



Stadt Köln

Bürgerrat „Mobil im lebenswerten Quartier“

Abschlussbericht



Der Bürgerrat auf einen Blick

Foto: C. Ehrchen

Zum ersten Mal hat die Stadt Köln 2025 einen per Zufallsauswahl zusammengesetzten Bürgerrat durchgeführt. Thema des Bürgerrates war "Mobil im lebenswerten Quartier". Zwischen dem 28. März und dem 11. Mai 2025 tagte eine Gruppe von 55 Kölner*innen und entwickelte Empfehlungen zur Gestaltung von Straßenräumen in den Wohnvierteln Kölns. Der Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln hatte die Verwaltung am 28. Januar 2025 mit der Durchführung des Bürgerrates beauftragt.

Durch die Zufallsauswahl sollte die Vielfalt der Kölner Stadtbevölkerung abgebildet werden. Hierzu wurden 7.000 Kölner*innen per Stichprobe aus dem Melderegister angeschrieben. Insgesamt gab es circa 1.400 Anmeldungen für die Teilnahme am Bürgerrat.

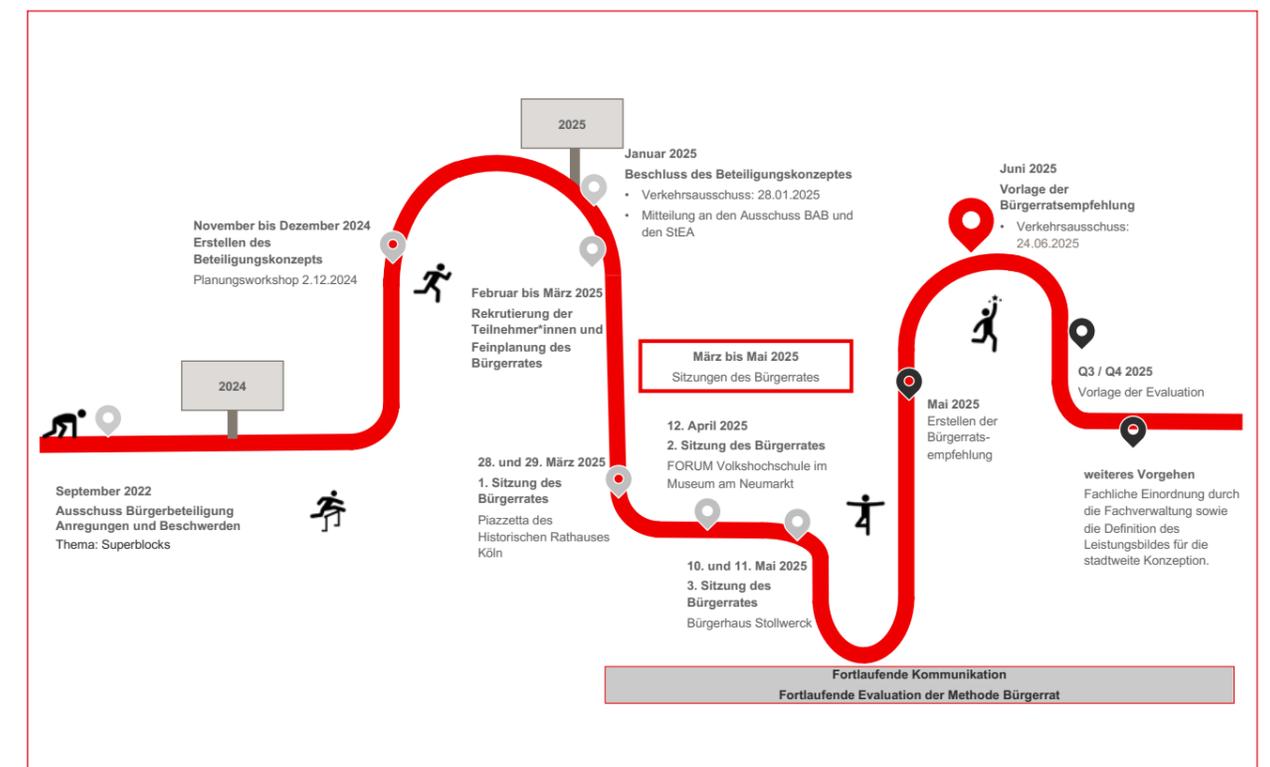
Die schließlich ausgewählten Teilnehmenden kamen aus allen neun Stadtbezirken Kölns. Auch in Bezug auf weitere Kriterien wurde sichergestellt, dass die Teilnehmenden die Bevölkerung Kölns widerspiegeln. Entsprechende Quoten gab es für Alter, Geschlecht, berufsqualifizierenden Abschluss, Haushaltsform, Migrationshintergrund und einer Selbstauskunft zum Verkehrsverhalten.

Auftrag des Bürgerrates war es, Empfehlungen zu folgenden Punkten zu erarbeiten:

1. **Ziele** für die Gestaltung von Straßenräumen
2. konkrete **Maßnahmen** zur Umsetzung dieser Ziele
3. **Kriterien zur Priorisierung** von geeigneten Räumen
4. **Ideen zur Öffentlichkeitsbeteiligung** bei der Umsetzung

Die Sitzungen des Bürgerrates fanden an drei Sitzungswochenenden statt. Die Empfehlungen wurden von den Mitgliedern mithilfe vielfältiger methodischer Ansätze erarbeitet. Dabei kamen unter anderem Einzelarbeit, Kleingruppenarbeitsphasen, gemeinsame Sammlungen und Präsentationen im Plenum sowie die Arbeit in Subplena zum Einsatz. Expert*innen aus Wissenschaft, Planung und Zivilgesellschaft vermittelten den Teilnehmer*innen zusätzliches Hintergrundwissen.

Die Arbeitsergebnisse des Bürgerrates werden am 24. Juni 2025 im Verkehrsausschuss vorgestellt und der Verwaltung als Grundlage für die weitere Planung übergeben.





Empfehlungen des Bürgerrates auf einen Blick

Übergabe der Ergebnisse
durch zwei Mitglieder an
Dezernenten Ascan Egerer,
11.05.2025 | Foto: C. Ehrchen

1. Ziele für die Gestaltung von Straßenräumen

1. Die Maßnahmen sollen eine **höhere Verkehrssicherheit** bewirken.
2. Die Maßnahmen sollen eine **größtmögliche Barrierefreiheit** sicherstellen.
3. Die Maßnahmen sollen eine **zugängliche, umweltfreundliche Mobilität** ermöglichen.
4. Die Maßnahmen sollen die **Lebensqualität im Quartier** steigern.
5. Die Maßnahmen sollen zur **Verbesserung des Stadtklimas** beitragen.
6. Der Umsetzung der Maßnahmen soll eine **transparente Beteiligung** vorausgehen.
7. Die Maßnahmen sollen **Begegnung, Aktivierung und Engagement** im Quartier fördern.

2. Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele

Der Bürgerrat hat insgesamt über 100 Maßnahmen auf drei Handlungsebenen entwickelt:

1. **Gestaltungselemente in der Wohnstraße** – mit den Schwerpunkten Verkehr und Mobilität, Grünflächen und Umwelt, Gemeinschaft und soziale Angebote, Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen
2. **Maßnahmen auf Quartiersebene** – mit den Schwerpunkten Verkehr und Mobilität, Parken und Lade-Infrastruktur, Sicherheit und Barrierefreiheit, Grünflächen und Aufenthaltsqualität, Quartierszentren und zentrale Orte
3. **Maßnahmen zur Aktivierung der Anwohner*innen** – mit den Schwerpunkten Engagement durch Anwohner*innen und Initiativen, Unterstützung durch die Stadt, Kommunikation von Seiten der Stadt, Kommunikationskanäle, Akteur*innen und Strukturen, Anreize und Anerkennung

Für jede Handlungsebene wurden zudem mögliche **Zielkonflikte** identifiziert.

3. Kriterien zur Priorisierung von Räumen

Zur Priorisierung wurden 41 Indikatoren entwickelt. Den Empfehlungen des Bürgerrates entsprechend sollen folgende Quartiere vorrangig umgestaltet werden:

1. Quartiere, in denen es **viele Unfälle und Gefahren** gibt
2. Quartiere, in denen es **besonders heiß** wird
3. Quartiere, in denen **viele Menschen auf engem Raum** leben
4. Quartiere mit **schlechter ÖPNV-Anbindung**
5. Quartiere mit **schlechtem Radwegenetz**

4. Ideen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umsetzung

Der Bürgerrat empfiehlt, die Öffentlichkeit in den Quartieren **frühzeitig und umfassend** über den Stand der Planung zu informieren und die verschiedenen Zielgruppen **inklusiv** am Prozess der Planung und Umsetzung zu beteiligen.

Die vorgeschlagenen **Beteiligungsformate variieren** je nach Komplexität, Zielgruppen und den zu erwartenden Zielkonflikten. Für eine inklusive und ganzheitliche Beteiligung im Quartier werden **Quartiers-Bürgerräte** empfohlen.

