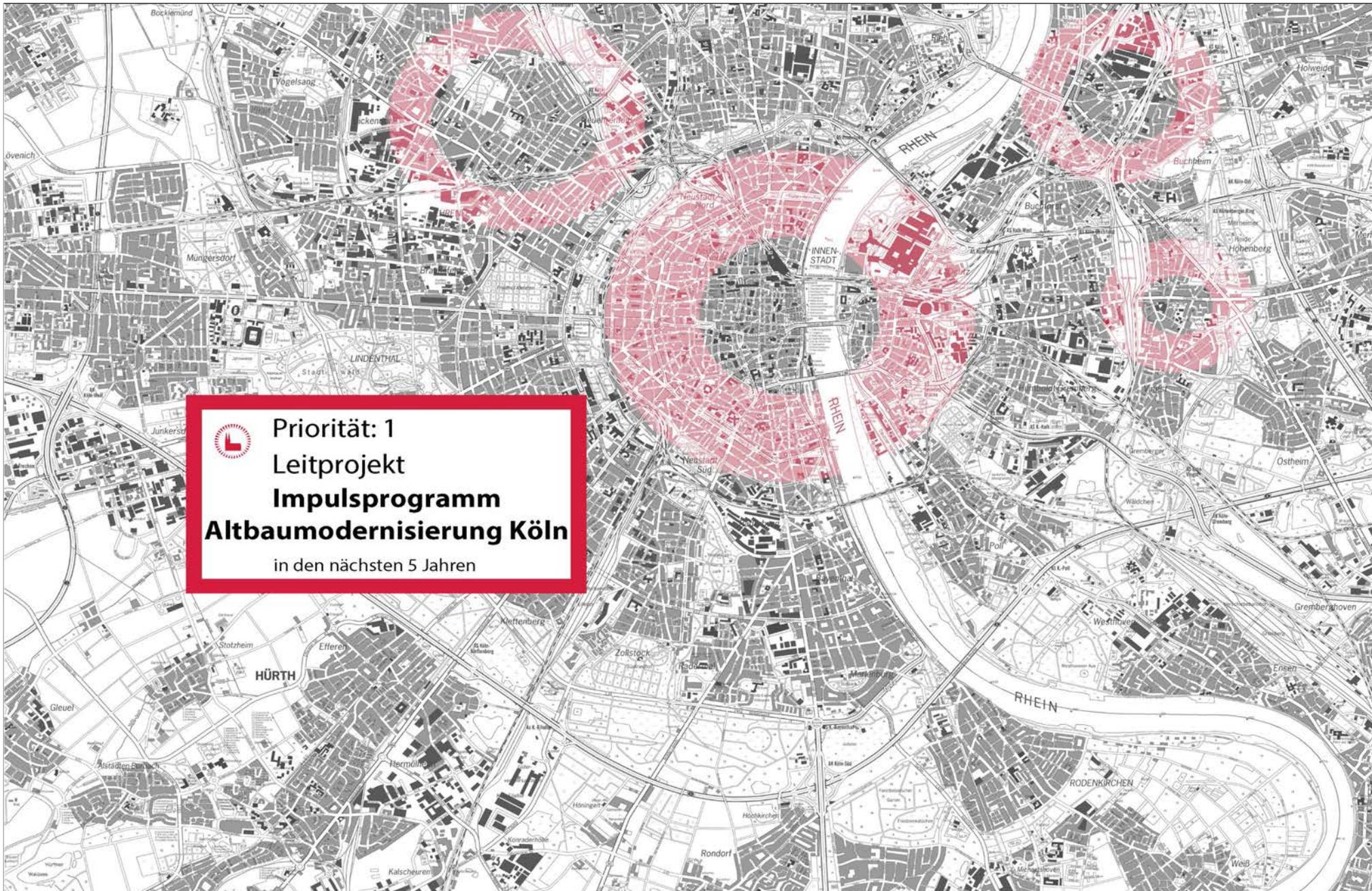
können. Die Ergebnisse und Handlungsoptionen werden auf einer gemeinsamen Veranstaltung mit der Kölner Wohnungswirtschaft vorgestellt und diskutiert.

### **Klimapartnerschaft mit der Wohnungswirtschaft**

Zur gemeinsamen Ausgestaltung und Umsetzung des "Impulsprogramms energetische Altbaumodernisierung Köln" vereinbaren die Stadt Köln und die Kölner Wohnungswirtschaft eine „Klimapartnerschaft Wohnen“. Grundgedanke dieser Kooperation ist es, ausgewählte klimaschutzwirksame Modernisierungen durch Fifty-Fifty-Lösungen von Stadt Köln und Wohnungswirtschaft zu ermöglichen („1 Euro für 1 Euro“), die sonst an Wirtschaftlichkeits- bzw. Rentabilitätsüberlegungen oder der sozialen Tragbarkeit scheitern würden.

### **Impulsprogramm aufsetzen**

Auf dieser Basis wird dann ein gemeinsames Impulsprogramm für die energetische Altbaumodernisierung in Köln formuliert, welches der Stadt bei der Erreichung ihrer Klimaschutzziele (s.o.) und der Wohnungswirtschaft bei der (energetischen) Modernisierung ihrer Bestände helfen wird. Die endgültige Ausgestaltung des Förderprogramms ergibt sich aus den Ergebnissen der volkswirtschaftlichen Untersuchung sowie den wohnungspolitischen und wohnungswirtschaftlichen Initiativen und Spezifika in Köln. Als Initiator der Klimapartnerschaft stellt die Stadt Köln für die zweijährige Pilotphase ein angemessenes Budget zur Verfügung. Das Impulsprogramm wird nach der Pilotphase evaluiert und für eine sich anschließende fünf- bis zehnjährige Laufzeit des Programms optimiert.



**Priorität: 1**  
**Leitprojekt**  
**Impulsprogramm**  
**Altbaumodernisierung Köln**  
in den nächsten 5 Jahren



# Leitprojekte *Bauen & Wohnen -Stadtentwicklung*

## Vorschlag zur Verbindung der Teilstücke des Inneren Grüngürtels

### Hintergrund & Begründung

„Lassen Sie mich\* meinen Vorschlag bitte mit einem Stück persönlicher Geschichte aus der „jungfräulichen“ Perspektive eines Neuankömmlings in der Stadt beginnen: Im Frühjahr 2010 hatten meine Familie und ich beschlossen, von einer kleinen spanischen Insel in die Domstadt umzusiedeln, ein Umzug, der bei meinem Umfeld meistens ungläubiges Kopfschütteln erntete. Aber wir hatten sehr konkrete Kriterien bei der Wahl der zukünftigen Heimatstadt, die einerseits Urbanität besitzen, aber gleichzeitig von möglichst wenigen Negativfaktoren des normalen Großstadtlebens behaftet sein sollte. Beim ersten Besuch Kölns waren uns sofort die vergleichsweise geringen Fahrzeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die ideale kreisförmige Symmetrie mit den sternförmigen Ausfall-

\*...wie schon im Vorwort erwähnt spiegeln die unterschiedlichen Schreibstile der Ideengeber die Vielfalt der Bürgerschaft und ihrer Ideen wieder. Die Texte wurden daher nur redaktionell überarbeitet, zum Teil gekürzt, aber nicht in ihrem Grundton verändert. Dies gilt auch für diese Ideen-skizze, welche als einzige mit subjektiven Eindrücken aus der Ich-Perspektive beginnt. Der frische Ton des Ich-Erzählers gibt den Anlass der Idee sehr lebendig wieder.

straßen sowie die fantastischen Möglichkeiten der Umrundung des Zentrums über die Pfade des Grüngürtels ins Auge gestochen. Dies waren (neben der Freundlichkeit der Bevölkerung) entscheidende Plusfaktoren, die Köln für uns distanzverwöhnte Insulaner in punkto Lebensqualität weit vor Molochen wie Berlin oder Madrid platzierte. Nach unserer Ankunft erkundete ich die Stadt dann mit einem für 30 € erworbenen Damendrahtesel, meist vom Übergangsquartier in Ehrenfeld aus Richtung Innenstadt - natürlich via den nahen Parkanlagen über die Venloer bzw. Subbelrather Straße. Der Eindruck, der sich mir dabei bot, erzeugte immer wieder ungläubiges Kopfschütteln angesichts der Diskrepanz zwischen dem fantastischen Potential dieser grünen Lunge und alternativen Verkehrsrouten und den massiven Gefahren und Beeinträchtigungen der Erholungsqualität durch die Hindurchführung des gesamten Autoverkehrs. Ich hatte in

der Vergangenheit schon einige Städte intensiv kennengelernt, die sich mit zentralen Parkanlagen schmückten wie z.B. New York, Valencia oder Barcelona. In keinem dieser Orte wäre man auf die Idee gekommen, Hauptverkehrsstraßen ebenerdig durch diese Erholungsgebiete hindurchzuleiten. Aber Köln ist eben anders :-)"

### **Grundsätzliche Überlegungen**

Köln leidet, wie die meisten anderen Städte auch, an den negativen Folgen des Verkehrsinfarktes. Verschmutzung, Lärm, Unfallgefahr sind überall präsent, wo das Auto auf langsamere Verkehrsteilnehmer und Fußgänger trifft. Ich denke, man kann ruhig von einem Imperativ sprechen, wenn es darum geht, geräuscharme, sparsame und umweltverträgliche Fortbewegung zu fördern und die Bevölkerung vor der Plage des ölgetriebenen Individualverkehrs zu schützen. Seltsamerweise begegnet man bei einem Streifzug durch die Stadt oft der Umkehrung dieses Prinzips, was die Schlussfolgerung nahelegt, dass die Verkehrsplaner selbst wohl eher hinter

den getönten Scheiben einer dunklen Limousine zu finden sein dürften als im Sattel eines umweltfreundlichen Tretmobiles. Um hier nicht den Verdacht aufkommen zu lassen, es handle sich beim Schreiber dieses Konzeptes um einen militanten Autohasser, möchte ich betonen, dass ich selbst in bestimmten Situationen sehr wohl die Möglichkeiten der motorgetriebenen Kutsche bei Transporten und Gruppenfahrten nutze, das egoistische Herumfahren aus reinen Bequemlichkeitsgründen bzw. als Statussymbol der eigenen Finanzkraft jedoch für nicht mehr zeitgemäß halte.

### **Innerer „Grüngürtel“, eine Fehlbenennung?**

Von einem Gürtel kann angesichts der gegebenen Zerstückelung ja eigentlich nicht mehr die Rede sein, eher von einzelnen Parkabschnitten, die beim Durchqueren immer schnell an heftige Angst-, Schmutz- und Lärmräume grenzen.

Selbst wenn man in der Mitte eines solchen Stückes steht oder sitzt, kann man in beide Richtungen als dominante Sichtsperrung passierende bzw. geparkte Autos ausmachen, je weiter man sich vom Zentrum der Einzelfläche entfernt, desto deutlicher wird dem Erholungssuchenden anhand des Motorenlärms und Gestankes, dass er sich eben doch mitten in der Stadt befindet und nicht im Grünen. Dies schmälert den Wert der Anlage erheblich und könnte doch eigentlich ganz anders aussehen. Die Fahrradfahrer, die den Grüngürtel zur Umfahrung des Stadtkernes nutzen möchten, stehen zusätzlich vor dem Problem, ständig an Ampeln und Übergängen von stark befahrenen Straßen zu stehen und absteigen zu müssen, um an den gefährlichen Wegkreuzungen nicht unter die Räder zu kommen: Die grundsätzliche Bevorzugung des Autoverkehrs verärgert und verunsichert natürlich diejenigen, die sich umweltverträglich verhalten möchten und das Auto stehen lassen. Besonders krass gestaltet sich die Situation am Übergang zum Aachener Weiher, wo in absurder Art und Weise Erholungsraum und Hauptverkehrsadern

aufeinanderstoßen. Wenn man sich an einem sonnigen Tag dort positioniert und nur eine halbe Stunde lang die hochriskanten Überquerungsmanöver von Fußgängern wie Radfahrern über die Straßen und Bahntrassen beobachtet (siehe Bild zu Beginn des Textes), fragt man sich, wie man eine solche Situation auch nur einen Tag länger ohne Änderung des Ist-Zustandes ertragen möchte. Natürlich entstandene Trampelpfade und aufgestellte Barrieren als Gegenmittel sind Zeugen des sinn- und aussichtslosen Kampfes gegen natürliches Verhalten: Verkehrsplanung muss eben innere Logik besitzen.

Einen „Grüngürtel“ zu schaffen und so zu benennen und dann zu versuchen, die Nutzung als solchen – also durchgehend - künstlich zu verhindern ist absurd und zum Scheitern verurteilt. Einem derartigen Problem, welches durch die Miss- bzw. Nichtplanung der Verkehrsführung erzeugt wurde, muss mit intelligenten Lösungen begegnet werden, nicht mit Verboten oder dort aufgestellten Strafzettelverteilern.

## **Kurzbeschreibung der Idee**

Mein Vorschlag zur Heilung des zerrissenen Gürtels: Es macht prinzipiell absolut keinen Sinn, den zum Zentrum hin ausgerichteten KFZ-Verkehr mit den um die Stadt herum zirkulierenden Fahrrad- und Fußgängerbewegungen zu kreuzen. Beide werden voneinander nur gefährdet, behindert oder gestört. Die Straßenüberquerungen verhindern ein flüssiges Vorankommen des Fahrradverkehrs und der Autoverkehr stockt wegen überquerenden Fußgängern und Radfahrern. Deshalb läuft die einzig vernünftige Lösung auf eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten hinaus.

## **Mögliche Verfahren der Verwirklichung**

Dabei gibt es prinzipiell drei sinnvolle technische Lösungen:

1. eine Unterführung des Straßenverkehrs im Bereich des Grüngürtels unter Bodenniveau.

2. eine Überbrückung des Grüngürtels mit evtl. begrünten Holzbrücken für den radialen Verkehr. Um die Rampen nicht zu steil werden zu lassen, könnte man mittels Erdbewegungen im Bereich der Überführungen das Gelände rechtzeitig erhöhen. Dies ließe künstliche Hügel entstehen, die wie im Bereich Aachener Weiher zum verweilen erfahrungsgemäß gerne angenommen werden.
3. eine gemischte Lösung zwischen 1 und 2 mit teilweiser Absenkung des Straßenverkehrs und Überbrückung für den radialen Verkehr.

Eine 4. Lösung, bei der die Straßen mittels Brücken über die Grünanlagen geführt werden, scheidet aus ästhetischen und pragmatischen (lärmetechnischen) Gründen aus.

Die Lösungen 1 oder 3 erscheinen zur Schließung der Lücke bei Venloer, Vogelsanger, Bacheimer und Zülpicher Straße angezeigt. Am Ende der Vogelsanger und Subbelrather Straße neigt sich die Straße, um die Überführung durch die Bahntrasse zu ermöglichen.



Diese Absenkung könnte man vorwegnehmen. Ob und wie eine Lückenschließung bei der Subbelrather Straße und der Luxemburger Straße als Begrenzung des Parkraumes machbar und sinnvoll ist, müsste man abwägen. Besondere Schwierigkeiten entstehen im Bereich Aachener Weiher/Aachener Straße durch die massive Straßenkreuzung mit der Inneren Kanalstraße und der Kombination Straße/Bahntrasse (inkl. Oberleitungen), sowie dem unmittelbaren Angrenzen des Wasserbeckens. Die Aachener Straße müsste möglichst schon vor der Straßenkreuzung in den Untergrund verlegt werden, alternativ könnte man eine Brücke etwa auf Höhe des Museums für ostasiatische Kunst in Erwägung ziehen. Momentan ist dieser Bereich komplett ohne funktionierende Übergangslösung und damit der kritischste Bereich der ganzen Parkzone.

### **Technische Umsetzung**

Der Autoverkehr könnte entweder in zirkulierten Tunneln geführt werden, die man nach der Verlegung oben mit Erde aufschüttet und begrünt. Eine günstigere, aber weniger optimale Lösung wären nach oben offene Schächte, die mit begehbaren Holzgittern belegt würden. Ein Beispiel dafür wäre der abgesenkte Stadtautoverkehr entlang der Hafepromenade in Barcelona.

### **Beschreibung der Vorteile**

Das Ergebnis der Schließung des Grüngürtels wäre eine erhebliche Qualitätssteigerung von Kölns Aushängeschild der Adenauer-Ära: Ein durchgehender, halbmondförmiger Park ohne Lärm und Abgasbeeinträchtigung, der wahrscheinlich größte „Central Park“ einer europäischen Stadt. Für die Funktion des Grüngürtels als alternative grüne Transportroute würde dies ebenfalls einen gewaltigen Schub bedeuten und sicher etliche Autofahrer dazu bringen, ihr Fahr-

verhalten zu überdenken und öfter mal das Rad zu nutzen. In Kombination mit den Citybikes der Bahn ergibt sich auch für Fußgänger und Touristen eine unschlagbare Wendigkeit bei Strecken innerhalb der Stadt.

### **Nachwort**

Wenn wir von nachhaltiger Stadtentwicklung sprechen, müssen wir umweltverträgliches Verhalten wo immer möglich belohnen und fördern. Fahrradfahren muss schlichtweg schneller, günstiger, angenehmer und ungefährlicher sein als die schmutzigen Alternativen. Diese Strategie dürfte mittelfristig größere Erfolge verbuchen als irgendwelche Fahrverbote oder Appelle an die Vernunft der Verkehrsteilnehmer. Ich denke, unter diesem Gesichtspunkt ist mein Vorschlag genau auf dem richtigen Kurs.

### **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 5 von 6

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

***Durchschnittswert: Priorität 2***

### **Externe Experten**

Hinsichtlich seiner Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit hätte dieses Projekt hohe Relevanz. Die Stadtbevölkerung ist latent durch die Fragen des Verkehrs sowie der Nutzungsqualitäten der öffentlichen Freiräume während des Alltags und der Freizeit gleichermaßen betroffen. Die Fokussierung auf den Grüngürtel betrifft dabei eine Vielzahl von Menschen.

## **Experten-Workshop**

Idee unstrittig; Empfehlung, die Querungen aber möglichst auf der Ebene Null umzusetzen

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

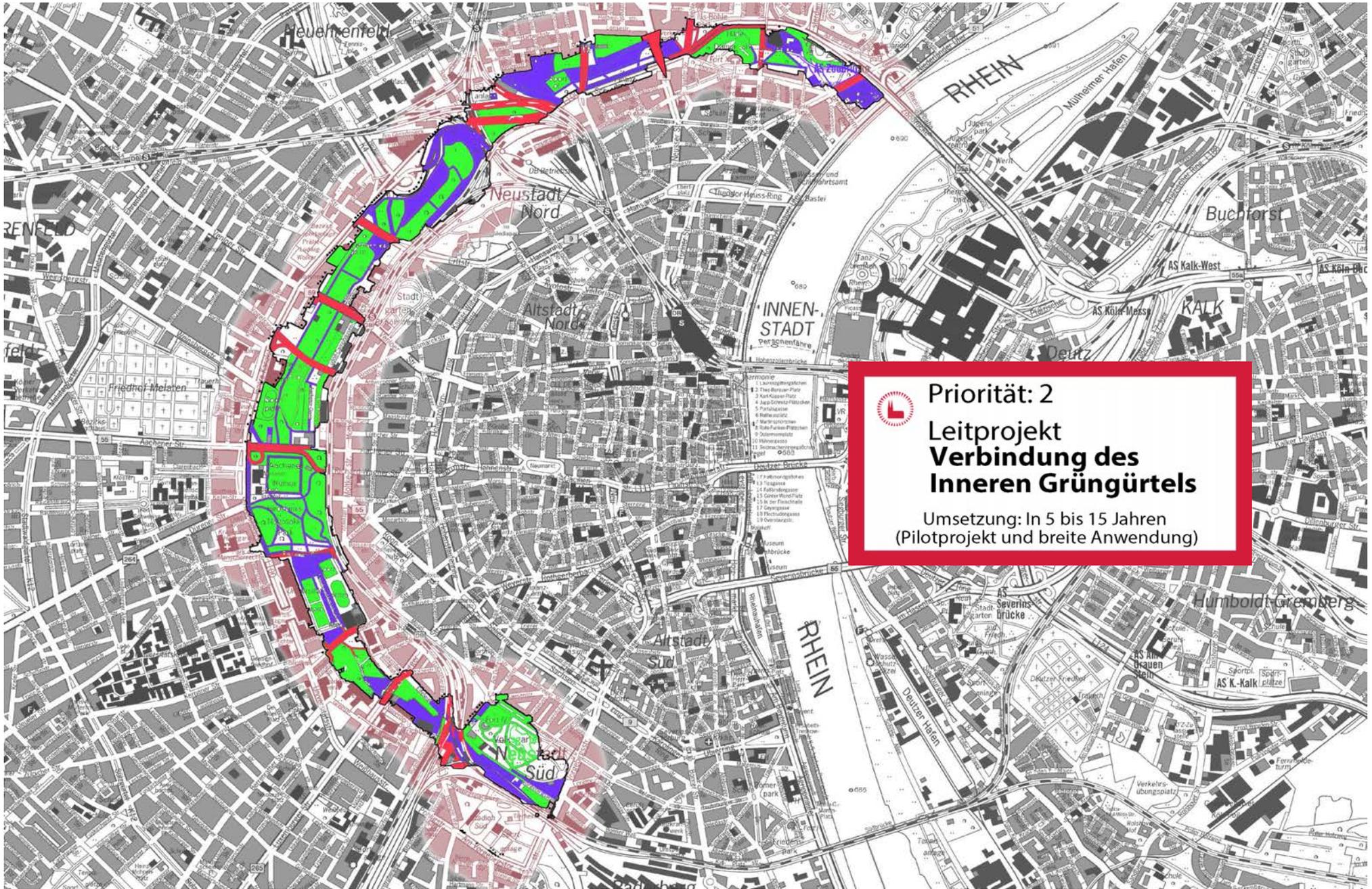
Differenziert zu betrachten - in der vorgeschlagenen Form sind sehr hohe Investitionskosten in Bezug auf Brücken/Unterführungen zu veranschlagen.

Eine gute Relation von Nutzen und Aufwand ist dagegen bei der realistischeren Option von „Ebene-Null-Querungen“ gegeben. Der (volks-) wirtschaftliche Nutzen ist noch nicht bilanziert - wird aber als hoch eingeschätzt (Förderung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr und folglich Erhöhung der Klimaeffizienz; Verbesserung der stadträumlichen Qualität).