Inhaltsangabe

Der Bürgerrat auf einen Blick	2
Empfehlungen des Bürgerrates auf einen Blick	4
Inhaltsangabe	6
Vorwort OB Reker	7
1. Auftrag und Organisation	8
1.1. Auftrag	8
1.2. Hintergrund	8
1.3. Organisation	10
1.4. Ressourcen	11
2. Personen im Bürgerrat	12
2.1. Teilnehmer*innen: Auswahl und Zusammensetzung	12
2.2. Expert*innen: Rolle und Auswahl	16
3. Arbeitsweise im Bürgerrat	18
3.1. Regeln der Zusammenarbeit	18
3.2. Formate und Methoden	19
3.3. Meinungsbildung und Entscheidungsfindung	22
3.4. Ablauf der Sitzungen	24
4. Arbeitsergebnisse	26
4.1. Ziele	26
4.2. Maßnahmen	28
4.2.1. Gestaltungselemente der Wohnstraße	29
(a) Maßnahmen	29
(b) Zielkonflikte	30
4.2.2. Maßnahmen auf Quartiersebene	32
(a) Maßnahmen	32
(b) Zielkonflikte	35
4.2.3. Maßnahmen zur Aktivierung der Anwohner*innen	36
(a) Maßnahmen	36
(b) Zielkonflikte	40
4.3. Kriterien zur Priorisierung von Räumen	42
4.4. Ideen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umsetzung	44
4.4.1. Zielgruppen	44
4.4.2. Beteiligungsformate	45
4.4.3. Informationskanäle	47
5. Ausblick und Abschluss	48
Anhang	50
A.1. Bevölkerungsdaten und Zusammensetzung des Bürgerrates	50
A.2. Tagesordnungen der Sitzungen	51
A.3. Weiterführende Links	55
Impressum	56



Sehr geehrte Leser*innen,

der erste Bürgerrat in Köln ist ein starkes Zeichen für gelebte Demokratie und bürgerschaftliches Engagement. Die Beteiligung der Kölner*innen an kommunalen Entscheidungsprozessen ist mir ein besonderes Anliegen – denn nur gemeinsam können wir Köln so gestalten, dass es den Bedürfnissen und Wünschen aller Menschen gerecht wird.

Mittels demokratischer Wahlen und inzwischen auch durch einen immer stärkeren direkten Austausch zwischen der Verwaltung und den Kölner*innen können wir eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleisten. Dabei haben wir mit dem ersten Bürgerrat auch ein gänzlich neues Format mit dem Ziel erprobt, unsere Stadt sinnvoll weiterzuentwickeln, Vertrauen in unsere Demokratie zurückzugewinnen und gleichzeitig die vielfältigen Perspektiven in unserer Stadtgesellschaft sichtbar zu machen.

Es war mir eine Freude, die Teilnehmenden zum Auftakt unseres ersten Bürgerrates zum Thema „Mobil im lebenswerten Quartier“ im Historischen Rathaus der Stadt Köln zu begrüßen.

Mit diesem Abschlussbericht dokumentieren wir die Ergebnisse sowie den Weg dorthin. Den Mitgliedern des Bürgerrates danke ich sehr herzlich für ihre Bereitschaft, sich mit Zeit, Energie und Offenheit einzubringen.

Ihr Engagement, Ihre Diskussionen und Ihre Ergebnisse zeigen, wie wertvoll dieser Austausch ist – für die Stadtverwaltung, aber auch für den Zusammenhalt in unserer Stadt. Sie haben sich auf den Prozess eingelassen, Meinungen ausgetauscht, Kompromisse gesucht und konkrete Empfehlungen entwickelt. Damit haben Sie zur demokratischen Kultur in unserer Stadt beigetragen, wofür ich Ihnen meine Anerkennung ausspreche.



Mitglieder des Bürgerrates mit Oberbürgermeisterin Henriette Reker, 28.03.2025 | Foto: C. Ehrchen

A handwritten signature in black ink that reads "Henriette Reker".

Henriette Reker
Oberbürgermeisterin der Stadt Köln

1. Auftrag und Organisation

1.1. Auftrag

Am 28. Januar 2025 beauftragte der Verkehrsausschuss des Kölner Rates die Verwaltung einstimmig mit der partizipativen Entwicklung einer stadtweiten Konzeption „Mobil im lebenswerten Quartier“ unter Erprobung des Formats Bürgerrat.¹

Hiermit verfolgte der Ausschuss zwei zentrale Ziele:

- Die **Einbindung der Kölner Stadtgesellschaft** in die Erstellung einer stadtweiten Konzeption „Mobil im lebenswerten Quartier“ und
- die **Erprobung eines Bürgerrates und Generierung methodischer Erkenntnisse** für eine mögliche weitere Anwendung dieses Beteiligungsformats in Köln.

Durch diesen Beschluss erhielt der Bürgerrat den Auftrag, Empfehlungen für eine stadtweite Konzeption zur zukunftsfähigen Straßenraumgestaltung in den Kölner Veedeln zu erarbeiten. Hierzu sollten die Teilnehmenden:

1. **Ziele** für die Gestaltung von Straßenräumen entwickeln,
2. **konkrete Maßnahmen** zur Umsetzung dieser Ziele vorschlagen,
3. **Kriterien zur Priorisierung** von geeigneten Räumen erarbeiten und
4. **Ideen zur Öffentlichkeitsbeteiligung** bei der Umsetzung entwickeln.

Beschlossen wurde zudem die Beauftragung einer begleitenden externen Evaluation für die Gewinnung methodischer Erkenntnisse.

1.2. Hintergrund

Das Vorhaben zur Erprobung von Bürgerräten geht auf einen Beschluss vom 31. Januar 2022 im Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden zurück. Darin beauftragte der Ausschuss die Verwaltung, ein Konzept zur Erprobung von Bürgerräten in Köln zu erarbeiten und einen ersten Bürgerrat für ein klar umrissenes Thema oder Projekt im Bereich Mobilität einzusetzen.²

Im Herbst 2022 legte die Verwaltung diesem Ausschuss sowie dem Verkehrsausschuss dar, welche Projekte für die Erprobung eines Bürgerrates auf ihre Eignung geprüft wurden. Hier wurde das Thema „Superblocks“ („Veedelsblöcke“) als dafür geeignet benannt.³

Der Begriff der „Superblocks“ ist eng mit dem aus Barcelona bekannten Konzept verknüpft. Als Leitbegriff hätte dieser eine Offenheit für andere Lösungen möglicherweise eingeschränkt. Daher schlug die Verwaltung im Sommer 2024 den Titel „Mobil im lebenswerten Quartier“ vor.⁴

Dieser Vorschlag war geleitet von der Kölner Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“. Diese sieht vor, dass ein nachhaltiger Mobilitätsplan für eine konsequente Mobilitätswende erstellt werden soll. Das darin ebenfalls enthaltene Leitbild bezieht sich explizit auf die Kölner Veedel.⁵ Damit kommt den Veedeln eine zentrale Rolle im nachhaltigen Mobilitätsplan zu.

Im Mobilitätsplan sollen die Ziele der Stadtstrategie in den Veedeln durch konkrete Maßnahmen erreicht werden. Diese Maßnahmen werden das Leben der Menschen vor Ort direkt beeinflussen. Daher ist es wichtig, die betroffenen Menschen direkt an ihrer Entwicklung zu beteiligen. Die Erstellung einer stadtweiten Konzeption „Mobil im lebenswerten Quartier“ konnte somit durch einen Bürgerrat sinnvoll unterstützt werden.

Im Beschluss vom 28. Januar 2025 wurden folgende Punkte festgehalten:

- Die Empfehlungen des Bürgerrates sollen als wichtige Grundlage für die zu erstellende stadtweite Konzeption „Mobil im lebenswerten Quartier“ dienen;
- die Verwaltung soll die Stellungnahme des Bürgerrates fachlich einordnen;
- im Anschluss soll sie das genaue Leistungsbild für die stadtweite Konzeption definieren und diesen den politischen Gremien zum Beschluss vorlegen;
- sofern in diesem Leistungsbild Abweichungen von den Empfehlungen des Bürgerrates notwendig sind, soll dies transparent dargestellt und begründet werden;
- schließlich sollen die politischen Gremien gemäß dem Positionspapier „Bürgerräte für Köln“ transparent kommunizieren, inwieweit Kriterien und Begründungen gleichermaßen oder unterschiedlich angenommen werden und dies die Beschlussfassung über die im Anschluss zu erstellende stadtweite Konzeption geprägt hat.⁶

¹ Siehe Vorlage Nr. AN/3979/2024

² Siehe Vorlage Nr. AN/0258/2022

³ Siehe Vorlage Nr. 2907/2022

⁴ Siehe Vorlage Nr. 1989/2024

⁵ Siehe Vorlage Nr. 2060/2023

⁶ Siehe Positionspapier „Bürgerräte in Köln“ des Beirates (heute: Beratungsgremiums) Öffentlichkeitsbeteiligung

1.3. Organisation

Die Verantwortung für die Konzeption, Vorbereitung, Durchführung und Dokumentierung des Bürgerrates lag bei der Verwaltung der Stadt Köln. Federführend waren hierbei

- das **Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung** für organisatorische und methodische Fragen und
- das **Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung** für fachliche Fragen.

Darüber hinaus waren zahlreiche weitere Ämter der Stadt in das Projekt eingebunden, wie beispielsweise das Amt für Stadtentwicklung und Statistik bei der Rekrutierung der Mitglieder oder die Zentralen Dienste der Stadt Köln bei Gestaltung, Druck und Versand der Anschreiben.

Für die erstmalige Konzeption und Durchführung eines Bürgerrates war im Sommer 2024 eine externe Beratung ausgeschrieben worden. Den Zuschlag erhielt das gemeinsame Angebot der **ifok GmbH**⁷ und des **Zukunftsrat Köln e.V.**⁸, deren Berater*innen den gesamten Prozess ab Oktober 2024 begleiteten.

Für die im Beschluss vom 28. Januar 2025 vorgesehene externe Evaluation wurde das **Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung (IDPF)** der Universität Wuppertal verpflichtet. Der Evaluationsbericht soll im dritten Quartal 2025 vorliegen.

Die Moderation der Kleingruppen im Bürgerrat (siehe → Kapitel 3.3) wurde von Moderator*innen aus dem Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung, der ifok GmbH und dem Zukunftsrat Köln e.V. übernommen.



Interview mit Phillip Babiasz vom Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung und Carolin Henn vom Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Erwartungen an den Bürgerrat, 28.03.2025 | Foto: C. Ehrchen

1.4. Ressourcen

Für die Organisation und Durchführung des Bürgerrates wurden sowohl personelle als auch finanzielle Ressourcen eingesetzt.

Beim Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung sowie beim Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung wurde jeweils Projektgruppen mit circa drei Mitarbeiter*innen gebildet, die sich seit November 2024 intensiv mit der Umsetzung des Bürgerrates befasst haben.

Darüber hinaus unterstützten – je nach Bedarf – weitere Mitarbeitende aus diesen und weiteren städtischen Bereichen (siehe Kapitel 1.3 Organisation).

Im Rahmen der Vorbereitung, Planung und Umsetzung des Bürgerrates sind zusammengefasst insbesondere folgende Kosten entstanden:

- ca. 54.000 € für die externe Beratung und Unterstützung durch die ifok GmbH und den Zukunftsrat Köln e.V.
- ca. 30.000 € für öffentliche Kommunikation und die Rekrutierung der Mitglieder
- ca. 22.000 € für die Aufwandsentschädigungen der Mitglieder
- ca. 23.000 € für Räumlichkeiten (inkl. Technik, Sicherheitsdienst, Catering etc.; teils über interne Leistungsverrechnung bei städtischen Räumen)

Aufgrund der Erprobung des Formats wurde eine zusätzliche Evaluation beauftragt. Die Kosten für diese sind hier nicht inbegriffen.



Hauptmoderation Carolin Piras (ifok GmbH) interviewt Mitglieder beim Auftakt des Bürgerrates in der Piazzetta des Historischen Rathauses Köln, 28.03.2025 | Foto: C. Ehrchen

2. Personen im Bürgerrat

Am Bürgerrat "Mobil im lebenswerten Quartier" waren viele verschiedene Personen beteiligt. Dazu zählen nicht nur das Organisationsteam und die Moderator*innen (siehe → Kapitel 1.3), sondern auch Expert*innen und insbesondere die Teilnehmer*innen. Gerade bei der Auswahl der Teilnehmer*innen und Expert*innen ist eine transparente Vorgehensweise wichtig. Hier sind diese Prozesse jeweils ausführlich dargestellt.

2.1. Teilnehmer*innen: Auswahl und Zusammensetzung

Bürgerräte als Beteiligungsformat sind eng mit der **Zufallsauswahl** ihrer Mitglieder verknüpft. Sie verfolgen den Anspruch, dass in ihnen „unbefangene Laienbürger*innen“ oder „Individualbürger*innen“ zusammenkommen, die weniger interessengeleitet sind, und dass auch Bürger*innen teilnehmen, die das normalerweise nicht tun würden. Zielsetzung ist, eine **vielfältige Zusammensetzung der Teilnehmer*innen**.⁹ Dieser Anspruch lag auch dem Bürgerrat "Mobil im lebenswerten Quartier" zugrunde.

Um die Vielfalt der Kölner Stadtbevölkerung abzubilden, wurden die Teilnehmer*innen über eine **kriterienbasierte Zufallsauswahl** rekrutiert. Vorgesehen war eine Bürgerratsgröße von 55-60 Personen. 60 Personen erhielten eine Zusage, wobei aufgrund von Erfahrungswerten aus anderen Bürgerräten davon auszugehen war, dass einige trotz vorheriger Anmeldung nicht erscheinen würden. Tatsächlich nahmen am Bürgerrat schließlich 55 Personen regelmäßig teil.

Der Bürgerrat sollte die Kölner Stadtbevölkerung hinsichtlich **soziodemografischer Kriterien** möglichst gut widerspiegeln. Die folgenden Kriterien wurden vor Beginn der Zufallsauswahl festgelegt:

Wohnort		
Stadtbezirk		
Altersgruppe	Höchster Abschluss:	Haushaltsform:
16 bis unter 18 Jahre 18 bis unter 30 Jahre 30 bis unter 45 Jahre 45 bis unter 60 Jahre 60 und älter	Kein Abschluss abgeschlossene Berufsausbildung Hochschulabschluss	Einpersonenhaushalt Mehrpersonenhaushalt Haushalt mit Kindern Seniorenhaushalt
Geschlecht	Migrationshintergrund	Verkehrsverhalten
Mann Frau Divers	Ja / Nein	Auto ÖPNV zu Fuß mit dem Fahrrad

„
Man ist mit 60 wildfremden Menschen in Kontakt gekommen, die man sonst nie kennengelernt hätte.
 “

Das Merkmal „Mensch mit Behinderung“ wurde bei der Zufallsauswahl nicht explizit berücksichtigt. Im Einladungsschreiben wurde jedoch hervorgehoben, dass Menschen mit Behinderung ausdrücklich willkommen wären und Unterstützungsangebote erhalten würden. Zusätzlich konnten Menschen mit Behinderung über Multiplikator*innen gezielt eingeladen werden.

Eine detaillierte Gegenüberstellung der Bevölkerungsdaten für Köln und der Zusammensetzung des Bürgerrates finden Sie im → Anhang A.2.



Foto: C. Ehrchen

2.1. Teilnehmer*innen: Auswahl und Zusammensetzung

Die Rekrutierung der Teilnehmer*innen erfolgte in mehreren Schritten:

1. Einladung der Kölner*innen auf zwei Wegen

a) per Brief: Eine Stichprobe von 7.000 Personen wurde aus dem Melderegister gezogen. Dabei erfolgte bereits eine Quotierung entlang der Kriterien Geschlecht, Wohnort und Alter. Da sich junge Menschen erfahrungsgemäß seltener zurückmelden, wurden Personen zwischen 18 und unter 30 Jahren bei der Ziehung aus dem Melderegister überproportional berücksichtigt. Ebenso überproportional berücksichtigt wurden Personen aus dicht besiedelten Stadtteilen.

Die ausgewählten Personen wurden per Brief zur Teilnahme am Bürgerrat eingeladen. Der Brief wurde in einfach verständlicher Sprache verfasst. Es wurde darauf hingewiesen, dass Teilnehmer*innen Unterstützung bekommen, wenn sie diese benötigen. So konnten verschiedene Barrieren abgebaut werden. Es gab einen gesonderten Hinweis, dass auch Sprachmittler*innen eingesetzt werden konnten.

„
Es war zwar anstrengend aber
hoch interessant. Ich würde es
jederzeit wieder machen.“

b) über Multiplikator*innen: Über die Einladung per Brief wurden bereits viele Bürger*innen jenseits der Menschen, die sich bereits regelmäßig engagieren, erreicht. Dennoch gibt es bestimmte Gruppen, die auch auf diesem Wege nur schwer erreicht werden und in öffentlichen Debatten meistens nicht ausreichend Gehör finden. Dazu zählen beispielsweise Menschen mit Armutserfahrungen, niedrigem Einkommen, eingeschränktem Bildungszugang, Migrationshintergrund oder Behinderung. Um sicherzustellen, dass auch diese „stillen Gruppen“ angemessen im Bürgerrat repräsentiert werden, wurde ein Teil der Teilnehmer*innen über Multiplikator*innen eingeladen.

Multiplikator*innen können Personen oder Institutionen sein, die Informationen, Wissen et cetera an andere weitergeben. Über die Sozialraumkoordination in Köln sowie die Kölner Freiwilligenagentur als stadtgesellschaftlichen Teil des kooperativen Büros für Öffentlichkeitsbeteiligung konnten soziale Einrichtungen und Organisationen erreicht werden, die wiederum direkten Kontakt zu den „stillen Gruppen“ haben und die Menschen persönlich zum Bürgerrat einladen konnten. Die Multiplikator*innen wurden hierfür ausgiebig gebrieft.

Multiplikator*innen folgender Organisationen konnten Teilnehmer*innen für den Bürgerrat gewinnen:

- Allerwelts Haus Köln e.V.
- Senioren Netzwerk Seeberg / DTVK e.V.
- Miteinander e.V.
- Begegnungs- und Fortbildungszentrum muslimischer Frauen
- Bürgerplattform STARK! im Kölner Norden

2. Registrierung der interessierten Kölner*innen

Die per Brief oder über Multiplikator*innen eingeladenen Personen konnten online auf dem Beteiligungsportal der Stadt ihr Interesse an einer Teilnahme am Bürgerrat registrieren. Dabei machten sie Angaben zu ihrem soziodemografischen Hintergrund. Um das Registrierungsverfahren möglichst inklusiv und niedrigschwellig zu gestalten, bestand zusätzlich die Möglichkeit, sich über einen Rückmeldebogen per Post zu registrieren. Mehr als 50 Personen forderten einen postalischen Anmeldebogen an. Letztendlich gingen hierüber 33 Anmeldungen ein. Insgesamt gab es über die verschiedenen Wege circa 1.400 Anmeldungen für die Teilnahme am Bürgerrat. Damit lag die Rückmeldequote mit knapp 20 % deutlich über der aus Erfahrungen erwarteten Rückmeldequote von fünf bis zehn Prozent.

3. Auswahl der Teilnehmer*innen

Aus den eingegangenen Rückmeldungen wurden die 60 Teilnehmer*innen anhand der zuvor festgelegten Kriterien ausgewählt. Die Personen, die über Multiplikator*innen eingeladen wurden, wurden bei der Zufallsauswahl zuerst berücksichtigt. Auf diesem Wege erhielten zehn Kölner*innen die Möglichkeit am Bürgerrat teilzunehmen, wovon neun Personen tatsächlich teilnahmen.

4. Versand der Bestätigungsmails

Die 60 ausgewählten Teilnehmer*innen erhielten per Mail oder Brief eine Zusage für ihre Teilnahme am Bürgerrat. Alle weiteren Personen erhielten den Hinweis, dass sie zunächst nicht teilnehmen können, aber weiterhin im Pool möglicher Nachrücker*innen waren. Infolge einiger Absagen wurden auf diesem Wege insgesamt acht Personen nachrekrutiert.