Vor dem Hintergrund eines sehr hohen Investitionsbedarfs ist bei der momentanen Haushaltslage der Stadt eine Umsetzung der Maßnahmen derzeit nur als Ebene-Null-Querungen realistisch und städtebaulich erstrebenswert.

## **Chancen der Umsetzung**

Vor dem Hintergrund eines sehr hohen Investitionsbedarfs ist bei der momentanen Haushaltslage der Stadt eine Umsetzung der Maßnahmen derzeit nur als Ebene-Null-Querung wahrscheinlich. Eine stufenweise Umbau- und Ausbauplanung in Abstimmung mit anstehenden Baumaßnahmen wie dem Ausbau der Bahntrassen, dem Masterplan der Universität Köln oder den Neubauten am Eifelwall (Stadtarchiv, Justizzentrum) erhöht die Chancen der Umsetzung.



 **Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**Verbindung des**  
**Inneren Grüngürtels**  
Umsetzung: In 5 bis 15 Jahren  
(Pilotprojekt und breite Anwendung)



# Leitprojekte *Bauen & Wohnen -Stadtentwicklung* Stadtraummanagement Deutz

## Voraussetzung und Kontext

„Die Zukunft der Stadt ist der Bestand“ – zumindest im europäischen Kontext. Genau diese Sichtweise richtet den Fokus der urbanen Transformation auf die bestehenden Stadtquartiere. Dabei steht weniger die Option auf eine bauliche Nachverdichtung oder die Erüchtigung des Bestandes im Zentrum, so aktuell dies ist. Vielmehr wird es für die gewachsenen Quartiere eine Frage zukünftiger Akzeptanz als Wohn- und Lebensraum sein, ob es gelingt, für die Überformung des Straßenraumes durch ruhenden Verkehr neue Ansätze zu finden. Die Straßenräume, die nicht dafür vorgesehen sind, lediglich als Parkraum darzustellen, verlieren dadurch jegliche urbane Vielfältigkeit und ihre Funktion als „öffentlicher Raum“. Gerade auch für eine „älter werdende“ Gesellschaft in jenen

Gebieten ist die Frage der unmittelbaren wohnungsnahen Mobilität und Lebensraumangebote von wachsender Dringlichkeit. Es reicht nicht, die Wohnung barrierefrei umzubauen, wenn der Straßenraum dies nicht ist, somit der Bewegungsraum nicht als ein Weg „vor die Tür“ dient. Diese Fragestellungen sind hoch aktuell und könnten als Pilotprojekt in Deutz dazu beitragen, die folgenden Leitgedanken im Sinne einer Finanzierungs- und Kostenanalyse im Umsetzungsszenario vertiefend zu untersuchen.

## Neues Straßenmanagement

Die Straße ist nicht nur zum Parken da. Auch wenn genau dieser Eindruck in Deutz vorherrscht, ist die Erkenntnis einer Trendwende unumgänglich, soll das Lebenswerte des Stadtquartiers Deutz nicht erstickt werden. Das Konzept wagt den Versuch eines neuen Weges.

1. Die Straße ist nicht nur zum Parken da. Der Parkraum wird eingeschränkt und verlegt.
2. Alle senkrecht zum Rhein führenden Gassen sollen mit ihren Bürgersteigflächen neu bewirtschaftet werden, sprich diese Flächen können von den Eigentümern bzw. Mietern gepachtet werden. Der Belag des Bürgersteigs bleibt erhalten, aber aufgesetzte Konstruktionen erlauben neue private Vorgartennutzung, vom grünen Beet bis zum Sitzplatz der sprichwörtlichen Bank vor der Tür.
3. Die verdrängten PKW finden einen neuen Platz. Die Severinsbrücke – da hier großflächig städtische Grundfläche zur Verfügung steht – soll mit einem Parkhaus unterbaut werden. Das Parkhaus ist als Quartiersparkhaus Deutz ausgelegt. Die Bewohner erhalten einen Stellplatz zu günstigen Konditionen.
4. Es wird ein Shuttle eingerichtet, der ringförmig durch Deutz fährt und eine Zubringer-Funktion für das Parkhaus erfüllt. Der

Shuttle wird aber auch als interner Ringverkehr, der die Einkaufsstraße optional – gerade auch für alte Menschen – erreichbar werden lässt, genutzt werden können. Dies schafft eine Mobilität im Quartier, die stadtraumverträglich ist.

5. Die Verpachtung der Bürgersteigfläche von max. 50.000 m<sup>2</sup>, die Fahrpreise für den Shuttle von ca. 50 Cent für die Fahrt und eine monatliche Gebühr von 30 –50 Euro pro Stellplatz lassen es wirtschaftlich zu, dass sowohl das Parkhaus als auch der Shuttle-Betrieb eine sich selbst tragende Einrichtung darstellen. Wichtig ist, dass Geld durch eine Straßenraumbewirtschaftung (eben Vermietung von Bürgersteigflächen) generiert werden kann, die hilft, neue Stellplatzlösungen zu entwickeln. Die Stadt Köln kann handlungsfähig werden ohne Haushaltsdefizite.
6. Das Ziel der Maßnahmen ist eine neue Lebendigkeit in Deutz, die neue Altersschichten und Bewohnerszenen anzieht. Die Straßen von Deutz sind dann hipp.

## **Ziele**

Ziel der Studie ist es, die Kosten- und Finanzierungsaspekte des Straßenraummanagements durchzurechnen und ein glaubwürdiges Umsetzungsszenario aufzuzeigen. In einem weiteren Schritt soll die Realisierung mit den zuständigen Ämtern und den Bürgern diskutiert werden.

### **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 3 von 6; Rang 4 von 6

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer: 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***

## **Externe Experten**

Hinsichtlich seiner Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit hätte dieses Projekt mittlere bis hohe Relevanz. Die Stadtbevölkerung ist durch die Fragen der Parkraumbewirtschaftung sowie die Mängel bei den Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten aufgrund des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Räumen sowie im nahen Wohnumfeld unmittelbar betroffen. Die Innovationskraft wird als hoch eingeschätzt. Dies betrifft insbesondere die Kopplung von Parkraumbewirtschaftung und Aufwertung des öffentlichen Raumes im unmittelbaren Nahbereich der betroffenen Wohnbevölkerung.

Ebenso wird die soziale Wirksamkeit (bei Gelingen) als sehr hoch eingeschätzt, insbesondere wenn das Projekt auch auf das Verhalten der PKW Nutzer bezogen wird, um so zu einem Umdenken hinsichtlich der PKW-Nutzung im großstädtischen Raum zu kommen. Das Projekt zeigt hierzu einen möglichen Weg auf. Insofern wäre eine entsprechende Einbindung der "Betroffenen" zielführend.

„Ebenfalls sehr fundierter Vorschlag mit vielen Parallelen zum Vorschlag „Shared Mobility“. Es ist sehr gut, dass das Parken als Störfaktor des öffentlichen Raumes und als Barriere problematisiert wird. Aber die lediglich räumliche Verlagerung des Parkens hilft wenig. Zudem ist die bauliche Schaffung von Ersatzparkraum extrem teuer (gestapelt), daher muss das Ziel eine starke Verringerung der privaten und betrieblichen Motorisierung sein.

Problematisch ist die vorgeschlagene „Privatisierung“ des öffentlichen Raumes in der beschriebenen Form (also die ganze Straße samt Fahrbahn und Gehwegen), weil damit der Charakter als öffentlicher Raum verloren geht.

Sehr gut ist der Vorschlag des Quartierbusses (hier allerdings zunächst als Parkierungsshuttle definiert), weil Quartierbusse die Kundennähe im ÖPNV massiv verbessern. Der Bearbeitungs- und Finanzierungsvorschlag für die Planungsphase ist sinnvoll, aber die Ziele und Prämissen sollten modifiziert werden.“

### **Experten -Workshop**

Prüfauftrag, ob Idee in dieser oder anderer Form umsetzbar. Machbarkeitsstudie durch Stadtverwaltung oder im Rahmen einer Forschungsarbeit.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Bei Gelingen sehr hoch: insbesondere, wenn das Projekt auf das Verhalten der PKW Nutzer ausgedehnt wird, um so zum Umdenken hinsichtlich der PKW-Nutzung im großstädtischen Raum zu kommen. Je mehr dies gelingt, desto größer sind die Klimaschutzeffekte.

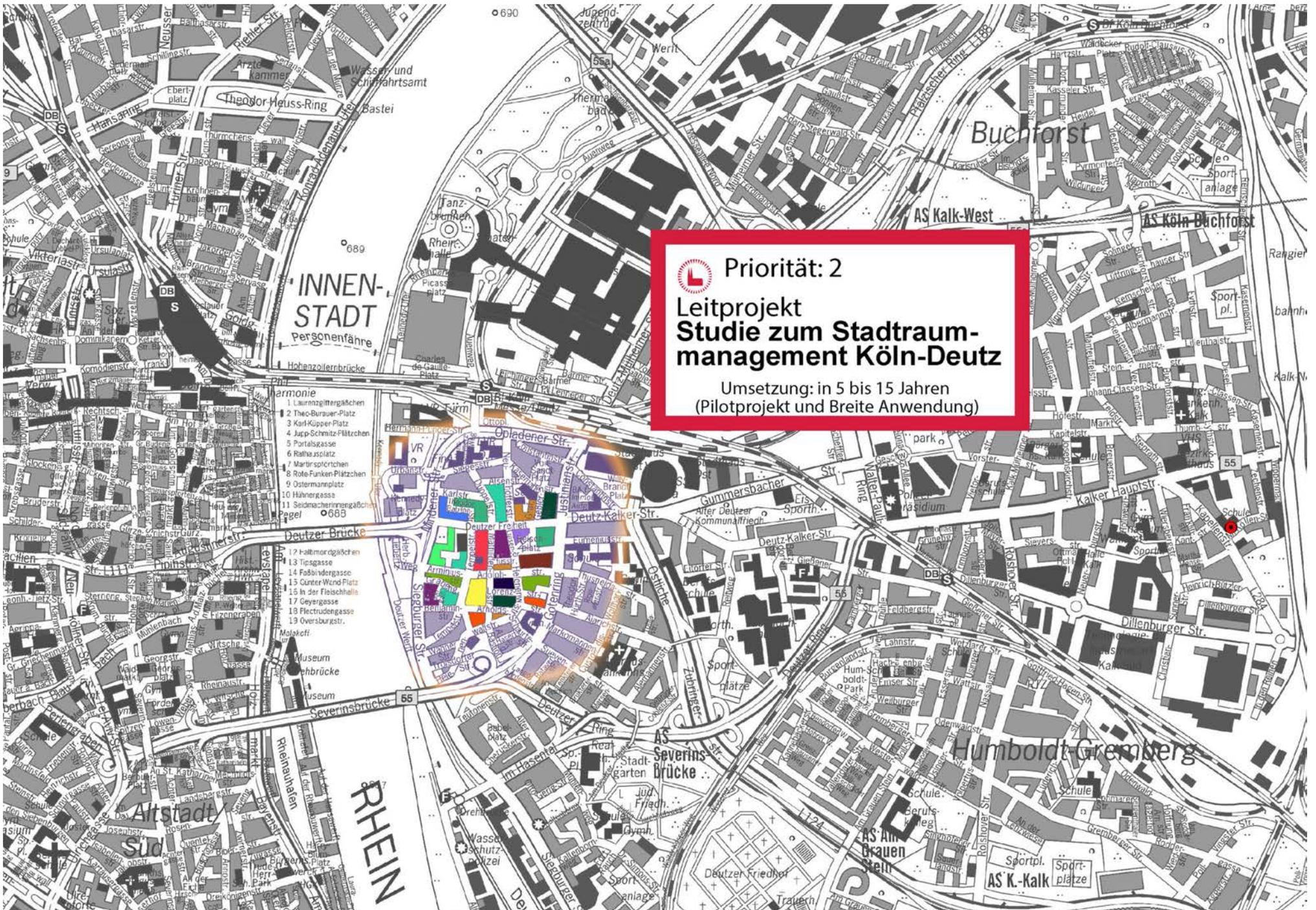
### **Chancen der Umsetzung:**

Gut - als Pilotprojekt mit mittelfristiger Umsetzung: Eine Finanzierung durch Forschungs- und öffentliche Mittel ist sicherzustellen (Schritt 1), ggfs. auch durch örtlichen Einzelhandel und weitere Akteure kofinanziert (PPP). Wichtig ist die Klärung der Fragen der Übertragbarkeit der Projektidee auf den Maßstab der Gesamtstadt und die umsetzbaren Klimaschutzeffekte anhand einer Machbarkeitsstudie.



**Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**Studie zum Stadtraum-**  
**management Köln-Deutz**

Umsetzung: in 5 bis 15 Jahren  
(Pilotprojekt und Breite Anwendung)





# Leitprojekte *Bauen & Wohnen -Stadtentwicklung*

## AGENTUREN FÜR WECHSEL

### Energetische Sanierung und soziale Tragbarkeit

#### Hintergrund

Der Schwerpunkt der Aktivitäten zukünftiger Stadtentwicklung in Köln liegt zurzeit auf dem innerstädtischen Bereich. Dringend erforderlich sind aber auch Maßnahmen, um dem in vielen Außenbezirken Kölns stattfindenden demographischen Wandel und den damit verbundenen sozialen Folgen und (auch energetischen) Sanierungsstaus aktiv zu begegnen. Insbesondere in den zahlreichen Siedlungen der „alten Gartenstädte“ diesseits und jenseits des Militärrings findet im kommenden Jahrzehnt ein drastischer Generationenwechsel statt, der die Gefahr in sich birgt, dass einzelne Stadtteile in ihrer Bausubstanz und in ihrer Alters- und Sozialstruktur qualitative Verluste erleiden. Insbesondere sind folgende Probleme akut und werden sich voraussichtlich verstärken:

Sanierungsstau bei älteren Eigentümern mit der Frage, wie kann zur energetischen Sanierung motiviert werden? Stichworte sind u.a.:

- Heute sanieren für die Kinder birgt Probleme (Unsicherheit bei der Übertragung von Fördermitteln),
- welche Sanierungsmaßnahmen sind sinnvoll bzw. geeignet, dies ist älteren Eigentümern oft unklar.

Wohnungswechsel im Stadtteil - wie kann ich im Stadtteil bleiben?

- Initiierung von Mehrgenerationen-Wohnen  
Etablierung und Stärkung von stadtteil-eigenen Unterstützungssystemen
- Garten-, Flächennutzung - wie können zu groß gewordene Gärten sinnvoll genutzt werden?
- Verdichtung durch Baumaßnahmen
- kollektive Gartennutzungen
- Dezentrale Energiegenossenschaften

Um diesen absehbaren Prozessen zu begegnen und sowohl Lebensqualität wie auch Modernität dieser Siedlungsstrukturen zu erhalten, wird die Einrichtung unterstützenden Anlauf- und Beratungsagenturen vorgeschlagen. In einem Stadtteil soll als Pilotprojekt eine Agentur für Wechsel eingerichtet werden, die folgendes Aufgabenprofil haben wird:

#### **Profil für die „Agentur für Wechsel“**

- Die Agentur soll Öffentlichkeit im Stadtteil herstellen (Erstkontakt)
- Der Begriff des Wechsels wird durch Beratungsangebote mit „Leben“ gefüllt - Erstberatungen zu Generationswechsel, Wohnwechsel, Ortswechsel, Gartenwechsel, Energiewechsel.
- Die Agentur sollte über die Möglichkeiten und rechtlichen Grundlagen informieren und ggf. Standardverträge anbieten („Eltern sanieren für ihre Kinder“)
- Ziel ist die Beratung von Erbern/Vererbern und Eltern/Kindern.

Wichtig ist, dass die in den Stadtteilen schon vorhandenen Strukturen (kirchliche, gemeinnützige, wohlfahrtsverbandliche) genutzt werden und das neue Angebot an Stellen „angedockt“ wird, die vor Ort schon bestehen und von den Bürgern frequentiert werden, um das Gefühl von Vertrautheit zu erhalten.

Angebote für Mehrgenerationenwohnen sollten in der direkten Nachbarschaft entstehen, damit die Personen weiterhin in ihrer gewohnten Umgebung leben können.

Die Betroffenen sollten schon bei der Planung neuer Objekte abgeholt werden. Durch ein niedrigschwelliges Beginnen (Kaffeekranz) fühlen sich auch Menschen mit Scheu vor Veränderungen eher angesprochen. Die Attraktivität der Stelle für die Bürger könnte darin liegen, dass es zu vielen Themen an einem Ort Informationen und Erstberatungen gibt.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 1 von 6; 2 von 4

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

### ***Durchschnittswert: Priorität 1***

#### **Externe Experten**

Die Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit wird als sehr hoch eingeschätzt. Gerade für die angesprochene Zielgruppe bietet diese Projektidee einen konkreten Ansatz. Das praktische Verbraucherverhalten wird direkt angesprochen mit dem Ziel der Steigerung der Effekte der Energieeinsparung und effizienten Nutzung von Energie. Die Folge: Geld sparen durch Energiesparen, damit werden zwei sinnvolle Ziele zielführend miteinander verknüpft. Die Nachahmwirkung wird als sehr hoch eingeschätzt, vor allem durch die Idee eines (oder mehrerer) Pilotprojekte in ausgewählten „Hot-Spots“. In der Pilotphase können erste Erfahrun-

gen gesammelt und dann in andere Teilbereiche der Stadt transferiert werden. Symbolische, politische und soziale Relevanz sind in dieser Projektidee gleichermaßen hoch. Die Verknüpfung von Beratung mit Einspareffekten für die betroffenen Haushalte verspricht auch eine direkte Umsetzbarkeit. In welchem Umfang diese greifen lässt sich derzeit noch nicht sagen. Dies hängt stark von der konkreten Beratungskonzeption und dem gewählten Pilotprojekt ab. Ein Pilotprojekt bietet die Chance, Erfahrungen zu sammeln und die Maßnameneffektivität i.S. einer prozesshaften Entwicklung bei weiteren Projekten zu verstetigen und zu erhöhen.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Aus Beratungen resultierende Wirtschaftlichkeitseffekte zeigen sich in konkreten Einsparungen der Energiekosten. Gut ist die Ausrichtung einer Maßnahmenberatung, wenn sie sich auch auf den Zusammenhang von Klimawirksamkeit und Preis-Leistungsverhältnis konzentriert (Finanzierbarkeit für den kleineren Geldbeutel).

Dies ist als qualitative Zielsetzung in jedem Falle sinnvoll. Inwiefern das Konzept auch quantitativ Ergebnisse bringt, sollte im Rahmen einer an die Pilotprojekte gekoppelten Evaluation ermittelt werden (Beratungsaufwand gegen Einspareffekte). Damit sind auch Rückschlüsse auf Didaktik und Strategie eines künftigen Beratungskonzeptes ableitbar mit dem Ziel der weiteren Wirkung in die Breite (Quantität= Anzahl der Effizienzmaßnahmen) und die Tiefe (Qualität= Maßnahmeneffizienz zu tragfähigem Kosteneinsatz).

### **Experten -Workshop**

Idee unstrittig, mit langfristigem Potential

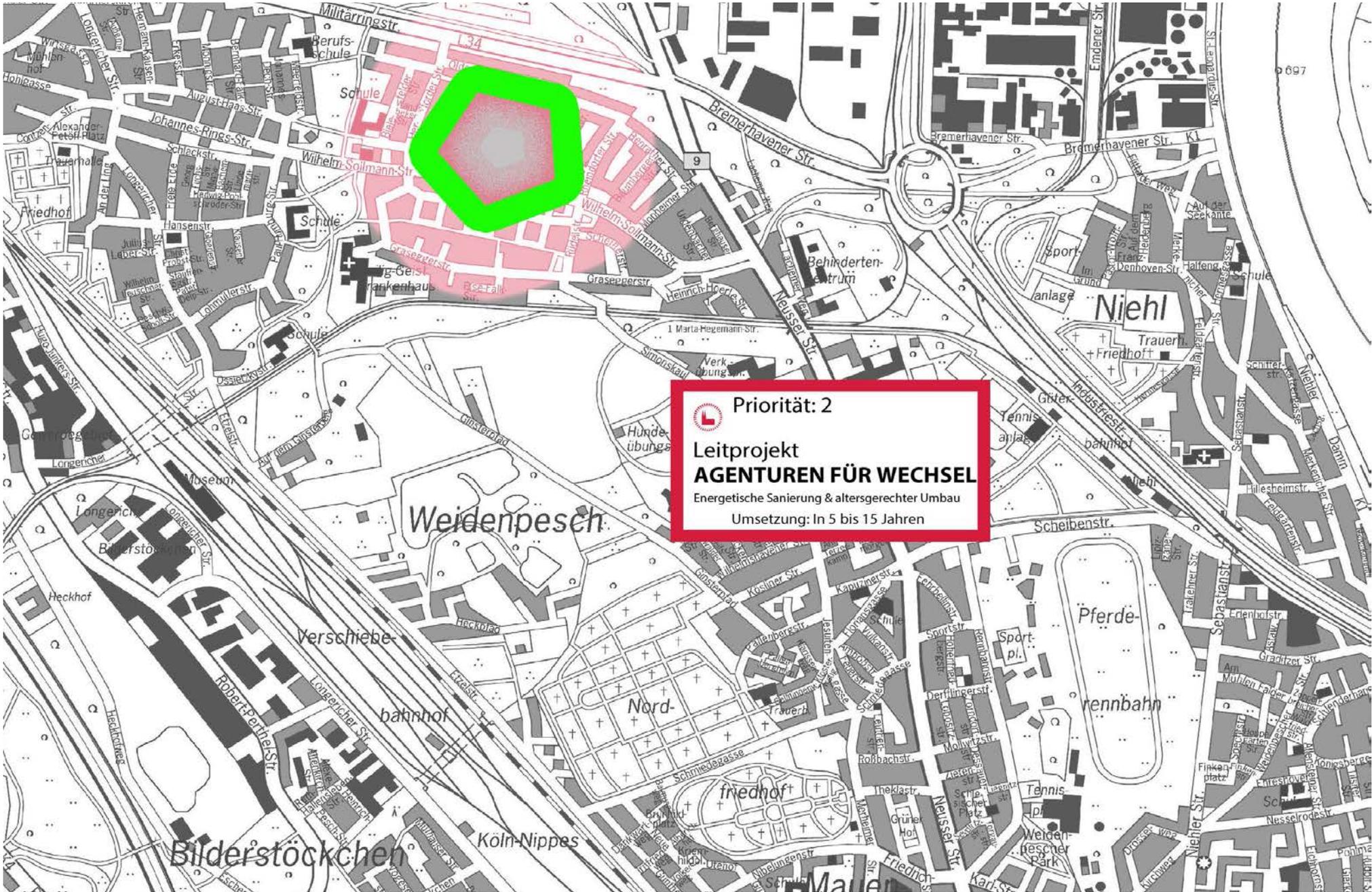
### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Hoher Nutzen bei relativ geringem Aufwand.