2.2. Expert*innen: Rolle und Auswahl

Ziel der Einbindung von Expert*innen in Bürgerräten ist es, den Teilnehmenden wichtiges Fachwissen zu vermitteln. Denn die Mitglieder verfügen Erfahrungen und Wissen über die Realität in ihren Quartieren mit. Sie sind somit die „Expert*innen vor Ort“. Durch Beiträge von Expert*innen erhalten sie darüber hinaus Zugang zu Fak-

ten und verschiedenen Perspektiven auf diese Realität. So können sie sich ein eigenes Urteil über Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze bilden.

Im Bürgerrat „Mobil im lebenswerten Quartier“ erfüllten die Expert*innen zwei Rollen: Sie boten als Inputgeber*innen eine Einführung in die Thematik und unterstützen die Teilnehmer*in-

nen zum Teil während der Kleingruppendiskussionen auf Nachfrage mit ihrem Fachwissen.

An die Expert*innen für den Bürgerrat „Mobil im lebenswerten Quartier“ wurden folgende **Anforderungen** gestellt:

- Expert*innen sind **inhaltlich auf den Themenkomplex „Mobil im lebenswerten Quartier“ spezialisiert**, sei es aus wissenschaftlicher, planerischer oder zivilgesellschaftlich aktiver Perspektive.
- Expert*innen sind **glaubwürdig neutral** und verhalten sich entsprechend. Sie sind sich der verschiedenen Interessen in Bezug auf Mobilitätsthemen bewusst und stellen diese balanciert dar.
- Expert*innen bringen neben ihrer fachlichen Expertise eine erwiesene **didaktische Kompetenz** mit. Insbesondere sind sie in der Lage, langsam und verständlich zu sprechen, Fremdwörter zu vermeiden und mit Beispielen zu arbeiten. Dies hat sich in vergangenen Bürgerräten als wichtig herausgestellt.

Die Expert*innen wurden vor der jeweiligen Sitzung in einem persönlichen Gespräch für eine zielgruppengerechte Sprache und Darstellung sensibilisiert. Entsprechende Hinweise wurden den Expert*innen zusätzlich in einem schriftlichen Briefingdokument zugesendet und eventuelle Präsentationen vorab auf Verständlichkeit geprüft.

Bei der **Auswahl der Expert*innen** wurde zunächst festgelegt, welches besondere Wissen für die Aufgaben des Bürgerrates besonders relevant ist. Darauf aufbauend wurde darauf geachtet, Expert*innen auszuwählen, die verschiedene Perspektiven abdecken, um mit ihren Beiträgen das Wissen und die Erfahrungen der Bürgerratsmitglieder gezielt zu erweitern.

Die Einordnung des Projekts in übergeordnete, gesamtstädtische Konzepte erfolgte durch eine Mobilitätsplanerin der Stadt Köln. Durch Wissenschaftler*innen und Ingenieur*innen von Planungsbüros wurden Inputs zu verschiedenen Perspektiven gegeben, die nicht direkt durch die Erfahrungen der Teilnehmer*innen abgedeckt werden konnten, beispielsweise die Perspektive von Kindern und Jugendlichen und des Wirtschaftsverkehrs. Ebenso gaben sie Inputs zu globalen Themen wie dem Klimawandel und der Notwendigkeit einer Mobilitätswende, auch anhand konkreter Beispiele umgesetzter Projekte. Dies wurde erweitert um die Perspektive des zivilgesellschaftlichen Engagements, vertreten durch Vertreter*innen von Initiativen aus Köln, sowie um die Perspektive zur Beteiligung der Öffentlichkeit bei solchen Verfahren, eingebracht durch den Leiter der Stabsstelle Bürgerbeteiligung aus Bonn.

Folgende Expert*innen waren am Bürgerrat beteiligt:

- **Barbara Pauli**, Mobilitätsplanerin im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln
 - › Input: „Der nachhaltige Mobilitätsplan“ (Sitzung 1)
- **Anne Klein-Hitpaß**, Leiterin des Forschungsbereichs Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik¹⁰
 - › Input: „Warum wir Mobilität in unseren Städten neu denken müssen“ (Sitzung 1)
- **Prof. Dr. Roman Suthold**, Dozent für Mobilitätsmanagement und Volkswirtschaftslehre an der Hochschule Fresenius
 - › Input: „Notwendiger Autoverkehr in Städten“ (Sitzung 2)
- **Dr.-Ing. Peter Apel**, Geschäftsführer des Planungsbüros STADTKINDER GmbH¹¹
 - › Input: „Kinder und Jugendliche in der Verkehrs-/ Stadtplanung“ (Sitzung 2)
- **Dr.-Ing. Alexander Rammert**, Geschäftsführer von STRATMO¹²
 - › Input: „Vom Superblock zum Kiezblock – Hintergründe und Erfahrungen zu Superblock-Konzepten in Berlin“ (Sitzung 2)
- **Clara Walther** von der Initiative Winzerveedel¹³ und
- **Philipp Kahnert** vom Superblock-Verband NRW¹⁴ und der Bürgerinitiative LebeVeedel¹⁵
 - › Input: Interview zu Praxisbeispielen aus Köln und NRW (Sitzung 2)
- **Dr. Raphael Karutz**, Leitung des Stabstelle Bürgerbeteiligung der Bundesstadt Bonn
 - › Input: „Bönnsche Viertel und Klimaviertel“ (Sitzung 3)

In ausgewählten Kleingruppendiskussionen unterstützten zudem Expert*innen der Verkehrsplanung aus dem Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Sie nahmen nicht aktiv an Diskussionen teil, sondern standen für fachliche Fragen zur Verfügung oder gaben Hinweise, zum Beispiel im Hinblick auf rechtliche Grenzen bei der Machbarkeit von Maßnahmen.

¹⁰ <https://difu.de>

¹¹ <https://stadt-kinder.de>

¹² <https://www.stratmo.de>

¹³ <https://www.superblock-winzerveedel.de>

¹⁴ <https://superblocks-nrw.de>

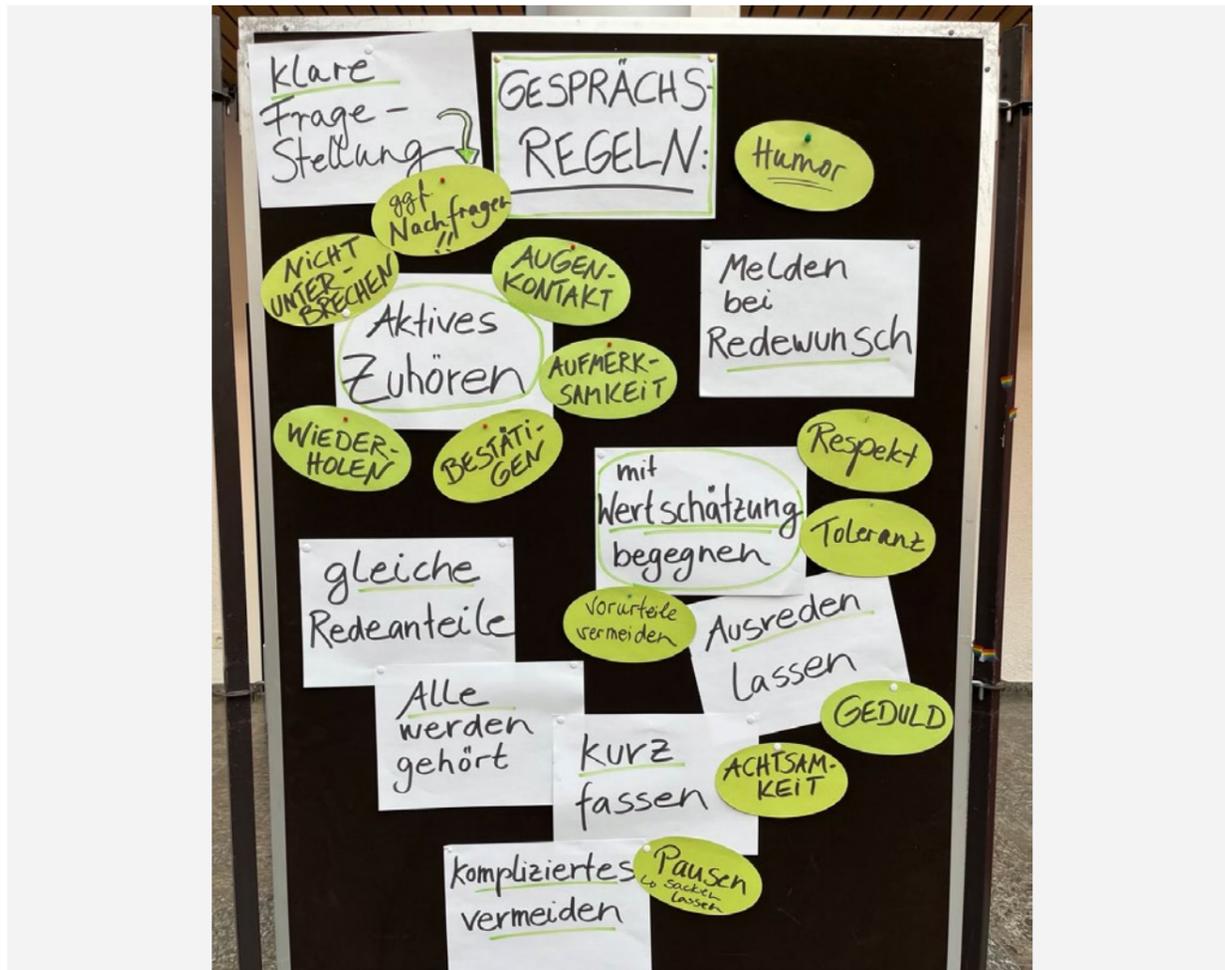
¹⁵ <https://www.lebeveedel.de>

3. Arbeitsweise im Bürgerrat

Im Bürgerrat kamen Menschen mit sehr unterschiedlichen Hintergründen zusammen und begegneten sich dort zum ersten Mal. Für eine gelingende Zusammenarbeit war es wichtig, den Teilnehmer*innen einen Rahmen zu bieten, in dem sie sich sicher, respektiert und gehört fühlen. Gleichzeitig sollte der Bürgerrat in der Lage sein, innerhalb der vorhandenen Zeit zu einem für alle Beteiligten zufriedenstellenden Ergebnis zu kommen. Diese zwei Prioritäten bildeten wichtige Leitlinien für die Entwicklung der Methodik des Bürgerrates.

3.1. Regeln der Zusammenarbeit

Zum Auftakt der ersten Sitzung erhielten die Teilnehmer*innen die Gelegenheit, eigene Regeln für die Zusammenarbeit und den Umgang miteinander aufzustellen. Das Ergebnis wurde an einer Pinnwand dokumentiert und bei allen folgenden Sitzungen sichtbar im Raum aufgestellt.



Gesprächsregeln für den Bürgerrat „Mobil im lebenswerten Quartier“
Foto: Zukunftsrat Köln e.V.

3.2. Formate und Methoden

Die Arbeit im Bürgerrat wurde mit einer Vielfalt an Methoden abwechslungsreich gestaltet. Die gewählten Methoden dienten unterschiedlichen Zwecken: Während zu Beginn der Arbeit die Wissensvermittlung und Reflexion im Vordergrund standen, verlagerte sich der Fokus nach und nach auf die Diskussion – oder, genauer, Deliberation (siehe unten). Zudem erhielten die Teilnehmer*innen zum Auftakt die Gelegenheit, sich kennenzulernen und sich mit der Arbeitsweise im Bürgerrat vertraut zu machen.

„Wir haben tolle Gespräche geführt und ich habe tolle, neue Kontakte geknüpft.“

Die verwendeten Formate und Methoden lassen sich wie folgt übersichtlich darstellen:

- **Kennenlernen.** Um eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zu ermöglichen, erhielten die Teilnehmer*innen Zeit, entspannt miteinander in Kontakt zu kommen.
- **Namensrunde.** Namen tragen bereits viel Information in sich: Manche sind vertraut, andere schwer auszusprechen. Auch war es wichtig, direkt zum Einstieg alle Stimmen einmal gehört zu haben.
- **Aufstellungsspiel.** Wer kommt aus welcher Ecke unserer Stadt? Auf einer imaginären Stadtkarte verteilten sich die Teilnehmer*innen im Raum und ließen sichtbar werden, dass tatsächlich ganz Köln vertreten war.
- **Wechselnde Kleingruppen.** Im Laufe der Sitzungen kamen die Teilnehmer*innen immer wieder in neuen Konstellationen zusammen. Dadurch lernten sie sich besser kennen und sich zu vertrauen.

3.2. Formate und Methoden

TRAINING. Demokratie passiert nicht von allein. Sie ist darauf angewiesen, dass alle Beteiligten dieselben Spielregeln anerkennen und verstehen, wo und wie sie einen konstruktiven Beitrag leisten können. Dazu wurden am ersten Abend einige Übungen angeboten – die gleichzeitig auch zum Kennenlernen beitrugen.

- **Einführung.** Was genau ist ein Bürgerrat? Wofür investieren wir alle unsere Freizeit? Was ist unser gemeinsames Ziel und wie können wir es erreichen? Diese wichtigen Fragen wurden am Anfang anschaulich beantwortet, um eine gemeinsame Basis zu schaffen.
- **Gesprächsregeln.** Wie oben dargestellt konnten alle Teilnehmer*innen Vorschläge machen, wie sie gerne zusammenarbeiten würden.
- **Gesprächstypen.** In einem Gruppenprozess steckt viel Psychologie. Hier wurden den Teilnehmer*innen einige typische Profile vorgestellt, wie verschiedene Menschen sich in Diskussionen verhalten. Anschließend wurden sie eingeladen, sich selbst einzuschätzen und sich mit ihren Sitznachbar*innen darüber auszutauschen.

WISSENSVERMITTLUNG. Die inhaltliche Grundlagenarbeit wurde nicht nur durch Expert*innen geleistet. Die Teilnehmer*innen selbst konnten sich auf vielfache Weise einbringen. Gerade ihr Alltagswissen aus den Quartieren wurde zu einem wichtigen gemeinsamen Ausgangspunkt.

- **Vorträge.** Zu den einzelnen Inputs, siehe → Kapitel 2.2.
- **Interviews.** Anstelle von Vorträgen wurden einige Themen im Gespräch zwischen mehreren Personen vorgestellt.
- **Q&A (Fragerunde).** Ein elementarer Bestandteil der beiden letzten Formate. Im Laufe der Sitzungen beteiligten sich immer mehr Personen mit Fragen und ließen neue Diskussionen entstehen.
- **Exkursion.** Für das Thema Straßenraumgestaltung war eine Begehung des umliegenden Quartiers ein wichtiger Faktor für die Veranschaulichung.
- **Austausch mit Expert*innen.** In den Kleingruppen kamen immer wieder Wissensfragen auf, zu denen die anwesenden Expert*innen wichtigen Kontext liefern konnten.



Mitglieder des Bürgerrates bei einer Exkursion am zweiten Sitzungswochenende, 12.04.2025
Foto: C. Ehrchen

REFLEXION. Erst denken, dann sprechen – so die alte Weisheit. Bei so viel Information in so kurzer Zeit braucht es Raum und Zeit, diese zu verarbeiten.

- **Stillarbeit.** Zu Anfang einer neuen Thematik oder im Anschluss an einen Inputvortrag erhielten die Teilnehmer*innen mehrmals Zeit, sich einmal selbst Gedanken zu machen – mit Hilfe von Notizen, Zeichnungen, oder einfach so.
- **„Murmelgruppen“.** Mancher Gedanke kommt erst, sobald er ausgesprochen wird. Da die Größe des Bürgerrates ein Hemmnis darstellt, eigene Gedanken sofort zu äußern, wurden „Murmelgruppen“ genutzt. In diesen konnten sich die Mitglieder mit ein bis zwei Personen austauschen, die in ihrem unmittelbaren Umfeld saßen. So konnten sich die Teilnehmer*innen zunächst leise miteinander austauschen und ihre Ideen sortieren.
- **Zeit zwischen Sitzungen.** Kein eigentliches Format, aber sehr wohl Teil der Methode: In den Wochen zwischen den Sitzungen konnten die Teilnehmer*innen das Gelernte und Erlebte sacken lassen, neuen Fragen nachgehen und neue Impulse in die nächste Sitzung mitbringen.

DELIBERATION. Das Kernstück der deliberativen Demokratie: Eine Diskussion, in der nicht alle sofort Recht behalten wollen, sondern ein Problem von verschiedenen Seiten beleuchten und gemeinsam versuchen, den Kern zu verstehen – um erst dann über Lösungen zu sprechen.

- **Kleingruppenarbeit.** Knapp die Hälfte der Zeit verbrachten die Teilnehmer*innen in Gruppen von 8 bis 10 Personen, in denen jede*r zu Wort kommen konnte. Dort wurde über konkrete Fragen gesprochen und ein Großteil der Empfehlungen formuliert.
- **Modellarbeit.** Stadtplanung ist ein großes Puzzle. In verschiedenen Arbeitsgruppen konnten die Teilnehmer*innen eigene Modelle einer Wohnstraße oder eines Quartiers zeichnen und bauen und anhand dessen die möglichen Zielkonflikte ausloten.
- **Schlaglichter.** Nicht jede Diskussion muss lückenlos für alle anderen Gruppen nacherzählt werden. In der Regel präsentierten die Teilnehmer*innen die wichtigsten Erkenntnisse aus ihren Kleingruppen. Dies war zugleich eine Hilfestellung für die einzelnen Gruppen, sich auf Prioritäten zu einigen.
- **Galerie.** Nicht jede*r Teilnehmer*in muss zu jedem Thema alles im Detail mitbekommen. In bestimmten Fällen hatten die Teilnehmer*innen die Wahl, sich näher mit den Ergebnissen derjenigen Gruppen zu beschäftigen, die sie besonders interessierten.
- **Plenum.** Bestimmte Fragen lassen sich nur gemeinsam beantworten. Zum Abschluss der Sitzungen, bei Vorträgen von Expert*innen und für den letzten Schliff an den (Teil-)Ergebnissen trafen sich die Teilnehmer*innen in der großen Runde.

3.3. Meinungsbildung und Entscheidungsfindung

Vom Input über Reflexion und Deliberation zu einer fundierten Meinung und einer gemeinsamen Entscheidung – das ist ein längerer Weg. Und auf diesem gibt es immer wieder Hindernisse: Wissenslücken, unklare Fragestellungen, Missverständnisse, Zeitmangel, Abschweifung oder Diskussionen, die sich gefühlt im Kreis drehen. Es braucht eine gute Portion Zielstrebigkeit, um am Ende sagen zu können: Wir sind hier wirklich weitergekommen.