### **Chancen der Umsetzung**

„Eine Kooperation mit mehreren Akteuren wie vorgesehen ist zielführend (Stadt, Wohnungsunternehmen, Mieterverein). Ein Pilotprojekt

sollte dazu konkreter ausformuliert werden (Trägerschaft, Stadtteil, Akteure, Beratungskonzept), ggfs. ist zu prüfen, auf vorhandenes Know-How zurückzugreifen (Verbraucherzentrale, Energieberater, Energieagentur NRW u.a.m.). Eine Finanzierung kann durch die Projektpartner sichergestellt werden“.



 **Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**AGENTUREN FÜR WECHSEL**  
Energetische Sanierung & altersgerechter Umbau  
Umsetzung: In 5 bis 15 Jahren



# Leitprojekte *Bauen & Wohnen -Stadtentwicklung* CO<sub>2</sub>-freies Ehrenfeld

## Hintergrund & Begründung

Der Kölner Stadtteil Ehrenfeld wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem durch metallverarbeitende und chemische Industriebetriebe geprägt. Später siedelten sich große Elektrotechnik-Firmen wie die Helios AG an. Durch den Mitte der 1970er Jahre beginnenden Strukturwandel ist vom ehemaligen Industriestandort nur wenig geblieben. Ehrenfeld hat sich zu einem Dienstleistungs- und Wohnquartier gewandelt, der durch den U-Bahn-Anschluss eine unmittelbare und schnelle Anbindung an das Stadtzentrum erhalten hat. Das heutige Ehrenfeld ist aus mehreren Gründen besonders für eine CO<sub>2</sub>-freie Zukunft geeignet. Neben den zahlreichen Industriebrachen, die vielerorts alternative Nutzungen zuließen, sind es nicht zuletzt die hier lebenden Menschen, die sich bereits heute

in großer Zahl aktiv für Ökologie und Nachhaltigkeit einsetzen. Deutlich wird dieses Engagement durch Initiativen wie die Nachhaltigkeits-Messe „ökoRausch“, die „Transition Town“-Gruppe oder „Critical Mass“, die sich für eine Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur einsetzen.

## Kurzbeschreibung der Idee

Der ehemalige Industriestandort Ehrenfeld soll durch eine Vielzahl nachhaltiger Maßnahmen Schritt für Schritt zu einem „Null-Emissions-Quartier“ umgestaltet werden. Einerseits müssten diese Maßnahmen von der Stadt umgesetzt werden (Ausbau der Fahrrad- und Fußgängerwege) Andererseits könnten – im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage – auch Öffentlich-Private Partnerschaften („Open Space Partnerships“) einen Beitrag leisten. Durch diese „Stadtentwicklung von unten“ ließe sich zudem die Akzeptanz

für das Ziel eines CO<sub>2</sub>-freien Stadtteils innerhalb der Bevölkerung steigern.

### **Beschreibung der Vorteile**

Die Forderung, einen ganzen Stadtteil vom schädlichen Klimagas CO<sub>2</sub> zu befreien, scheint auf den ersten Blick utopisch, doch gerade in der Vielzahl der Verfahren auf dem Weg zu einem „Null-Emissions-Quartier“ liegt ihre Rechtfertigung. Das bedeutet, dass jeder einzelne Schritt in Richtung eines CO<sub>2</sub>-freien Stadtteils die Lebensqualität der Bewohner unmittelbar verbessert und darüber hinaus einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

### **Mögliche Verfahren der Verwirklichung**

Um das Ziel eines CO<sub>2</sub>-freien Ehrenfelds zu erreichen sind zahlreiche Maßnahmen denkbar:

### **Ausbau der Fahrrad- und Fußgängerwege**

Pläne hierzu finden sich bereits in einem Entwicklungskonzept der Stadt Köln aus dem Jahr 2004. Sie wurden im September 2010 bzw. im Mai 2011 in DQE-Workshops zum Thema „grüne Wege“ unter Leitung von Prof. Katrin Bohn (TU-Berlin) weiterentwickelt. Die Erfahrungen in Städten wie Kopenhagen oder Portland im Bundesstaat New York, die einen besonders hohen Fahrradanteil an ihrem Verkehrsaufkommen aufweisen, zeigt, dass der Ausbau und die Pflege der Infrastruktur einen direkten Einfluss auf das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer hat. In Portland beispielsweise stieg der Radverkehr durch die Maßnahmen des Department of Transportation innerhalb von nur zwei Jahren um 66 Prozent, und in Kopenhagen nutzen auch während der Wintermonate 80 Prozent der Einwohner weiterhin vornehmlich ihr Fahrrad, da die Stadt zuallererst die Fuß- und Radwege von Eis und Schnee befreit und erst anschließend die Straßen räumt.

## **Urbane Landwirtschaft**

Das postindustrielle Ehrenfeld bietet mit seinen großen Brachflächen wie dem ehemaligen Güterbahnhof an der Vogelsanger Straße oder dem Gelände zwischen der Leyendecker- und der Christianstraße optimale Bedingungen für die urbane Landwirtschaft. Durch den lokalen Anbau von Obst und Gemüse wird vorhandenes CO<sub>2</sub> durch die Pflanzen absorbiert, zusätzlich entfallen transportbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen.

## **Lokale Energieproduktion im Quartier**

Die Nutzung der Ehrenfelder Brachen als „produktive Stadtlandschaft“ schließt auch die lokale Energieproduktion im Quartier mit ein. Auf den großen Freiflächen könnten Solaranlagen installiert werden – auch hier gibt es bereits aktuelle Überlegungen zum Bau eines Bürgersolarparks. Inwieweit diese Flächen ausreichen oder noch durch andere Areale bzw. Technologien (z.B. Biomasse aus öffentlichem Grün) ergänzt werden müssten, ließe sich durch eine Machbarkeitsstudie klären.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 2 von 6

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 3

***Durchschnittswert: Priorität 2***

## **Externe Experten**

Dieses Projekt besitzt eine hohe Strahlkraft und Wirksamkeit in der Öffentlichkeit. Hier steht die energetische Zielsetzung hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Einspareffekte im Vordergrund. Dies hat eindeutig Modell- und Vorbildfunktion und kann Ausstrahlungswirkung auf andere Teilbereiche der Stadt entfalten. Wichtig ist, dass diese Ziele durch örtliche Akteure getragen werden. Damit ist das Projekt identifizierbar. Ebenso von Bedeutung ist die Vorbildfunktion des Vorhabens für weitere Maßnahmen zum Klimaschutz (im Großen wie im Kleinen).

## **Experten-Workshop**

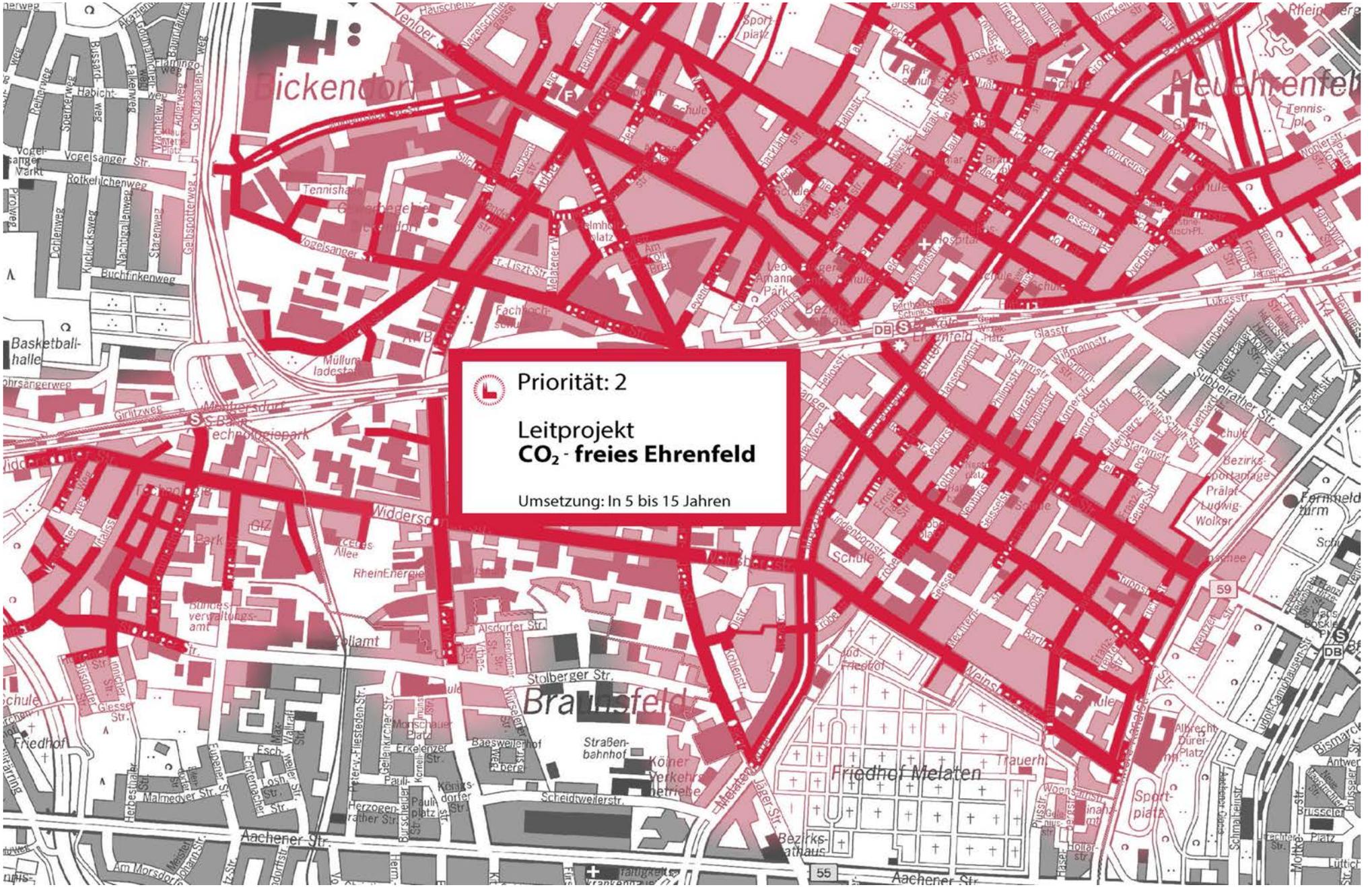
das Konzept der Idee ist zu verfeinern.

## **Nutzen-Aufwand-Relation**

Die Wirksamkeit für den Klimaschutz ist dann hoch, wenn es gelingt entsprechende Maßnahmen zum Klimaschutz umzusetzen. Hierfür ist auf der Grundlage der ersten skizzierten Ideen ein ganzheitliches Konzept zu erarbeiten.

## **Chancen der Umsetzung**

Hierzu ist als nächster Schritt eine konkrete Maßnahmenplanung auf der Grundlage einer Ist-Analyse zielführend. Die derzeitigen Ideen der Projektskizze bilden einen ersten Ansatz. Diese sind zu vertiefen (z.B. Ehrenfelder Klimaschutzwerkstatt). Die konkrete Projektumsetzung erfordert eine enge Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren. Dazu liefert die Projektskizze sehr gute Ausgangsideen.



Priorität: 2

**Leitprojekt  
CO<sub>2</sub>-freies Ehrenfeld**

Umsetzung: In 5 bis 15 Jahren

# **Synopse Bauen & Wohnen - Stadtentwicklung**

**W**ie gelungen die Idee einer nachhaltigen Stadt ist hängt entscheidend auch davon ab welche Qualitäten im städtischen Raum und seinen Bauwerken verwirklicht werden können. Welche ästhetischen, ökologischen und funktionalen Beiträge stellt die Stadt für ihre Bürger bereit? Wie sozial gerecht und wirtschaftlich ist das urbane Bauen, Wohnen und Leben? Die zu diesem Themenkreis entwickelten Ziele & Maßnahmen spiegeln das Wissen unserer Teilnehmer um ihre Wichtigkeit für die Entwicklung urbaner Nachhaltigkeit in Köln (siehe Seiten 41 bis 44 ). Als praktisch umzusetzende Leitprojekte werden vorgeschlagen:

### **1. Durchführung & Umlenkung von Ausgleichsmaßnahmen**

Für Baumaßnahmen (Bebauung, Straßen, usw.) im Stadtgebiet Kölns wird häufig in den Freiraum, in ökologisch hoch bewertete Freiflächen, eingegriffen. Innerhalb der Bauleitplanverfahren sollen diese Eingriffe und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen (Pflanzen von Bäumen etc.) künftig innerhalb des Stadtgebietes und in der

Nähe des Eingriffs erfolgen. Insbesondere in der Innenstadt im Übermaß versiegelte und vollständig überbaute Flächen sollen durch Dach- und Fassaden-Begrünungen künftig einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.

### **2. Impulsprogramm Altbaumodernisierung**

Die besondere Bedeutung des Wohngebäudebestandes für die Erfüllung der kommunalen und bundesdeutschen Klimaschutzziele gilt auch für Köln. Durch eine detaillierte volkswirtschaftliche Prüfung der Effekte eines „Impulsprogramms Energetische Altbaumodernisierung Köln“ sollen neue Anreize und Kooperationsformen zur klimaschützenden Modernisierung des Gebäudebestandes vorbereitet werden.

### **3. Verbindung der Teilstücke des inneren Grüngürtels**

Köln leidet an den negativen Folgen des Verkehrs. Verschmutzung, Lärm, Unfallgefahr sind überall da präsent wo das Auto auf langsamere Verkehrsteilnehmer und Fußgänger trifft. Für den inneren Grüngürtel als bedeutendes Ele-

ment der innerstädtischen Lebensqualität wird langfristig die Schaffung eines durchgehenden Grünsystems vorgeschlagen.

#### **4. Stadtraummanagement**

Die Zukunft der Stadt ist der Bestand. Angesichts eines begrenzten Stadtgebietes und einer älter werdenden Gesellschaft wird die wachsende Stadt Köln nach neuen Lösungen für ihre Quartiere Ausschau halten müssen. Vorgeschlagen wird (am Beispiel Deutz) die Schaffung baurechtlich genehmigter Verdichtung und die gleichzeitige Rückgewinnung des Straßenraums als öffentlicher Raum.

#### **5. Agenturen für Wechsel**

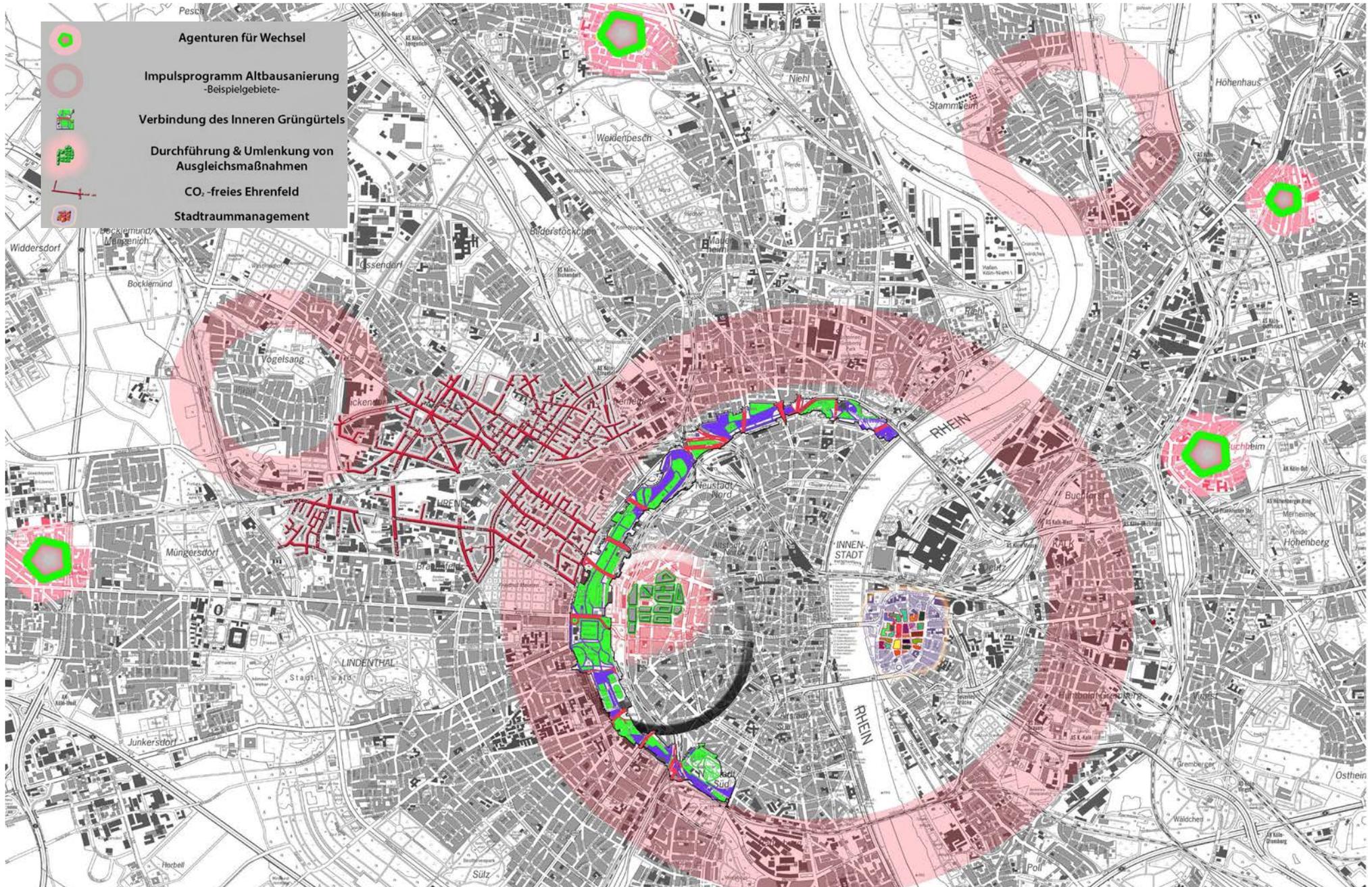
Der Schwerpunkt der Aktivitäten zur Stadtentwicklung Kölns liegt zurzeit im innerstädtischen Bereich. Dringend erforderlich sind aber auch Maßnahmen, um dem vielen Außenbezirken Kölns stattfindenden demographische Wandel und den damit verbundenen multiplen sozialen und energetischen („Sanierungsstau“) Folgen aktiv zu begegnen. Es sollen als Pilotprojekte *Agenturen für Wechsel* eingerichtet werden, die

Erstberatungen zu sozial-ökologischen Fragen bieten: Energetische Sanierungen und die resultierenden Erbfragen (Sanieren für die Kinder), Wohnungswechsel im Stadtteil („Wie kann ich im Stadtteil bleiben?“), Möglichkeiten von Mehrgenerationen-Wohnen, Verdichtung durch Baumaßnahmen, kollektive Gartennutzungen, dezentrale Energiegenossenschaften u.ä..

#### **6. CO<sub>2</sub>-neutrale Stadtteile (Bsp. Ehrenfeld)**

Der ehemalige Industriestandort Ehrenfeld soll durch eine Vielzahl von Maßnahmen Schritt für Schritt zu einem beispielhaften „Null-Emissions-Quartier“ umgestaltet werden. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage sollen auch Öffentlich-Private Partnerschaften („Open Space Partnership“) einen Beitrag leisten. Durch diese „Stadtentwicklung von unten“ ließe sich zudem die Akzeptanz für das Ziel eines „Null-Emissions-Quartiers“ steigern.

(Anmerkung zur Realisierung: ein Zeitplan zum empfohlenen Ablauf findet sich auf Seite 59.)





**Leitprojekte**  
***Grünflächen und Freiraum***



# Leitprojekte *Grünflächen und Freiraum* Kölns „wildes Grün“

## Hintergrund und Begründung

Der amtliche Landschaftsplan, die Flächennutzungs- und Grünordnungspläne zeigen nur ein unvollständiges Bild des tatsächlichen Bestandes an grünem Potential der Stadt. Vergessenes Grün schlummert auf Brachen, Restflächen, Mauernischen, in privaten Gärten, neben Autotrassen und auch in den Grünflächen von Industrieanlagen oder Baulücken. Mögliche Grünflächen- und Biotop-Vernetzungen können aus diesen Plänen nicht vollständig herausgelesen werden.

## Kurzbeschreibung der Idee

Vorgeschlagen wird eine Open-Source-Internetplattform, die es Bürgern ermöglicht die Flächenpotentiale interaktiv zu kartieren.

## Beschreibung des Nutzens für Verwaltung und Bürger

Ergänzend zu den amtlichen Plänen wird ‚Kölns wildes Grün‘ eine Entscheidungshilfe für Ämter und Verbände bei der Beurteilung von Bauvorhaben. Die für Klimaanpassung nötige Neubewertung der Flächenpotentiale, der Hitzeoasen und Freiluftschneisen kann durch Überlagerung in den bestehenden GIS-Systemen schnell und gründlich vorgenommen werden. Bürgern bietet es zudem die Möglichkeit sich zu Initiativen zusammenzuschließen, z. B. zur gärtnerischen Zwischennutzung von Brachflächen und Baulücken.

## Mögliche Verfahren der Verwirklichung

Das Projekt muss von einem Webmaster betreut werden. Zu untersuchen ist die technische (GIS)

und rechtliche Seite (Open-Source, Nutzungsbedingungen) des Unterfangens. Für die Einpflege von Daten müssen bestimmte Mindeststandards entwickelt werden: genaue Ortsangabe, Größenangabe und Beschreibung, Fotos usw. Auch die Frage der Qualitätssicherung muss geklärt werden (Rechte und Pflichten). Zu überlegen wäre, für den Start bereits eine Handvoll „Kartierungen“ aufzunehmen, z.B. in Zusammenarbeit mit Schulklassen, Umweltverbänden, DQE, RVDL usw. In Zusammenarbeit mit dem Grünflächenamt können die GIS-Eintragungen der Stadt ebenfalls als Ausgangsbasis übernommen werden.

**Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 1 von 6

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

***Durchschnittswert: Priorität 1***

**Externe Experten**

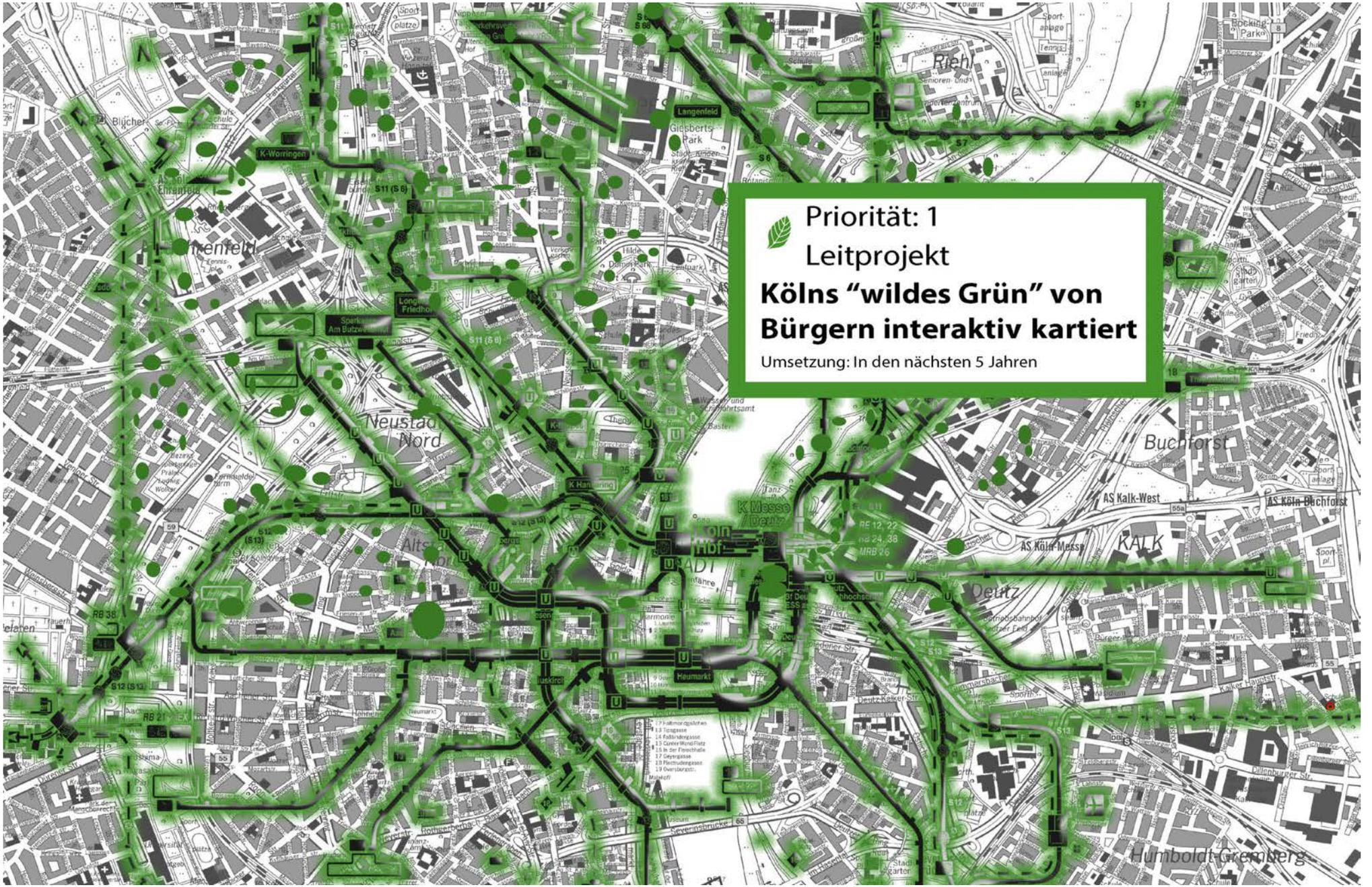
Für den Erfolg des Projekts und besonders auch für dessen Öffentlichkeitswirksamkeit ist es zentral, dass es durch Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit gut begleitet und bekannt gemacht wird. Die Relevanz der Idee liegt in der Sichtbarmachung neuer und eventuell ausbaufähiger Flächenpotenziale, die planerische Entscheidungen ermöglicht und gleichzeitig durch informelle Aktivierung erschließt, in ihrer Bedeutung zeigt und sichert. Als mögliche klimawirksame Anwendung wird beispielsweise die Ermöglichung neuer Flächenvernetzungen zur Verbesserung des Stadtklimas (Frischluftschneisen etc. ... ) angesprochen.

**Experten -Workshop**

Unstrittig. Idee wird mit der Stadt von Fachleuten ehrenamtlich umgesetzt.

**Nutzen-Aufwand-Relation:**

Moderat: bei weitgehend ehrenamtlichem Einsatz entsteht ein umfangreiches Informationsangebot für die Öffentlichkeit.



 **Priorität: 1**  
**Leitprojekt**  
**Kölns "wildes Grün" von**  
**Bürgern interaktiv kartiert**  
Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren



# Leitprojekte *Grünflächen und Freiraum* Urbane Landwirtschaft ermöglichen

**Eine andere Welt ist pflanzbar - welcome to nowtopia!**

Seit 2007 leben weltweit erstmals mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Vom Land leben sie trotzdem noch. Erscheint es da nicht folgerichtig, dass die Landwirtschaft nun auch in die Städte zurückkehrt? Urbane Gärten sind ein Experimentierfeld für zukunftsfähige, nachhaltige Techniken und Konzepte. Sie entwerfen im Kleinen konkrete Utopien von sozialen Städten, deren freie Flächen mit produktivem Grün bewachsen sind und von den BewohnerInnen selbst gepflanzt und geerntet werden; Städten einer neuen urbanen Identität, in denen sich selbstbewusste Menschen miteinander austauschen, aufeinander beziehen und sinnstiftend tätig sind. Wir wollen zeigen, was es bedeuten kann, Stadt zu gestalten, nachhaltig zu leben und gemeinschaftliche Prozesse anzustoßen.

**Kalker Süden,  
Industriebrachen zu grünen Oasen**

Kalk war vor anderthalb Jahrhunderten das Naherholungsgebiet der Stadt. Im Zuge der Industrialisierung und nach deren Niedergang ist davon nicht viel geblieben. Alte Industriegelände wurden abgerissen, die Böden sind karg und verseucht. Viele derartige Flächen im Süden und Osten Kalks sind dabei an Investoren vergeben worden, die nun das Leben und Bild Kalks und seiner Menschen maßgeblich prägen. Hier wollen aber auch wir schöpferisch und gestalterisch tätig sein. Unser Weg: Wir erwecken die vernachlässigten und ungenutzten Flächen mit unseren mobilen Gärten zu neuem und zukunftsweisendem Leben.

## **Klimawandel selbstgemacht, social change not climate change**

Der Klimawandel kann auch als vorwiegend soziales Problem gesehen werden, dem durch soziale Veränderung begegnet werden muss. Wie unsere Ernährung gesellschaftlich organisiert ist sehen wir als wichtigsten Anknüpfungspunkt zur Einsparung von Treibhausgasen.

Dies ist das Feld, was aktuell den größten Teil der globalen Kohlendioxidemissionen hervorruft. Lokale, ökologische, kleinteilige und damit vielfältige Landwirtschaft ist die energieeffizienteste Variante der Landbewirtschaftung. Gleichzeitig stehen wir vor dem Problem der Bodenunfruchtbarkeit – ganz besonders in Städten. Wir stellen uns also der Frage, wie urban und ökologisch mit möglichst geringem Kohlenstoffausstoß Nahrungsmittel hergestellt und verteilt werden können.

## **Kurzbeschreibung der Idee**

### **Die Pflanzstelle, sozio-kulturelle und ökologische Landwirtschaft in der Stadt**

Die Pflanzstelle ist ein mobiler, interkultureller und öffentlicher Gemeinschaftsgarten in der Stadt. Auf einer Brachfläche in Köln bauen wir gemeinsam mit Freiwilligen und Interessierten Gemüse in Bioqualität an. Die Idee: Die Beete bestehen aus transportablen Pflanzmodulen aus recycelten Industriekisten. So ist der Garten unabhängig vom Boden und wir können auch auf versiegelten oder verseuchten Flächen anbauen. Dazu gesellt sich ein ebenfalls mobiles Gartencafé, das für die GärtnerInnen Erfrischungen und kleine Snacks bereithält. Der Garten ist öffentlich zugänglich und verfolgt so ein anderes Konzept als die allseits bekannten Schrebergärten. Diese Form der Zwischennutzung schafft eine offene Begegnungsstätte, die zum gemeinsamen Gärtnern, Zeitverbringen, Austausch, Lernen und Essen einlädt. Durch kollektive Gartenbauaktionen, eine "Gartensprechstunde", sowie zahlrei-

che Bildungs- und Kulturangebote beziehen wir unterschiedliche Menschen über gesellschaftliche Grenzen hinweg aktiv in unseren Garten ein. So wirken wir konkret, direkt und gemeinschaftlich im Alltag der Menschen.

Ökologisches Bewusstsein und Wissen wird fast beiläufig vermittelt und eine gemeinschaftliche Verbindung zwischen Menschen und urbaner Umwelt geschaffen. Auf diese Weise werden neue Möglichkeiten des Stadtteillebens aufgezeigt und eine Sensibilisierung für gegenwärtige Fragen der Nachhaltigkeit erzielt.

### **Beschreibung der Vorteile**

- Unabhängigkeit vom Boden: Durch die Pflanzkisten sind wir unabhängig vom Boden und können so auch Industriebrachen und versiegelte Flächen in Orte produktiven Grüns verwandeln.
- Mobilität: Unsere Pflanzkisten sind transportabel. Das heißt, dass wir Flächen und Räume zeitlich begrenzt nutzen können wie z.B. bei Stadtfesten oder Messen, aber auch, dass der Garten komplett umziehen kann.
- Sozial Gärtnern: Der Garten ist öffentlich und jeder ist eingeladen mitzumachen. So können sich Nachbarn bei der gemeinsamen Arbeit kennenlernen, näher kommen, Wissen austauschen und voneinander und zusammen lernen.
- Ökologische Nahversorgung: Die Pflanzstelle produziert ökologisches Gemüse direkt vor der Haustür. Frischer und näher geht's nur auf dem eigenen Balkon.
- Verbesserung des Stadtklimas: Die ökologische Nutzung verbessert die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt und erzeugt zusätzlich neben Blütenduft noch frischen Sauerstoff.
- Verbesserung der Stadtökologie: Durch den kleinräumigen und ökologischen Anbau vieler verschiedener, seltener und alter Arten und Sorten wird der Garten zu einem Hort biologischer Vielfalt direkt in der Stadt.
- Verschönerung der Stadt: Wir finden Gärten und produktives Grün schön und empfinden sie als eine Abwechslung zu den vorherrschenden städtischen Parks und Rasenflächen.

- Bereicherung des Kulturangebots: Mit der Gastronomie, der Gartenkultur und den im Garten stattfindenden Konzerten, Kunstausstellungen und Performances wird die kulturelle Landschaft des Veedels erweitert.
- Ruhepol: In Gärten herrscht immer auch der Rhythmus der Natur und damit eine andere Zeitlichkeit als der hektische Puls der Stadt. Die vielfältigen Formen, Farben, Gerüche, Geräusche und Geschmäcker sprechen alle Sinne an und beruhigenden Geist.
- Experimentierfeld: Die Pflanzstelle ist ein Versuchslabor für die verschiedenen Herausforderungen die sich Stadt und Gesellschaft stellen. Hauptaugenmerk legen wir dabei auf Fragen von Diskriminierung, Teilhabe an der Stadt und Ökologie, um so ein Modell für die grüne Stadt der Zukunft zu schaffen.

## **Mögliche Verfahren der Verwirklichung**

### ***Grenzenlos Gärten, aber ohne Fläche geht nichts***

Eine geeignete Fläche für mindestens zwei Saisons ist Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Projekts. Die Brachfläche in der Neuerburgstraße (Kalk) eignet sich unserer Einschätzung nach ideal für unser Vorhaben. Sie liegt in direkter Nähe zur lebendigen Hauptstraße Kalks, hat Südausrichtung, ist eben und ein alter Baumbestand bietet auch im Hochsommer noch Schatten. Die Grundausrüstung des Gartens und ein Gartencafé werden durch Fördermittel (bereits beantragt) finanziert. Alle weiteren Kosten sollen über das Gartencafé, den Gemüsedirektverkauf sowie Spenden beglichen werden. Der Verein *grenzenlos gärten* wird den Garten öffentlich betreiben und zur Teilhabe auffordern. Wir verstehen den Garten als Plattform für Leute, die etwas tun wollen und vertrauen darauf, dass wir von diesen unterstützt werden.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 3 von 6

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 1

***Durchschnittswert: Priorität 1***

### **Externe Experten**

Der öffentlich zugängliche Garten wird als Treffpunkt und als Produktionsstätte verstanden. Der Effekt im Stadtraum ist hoch, aber lokal begrenzt, da diese intensive Nutzung nur relativ kleine Flächen bespielen kann. Die Idee des öffentlich nutzbaren, mobilen Gartens greift aktuelle Diskussionen auf, was auch an den in der Öffentlichkeit sehr stark wahrgenommenen Prinzessinnengärten in Berlin beweist. Insofern ist davon auszugehen, dass das entsprechende Projekt eine nicht unerhebliche Strahlkraft entfalten kann und ein vorhandenes Interesse in der Öffentlichkeit bedient. Der Effekt des Gartens als

temporärer Treffpunkt könnte sehr positive Wirkungen zeigen.

Die Auffassung der Verfasser vom Klimawandel als einem vorwiegend sozialen Problem macht die pädagogische Herangehensweise nachvollziehbar. Die unmittelbare Klimawirksamkeit des Beitrags ist gering, jedoch kommt dem angestrebten Hinweis auf die „gesellschaftliche Organisation“ unserer Ernährung in Hinblick auf das Klima große Bedeutung zu.

### **Experten-Workshop**

Idee unterstützungswürdig und unstrittig, solange sie auf Brachflächen umgesetzt wird.

## **Nutzen-Aufwand-Relation**

Moderat: Es werden vage Angaben zu Kosten und Finanzierbarkeit gemacht. Die Einbeziehung von Freiwilligen scheint sinnvoll. Auch existiert bereits ein Verein mit stark engagierten Mitgliedern, sodass die Durchführung realistisch erscheint. Die Idee wird erfolgreich umgesetzt ([www.pflanzstelle.blogspot.eu/](http://www.pflanzstelle.blogspot.eu/) ) und kann auf weitere Stadtteile/Brachflächen übertragen werden.

## **Chancen der Umsetzung**

Gut, wenn genügend engagierte BürgerInnen vorhanden sind. Die Stadt Köln kann als Hilfestellung diese Art von Zwischennutzung routinemäßig befürworten.

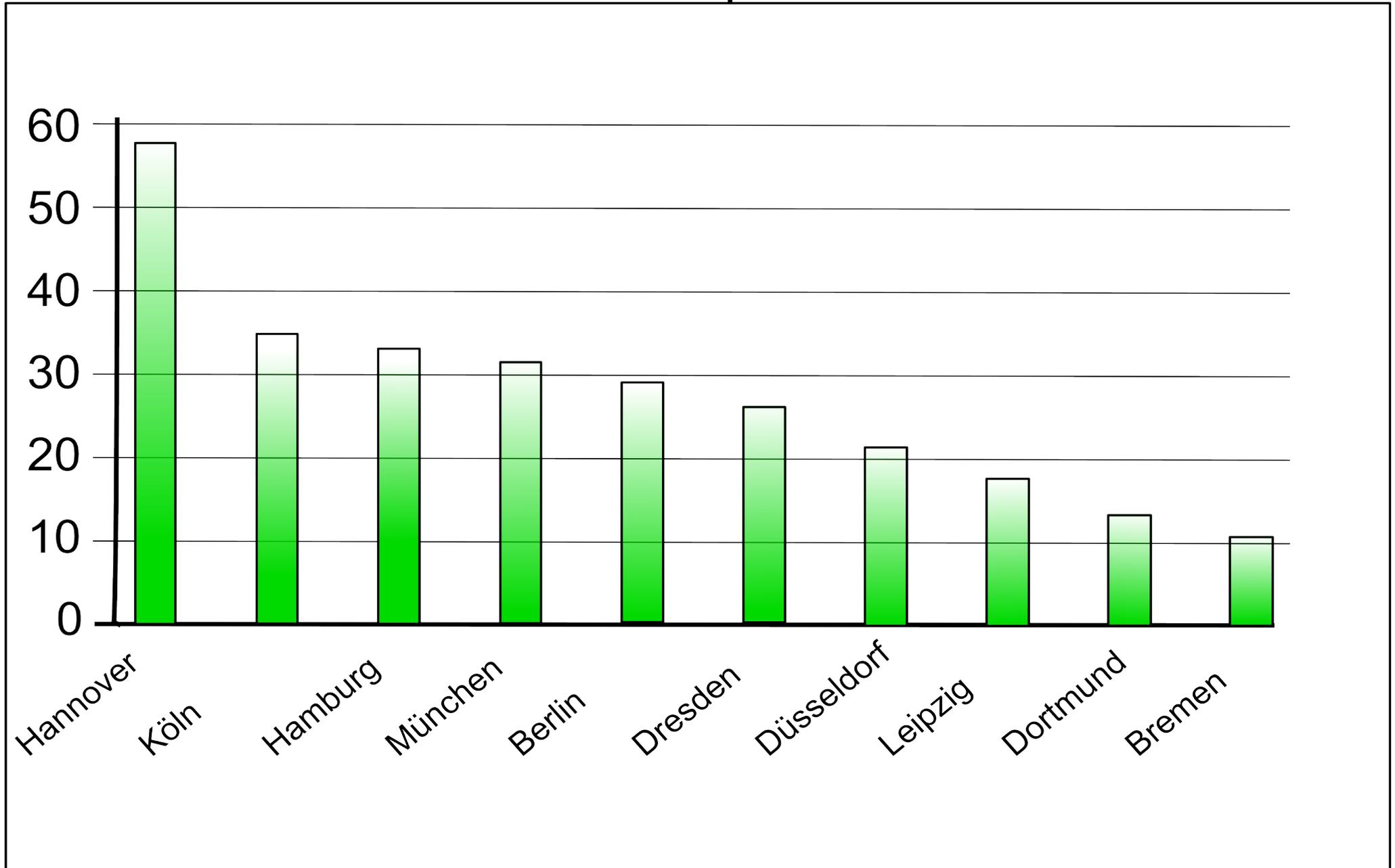


## Priorität: 1 Leitprojekt

**Urbane Landwirtschaft ermöglichen-  
Beispiel: „Die Pflanzstelle“**

Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren

## Grünfläche m<sup>2</sup> pro EinwohnerIn



# Leitprojekte *Grünflächen und Freiraum* Stadtklima-Bilanzierung Kölner Grünflächen

## Hintergrund

**G**rünflächen und Bäume entziehen der Atmosphäre wegen ihres Wachstums CO<sub>2</sub>, stellen Sauerstoff her und sind zudem ein Frischluftsystem mit automatischem Schadstoff - Filter (u.a. durch Feinstaubbindung). In Form des Kölner Grünsystems leisten diese städtischen Pflanzen wichtige Beiträge zur städtischen Luftqualität, der Gesundheit seiner Bürger und zum Klimaschutz. Im Zuge der Diskussionen zum Klimawandel und der damit verbundenen Maßnahmen zum Klimaschutz rücken Wälder als Kohlenstoffspeicher immer mehr in den Fokus der Öffentlichkeit. Wälder speichern langfristig Kohlenstoff, indem sie ihn in der Biomasse der Bäume, im Totholz und im Mineralboden binden. Im Falle des Kölner Grünsystems, das zu einem Gutteil auch aus Baumbeständen unterschiedlicher

Größe besteht, lohnt sich also ein neuer Blick auf die gesundheitlichen, klimaschützenden und lebensqualitativen Vorteile dieses Systems.

## Ziel

Vorgeschlagen wird anhand einer regelmäßig aktualisierten Erhebung/Kartierung der städtischen Grünflächen die Frischluftfunktionen, CO<sub>2</sub>-Speicherwerte und Flächenveränderungen im Verhältnis zur bebauten Stadtfläche zu bilanzieren. Diese dynamische Grünsystem-Bilanz wird im Internet für jeden transparent die Wirkungen von Veränderungen sichtbar und quantifizierbar machen. Damit wird zum einen

1. der qualitative Wert des Grünsystems verdeutlicht, der vielfach als selbstverständlicher Stadtbestandteil kaum noch wahrgenommen zu werden scheint (Köln

liegt beim Grünflächenanteil pro Bürger auf dem zweiten Platz deutscher Großstädte) und

2. eine Wissensplattform für bisher nicht zugängliche Daten zum Grünsystem (Flächen, Bepflanzungen etc.) geschaffen.

Denn wieviel ein Baum letztlich genau zum Klimaschutz beiträgt, war und ist schwer zu schätzen, für Baumbestände ergeben sich aufgrund aktuell entwickelter Berechnungsmodelle allerdings neue Möglichkeiten. Die Frischluftsituation in Bezug auf die Kölner Grünflächen sind dagegen schon länger bekannt – allerdings sollten die zuletzt 1978 erhobenen Funktionen der Frischluftkorridore zum Kölner Stadtklima aktualisiert werden.

Um das System zu entwickeln und zu testen wird ein Pilotprojekt am Beispiel der Grünflächen auf dem Gelände des neuen Stadtarchivs am Eifelwall und der umliegenden Quartiere vorgeschlagen.

## **Maßnahmen**

Entwicklung eines Berechnungstools zu den städtischen Grünflächenbeständen, ihren Frischluftfunktionen und der Bilanzierung von Zuwächsen und Verminderungen der CO<sub>2</sub>-Speicherung. Öffentliche Zugänglichkeit und Präsentation per GIS-System/Internet Kooperation mit Umweltamt der Stadt - Prüfung der Anbindung an das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Köln

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop:**

Einordnung externe Bewertungen:

Rang 2 von 6; 4 von 4

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***



neue Grünfläche

Erweiterungsfläche

## **Externe Experten**

Die Wirksamkeit dieses Projekts in der Öffentlichkeit wird erst im Laufe der Zeit mit der Generierung und Kommunikation leicht verständlich darzustellender Ergebnisse von Relevanz sein. Dann ist ein Effekt auf die Wahrnehmung der klimatischen Bedeutung städtischer Grünflächen gemäß dem Motto „Klimakraft deutlich machen“ zu erwarten. Die Idee beschreibt ein Projekt, das eher als Dokumentations- und Kommunikationswerkzeug bedeutsam ist und eine bessere Bewertbarkeit einzelner Maßnahmen im Bereich des städtischen Freiflächensystems vor dem Hintergrund ihrer klimatischen Auswirkungen leisten kann. Als Argumentationshilfe vor politischem Hintergrund hat das Projekt durchaus Bedeutung. Es ist denkbar, dass sich das Berechnungstool zu einem hilfreichen Werkzeug innerhalb einer Art klimabezogener Eingriffs-/Ausgleichsregelung entwickeln könnte.

## **Experten-Workshop**

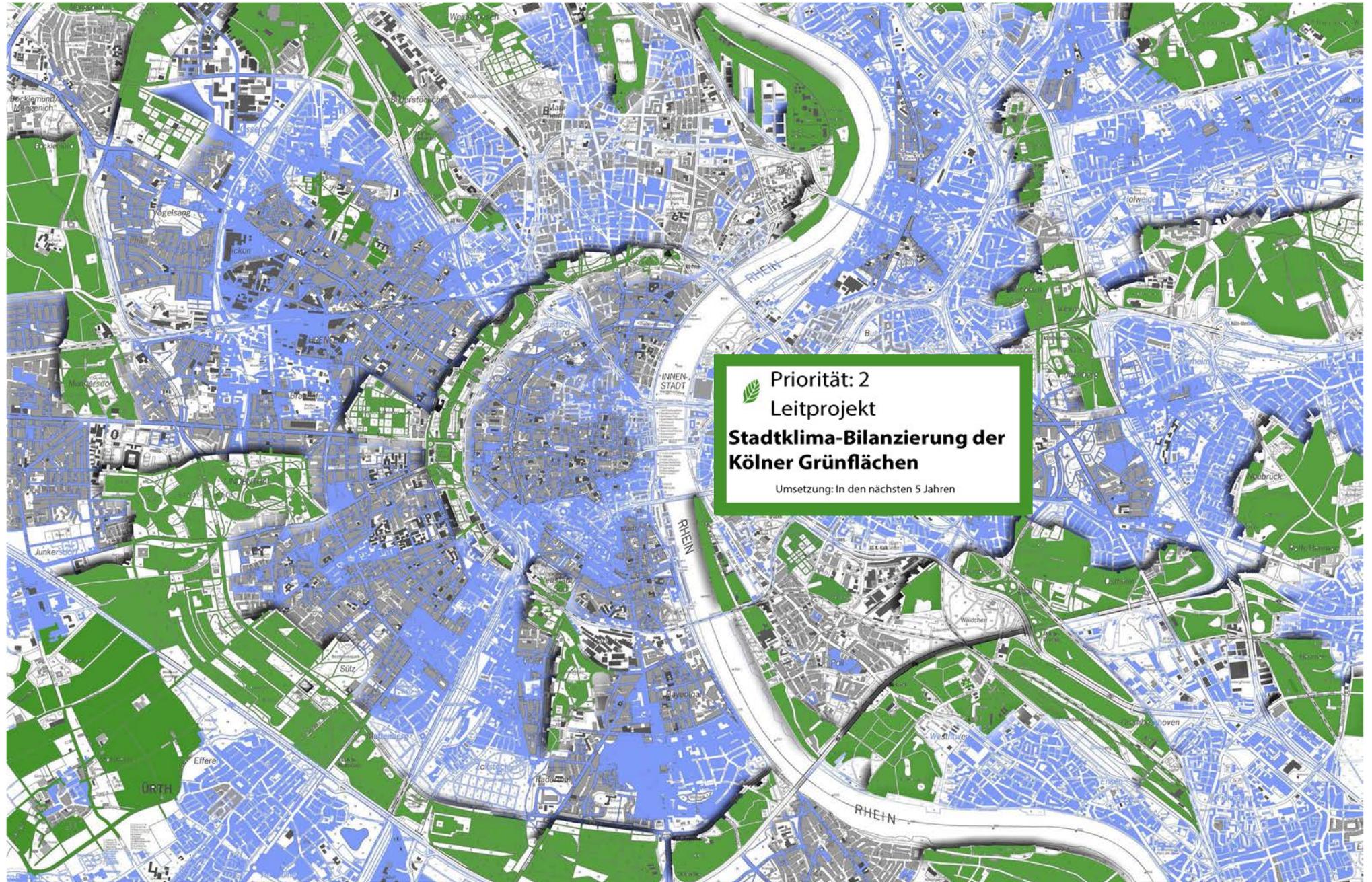
Idee in Verbindung mit Idee Kölns „wildes Grün“

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Moderat - nur bei Bewährung des Vorhabens als politische Planungshilfe wird sich der relativ hohe Aufwand lohnen. Eventuell nur über Forschungs-/Fördermittel zu rechtfertigen.

### **Chancen der Umsetzung**

Moderat - Die Organisation und Umsetzung der Projektidee wird nicht eingehend geschildert, jedoch scheint bereits eine recht genaue Vorstellung von der personellen und fachlichen Aufstellung gegeben zu sein. Für die Durchführung wichtige Partner bei der Stadt sind bereits gewonnen. Ein erheblicher Personal- und Organisationsaufwand scheint erwartbar, der nur durch Fördermittel und ehrenamtliche Zuarbeiten eine Akzeptanz bei den politischen Gremien der Stadt haben wird.



 **Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**Stadtlima-Bilanzierung der**  
**Kölner Grünflächen**  
Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren

# **Synopse Grünflächen & Freiraum**

**D**as Kölner Grünsystem gehört zu den größten städtischen Grünsystemen in Europa und ist, neben Rhein und Dom, eines der charakteristischen Merkmale der Stadt. Mit seinen innerhalb des Stadtgebiets gewachsenen Strukturen erfüllt das Stadtgrün vielfältige Funktionen für die Lebensqualität, das Stadtklima und die Lufthygiene. Es ist damit, trotz aller bestehenden Konkurrenz um Flächen, eines der zentralen Elemente städtischer Nachhaltigkeitsplanung. Ebenso wird es wichtig, die für Bebauung und Nutzung verfügbaren Flächen in der Innenstadt systematischer zu nutzen, um das ökologisch kostenintensive Wachstum in der Fläche zu vermindern.

In Ergänzung zu den entwickelten Zielen & Maßnahmen (siehe u.a. die Seiten 47 bis 48) werden für das Handlungsfeld Grünflächen und Freiraum folgende Leitprojekte vorgeschlagen:

## **1. Bilanzierung Kölner Grünflächen**

Grünflächen und Bäume entziehen der Atmosphäre wegen ihres Wachstums Klimagase, stellen Sauerstoff her und bilden zudem ein Frischluftsystem mit eingebautem Schadstoff - Filter (u.a. durch Feinstaubbindung). In Form des Kölner Grünsystems leisten diese städtischen Pflanzen wichtige Beiträge zur städtischen Luftqualität, der Gesundheit seiner Bürger, dem Mikroklima der näheren Umgebung sowie zum sinnlich erfahrbaren Klimaschutz. Vorgeschlagen werden regelmäßig aktualisierte Kartierungen der städtischen Grünflächen in denen die Frischluftfunktionen, CO<sub>2</sub>-Speicherwerte und Flächenveränderungen im Verhältnis zur bebauten Stadtfläche dargestellt werden. Diese „Grünsystembilanz“ soll im Internet die Wirkungen von Veränderungen sichtbar und quantifizierbar machen.

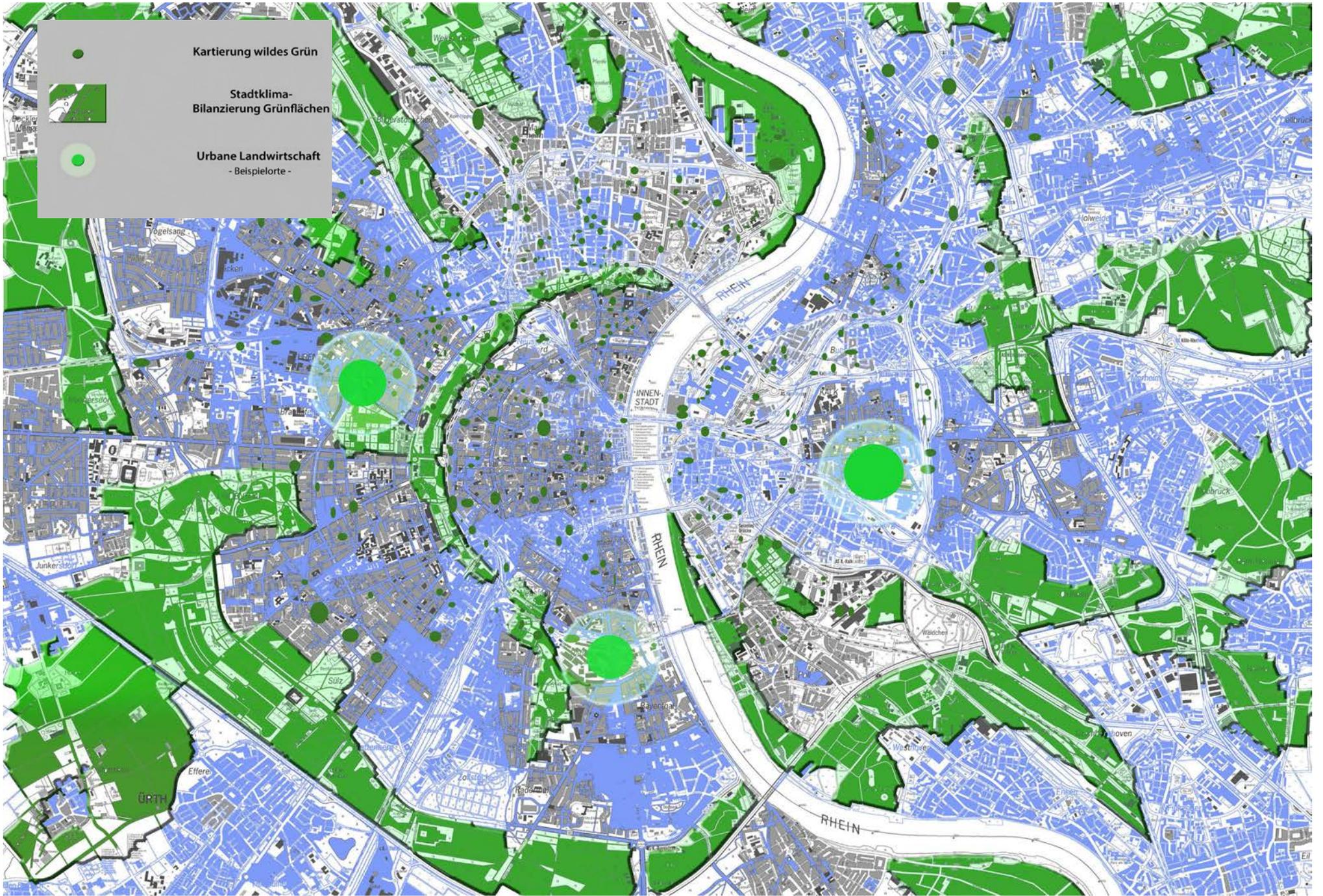
## 2. Kölns „wildes Grün“ kartieren

Die amtlichen Flächennutzungs- und Grünordnungspläne zeigen nur ein unvollständiges Bild des tatsächlichen Bestandes an grünem Potential in der Stadt. Vergessenes Grün schlummert auf Brachen, Restflächen, Mauernischen, in privaten Gärten, neben Autotrassen und in den Grünflächen von Industrieanlagen oder Baulücken. Mögliche Vernetzungen zwischen der verschiedenen Grünflächenarten können aus diesen Plänen nicht vollständig herausgelesen werden. Ergänzend zu den amtlichen Plänen wird ‚Kölns wildes Grün‘ eine Entscheidungshilfe für Ämter und Verbände bei der Beurteilung von Bauvorhaben. Die für Klimaanpassung nötige Neubewertung der Flächenpotentiale, der Hitzeoasen und Freiluftschnesen kann durch Überlagerung in den bestehenden GIS-Systemen schnell und gründlich vorgenommen werden. Bürgern bietet es zudem die Möglichkeit zur gärtnerischen Zwischennutzung von Brachflächen und Baulücken.

## 3. Urbane Landwirtschaft

Wenn man den Klimawandel hinsichtlich seiner sozialen Folgen betrachtet entsteht auch für Stadtbewohner unter anderem die Frage wie unsere Ernährung zur Einsparung von Treibhausgasen dienen kann. Vorgeschlagen wird die Zwischennutzung von städtischen Brachflächen als urbane Gärten, um aus diesen ein Experimentierfeld für zukunftsfähige, nachhaltige Techniken und Konzepte sowie für gemeinschaftliches Arbeiten der Anwohner zu machen. Praktisch gezeigt werden soll, was es bedeuten kann, Stadt zu gestalten, nachhaltig zu leben und gemeinschaftliche Prozesse anzustoßen.

(Anmerkung zur Realisierung: ein Zeitplan zum empfohlenen Ablauf findet sich auf Seite 59.)



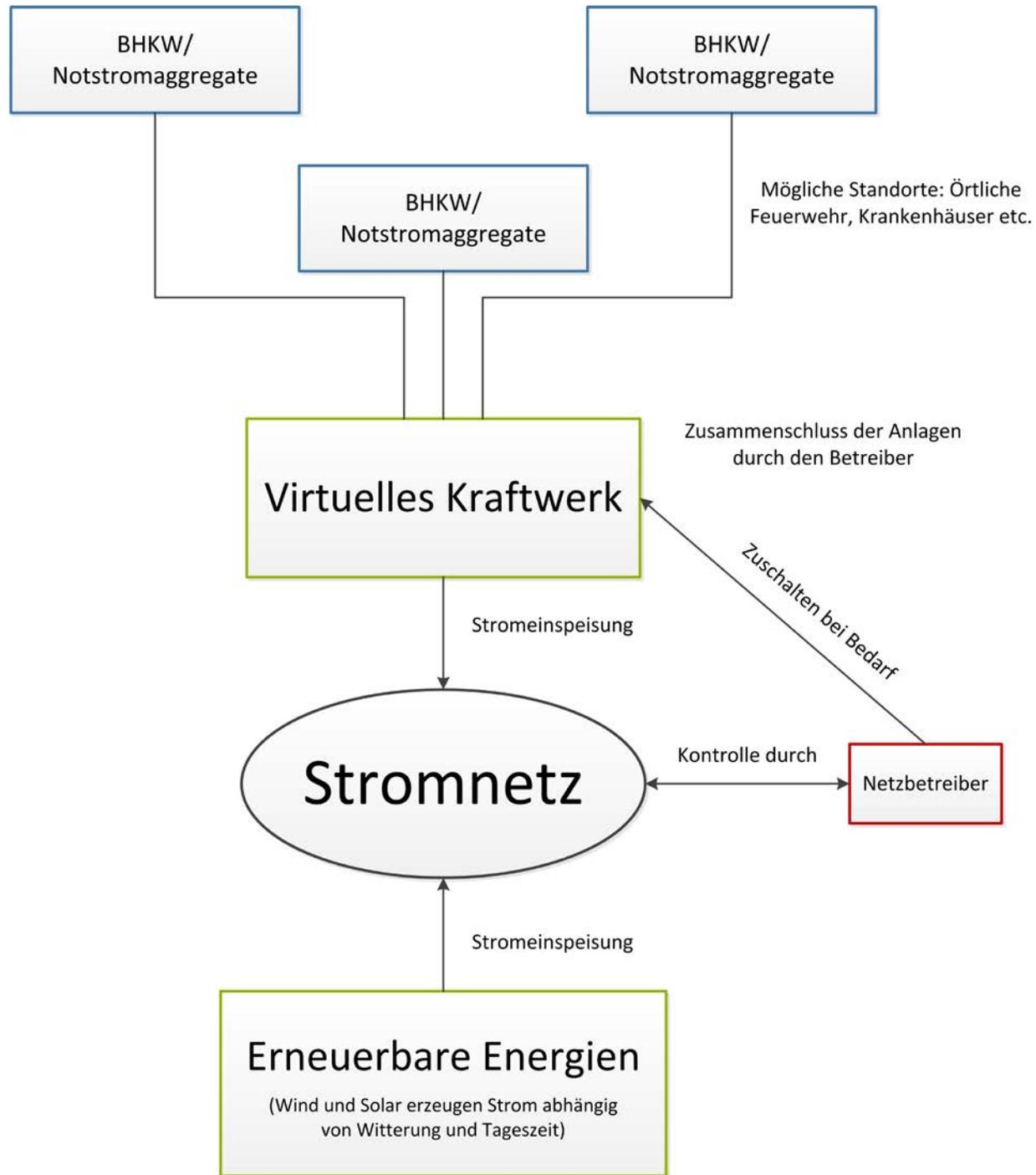
**Kartierung wildes Grün**

**Stadtklima-  
Bilanzierung Grünflächen**

**Urbane Landwirtschaft  
- Beispielorte -**



**Leitprojekte**  
***Energie und Klima***



# Leitprojekte *Energie und Klima*

## Erzeugung von Regelenergie

### Hintergrund & Anlass

**B**ei vielen Einrichtungen wie Feuerwachen oder Krankenhäusern stehen Notstromaggregate. Diese könnten im Prinzip auch zum Ausgleich von Verbrauchsspitzen im Stromnetz genutzt werden.

### Die Idee - was ist der mögliche Vorteil?

Durch die zunehmende Menge des eingespeisten Stromes aus Windkraft- und Solaranlagen wird bei schwankender Einspeisung immer mehr Regelstrom zum Ausgleich benötigt. Mit einer Bündelung von Notstromaggregaten könnte solcher Regelstrom produziert und auf dem Markt für Regelstrom angeboten werden. Dabei sind im Wesentlichen drei Varianten möglich:

- Zukünftig werden statt der üblichen Notstromaggregate, die nur für kurze Laufzeiten ausgelegt sind, Maschinen eingesetzt, welche längere Laufzeiten verkraften können. Sie werden dann nicht nur bei örtlichem Stromausfall, sondern auch vom Netzbetreiber bei Bedarf von Regelenergie zentral zugeschaltet.
- Statt Notstromaggregaten werden BHKWs eingesetzt, welche auch Nutzwärme (z.B. für die Warmwasserbereitstellung in Krankenhäusern) erzeugen. Sie werden ebenfalls zentral stromgeführt zugeschaltet. Sie müssen dazu über einen entsprechend großen Wärmespeicher zur Überbrückung der Stillstandzeiten verfügen (Modell Lichtblick).

- Solche BHKWs können auch als negative Regelenenergie genutzt werden. Das heißt, sie erzeugen im Normalfall ständig Strom und Wärme und werden nur bei einem Überangebot von Strom im Netz für kürzere Zeit zentral abgeschaltet.

Der Vorteil für die Betreiber der Notstromanlagen oder BHKWs wäre, dass sie mit der Bereitstellung der Leistung zusätzlich Geld verdienen könnten. Durch diesen zusätzlichen Deckungsbeitrag könnten BHKWs auch dort wirtschaftlich werden, wo sie es sonst nicht wären. Einrichtungen der Stadt oder ihrer Tochterfirmen, welche Notstromaggregate vorhalten müssen (Krankenhäuser, Feuerwehr, etc.) könnten ihre Anlagen anbieten.

### **Umsetzung - wie und wo kann es losgehen?**

Im Prinzip sofort, da zahlreiche Anlagen vorhanden sind. Sie müssten nur zu einem Pool (einem virtuellen Regelkraftwerk) gebündelt werden, damit eine ausreichende Menge an Regelstrom zusammenkommt.

### **Umsetzung - wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?**

Die örtliche Netzgesellschaft (in Köln die Rheinische NETZGesellschaft RNG) oder auch private Anbieter von Regelenenergie könnten die Bündelung der Geräte sowie eine entsprechende Umrüstung organisieren.

### **Einordnung externe Bewertung**

Rang 2 von 3

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***

### **Externe Experten**

Die Wirksamkeit eines solchen Projektes dient der Integration vormals nicht gekoppelter Netzersatzanlagen in das Stromnetz. Eine unmittelbare Minderungswirkung ist nicht zu erwarten, die Maßnahme ist jedoch aus einer Netzperspek-



tive als sehr interessant einzustufen, da dadurch größere Kraftwerke kompensiert werden können. Es empfiehlt sich, auf kommunaler Ebene ein Kataster anzulegen, das in Frage kommende Anlagen auf dem Stadtgebiet identifiziert (ggf. auch im Rahmen der regionalen Klimaschutzaktivitäten des Köln-Bonn e.V.). Der Innovationsgrad ist aus einer technischen und Netzperspektive als hoch zu bewerten.