Hier hatte die Moderation eine entscheidende Rolle – vor allem in den Kleingruppen, in denen die Deliberation hauptsächlich stattfand. Zu den wichtigsten Aufgaben der Moderator*innen gehörten:

- **Schärfung der Fragestellung.** Keine Frage ist je so formuliert, dass alle Menschen dasselbe darunter verstehen. Das ist bei einem Bürgerrat mit vielen sehr unterschiedlichen Mitgliedern natürlich besonders relevant. Um das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, müssen es alle überhaupt erst einmal sehen können.
- **Einhaltung der Gesprächsregeln.** Auch wenn die Menschen im Bürgerrat beispielhaft respektvoll miteinander umgingen und die eigenen Regeln vorlebten: Im Eifer der Diskussion ist es hilfreich, eine Lotsin oder einen Lotsen zu haben.
- **Einbindung stillerer Personen.** Aus verschiedenen Gründen fällt es einigen Menschen schwerer als anderen, sich in einer Gruppe zu Wort zu melden. Doch gerade sie haben oft etwas Wichtiges beizutragen, wenn auch manchmal eher auf Nachfrage.
- **Dokumentation.** Die Teilnehmer*innen sollen sich voll auf die Diskussion konzentrieren können. Daher übernimmt die Moderation die Dokumentation der Beiträge und fasst die wichtigsten Punkte regelmäßig zusammen.
- **Konsensfindung.** Worauf kann eine sehr diverse Gruppe sich einigen? Auf erstaunlich viel – solange der Wille dazu vorhanden ist und die Deliberation nicht zu einer bloßen Diskussion verkommt. Auch hier heißt es nachfragen: nach Widerständen, Störgefühlen, und vor allem guten Kompromissvorschlägen.

Dieser letzte Punkt ist ein wichtiges Prinzip in Bürgerräten, und war es auch in diesem: **Konsens ist das Ziel.** Dass ein wahrer Konsens, also 100% vorbehaltlose Zustimmung, kaum je erreicht wird, ist dabei nicht ausschlaggebend. Vielmehr geht es um die Haltung dahinter, um den Anspruch an die eigene Gruppe: Wenn wir uns Mühe geben und kreativ sind, können wir weitestgehenden Konsens erreichen. Diese Haltung nennt sich auch **Konsensorientierung.**

Damit einher geht ein anderes Prinzip: **Mehrheitsentscheidungen vermeiden.** Natürlich gibt es Fragen und Situationen, in denen an irgendeinem Punkt eine Entscheidung fallen muss. Aber die Option, mit 51 % der Stimmen die anderen 49% zu überstimmen, verstellt oft den Blick auf eine mögliche bessere, weil inklusivere Lösung. Diese Orientierung wurde im Bürgerrat aktiv gefördert.

Auch hierzu leisteten bestimmte Methoden einen Beitrag, zum Beispiel:

- Die **Gewinnung von Prioritäten** durch die Verteilung von (positiven) Punkten auf verschiedene Optionen
- Die **Abfrage von Widerständen** nach der Redaktion der Ziele und Maßnahmen (siehe → Kapitel 4)
- Das **Ranking** der Kriterien für die Priorisierung von Räumen (siehe → Kapitel 4.3)

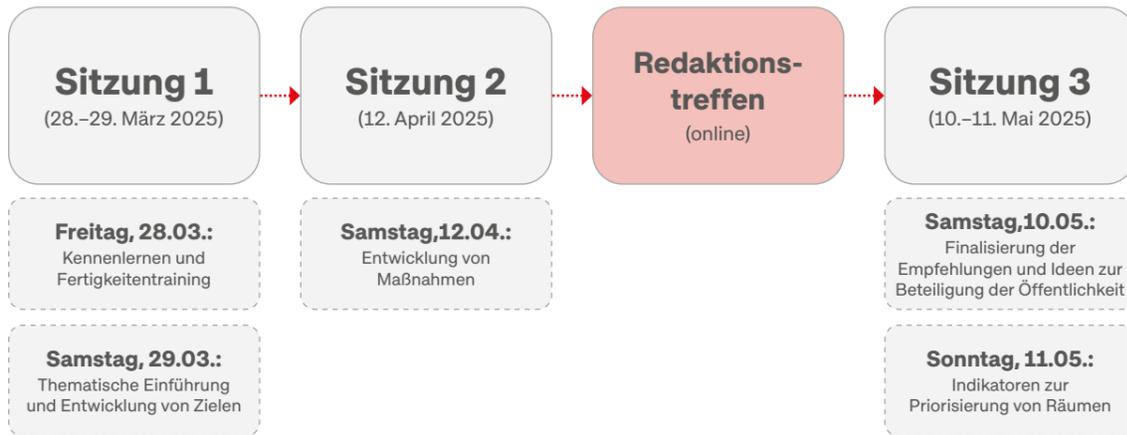
Einen weiteren Beitrag leistete das Format des Bürgerrates selbst. Denn wo Menschen sich nicht als Gegner*innen, sondern als gemeinsam Betroffene begreifen, überwiegt der Impuls zur Kooperation wie von selbst.



Kleingruppe am dritten Sitzungswochenende im Bürgerhaus Stollwerck, 10.05.2025
Foto: C. Ehrchen

3.4. Ablauf der Sitzungen

Der Bürgerrat "Mobil im lebenswerten Quartier" tagte zwischen dem 28. März und dem 11. Mai 2025 an drei Sitzungswochenenden und insgesamt fünf Tagen:



Sitzungsstruktur des Bürgerrates

Oberbürgermeisterin Henriette Reker eröffnete die erste Sitzung am 28. März, begrüßte die Teilnehmer*innen herzlich, stimmte sie auf ihre bevorstehenden Aufgaben ein und sprach ihren Dank für das große Engagement aus, mit dem sich die Mitglieder für ihre Stadt und die gemeinsame Sache einsetzen.

Kölns **Dezernent für Mobilität Ascan Egerer** nahm zum Abschluss der dritten Sitzung am 11. Mai die Empfehlungen des Bürgerrates entgegen und bedankte sich bei den Teilnehmer*innen für die umfangreichen Arbeitsergebnisse und die gute Zusammenarbeit untereinander.

Die Tagesordnungen der einzelnen Sitzungen finden Sie in → Anhang A.2.



Foto: C. Ehrchen

4. Arbeitsergebnisse

Die Arbeitsergebnisse des Bürgerrates sind als Empfehlungen an die Stadt Köln formuliert. Die Darstellung folgt den vier wesentlichen Aufgaben des Bürgerrates (siehe → Kapitel 1.1.) in entsprechender Reihenfolge:

1. **Ziele** für die Gestaltung von Straßenräumen (Schwerpunkt Sitzung 1)
2. konkrete **Maßnahmen** zur Umsetzung dieser Ziele (Schwerpunkt Sitzung 2)
3. Kriterien zur **Priorisierung von geeigneten Räumen**
4. Ideen zur **Öffentlichkeitsbeteiligung** bei der Umsetzung (Schwerpunkte Sitzung 3)

Die Begriffe "Quartier" und "Veedel" sind in diesem Dokument synonym betrachtet. In der Regel ist mit "einem Quartier" oder "einem Veedel" ein Areal, das von Hauptverkehrsstraßen umschlossen ist, gemeint.

4.1. Ziele

Die folgenden Ziele zeigen, was dem Bürgerrat bei der Entwicklung der Quartiere besonders wichtig ist. Die Maßnahmen (siehe → Kapitel 4.2.) sind stets in Verbindung mit den Zielen zu verstehen.

1. Verkehrssicherheit

Die Maßnahmen sollten die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen erhöhen, insbesondere die von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kindern.

2. Inklusion und Barrierefreiheit

Die Maßnahmen sollten barrierefrei gestaltet sein und die Teilhabe aller Menschen ermöglichen – zum Beispiel durch sichere Wege und gute Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen. Auch eine gute Beleuchtung und Sicherheitsmaßnahmen tragen zu einem inklusiven öffentlichen Raum bei.

3. Förderung von umweltfreundlicher Mobilität, die für alle Bürger*innen zugänglich ist

Die Maßnahmen sollten klimafreundliche Mobilitätsformen fördern – etwa durch bessere Instandhaltung von und den Ausbau des ÖPNV, mehr Angebote für Car-Sharing, oder eine bessere Infrastruktur für Rad- und E-Mobilität. Ziel ist es, den Umweltverbund zu stärken und attraktive Alternativen zum Auto zu schaffen. Die Maßnahmen sollen dabei die Bedürfnisse aller Bürger*innen berücksichtigen und für alle Verkehrsteilnehmer*innen zugänglich sein.

4. Ausgewogene und die Lebensqualität fördernde Neuaufteilung des Straßenraums

Die Maßnahmen sollten den öffentlichen Raum neu und angepasst an die heutigen Anforderungen von Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsqualität verteilen. Die Neuaufteilung soll ausgewogen sein und die Lebensqualität der Bürger*innen steigern.

5. Grüne Stadt und Verbesserung des Stadtklimas

Die Maßnahmen sollten zur ökologischen Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen – mit mehr Grünflächen, Bäumen und/oder Entsiegelung. Ziel ist ein besseres Stadtklima, mehr Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und ein effektiver Klima- und Wasserschutz. Die Maßnahmen sollen darauf abzielen, CO₂-Emissionen zu vermeiden und CO₂ zu binden.

6. Beteiligung und Transparenz

Die Maßnahmen in den einzelnen Veedeln sollten in einem transparenten und beteiligungsorientierten Prozess entwickelt werden, bei dem die Anwohner*innen frühzeitig eingebunden werden. Eine offene Kommunikation sowie eine langfristige und nachvollziehbare Planung schaffen Vertrauen und bilden die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung im Veedel.

7. Aktivierung und soziales Miteinander

Die Maßnahmen sollten dazu beitragen, mehr Platz für Begegnung, Bewegung und Natur zu schaffen und ein positives soziales Klima im Quartier zu fördern. Die Menschen sollen motiviert werden, sich aktiv einzubringen, Mitverantwortung für ihr unmittelbares Lebensumfeld zu übernehmen und dieses entsprechend den Bedürfnissen im eigenen Veedel gemeinsam zu gestalten.