### **Experten-Workshop**

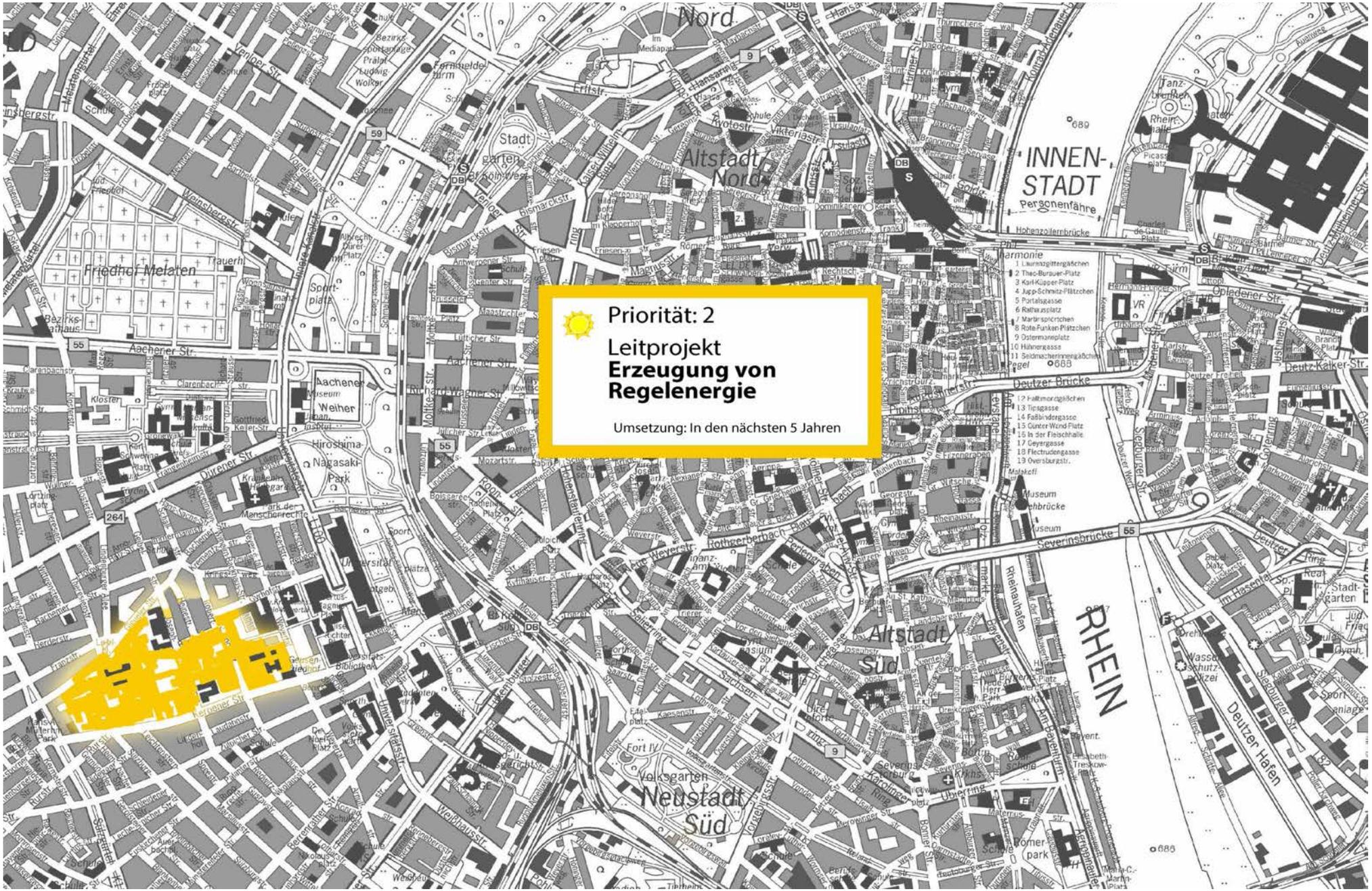
Idee als Pilotprojekt unterstützenswürdig, vorrangig für städtische Institutionen, vom operativen Aufwand einfacher mit Großanlagen.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Hoch, da wirtschaftlicher Klimaschutz (Emissionseinsparungen) bei geringem Personalaufwand.

### **Chancen der Umsetzung**

Gut, nach Erhebung der potenziell in Frage kommenden Anlagen in der Region.



 **Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**Erzeugung von**  
**Regelenergie**  
Umsetzung: In den nächsten 5 Jahren

**INNEN-  
STADT**  
Personenfähre

**RHEIN**

- Harmonie
- 1 Lärmschutzwand
  - 2 Theodor-Heuss-Platz
  - 3 Karl-Krüger-Platz
  - 4 Jupp-Schnitz-Plätzchen
  - 5 Portalgasse
  - 6 Rathausplatz
  - 7 Marienbrunnchen
  - 8 Rote-Funkeln-Plätzchen
  - 9 Ostermannplatz
  - 10 Hühnergasse
  - 11 Seidmachersringgäßchen

- 12 Falkmorgengäßchen
- 13 Tiegasse
- 14 Fußbindergasse
- 15 Quere-Wind-Platz
- 15 in der Fleischhalle
- 17 Geyergasse
- 18 Flechtudengasse
- 19 Overstürst.



# Leitprojekte *Energie und Klima* Erneuerbare Energien in Köln managen

## Hintergrund & Anlass

**T**echnische Dimension: Ein heute noch visionäres, aber langfristig unumgängliches Ziel im Sinne des Klimaschutzes und der Versorgungssicherheit ist die 100% CO<sub>2</sub>-neutrale Energiebereitstellung in Verbindung mit dem maximal realisierbaren Grad an verbrauchernahe dezentraler Erzeugung. Hierfür erforderlich ist ein Smart Grid, das Erzeugung, Speicherung und Verbrauch von erneuerbaren Energien mittels intelligenter IT-Technologie so steuert und managt, dass auch für eine Großstadt wie Köln jederzeit eine ausgeglichene Bilanz erreicht wird. Die herkömmliche Top-Down-Logik zentralisierter Energieverteilung wird hierdurch aufgebrochen. Der variable Energiefluss einer Vielzahl dezentraler Erzeuger, Speicher und (auch mobiler) Verbraucher wird zum Abbild der Großstadt

Köln als lebendiger Organismus. Die kulturelle Dimension: Der Prozessverlauf im Smart Grid wird der Dynamik von Schwärmen in der Natur entsprechen und sollte daher für die Menschen in Köln – aber auch als Kölner „Leuchtturm“ im Internet – echtzeitnah visualisiert werden. Indem erfahrbar wird, welche Quellen und Senken in welcher Menge gerade erneuerbare Energien bereitstellen bzw. verbrauchen, kann ein solcher „nachhaltiger Lebensprozess Köln“ auf informativer aber auch auf ästhetischer und emotionaler Ebene wahrgenommen werden. Neben der Darstellung von Zahlen, Daten und Fakten sind hierfür Kunstobjekte im öffentlichen Raum vorstellbar, die durch dynamische Änderungen den Prozess widerspiegeln. Gefragt sind Ausdrucksformen aus der gesamten Bandbreite der Kunst, von multimedialen Installationen bis hin zu dynamisch sich wandelnden Objekten.

Positive Aspekte dieses Projekts sind: Klima-

schutz, Nachhaltigkeit, ein Innovationsschub, ein „Know-How“-Vorsprung, Verstärkung der regionalen Wertschöpfungskette, bedarfsgerechte Steuerung von Energie-Produktion, Speicherung und Verbrauch, Erfahrungsgewinn zur Darstellung der Informationen von dezentralen EE-Netzen, Finden von ästhetischen Ausdrucksmitteln zum „nachhaltigen Lebensprozess Köln“. Nachteile dieses Projekts sind: Die Komplexität des Vorhabens, Lücken in der Technologieentwicklung, die zu erwartenden hohen Kosten, ein langer Realisierungszeitraum.

### **Die Idee – was soll passieren?**

Modularer Projektaufbau: Ziel des hier vorgestellten Projekts ist es, dezentrale Netze für erneuerbare Energien (Erzeugung, Speicherung und Verbrauch) mit Hilfe von Informations- / Kommunikationstechnologien (IKT) zu einem intelligenten technischen System zu koppeln, dem sogenannten Smart Grid. Da ein komplettes Smart Grid für die Großstadt Köln wegen der Komplexität und der zu beteiligenden Partner

nicht in Form eines einzigen Projekts geplant werden kann, ist in dieser Projektidee die Umsetzung in aufeinander aufbauenden Schritten vorgesehen.

### **Elektromobilität**

Zum Projektbeginn kommt der Elektromobilität eine besondere Rolle zu, da hier ein innovatives Segment mit hohem öffentlichen Aufmerksamkeitswert adressiert wird, in Bezug auf Technik, Fakturierung und Marktteilnehmer noch keine etablierten Strukturen bestehen, die Fahrzeuge im Stillstand sowohl als Verbraucher wie auch als Speicher gemanagt werden können.

### **Projektmodule**

Zunächst sind geeignete Unternehmen / Konzerne gefragt, sogenannte „Micro Grids“ zu implementieren, die autark, d.h. netzunabhängig arbeiten und jeweils Elektro-Fahrzeuge einsetzen. D.h. es geht um einen beispielhaften Ausschnitt von Produktion, Speicherung und Ver-

brauch erneuerbarer Energie innerhalb eines Unternehmens, der damit überschaubar und gut steuerbar ist. Bestandteile des jeweiligen Micro Grids sind elektrisch betriebene Transporter, Autos, Roller und Pedelecs, die sowohl als Verbraucher wie auch als Speicher genutzt werden. In einer späteren Phase des Projekts können weitere Energie-Verbraucher/-Speicher an das System angekoppelt werden. Anlagen zur Erzeugung der notwendigen erneuerbaren Energien vor Ort sollen auf den Betriebsflächen der Unternehmen zur Verfügung stehen, wie z.B. Photovoltaikanlagen, mit Biomethan betriebene Blockheizkraftwerke etc.

### **Visualisierung der Energieflüsse**

Bereits in der Phase der autonomen Micro Grids sollen die beteiligten Unternehmen die über ihre dezentrale Steuereinheit gemessenen Energieflüsse öffentlich machen. Diese sollen so als Informationen und sinnlich wahrnehmbare Objekte dargestellt werden, dass die neue kulturelle Dimension erneuerbarer Energien und dezentraler Energienetze erfahrbar wird. Die angestrebte

Vernetzung zum Smart Grid, das einen „nachhaltigen Lebensprozess Köln“ abbildet, soll dabei Ausdruck finden.

### **Repräsentativer Mix**

Die in der ersten Stufe des Projekts elektrisch betriebenen Fahrzeug-Flotten sollen für Organisationen/ Unternehmen betrachtet werden, welche typische Wirtschaftsverkehre und die damit verbundenen Mobilitäts-Anforderungen und Energiebedarfe repräsentieren.

### **Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?**

Das Projekt startet mit einer überschaubaren und steuerbaren Größe, vielleicht mit nur einem Konzern/Unternehmen. Sobald die positiven wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen des Micro Grids in einem Unternehmen nachweisbar sind, wird ein Schneeballeffekt zu einem wachsenden Verbund aus autarken Systemen führen. (Stichworte: Bottom-Up-Strategie, „Kreative Aufwärtsspirale“)

## Umsetzung

Ausgangspunkt des Projekts ist ein Finanzierungskonzept, das neben Eigenmitteln regionale und nationale Fördermittel akquiriert. Die einzelnen Unternehmen sollen als autarke Systeme betrachtet werden, die jeweils für sich die Erzeugung, Speicherung und den Verbrauch von elektrischer Energie realisieren und dafür in der Startphase eine Flotte von Elektro-Fahrzeugen einsetzen. Jedes Unternehmen setzt eine Fahrzeugflotte ein, mit der die Realisierung und Bewertung des Micro Grids in Verbindung mit der Elektromobilität möglich ist. Die Flottensteuerung und auch die notwendige Datenerfassung erfolgt über eine noch zu entwickelnde Softwarelösung, die als Steuereinheit in jedem Unternehmen stationiert wird (möglicher Input aus einer Hochschule/Universität durch Forschungs- oder Promotionsarbeit). Hier können Fahrten und Ladestellen gebucht werden. Die Fahrzeuge sollen weiterhin als mobiler Internetknoten in die Flottensteuerung eingebunden werden, so dass eine Datenerfassung auch während der

Fahrt für Forschungszwecke ermöglicht wird und verschiedene Bezahlverfahren für die Energieaufnahme integrierbar sind. Für die öffentliche Visualisierung der Energieflüsse kommt ein breites Spektrum von Akteuren in Betracht, wobei interdisziplinäre Kompetenzen gefragt sind. Es gibt an den einzelnen Standorten der Unternehmen lokale kleine Erzeugungseinheiten unterschiedlicher Art (PV-Anlagen, Blockheizkraftwerke etc.) und verschiedene lokale Speicher (Akkus/Batterien in den E-Cars, innovative ortsfeste Speichertechnologien etc.). Diese Komponenten sind miteinander vernetzt (z.B. durch objektbezogene Kommunikation zwischen verteilten Energie-Ressourcen) und an eine lokale Leitwarte für die Betriebsführung des autarken Systems gekoppelt. Dabei werden internetbasierte Lösungen genutzt, je nach Komponente funk- oder leitungsbasiert. An den verschiedenen Standorten der Unternehmen gibt es Stellplätze für Elektrofahrzeuge, die über entsprechende intelligente Ladesäulen direkt in das Micro Grid eingebunden werden, zum einen zum Laden als Energiesenke, zum anderen zum



Einspeisen als Energiequelle. Die Elektrofahrzeuge kommunizieren den Zustand ihrer Batterie an die Leitwarte. Der Fahrer kann z.B. über sein Smartphone Anforderungen wie Standzeit des Fahrzeugs, Fahrziel etc. weitergeben. Das ermöglicht es der Steuerung im Micro Grid, den Lade- oder Speichervorgang optimiert darauf auszurichten. An den Stellplätzen stehen Lade- und Anbindungstechnologien zur Verfügung. Das betrifft die energietechnische und die kommunikationstechnische Anbindung, über die eine sichere Abrechnung der Energieflüsse zwischen Fahrzeug und Netz ermöglicht wird.

Die Auswirkungen auf die Integration der unterschiedlichen Technologien sind damit sichtbar. Das lokale Leitsystem erlaubt eine Echtzeit-Überwachung und Steuerung des Micro Grids. Neben dem Monitoring erfolgen Netzprognosen, die auch Wetter- und Verkehrsdaten sowie sonstige Randbedingungen der dezentralen Energieversorgung in die Steuerung des lokalen Netzes einbinden.

In einem fortgeschrittenem Stadium des Projekts verfügen die autarken Micro Grids der Einzelunternehmen über eine Schnittstelle, um

Energie ins regionale Netz einzuspeisen und zu entnehmen.

Dies schafft ein skalierbares Gesamtsystem, in das Micro Grids weiterer Unternehmen eingebunden werden können. Diese notwendige Skalierbarkeit ist ein wesentliches Element des dezentralen Ansatzes. Die Verknüpfung der autarken Micro Grids über die Schnittstellen erlaubt eine gegenseitige Abpufferung von Spitzenlasten. Somit könnten Energie-Kontingente zwischen Unternehmen für Werksverkehre ausgetauscht werden, auch außerhalb der Ladebedarfszeiten. Es sind Fragen des Energie-Roaming und der Abrechnungsmodalitäten zu untersuchen, inklusive der Leistung des regionalen Verteil-Netzbetreibers.

### **Potentielle Projektpartner**

RheinEnergie, Bayer AG Leverkusen, Kölner Verkehrsbetriebe, Kölner Taxi- und Carsharing-Unternehmen, Stadtverwaltung, Abfallwirtschaftsbetriebe, Flughafen Köln-Bonn, Logistikunternehmen wie DHL, Fahrzeughersteller wie Ford und Toyota.

## **Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop**

Einordnung externe Bewertung:

Rang 4 von 5

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***

### **Externe Experten**

Das Projekt hat mit seinen Eckpunkten Erneuerbare Energien, Smart Micro Grids, Elektromobilität und Visualisierung das Potenzial für eine hohe Strahlkraft sowohl in der Öffentlichkeit als auch politisch. Es wird allerdings nicht deutlich, warum der Fokus auf dezentrale Micro Grids gelegt wird.

Wirksamkeit für das Klima: Das Projekt wird als Pilotverfahren voraussichtlich nur geringfügige Auswirkungen auf CO<sub>2</sub>-Emissionen haben. Es wird davon ausgegangen, dass eine effiziente Steuerung über Smart Grids zu Energieeinsparungen von ca. 1 - 2% führen kann. In seiner Ver-

schränkung von Erneuerbaren Energien, Micro Grids und sinnlicher Erfahrbarkeit hat das Projekt aber einen hohen Innovationsgrad.

### **Experten-Workshop**

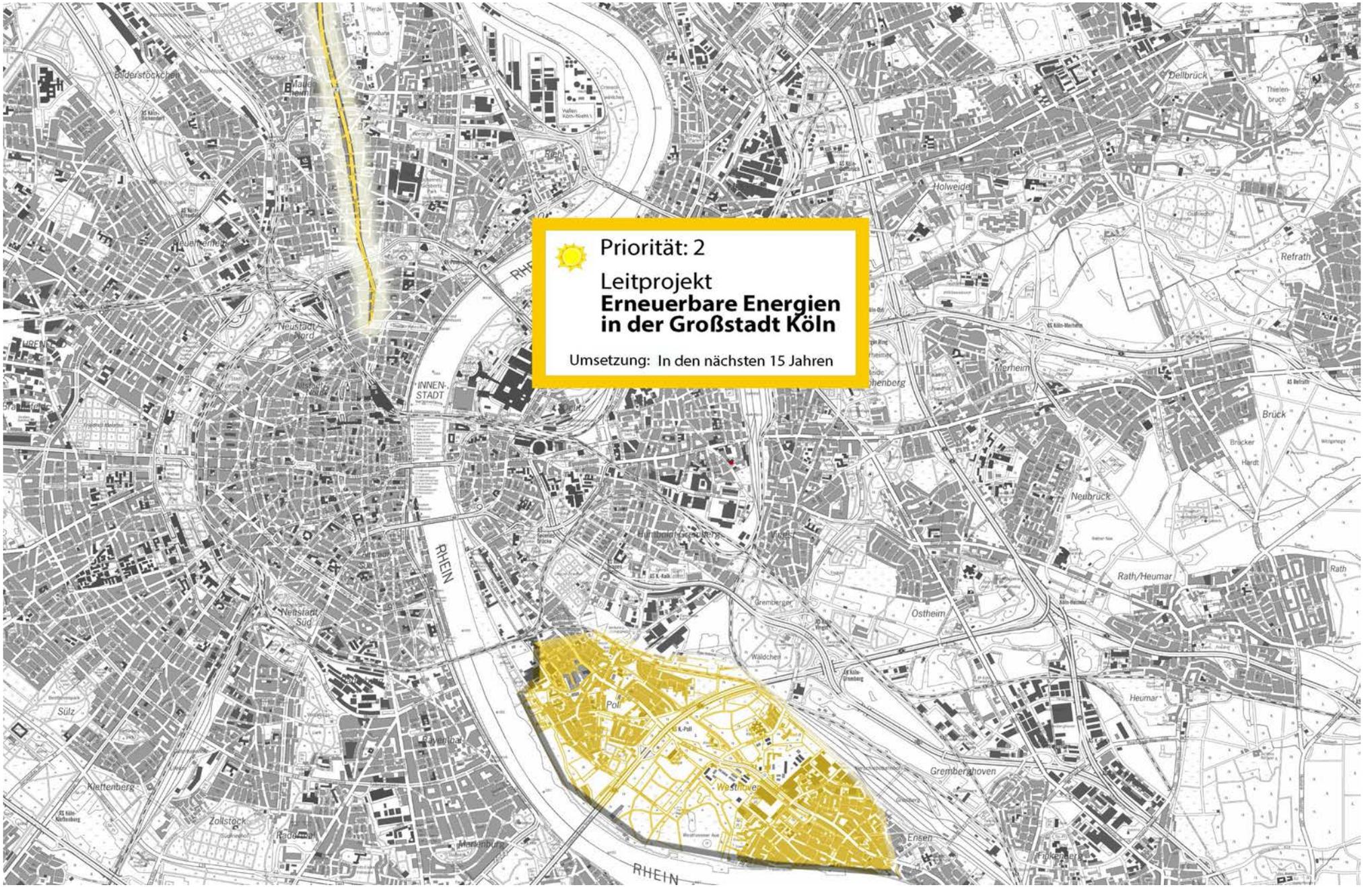
Idee wichtig als Zukunftsthema, aber nicht prioritär, im Gesamtkonzept zu erwähnen, Umsetzung in einem Pilotprojekt testen, Unterschied Smart Grid/ Smart Meter definieren.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Hoch - es sollte Klarheit über den möglichen Mehrwert gegenüber zentralen Netzen hergestellt werden. Für die Stadt Köln ist ein solches Projekt qua Definition unwirtschaftlich. Durch den starken Bezug zur Öffentlichkeitsarbeit und sinnlichen Erfahrbarkeit können allerdings langfristige Lerneffekte erzielt werden.

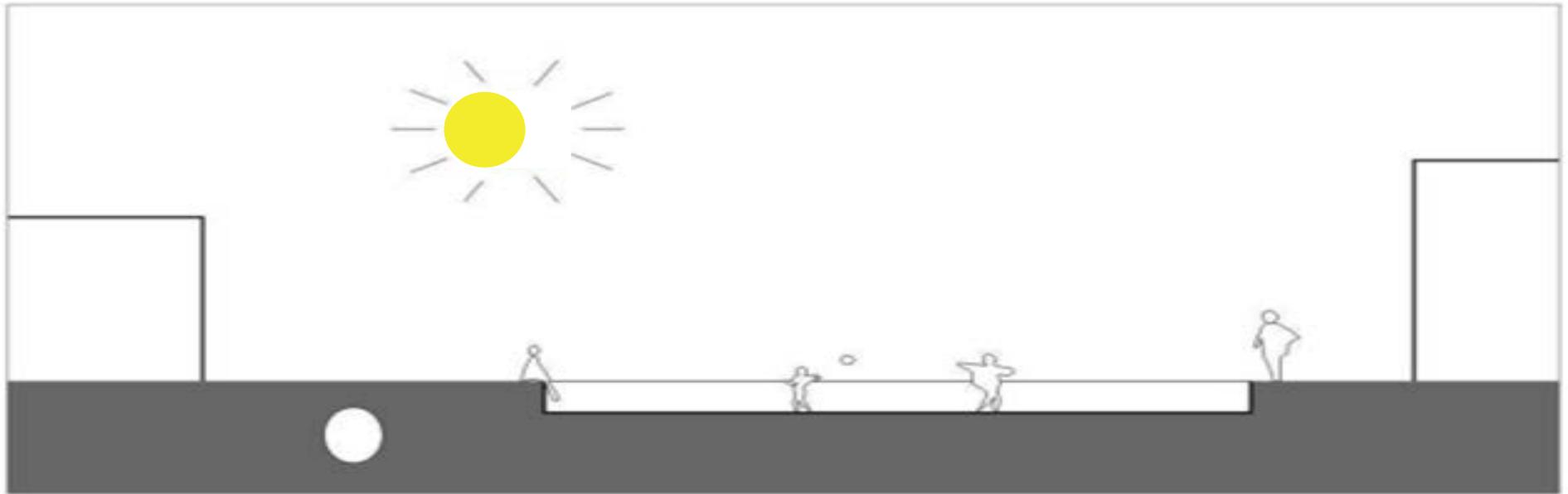
## **Chancen der Umsetzung**

Das Projekt ist zu unspezifisch beschrieben und hat eher den Charakter eines zu fokussierenden Forschungs- bzw. Pilotprojektes. Für die Stadt Köln und seine Klimaschutzaktivitäten sind nur wenige Ansatzpunkte gegeben, lediglich in vorbereitenden Phasen kann die Stadt dazu beitragen, Unternehmen für Pilotprojekte zu identifizieren. Es gilt zu begründen, warum dezentrale Netze höhere Effekte erzielen als zentrale, in die Anteile erneuerbarer Energien über den Bundesstrommix einfließen. Es wird empfohlen, eine Pilotstudie zu konzeptionieren.

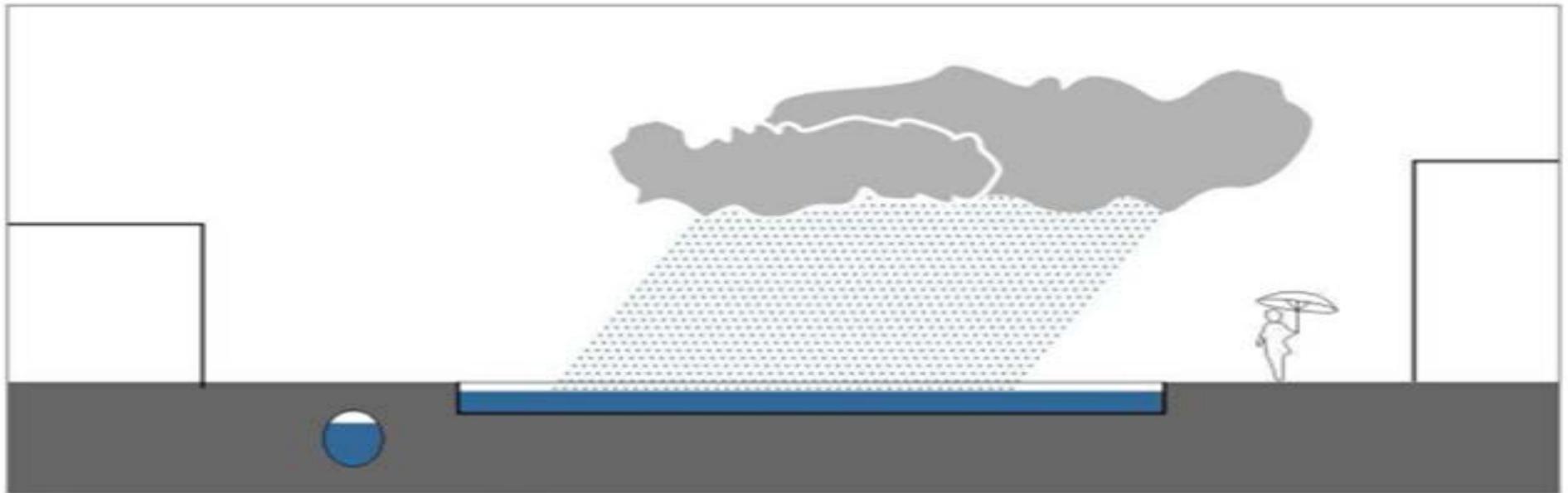


**Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**Erneuerbare Energien**  
**in der Großstadt Köln**

Umsetzung: In den nächsten 15 Jahren



**95% des Jahres Aufenthaltsfläche**



**5% des Jahres Wasserrückhaltefläche**

# Leitprojekte *Energie und Klima*

## Multifunktionale Freiflächennutzung zum Wasserrückhalt bei Starkregen

### Hintergrund & Begründung

Der Klimawandel ist kein Thema der Zukunft, sondern ist bereits heute von großer Bedeutung. Manche Folgen der Klimaveränderungen, zum Beispiel die Zunahme von Starkregenereignissen, lassen sich zum Teil nicht mehr abwenden. Mit den mittelfristig verfügbaren Klimamodellen sind Starkregenereignisse weder räumlich noch zeitlich ausreichend präzise vorhersagbar. Prinzipiell können derartige Extremwetter überall auftreten, wenngleich nicht immer mit derselben Wahrscheinlichkeit. Vollkommen sichere und kleinteilige Modelle, mit denen der Eintritt kleinräumiger Unwetter und daraus resultierender Sturzfluten lokalisiert werden kann, werden langfristig nicht vorliegen. Auch die verfügbaren historischen Analysen reichen nicht aus. Ihre Beobachtungsperiode ist zu kurz, um verlässliche

Vorhersagen für das lokale Auftreten sommerlicher Starkniederschläge treffen zu können.

Die allgemeine Modellaussage, dass die Häufigkeit und Intensität von Starkregen und Sturzfluten mit der Klimaänderung zunehmen wird, erzeugt nichtsdestoweniger einen Handlungsbedarf zur Risikovorsorge. Dies betrifft insbesondere Ballungsräume wie die Stadt Köln. Aufgrund der Dichte von Personen und Sachwerten liegt für diese ein erhöhtes Schadenspotenzial vor. Überflutungen als Folge von Überlastungen der Kanalisationssysteme gefährden die Hygiene, den Gebäudebestand sowie den Betrieb von Infrastrukturnetzen. Gleichzeitig erschweren die anhaltende Raumnutzungskonkurrenz sowie das städtebauliche Leitbild der inneren Verdichtung eine ausreichende Bereitstellung von Retentionsflächen.

Der Klimawandel zwingt auch die Stadt Köln, den Siedlungsbestand an zunehmende Starkre-

gen anzupassen. Insbesondere dem Städtebau wird bei dieser Risikovorsorge eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Notwendigkeit, die Stadt an zunehmende Starkregenereignisse anzupassen, wird in Zukunft nicht mehr alleine eine Angelegenheit der Siedlungswasserwirtschaft sein, sondern immer mehr die Aufgaben der Stadtgestaltung und der Freiraumplanung bestimmen. Die städtische Planung ist gefordert, resiliente Raum- und Infrastrukturen zu entwickeln und künftige Gefährdungen zu vermeiden bzw. abzumildern. Es ist daher notwendig, dass die wasserwirtschaftlichen Belange bzw. die Auswirkungen von Starkregen auf Raumnutzungen künftig bereits in einem frühen Stadium der städtebaulichen Prozesse berücksichtigt werden.

Bisher nimmt der Überflutungsschutz in der städtebaulichen Praxis einen untergeordneten Stellenwert ein. Da die Klimaprognosen auf lokaler Ebene mit großen Unsicherheiten verbunden sind, beschränkt man sich darauf, die gesetzlich vorgegebenen Dimensionierungsmaßstäbe für Kanäle einzuhalten. Auch die Richtlinien für

Entwässerungsanlagen verlangen bislang keine Maßnahmen zur Anpassung der Infrastrukturen an klimatische Veränderungen. Eine Anpassung der Kanalsysteme an die Folgen des Klimawandels ist nicht leistbar. Selbst für den Fall, dass Extrem-Niederschläge in Zukunft häufiger auftreten, sind unterirdische Ableitungssysteme in dieser Größenordnung weder finanzierbar noch in Trockenzeit zu betreiben. Es wird daher zukünftig kaum vermeidbar sein, dass regelmäßig Wasser aus der Kanalisation austritt und Starkregenabflüsse auf der Oberfläche abgeleitet werden.

Um die daraus entstehenden Schäden zu minimieren, muss dieser Abfluss jedoch gesteuert erfolgen. Städtebau und Wasserwirtschaft sind daher gefordert, gemeinsam flexible Anpassungslösungen zu entwickeln, die darauf ausgerichtet sind, im Siedlungsbestand bestehende Anfälligkeiten und Schadenspotenziale zu verringern. Derartige Strategien müssen sowohl dezentrale Maßnahmen, wie die Abkopplung abflusswirksamer Flächen vom Kanalnetz, als auch zentrale Lösungen durch die Schaffung

von Notrückhalteflächen im öffentlichen Raum mit einbeziehen.

### **Kurzbeschreibung der Idee:**

Eine geeignete und flexible Möglichkeit, unkontrollierte Überflutungen in Siedlungsgebieten zu verhindern bzw. zu reduzieren, bietet sich durch eine multifunktionale Flächennutzung. Dabei werden Freiflächen mit einer vorrangig anderen Nutzung (z.B. Parkplätze, Straßen, Sportanlagen etc.) im Ausnahmefall eines Starkregens für kurze Zeit gezielt geflutet, um dadurch Schäden von besonders verwundbaren Bereichen abzuwenden (siehe Skizze zu Beginn des Textes). Nach Ende des Ereignisses werden die gespeicherten Abflüsse gedrosselt dem Kanalnetz oder umliegenden Gewässern zugeführt.

### **Beschreibung der Vorteile**

Die Vorteile einer multifunktionalen Flächennutzung liegen neben der Schadensabwehr insbesondere in dem ökonomischen Nutzen einer solchen Lösung. Vor dem Hintergrund leerer

kommunaler Kassen können zunächst einmal hohe Investitionen für den Ausbau des bestehenden Kanalnetzes und für die kostenintensive Errichtung unterirdischer Regenrückhaltebecken vermieden werden. Stattdessen ist eine schrittweise und kleinmaßstäbliche Anpassung der lokalen Infrastruktur möglich. Gleichzeitig werden durch eine doppelte Nutzung Synergien beim Mitteleinsatz für die Wasserwirtschaft und für die Gestaltung öffentlicher Freiflächen bzw. den Straßenbau erzielt. Die ohnehin geplante Verbesserung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume sowie notwendige Instandsetzungen von Verkehrsflächen können mit Maßnahmen zum städtischen Überflutungsschutz verknüpft werden. Nicht zuletzt bietet sich die Chance, den öffentlichen Raum durch das Element Wasser gestalterisch aufzuwerten und den Klimawandel sichtbar werden zu lassen. Anders als beispielsweise in den Niederlanden (z.B. in Rotterdam) ist die Idee von „Wasserplätzen“ in Deutschland bisher noch relativ wenig verbreitet. Für die Stadt Köln wird daher vorgeschlagen, ein Konzept für ein Netzwerk von öffentlichen Plätzen und

Freiflächen zu entwickeln, welche so gestaltet sind, dass sie im Falle eines Extremereignisses das Niederschlagwasser temporär zurückhalten können. Da man in der Kölner Innenstadt nicht überall über ausreichende öffentliche Flächen verfügt, die sich topographisch bzw. wasserwirtschaftlich für eine multifunktionale Nutzung eignen, sollten auch Fahrbahnen bzw. Parkstreifen von Erschließungsstraßen, die keine Hauptverbindungsfunktion erfüllen, zum temporären Wasserrückhalt herangezogen werden. Für geeignete Standorte wird im Rahmen anstehender Instandsetzungsmaßnahmen eine entsprechende Neudimensionierung der Bordsteine und der baulichen Verkehrsberuhigungselemente sowie eine Tieflage der straßenbegleitenden Parkplätze und Grünanlagen vorgeschlagen.

### **Mögliche Verfahren der Verwirklichung**

Zur Planung und Umsetzung einer multifunktionalen Flächennutzung in Köln bedarf es zunächst einer Gefährdungsanalyse des Stadtgebietes. Überflutungspläne, die sich bisher nur auf

die Hochwasserführung des Rheins bezogen haben, sollten hierzu auf die innerstädtischen Entwässerungssysteme erweitert werden. Um die Ausbreitung austretender Wassermengen auf der Oberfläche jenseits der Gewässer zu erfassen, müssen die vorhandenen Kanalnetzmodelle mit topographischen Daten kombiniert werden. Um eine Risikoeinschätzung und Aussagen über den Handlungsbedarf treffen zu können, sollte schließend eine Verwundbarkeitsanalyse durchgeführt werden, bei der die überflutungsgefährdeten Bereiche mit standortbezogenen Informationen zur Flächennutzung oder zu sensiblen Infrastrukturen (z.B. soziale Einrichtungen, unterirdische Verkehrssysteme etc.) überlagert werden. Sobald die anfälligen Bereiche im Stadtgebiet identifiziert sind, kann eine Priorisierung der Anpassungsmaßnahmen erfolgen und geeignete Standorte für einen temporären Wasserrückhalt auf Verkehrsflächen können gesucht werden.

Für den multifunktionalen Gebrauch von Verkehrsflächen eignen sich nur solche, die aufgrund ihrer Lage, Nutzung und Gestaltung

vorübergehend eine schadensfreie oder schadensarme oberirdische Ableitung ermöglichen. Fragen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit, aber auch die Zuständigkeiten für die Instandhaltung der betroffenen Fläche sind daher frühzeitig zu klären. Um Interessenkonflikte bei der Gestaltung multifunktionaler Räume zu vermeiden, muss ihre Umsetzung in einen intensiven Dialogprozess unterschiedlicher Akteursgruppen eingebunden werden. Die derzeitigen Aktivitäten des DKK sowie die Maßnahmen zur stadtgestalterischen Umsetzung des „Masterplans Kölner Innenstadt“ bieten hierzu geeignete Anknüpfungspunkte.

***Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop***

Einordnung externe Bewertung:

Rang 1 von 4

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

***Durchschnittswert: Priorität 2***

**Externe Experten**

Die Strahlkraft und die Funktion des Projektes würde in der Öffentlichkeit spätestens beim Eintreten von Hochwasserereignissen sichtbar. Eine Entwicklung von „Wasserplätzen“ könnte auch dazu beitragen, zusätzliche Freiflächen auf dem Stadtgebiet zu erschließen und somit die Lebens- und Aufenthaltsqualität von Quartieren vergrößern. Das Projekt befasst sich mit dem oberirdischen Wasserrückhalt von Hochwasser nach extremen Niederschlagsereignissen auf eigens hierfür vorgesehenen Freiflächen. Die Wirksamkeit des Projektes ist als hoch einzustufen, da der oberirdische Rückhalt von Hochwasser kostengünstiger ist als aufwändige Kapazitätserweiterungen der Abwasserinfrastruktur. Der Innovationsgrad ist hoch, da das Projekt eine Logik des (Ab-)Wassermanagements vorschlägt. Die Übertragbarkeit eines derartigen Projekts auf andere Städte wäre gegeben.

## **Experten-Workshop**

Thema der Idee wichtig, vorgeschlagene Umsetzung diskussionswürdig.

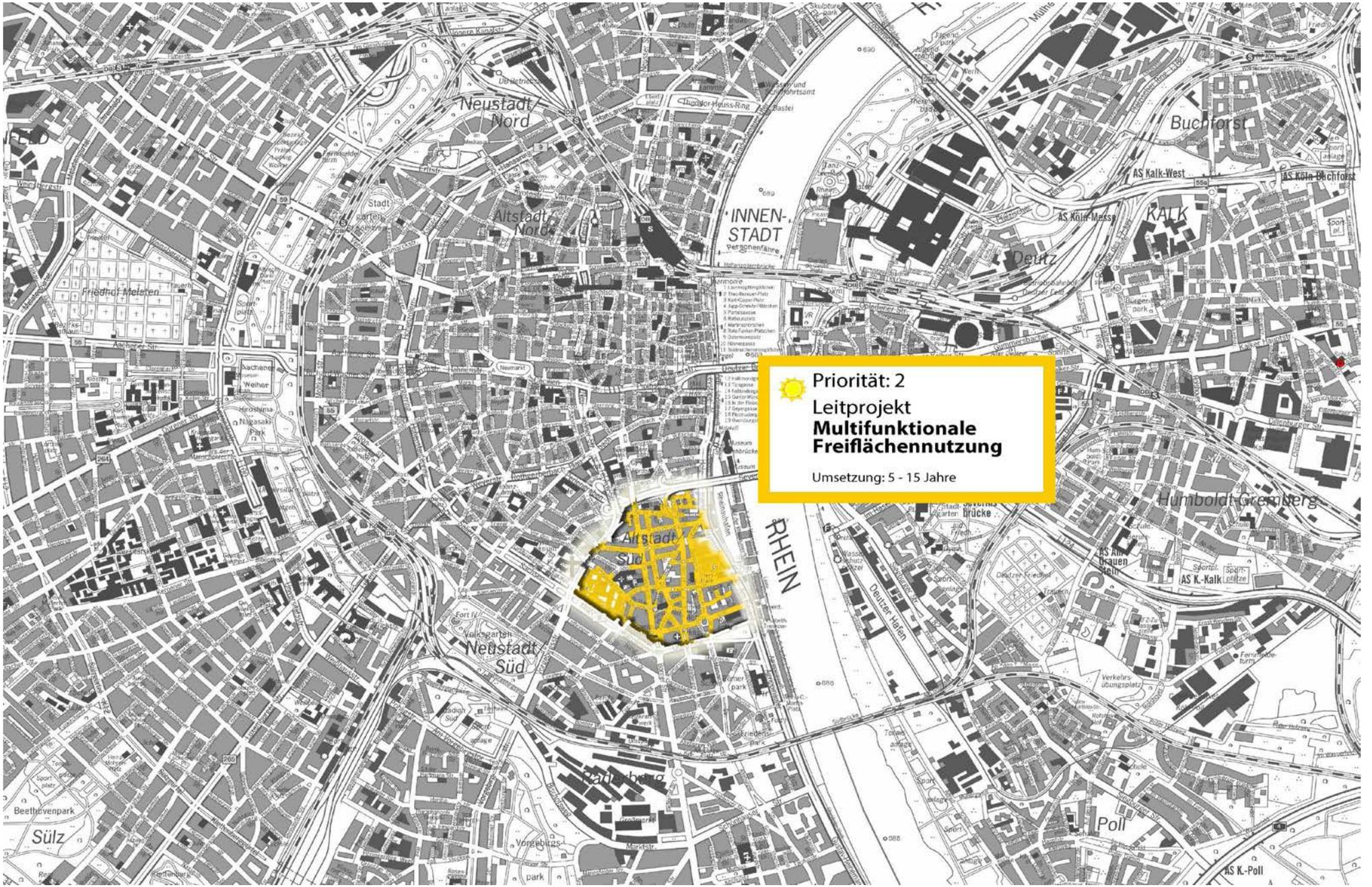
## ***Nutzen-Aufwand-Relation***

Hoch, da Abwassermanagement in kostengünstiger Form vorgeschlagen wird.

## **Chancen der Umsetzung**

Moderat - langfristig günstig:

Das Investitionsvolumen für Wasser-Entsorger und Stadt ist hoch. Allerdings könnten so ohnehin geplante Investitionen in die Abwasserinfrastruktur verringert werden. Zudem müssten für die in Frage kommenden Flächen eigentumsrechtliche Fragen geklärt und ggf. Grundstücke erworben werden.



 **Priorität: 2**  
**Leitprojekt**  
**Multifunktionale**  
**Freiflächennutzung**  
Umsetzung: 5 - 15 Jahre

# **Synopse Energie & Klima**

Für den Handlungsbereich Energie und Klima wurden seitens der DKK-Teilnehmer Ziele und Maßnahmen für die Weiterentwicklung laufender und neuer energiebezogenen Aktivitäten vorgeschlagen. Praktische Vorbilder für die vorab skizzierten Ziele (u.a. Klimaschutzkonzept umsetzen, Umbau der Energieerzeugung und Fern- und Nahwärmeversorgung, soziale Tragbarkeit von Nachhaltigkeit... - siehe Seiten 51-53) können in der Stadt folgende Leitprojekte sein:

### **1. Multifunktionale Freiflächennutzung zum Wasserrückhalt bei Starkregen**

Manche Folgen der Klimaveränderungen, z.B. die Zunahme von Starkregenereignissen, lassen sich nicht mehr vollständig abwenden. Mit den mittelfristig verfügbaren Klimamodellen sind Starkregenereignisse weder räumlich noch zeitlich ausreichend präzise vorhersagbar. Geschaffen werden sollen mittel- und langfristig geeignete und flexible Möglichkeiten, im Stadtgebiet unkontrollierte Überflutungen zu verhindern bzw. zu reduzieren. Mit einer multifunktionalen Flächennutzung werden Freiflächen mit einer vorrangig anderen Nutzung (z.B. Parkplätze, Straßen, Sportanlagen etc.) im Aus-

nahmefall eines Starkregens für kurze Zeit gezielt geflutet, um dadurch Schäden von verwundbaren Bereichen abzuwenden.

### **2. Erzeugung von Regelernergie**

In vielen Einrichtungen und Unternehmen (Feuerwehr, Krankenhäusern, Industrieunternehmen) stehen Notstromaggregate. Diese können im Prinzip auch zum Abfangen und Ausgleichen von Verbrauchsspitzen im Stromnetz genutzt werden. Durch die zunehmende Menge eingespeisten Stroms aus Windkraft- und Solaranlagen wird immer mehr „Regelstrom“ zum Ausgleich schwankender Einspeisungen benötigt. In einem Erprobungsprojekt soll mit einer Bündelung von Notstromaggregaten (inklusive BHKWs) Regelstrom produziert und auf dem Markt angeboten werden.

### **3. Erneuerbare Energien in der Großstadt Köln managen und sinnlich erfahrbar machen**

Ein heute noch visionäres aber langfristig unumgängliches Ziel im Sinne des Klimaschutzes und der Versorgungssicherheit ist die 100-prozentig CO<sub>2</sub>-neutrale Energiebereitstellung in Verbindung mit einem maximal realisierbaren Grad an verbrauchernaher dezentraler Erzeugung. Mit Hilfe geeigneter Unternehmen sollen sogenannte „Micro Grids“ aufgebaut werden, die autark, d.h. netzunabhängig, arbeiten und Elektro-Fahrzeuge einsetzen. Es geht um einen beispielhaften Ausschnitt von Produktion, Speicherung und Verbrauch von erneuerbaren Energie innerhalb von Unternehmen, welcher in diesem kleinen Anwendungsrahmen überschaubar und gut steuerbar ist. Bestandteile des jeweiligen Micro Grids sind elektrisch betriebene Transporter, Autos, Roller und Pedelecs, die sowohl als Verbraucher als auch Speicher genutzt werden. In einer späteren Phase des Projekts können weitere Energie-Verbraucher bzw. -Speicher angekoppelt werden.

(Anmerkung zur Realisierung: ein Zeitplan zum empfohlenen Ablauf findet sich auf Seite 59.)





**Leitprojekte**  
***Kultur und Bildung***



# Leitprojekte *Kultur und Bildung* Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit

## Hintergrund & Begründung

**E**in Festhalten an fossilen Energieträgern ist mit zunehmenden Umweltschäden verbunden, wie der Klimawandel oder die Deepwater-Horizon-Katastrophe im Golf von Mexiko zeigen. 2009 wurde in Deutschland 91 Prozent der Primärenergie durch nicht-erneuerbare Energieträger wie Erdöl (35%), Kohle (22%), Erdgas (22%) und Kernkraft (11%) produziert [Quelle: BMWi]. Erdöl wird in wenigen Jahrzehnten zuneige gehen, aber die Endlichkeit dieser Ressource ist bereits jetzt spürbar, da das Ölfördermaximum (Peak Oil) bereits erreicht sein könnte. Infolgedessen führt das Auseinanderklaffen von Angebot und Nachfrage von Erdöl unwiederbringlich zu stetig steigenden Preisen – nicht nur an den Tankstellen, sondern auch auf dem weltweiten Nahrungsmittelmarkt. In seinem aktuellen Bericht „Peak Oil – Sicherheitspolitische Implikatio-

nen knapper Ressourcen“ nennt das Zentrum für Transformation der Bundeswehr 2010 als wahrscheinlichen Zeitpunkt des weltweites „Peak Oil“. Der Bericht fasst damit die Ergebnisse vieler wissenschaftlicher Studien zusammen. Das Ende des fossilen Zeitalters ist unausweichlich – aber die Kosten werden nur dann begrenzt bleiben, wenn die Gesellschaft selbst die Transition einleitet und die enger werdenden Spielräume nutzt. Wie kann sich Köln auf das baldige Ende des Erdöls vorbereiten? Bereits in den 1970er Jahren führte die Erdölkrise zu verkehrsfreien Wochenenden in Deutschland. Auf den Autobahnen sah man keine Autos mehr, sondern Menschen, die Rad fahren, spazieren gingen und spielten. Am 18. Juli 2010 wurde die Autobahn A40 gesperrt. An dem Wochenende fand dort ein Massenpicknick statt. Das Projekt „Still-Leben“ war eines der erfolgreichsten im Rahmen des Programms der Europäischen Kulturhauptstadt 2010.