Foto: C. Ehrchen

4.2. Maßnahmen

Im Folgenden wird eine Sammlung möglicher Maßnahmen vorgestellt. Diese wurden vom Bürgerrat entwickelt, um die gemeinsam formulierten Ziele zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren zu erreichen. Die konkrete Auswahl und Umsetzung einzelner Maßnahmen obliegt der weiteren Planung vor Ort und hängt maßgeblich von den jeweiligen Gegebenheiten ab. Der Bürgerrat ist jedoch überzeugt, dass die hier aufgeführten Ansätze wirksame Impulse für eine positive Entwicklung der Quartiere setzen können.

Die Maßnahmenvorschläge gliedern sich in drei Handlungsebenen:

1. Gestaltungselemente in der Wohnstraße
2. Maßnahmen auf Quartiersebene
3. Maßnahmen zur Aktivierung der Bewohner*innen

Während die ersten beiden Bereiche vor allem gestalterische Veränderungen betreffen, fokussiert der dritte Bereich Ideen, wie Anwohner*innen motiviert werden können, den umgestalteten öffentlichen Raum aktiv zu nutzen und mitzugestalten. Hier liegt der Schwerpunkt auf Aktionen, Initiativen und Formaten, die Gemeinschaftssinn und Eigenverantwortung stärken.

„
Ob die da oben damit gerechnet
haben, dass wir so viel
zusammentragen?
“

Darüber hinaus werden bei jedem Handlungsfeld mögliche Zielkonflikte benannt. Der Bürgerrat hat sich intensiv damit auseinandergesetzt, welche unterschiedlichen Bedürfnisse und Zielsetzungen vor Ort gegeneinander abzuwägen sind, wenn es um die Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen geht. Dabei war die Zielsetzung nicht zwingend, für jeden Zielkonflikt Lösungen zu finden.

Aufgrund der Arbeitsteilung im Bürgerrat kam es insbesondere zwischen den empfohlenen Maßnahmen in den verschiedenen Bereichen zu inhaltlichen Überschneidungen. In einigen Fällen wurde bewusst darauf verzichtet, diese zu harmonisieren. Etwaige Doppelungen sind daher nicht als Ungenauigkeit, sondern als Hervorhebung zu verstehen.

4.2.1. Gestaltungselemente der Wohnstraße

A) Maßnahmen

Verkehr und Mobilität

- **Trennung von Fuß- und Radwegen:** Klare räumliche/bauliche Trennung
- **Bürgersteige und Querungshilfen:** Breitere Bürgersteige und mehr Querungshilfen
- **Verkehrsberuhigung:** Den Verkehr beruhigen und die Durchfahrt für Nicht-Anwohner*innen unattraktiver machen, zum Beispiel durch mehr Tempo-30-Zonen, mehr Einbahnstraßen, temporäre Straßensperrungen und verkehrsberuhigte Bereiche (zum Beispiel verkehrsfreie Straßen an den Wochenenden).
- **Gemeinschaft und Sicherheit:** Mehr Fahrgemeinschaften, Schulstraßen vor Schulen
- **Barrierefreiheit im öffentlichen Raum:** Mehr Rampen, abgesenkte Bordsteine, Instandhaltung sowie Ausbau von Rolltreppen und Fahrstühlen, barrierefreier ÖPNV
- **ÖPNV und Parken:** Günstige ÖPNV-Tickets, Park&Ride, mehr Behindertenparkplätze, Parken nur für Anwohner*innen, Parken nur auf einer Straßenseite, mehr Carsharing
- **Abstellflächen:** Klare Eingrenzung und mehr Abstellflächen für E-Scooter und Fahrräder, funktionale Fahrradständer (zum Beispiel Fahrradständer mit integriertem Schloss).

Grünflächen und Umwelt

- **Straßengrün:** Mehr Bäume, gegen Klimawandel resistente Pflanzen
- **Entsiegelung und Begrünung:** Mehr Entsiegelung, Begrünung leerer/vorhandener Flächen (zum Beispiel Haltestellendächer), vertikale Begrünung (zum Beispiel an Hausfassaden oder Mauern)
- **Pflege:** Mehr Pflege und Instandhaltung von Stadtgrün

Gemeinschaft und soziale Angebote

- **Kinder und Begegnung:** Mehr Platz und Angebote für Kinder, Begegnungsplätze, Sitzplätze
- **Veranstaltungen und Kultur:** Straßenfeste und kulturelle Angebote ermöglichen
- **Ruhezonen:** Ruhepole und Ruhezone schaffen

Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen

- **Trinkbrunnen und Mülleimer:** Mehr Trinkbrunnen (Wasserverschwendung durch Knopf/Steuerung vermeiden), Mülleimer mit regelmäßiger Ausleerung sowie mit Kotbeuteln und Aschenbechern.
- **Toiletten und Beleuchtung:** Mehr öffentliche Toiletten, mehr Straßenbeleuchtung

4.2.1. Gestaltungselemente der Wohnstraße

B) ZIELKONFLIKTE

Die Gestaltung von Wohnstraßen soll den Bedürfnissen vieler unterschiedlicher Nutzer*innen gerecht werden – von Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen bis hin zu Radfahrenden, Autofahrenden und Passant*innen. Dabei kommt es unweigerlich zu Zielkonflikten, bei denen unterschiedliche Interessen, Nutzungen und Anforderungen miteinander abgewogen werden müssen. Insbesondere folgende Spannungsfelder wurden benannt:

Konflikt zwischen erhöhter Aufenthaltsqualität und potenziell störender Nutzung:

- Mehr Raum für Begegnung, Sitzgelegenheiten und kulturelle Aktivitäten kann die Aufenthaltsqualität steigern – birgt aber zugleich das Risiko unerwünschter oder störender Nutzungen (zum Beispiel durch laute Gruppen, Konsum von Alkohol oder Drogen).
- Nutzung öffentlicher Sitzgelegenheiten durch marginalisierte Gruppen (zum Beispiel Alkoholkonsum, Drogengebrauch, laute Musik) vs. Kritik an „obdachlosenfeindlicher“ Gestaltung und dem Ausschluss bestimmter Personengruppen.
- Grünraum: Mehr Stadtbäume und Begrünung zur Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität vs. Barrierefreiheit und Sicherheit (zum Beispiel durch Wurzelschäden oder mangelnde Instandhaltung).



Kleingruppe am dritten Sitzungswochenende im Bürgerhaus Stollwerck, 11.05.2025
Foto: C. Ehrchen



Mitglieder einer Kleingruppe zum Thema „Gestaltungselemente in der Wohnstraße“ entwerfen ein Modell ihrer ideal gestalteten Wohnstraße | Foto: C. Ehrchen

Flächenkonflikt zwischen Kfz-Parken und anderen Nutzungen:

- Parkflächen: Wie viel Raum wird für das Abstellen von Autos vs. Fahrrädern, E-Scootern usw. bereitgestellt?
- Abwägung zwischen Erhalt von Parkplätzen für Kfz und der Umnutzung dieser Flächen für alternative Nutzungen (zum Beispiel Grünflächen, Aufenthaltsbereiche, Sharing-Angebote).

Zu diesem letzten Zielkonflikt wurden im Bürgerrat **Vorschläge für Lösungsansätze** entwickelt:

- Regelmäßige Kontrolle von Garagen, ob diese für Fahrzeuge genutzt werden.
- Anreize schaffen, damit private Garagen tatsächlich als Parkplatz genutzt werden, anstatt als Lagerraum (zum Beispiel Lagerboxen zur Verfügung stellen).
- Parkplätze von Supermärkten, Unternehmen, öffentlichen Institutionen etc. in den Schließzeiten zur Verfügung stellen für die Öffentlichkeit.
- Preise für Anwohnerparken erhöhen (zum Beispiel auf das preisliche Niveau der zur Verfügung stehenden Tiefgaragen-Stellplätze) und/oder Tiefgaragenparkplätze vergünstigen.
- Parkplatz-Sharingangebote von und für Privatpersonen
- Öffentliche Verkehrsmittel kostenlos/vergünstigt, sodass sich ein Kfz nicht mehr lohnt.
- Kostenbefreiung/Vergünstigung fürs ÖPNV Ticket bei Nachweis, dass man kein Kfz besitzt.
- Bessere Park&Ride-Angebote
- Prämie für die Aufgabe des Kfzs (zum Beispiel dann Premienmitgliedschaft für Carsharing).
- Fahrgemeinschaften fördern (Anreize schaffen)
- Wohnmobile, Wohnwagen und Anhänger dauerhaft auf Stadtrand und private Stellflächen beschränken bzw. keine Abstellerelaubnis in Wohnstraßen.
- Ab zum Beispiel dem 3. Auto je Haushalt werden die generellen Kosten erhöht (zum Beispiel die Parkgebühren)
- Analyse der Parkplatznutzung in den Quartieren/Wohnstraßen

4.2.2. Maßnahmen auf Quartiersebene

GRUNDSÄTZLICH

- Prüfung potentieller „Super-Veedel“ (in Anlehnung an das Konzept der Super-blocks): Möglichst flächendeckende Überprüfung des Stadtgebiets darauf hin, welche Areale sich zur Umgestaltung als „Super-Veedel“ eignen.
- Sozialarbeiterische Perspektive im Querschnitt: Bei der Umsetzung der folgenden Maßnahmen sind sozialarbeiterische Gesichtspunkte, insbesondere in Bezug auf Wohnungslose und Drogennutzende, mitzudenken.