## **Kurzbeschreibung der Idee**

An einem Sonntag pro Jahr wird Köln eine verkehrsfreie Stadt. Auf den Straßen finden Picknicks statt. Sportvereine organisieren Turniere. Es wird Fußball, Tennis und Volleyball gespielt. Es gibt Konzerte, aber auch Initiativen der Zivilgesellschaft, die sich vorstellen. Bauern aus der Region kommen nach Köln, um ihre Produkte bekannt zu machen. Regionale Wirtschaftskreisläufe werden gestärkt. Es finden Podiumsdiskussionen auf der Straße statt. Köln wird für einen Tag zu einem Labor, in dem Strategien und Maßnahmen für eine „Post Oil City“ nicht nur debattiert, sondern konkret ausprobiert und gezeigt werden. Die Bevölkerung ist nicht nur Zuschauer, sondern soll selbst für einen Tag Maßnahmen umsetzen. Für Besucher von außen ist die Stadt an dem Tag nur durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar. An jedem „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ wird die Einleitung ein neuer kleiner Schritt in Richtung „postfossile Gesellschaft“ gefeiert, welcher ein ganzes Jahr lang von Stadtrat, Zivilgesellschaft, Bildungsinstitutionen und Un-

ternehmen gemeinsam vorbereitet wird.

Zu diesen kleinen Schritten kann folgendes zählen:

- eine bestimmte Supermarktkette verpflichten sich in Köln, Plastiktüten und -flaschen durch Alternativen zu ersetzen,
- eine weitere Straße wird zur Fußgängerzone deklariert,
- eine neue Buslinie wird eingerichtet,
- ein altes Industriegelände wird renaturiert,
- ein neuer Markt mit Produkten aus der Region wird eingeweiht.

## **Beschreibung der Vorteile**

- Die Bevölkerung wird psychologisch auf radikale Veränderungen vorbereitet, die auf jeden Fall stattfinden werden.
- Die Stadt wird Vorreiter eines Prozesses. Es entsteht ein Know-How, das international gefragt wird.
- Das Image, die Attraktivität von Köln als innovative Stadt und die Identifikation der

- Bevölkerung mit ihren Institutionen (und umgekehrt) wird gestärkt.
- Energie wird gespart, Kosten gesenkt.
- Die Wirtschaft der Region wird gefördert.  
Es entsteht ein Markt für neue nachhaltige Produkte.
- Die Umwelt- und Lebensqualität nehmen zu.
- Es entstehen neue Kooperationsnetzwerke.
- Die angewandte Forschung und die Bildung werden im Sinne der Nachhaltigkeit gefördert.

### **Mögliche Verfahren der Verwirklichung**

- Es wird eine Arbeitsgruppe gebildet, in der Zivilgesellschaft, Kultur, Medien, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik vertreten sind. Diese Gruppe hat ein Jahr Zeit, um ein Konzept zu entwickeln.
- Bei einer Konferenz werden Vertreter anderer Städte eingeladen, die Schritte in Richtung „Post Oil City“ eingeleitet haben.

- Ein Managementbüro wird eingerichtet, um den ersten Kölner Sonntag für Nachhaltigkeit zu organisieren.

### ***Bewertung durch externe Experten und DKK-Experten-Workshop***

Einordnung externe Bewertung:

Rang 1 von 6; 4 von 8

Einordnung DKK-Workshop-Teilnehmer:

Priorität 2

### ***Durchschnittswert: Priorität 2***

### **Externe Experten**

Gute Idee, vielfach realisiert mit hoher Strahlkraft auf linearen Achsen außerhalb von Städten. Im urbanen Kontext Sperrung A 40 im Jahr 2010 als Vorbild. Besonderheit: ganze Stadt, ganzes Straßennetz. Verkehrsfrei meint „autoverkehrsfrei“, d.h. es soll ganz viel Fuß + Radverkehr + ÖPNV, ggf. auch Elektromobilität stattfinden. Temporär sehr klimarelevant, hohe soziale und

kulturelle Strahlkraft, als gesamtstädtisches Projekt einer Millionenstadt relativ einmalig. Wichtig wäre, an dem Tag auch die vielen geparkten Autos loszuwerden, d.h. Abstellen an der Peripherie als Gemeinschaftsaktion. Erfordert hohen Organisationsaufwand und langfristige Vorbereitung hat nur temporären Effekt, aber ist spektakulär. Muss mit vielen positiven Aktivitäten (Kunst, Kultur, Sport, Gastronomie etc.) verbunden werden, einschlägigstes Vorbild: Streetlife Festival München, organisiert durch Green City, ggf. von dort Inspirationen holen.

### **Experten-Workshop**

Idee wurde am 15.9.2013 in Ehrenfeld umgesetzt  
- 2014 für Sülz und Ehrenfeld in Vorbereitung, die Weiterführung unterstützen.

### **Nutzen-Aufwand-Relation**

Hoch, aber durch ehrenamtliche Arbeit seitens der Bürgerschaft mit relativ geringen Mitteln umsetzbar.

### **Chancen der Umsetzung**

Sehr gut, für 2013 bereits erfolgt. Das Problem der Verstetigung und der routinemäßigen Unterstützung durch die Stadt muss gelöst werden, um in den kommenden Jahren weitere Aktionstage durchführen zu können.



**Priorität: 2  
Leitprojekt**

## **Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit**

fortlaufend; jährlich

Sonntag der  
Nachhaltigkeit  
2014



# Endnoten

## Seite 6

1. ...und natürlich auch als Bürgerin, Leserin usw.! Wir nutzen aus Gründen der Lesbarkeit in diesem Bericht aber immer nur eine sprachliche Form, da wir z.B. Wörter wie LeserIn, BürgerInnen usw. zwar für geschlechtergerecht aber leider auch für nicht angenehm lesbar halten.
2. ... einfach ausgedrückt die ökologisch-, ökonomisch- und sozial- gerechte Entwicklung von Städte und Kommunen

## Ab Seite 14

1. Charta von Leipzig (EU 2007: Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, -deren Inhalte und Hintergründe werden ausführlich beschreiben unter <http://www.bmwbw.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/leipzig-charta-zur-nachhaltigen-europaeischen-stadt.html?nn=35776> )
2. RNE 2010 (Herausgegeben von den Oberbürgermeistern der Städte Augsburg, Bonn, Erfurt, Freiburg, Friedrichshafen, Hannover, Heidelberg, Konstanz, Leipzig, Ludwigsburg, Lüneburg, München, Norderstedt, Nürnberg, Ravensburg und Tübingen): Strategische Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung in Kommunen.
3. Zur Initiative „Dialog nachhaltige Stadt“ siehe auch die von ihr initiierte Studie „Städte für ein nachhaltiges Deutschland“ (RNE 2011 unter [http://www.nachhaltigkeitsrat.de/uploads/media/Broschuere\\_Staedte\\_fuer\\_ein\\_nachhaltiges\\_Deutschland\\_texte\\_Nr\\_36\\_Juni\\_2011.pdf](http://www.nachhaltigkeitsrat.de/uploads/media/Broschuere_Staedte_fuer_ein_nachhaltiges_Deutschland_texte_Nr_36_Juni_2011.pdf))
4. Statz, A.; Wohlfahrt, Ch.; (Heinrich Böll Stiftung als Hrsg.) (2010): Kommunale Partnerschaften und Netzwerke - Ein Beitrag zu einer transnationalen Politik der Nachhaltigkeit, Heinrich-Böll-Stiftung - Schriften zur Demokratie, Band 20; Berlin 2010
5. (ebenda S. 51: „Köln hat seit 1958 eine Ringpartnerschaft mit fünf Städten der Gründerstaaten der Europäischen Gemeinschaften: Rotterdam (NL), Lille (F), Lüttich, (B), Turin (I) und Esch-sur-Alzette (L). Die damals eingegangenen Verpflichtungen sollten künftig um die Dimension des nachhaltigen Wirtschaftens und des Umweltschutzes erweitert werden“)
6. siehe <http://www.stadt-koeln.de/1/presseservice/mitteilungen/2013/07956/> und auch <http://www.katalyse.de/themen/institut/neuigkeiten/klimapartnerschaft-rio-de-janeiro-corinto-k%C3%B6ln>
7. <http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/klima/klimaschutz/07873/>
8. <http://www.masterplan-koeln.de/>
9. [http://www.koelner-gruen.de/CMS/Gruenguertel\\_\\_Impuls\\_2012.mfpx](http://www.koelner-gruen.de/CMS/Gruenguertel__Impuls_2012.mfpx)
10. <http://www.smartcity-cologne.de/>
11. <http://www.koelnagenda.de/Indikatoren>
12. <http://www.aalborgplus10.dk/default.aspx?m=2&i=371>
13. die Langfassungen der Ziele finden Sie in den DKK-Workshop-Protokollen auf der DKK-Homepage, z.B. unter [http://www.koelnerklimawandel.de/fileadmin/workshops/DKK\\_Workshop\\_EXP\\_1\\_Protokoll.pdf](http://www.koelnerklimawandel.de/fileadmin/workshops/DKK_Workshop_EXP_1_Protokoll.pdf)

## Seite 131 und 132

1. Siehe: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/klima/integrierte-klimaschutzkonzepte-energie-und-verkehr>
2. siehe Anlage 3.1 (Sofortprogramm „Impuls 20ELF“ ...) zu TOP 10.9 – „Klimaschutzkonzept Köln - vorgezogenes Sofortmaßnahmenprogramm 2012“ – der Ratssitzung am 20.12.2011

**Anhang**

# **Kreativität aus der Bürgerschaft**

**Übersicht aller eingereichten  
Leitprojekt-Ideen**

2011						
Nr	Idee	Ideengeber	Bewertung durch Expertenworkshop	Themenbereich (Farbe)	punktuell / strukturell	Beispielort
1	Radfahren in Köln	Elke Braun	Idee unstrittig, Empfehlung auf das Stadtgebiet auszuweiten	Verkehr & Mobilität	strukturell	Nord Süd Fahrt, Ost West Achse an der Deutzer Brücke
2	Vorschlag zur Verbindung der Teilstücke des inneren Grüngürtels	Hardy Schuster	Idee unstrittig, Empfehlung Querungen auf Ebene Null umzusetzen	Stadtentwicklung	strukturell	Venloer Str., Subbelrather Str., Aachener Str.
3	'Köln cares' - ein nachhaltiger Stadtführer für Köln	Rebecca Szrama	Idee mit nachrangiger Priorität	Kultur & Bildung	strukturell	keine
4	Neue Wege im Rheinland - Nachhaltige Mobilität für Köln und die Region - Entwicklung eines intelligenten, intermodalen Routenplaners	Thilo Petri	Idee in Ansätzen in Köln schon vorhanden, In der Umsetzung mit Qualitativen Mängeln	Verkehr & Mobilität	strukturell	keine
5	Wir naturieren den Aachener Weiher	Natur im Quadrat, hallo@natur-im-quadrat.de	Idee mit nachrangiger Priorität	Grünflächen & Freiraum	punktuell	Aachener Weiher
6	Multifunktionale Freiflächennutzung zum Wasserrückhalt bei Starkregen	Jan Benden	Thema der Idee wichtig, vorgeschlagene Umsetzung diskussionswürdig	Energie & Klima	strukturell	Severinsviertel
7	Wasserspielplätze mit Energieautarkie und Wasserrecycling	Claudia Müller	Idee unstrittig, Umsetzung in Pilotprojekt ausprobieren	Grünflächen & Freiraum / Kultur & Bildung	punktuell	Innerer Grüngürtel
8	Springbrunnen: Wasserfilterung und Desinfektion von Brunnenwasser	Claudia Müller	Idee unstrittig, Umsetzung in Pilotprojekt ausprobieren	Grünflächen & Freiraum / Kultur & Bildung	punktuell	Waidmarkt
9	Halteverbot vor Kindergärten und Schulen	Christel Klement	Idee unstrittig, Prüfung der aktuellen Situation in Köln	Verkehr & Mobilität	strukturell	viele
10	Öffentliche Busse mit Elektro- und Wasserstoffantrieb	Christel Klement	Idee mit nachrangiger Priorität, technisch noch nicht ausgereift und sehr kostenintensiv	Verkehr & Mobilität	strukturell	Innenstadt
11	Symposium zum nachhaltigen Design auf der ökoRAUSCH, Messe für Design mit Bewusstsein	bureau gruen und Stadt Land Welt e.V.	Idee ist umgesetzt	Kultur & Bildung	punktuell	Okorausch Messe im VHS Forum
12	Der Holzhof Köln - ein Ökosozialprojekt	Rainer Stollenwerk	Idee mit nachrangiger Priorität, hohe Konkurrenz auf das Holz aus Kölner Wäldern vorhanden	Energie & Klima	punktuell	Ehemaliges Betriebsgelände der Stadt Köln (Militärweg und Brühler Landstr.)
13	Kölns Grünstes - das Kölner Veedel-Rating	Martin Herrndorf	Idee mit nachrangiger Priorität, Veedelskonkurrenz in Köln nicht erwünscht	Kultur & Bildung	strukturell	jedes Veedel möglich
14	Green Shirt	Katharina Simon	Idee mit nachrangiger Priorität	Kultur & Bildung	strukturell	keine
15	Kölns 'wildes Grün' von Bürgern interaktiv kartiert	Ute Becker	Idee wird bei der Stadt von Fachleuten umgesetzt	Grünflächen & Freiraum	strukturell	Bahntrassen etc.

16	CO2-freies Ehrenfeld - vom ehemaligen Industriestandort zum Null-Emissions-Quartier	DQE Design Quartier Ehrenfeld	Idee mit nachrangiger Priorität, das Konzept der Idee ist zu verfeinern		Stadtentwicklung	punktuell	Ehrenfeld
17	Gärten der Transformation	Dipl.-Ing. R. Stewen	Idee mit nachrangiger Priorität, eine Konkretisierung der Idee ist erforderlich		Kultur & Bildung	strukturell	innerhalb des Gürtels
18	Schwarzerde	Wilfried Nissing	Idee mit nachrangiger Priorität, muss nicht mit Holz gemacht werden, teuer in der Umsetzung		Grünflächen & Freiraum	punktuell	Pilotanlage auf geeigneter Brachfläche, Stadtwald Königsforst
19	Prana Lastenfahrrad	Wilfried Nissing	Idee wird als Klimabaustein umgesetzt		Verkehr & Mobilität	punktuell/strukturell	Innenstadt
20	Die Pflanzstelle - sozio-kulturelle und ökologische Landwirtschaft in der Stadt	grenzenlos Gärten e.V.	Idee unterstützungswürdig und unstrittig, solange sie auf Brachflächen umgesetzt wird		Grünflächen & Freiraum	punktuell	Neuerburgstr. (Kalk)
21	Durchführung und Umlenkung von Ausgleichsmaßnahmen in der Bauleitplanung in die hochverdichteten Bereiche der Kölner Innenstadt	Jankowski Architekten Stadtplaner DWB	Idee mit vorrangiger Priorität, inhaltlich unterstützungswürdig und unstrittig, jedoch rechtlich schwer umsetzbar		Stadtentwicklung / Grünflächen & Freiraum	strukturell	Blockentwicklung Belgisches Viertel
22	Die Balkonkarawane	Daniela Klütsch	Idee mit nachrangiger Priorität		Grünflächen & Freiraum	strukturell	Ehrenfeld, Nippes, Südstadt
23	Nachhaltiges Flächenmanagement - substanzorientiertes Gewerbeflächenkatasters für Altstandorte	Walter Buschmann, LVR, Rheinisches Amt für Denkmalpflege; Thomas Luczak, hdak; Svend Ulmer / Bastian Peukert, Katalyse Institut	Idee unstrittig, jedoch wenig relevant, Empfehlung Ausweitung auf alle Brachflächen		Stadtentwicklung	strukturell	BEOS, Kluth
24	Studie zum Stadtraummanagement in Köln-Deutz	Studie zum Stadtraummanagement in Köln-Deutz	Prüfauftrag, Idee in dieser Form umsetzbar?, Machbarkeitsstudie im Rahmen einer Forschungsarbeit		Stadtentwicklung	strukturell	Deutz
25	CO2-Bilanzierung der Kölner Grünflächen	DKK-Workshops Grünflächen & Freiraum	Idee in Verbindung mit Idee Nr. 15/2011		Grünflächen & Freiraum / Kultur & Bildung	strukturell	Gelände des neuen Stadtarchivs
26	Netzwerk Klimabildung/Umweltbildung Köln	Netzwerk Klimabildung/Umweltbildung Köln	Idee wird umgesetzt		Kultur & Bildung	strukturell	
27	Querungen Verkehrsstrasse / Grüngürtel Eifelwall	DKK-Workshops Grünflächen & Freiraum	Idee wurde nicht weiterentwickelt, da schon aus der Bürgerschaft eingereicht...		Verkehr & Mobilität	punktuell/strukturell	Eifelwall
28	Schule als Garten	KölnAgenda e.V.	Idee wird umgesetzt		Kultur & Bildung	strukturell	versch. Schulen
29	shared mobility' - Teilen, um die Stadt zu heilen - Let's share the future	Dipl.-Math. Andreas Walter Schöning	Idee mit nachrangiger Priorität		Verkehr & Mobilität	strukturell	Masterplan Ringe, Nord-Süd Fahrt, Helios Gelände, Rechtsrheinische Perspektiven
30	Beleuchten von Straßenschildern mit einer Leuchtfolie	KP Technology	keine Wertung		Verkehr & Mobilität	punktuell/strukturell	Innere Kanalstr.
31	Veggiday	Mara Vollberg	Idee wird umgesetzt		Kultur & Bildung / Energie & Klima	strukturell	UniMensa



14	Latentwärmennutzung	Gerd Brust	Idee mit nachrangiger Priorität, punktuell zu prüfen ob Idee wirtschaftlich umsetzbar, Idee flächendeckend nicht wirtschaftlich umsetzbar	Energie & Klima	punktuell/strukturell	Chemiepark Hürth Knappsack, Ford Werke Niehl
15	Erzeugung von Regelernergie	Gerd Brust	Idee als Pilotprojekt unterstützenswürdig, vorrangig für städtische Institutionen, vom operativem Aufwand einfacher mit Großanlagen	Energie & Klima	Strukturell	Uni Klinik
16	Ecotaxi	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee mit nachrangiger Priorität, Sichbarmachung von Klimavorteilen guter Ansatz	Verkehr & Mobilität	Strukturell	ADAC Niederlassung Köln
17	Bürgerticket	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Prüfauftrag Kosten pro Bürger dieses Modells, Wo liegen die Grenzen des Transportes für die KVB, Wichtiges Thema zukünftige Finanzierung des ÖPNV	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Ganz Köln
18	ÖPNV- Feinerschließung	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee mittelfristig durch Demographischen Wandel mittelfristig relevant, setzt Einführung von Kleinbuskonzepten voraus	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Außenbezirke
19	Regionaler Güterverkehr	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee unstrittig und prioritär, als Forderung in Gesamtkonzept aufnehmen	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Region Köln, HGK Strecke Braunsfeld
20	ÖPNV- Service-und Design Offensive, Mobilitätskultur	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee unstrittig und prioritär, wichtiges Thema um den ÖPNV zu stärken, mit einfachen Mitteln zu erreichen, Erscheinungsbild KVB auch prägend für das Stadtbild Köln	Verkehr & Mobilität	Strukturell	versch. Haltestellen, Sitz KVB Scheidweilerstr 38 50933 Köln
21	Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagement	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee unstrittig und prioritär, langfristige Forderung, kann für die Stadt schon lohnenswert aufgrund der erreichten Einsparung sein	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Techn. Rathaus
22	Möglichkeiten für ein ÖPNV-Angebot auf dem Rhein in Köln	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee unterstützenswert und prioritär, Prüfauftrag der Betrachtung von volkswirtschaftlichen Effekten, zusätzliches Angebot sinnvoll, aufgrund der Kapazitätsengpässe bei der KVB,	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Rhein Innenstadt
23	Regionaler Mobilitätsverbund	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee mit nachrangiger Priorität, sollte Tagesgeschäft sein und funktionieren	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Region Köln
24	Das Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln und konsequent ausbauen	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Veloroutennetz theoretisch vorhanden, die konsequente Umsetzung in die Praxis fehlt, als Forderung aufnehmen und verstärken	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Alter Deutzer Postweg, Radverkehrsstrecke Hürth - Südbahnhof
25	Die Durchlässigkeit der City für den Radverkehr verbessern	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee unstrittig und prioritär, in Verbindung mit Idee 04/2012	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Kölner Innenstadt
26	Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems	Teilnehmer Workshop - Verkehr und Mobilität	Idee unstrittig und prioritär, Prüfauftrag stationäre Systeme oder frei abstellbar im öffentlichem Raum, Umsetzung nicht zum Nachteil für Fußwege	Verkehr & Mobilität	Strukturell	Hauptbahnhof
27	Erneuerbare Energien in der Großstadt Köln managen und sinnlich erfahrbar machen	Teilnehmer Workshop - Energie und Klima	Idee wichtig als Zukunftsthema, aber nicht prioritär, im Gesamtkonzept zu erwähnen, Umsetzung in einem Pilotprojekt testen, Unterschied Smart Grid/ Smart Meter definieren	Stadtentwicklung / Energie & Klima	Strukturell	Außenbereiche Köln EE,
28	Impulsprogramm Altbaumodernisierung Köln	Teilnehmer Workshop - Energie und Klima	Idee unstrittig und prioritär, großes Potential vorhanden, neue Argumente für eine Umsetzung sind zu finden, Kooperationen von Stadt und Wohnungswirtschaft erforderlich	Stadtentwicklung / Energie & Klima	Strukturell	Kölner Außenstadt