A) Maßnahmen

Verkehr und Mobilität im Quartier

- **ÖPNV-Anbindung und Haltestellen-Ausbau:** Kürzere Wege zu Haltestellen durch ein dichteres Netz an Haltestellen, vor allem an wichtigen Stellen wie Krankenhäusern, Altersheimen, Kitas, Schulen.
- **ÖPNV-Verknüpfung:** ÖPNV verbindet die wichtigen Stellen (zum Beispiel Krankenhaus, Altersheim, Kita, Schule).
- **Durchgangsverkehrsverbot:** Verbot von Durchgangsverkehr für MIV (Motorisierter Individualverkehr) im gesamten Veedel, Hauptverkehrsstraßen weiterhin befahrbar, Durchfahrt für Fahrräder frei.
- **Einbahnstraßenregelung:** In jedem Veedel geeignete Einbahnstraßen-Systeme schaffen, die den Durchgangsverkehr in größtmöglichem Maß reduzieren.
- **Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche:** Innerhalb des Veedels möglichst viele Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche schaffen, insbesondere im Umfeld von Kitas und Schulen.
- **Schulstraßen:** An möglichst jeder Schule soll das Konzept Schulstraße schnellstmöglich umgesetzt werden.
- **Zugang für Rettungsdienste und Lieferverkehr:** Rettungsverkehr, Lieferverkehr, Handwerker*innen & Co. müssen im Notfall immer überall durchkommen.
- **Durchgangsverkehr außerhalb:** Durchgangsverkehr sollte auf den Straßen außerhalb des Veedels gebündelt werden.
- **Umbau/Neuaufteilung von Kreuzungen prüfen:** Alle Kreuzungen im Veedel auf Eignung zum Umbau/zur Neuaufteilung der Kreuzungsfläche überprüfen, um mehr Platz für Aufenthalt zu schaffen.

Parken und Lade-Infrastruktur

- **Parkleitsystem:** Wenn ein Parkleitsystem die Verkehrssituation in einem Veedel verbessern kann, sollte ein solches eingerichtet werden.
- **Lieferzonen:** Ausgewiesene Parkflächen für Lieferverkehr (räumlich und zeitlich begrenzt).
- **Handwerkerparken:** Ausgewiesene Parkflächen für Handwerker*innen.

- **Kurierdienste:** Zentrale oder ausgelagerte Packstationen plus „letzte Meile“-Lösungen je nach Veedel.
- **Wohnmobile/Wohnwagen:** Einschränkung von Parken von Wohnmobilen und Wohnwagen.
- **Mobility Hubs:** Quartiersgaragen mit Park&Ride und sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Verbesserte Anreize zur Nutzung existierender Park&Ride-Möglichkeiten in der näheren Umgebung.
- **Sharing-Angebote:** Mehr Car-Sharing und Bike-Sharing in den Quartieren.
- **Fahrradparkplätze:** Sichere Parkplätze für Fahrräder.
- **Quartiersparkplätze:** Quartiers-Parkplätze auch für private E-Scooter und E-Räder
- **Stationsgebundene Abstellmöglichkeiten für E-Scooter (durch Sharing-Anbieter):** Für E-Scooter soll es nutzungsorientierte und dezentrale Abstellplätze geben, die ggf. auch Lademöglichkeiten beinhalten. Das Abstellen der E-Scooter an diesen Plätzen ist verpflichtend.
- **Gebühren:** Schrittweise, sozialverträgliche Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparken im öffentlichen Raum.
- **Flächennutzung:** Vorhandene Flächen, die bereits temporär als Parkflächen genutzt werden (zum Beispiel Supermarktparkplätze, Bürogaragen, und so weiter) konsequenter auch außerhalb der Geschäfts- und Bürozeiten den Anwohner*innen als Parkraum zur Verfügung stellen.

“
Wie können wir aktiv werden?
Wo können Menschen Kontakt aufnehmen, wenn sie dran bleiben wollen?
”

Sicherheit und Barrierefreiheit

- **Straßenecken freihalten:** Straßenecken freihalten und regelwidriges Parken dort erschweren.
- **Fußwege freihalten:** Fußwege besser freihalten, so dass keine Hindernisse (zum Beispiel Straßenschilder, Fahrradständer) im Weg sind. Wahrung der Barrierefreiheit insbesondere bei der Erteilung von Genehmigungen für die Außengastronomie.
- **E-Ladesäulen:** E-Ladesäulen eher am Rand des Veedels.
- **Digitale Lösungen:** Integrierte Bezahl-Lösungen für Sharing, ÖPNV, Ladestationen.
- **Sharing-Monatskarte:** Monatskarte für Sharing-Angebote für Quartiers- Bewohner*innen.
- **Fahrbahnführung:** Versetzte Fahrbahnführung mit Begrünung.
- **Verkehrsflächenaufteilung:** Getrennte Bereiche für Fahrräder und Fußgänger*innen.
- **Gehwegsicherheit:** Geschützte, gesicherte und baulich getrennte Gehwege.
- **Straßenüberquerungen:** Keine langen Straßenabschnitte ohne sichere Querungsmöglichkeit (zum Beispiel Ampeln, Zebrastreifen oder Verkehrsinseln).
- **Instandhaltung:** Instandsetzung und Instandhaltung von Straßen, Rad- und Gehwegen sowie Rolltreppen und Aufzügen an Haltestellen.

Grünflächen und Aufenthaltsqualität

- **Straßenbegrünung:** Keine Straße ohne Bäume (im Boden oder in Kübeln).
- **Grünförderung:** Begrünung in den Veedeln durch die Stadt fördern.
- **Begegnungsorte:** Mehr Begegnungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum, Bestand besser nutzen. Außengastronomie ermöglichen. Alleen sollten als Begegnungsorte insbesondere für Kinder attraktiver gestaltet werden und mehr Bewegungselemente beinhalten.
- **Sitzgelegenheiten:** Mehr Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen.
- **Temporäre Straßennutzung:** Temporäre Sperrung von Straßen für andere Nutzung.
- **Spielstraßen am Sonntag:** Sonntags Straßen temporär sperren, um Raum für Begegnung und Spiel zu schaffen.

Quartierszentren und zentrale Orte

- **Veedelszentrum:** In jedem Veedel (mindestens) ein „Veedelszentrum“.
- **Grün und Fußgängerzonen:** Neue/zusätzliche Grünflächen und Fußgängerzonen im Veedelszentrum.
- **Ladezonen mit Ausnahme:** Halten im Zentrum nur für Anwohner*innen zum Be- und Entladen, Ausnahmen mit Sondergenehmigung.



Vorstellung von Ergebnissen im Subplenum, 12.04.2025
Foto: C. Ehrchen

B) ZIELKONFLIKTE

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Mobilität im Quartier erfordert vielfältige Maßnahmen – vom Ausbau des ÖPNV bis zur Umgestaltung von Parkflächen. Diese Vorhaben bringen jedoch auch Zielkonflikte mit sich, für die zwischen verschiedenen Interessen der Bewohner*innen, Gewerbetreibenden, Verkehrsteilnehmer*innen und Stadtverwaltung Kompromisse gefunden werden müssen:

“
Das Bewusstsein im Hinblick auf's Auto muss sich ändern, bei jedem Einzelnen – damit wäre schon viel erreicht.”

- **Raumnutzung:** Mehr versus weniger Anwohnerparken – Nutzungskonkurrenz zwischen stehenden Fahrzeugen und öffentlichem Raum. (Lösungsvorschläge: Verstärkte Nutzung des Bestands an Parkflächen. Was lässt sich mit wenig Aufwand optimieren? Supermarktparkplätze und Parkplätze von Bürogebäuden freigeben. Reduzierung der Preise für ÖPNV.)
- **Raumnutzung:** Konflikte zwischen Quartieren – zum Beispiel Bedarf an Flächen für Mobility Hubs in benachbarten Veedeln.
- **Lieferverkehr:** Zeitliche Begrenzung der Zufahrt für Lieferdienste versus Bedürfnisse von Handel und Gastronomie.
- **Gemeinwohl versus individuelle Freiheit:** Einschränkung von Wohnmobil- und Wohnwagenparken versus persönliche Mobilitätswünsche.
- **Begegnungsorte versus Lärmschutz:** Mehr öffentliche Treffpunkte und Veranstaltungen können zu erhöhter Geräuschkulisse führen.
- **ÖPNV-Führung:** Mehr Haltestellen innerhalb des Quartiers versus effizientere, schnellere Verbindungen.
- **Verkehrsverlagerung:** Autofahren unattraktiver machen versus Einschränkungen der persönlichen Freiheit für Autofahrer*innen.
- **Sicherheitskonflikt:** Reduzierte Parkmöglichkeiten führen eventuell zu mehr „wildem Parken“ (zum Beispiel auf Fahrradwegen), was neue Gefahren erzeugt.
- **Rad- versus Fußverkehr:** Mehr Radfahrende im Quartier erhöhen potenziell das Unfallrisiko für Fußgänger*innen.
- **Nachverfolgung:** Wer kontrolliert die Einhaltung der Regeln und sorgt für Umsetzung und Nachverfolgung?

4.2.3. Maßnahmen zur Aktivierung der Anwohner*innen

A) Maßnahmen

Engagement durch Anwohner*innen und Initiativen vor Ort (teilweise mit Unterstützung der Stadt)

- **Vernetzung & Austausch:** Regelmäßige Treffen, Vernetzung, Erfahrungsaustausch zwischen Initiativen und Ehrenamtler*innen.
- **Patenschaften & Pflege:** Patenschaften für Bäume und Blumenkästen, gemeinschaftliche Pflege mit Gießplänen, Pflege des Baumbestands. (Unterstützung durch die Stadt: die Stadt sollte hierbei die Kosten für die Pflege übernehmen)
- **Pflanzaktionen:** Pflanzaktionen an verschiedenen Orten (Wendehammer, Grünflächen, Blumenkästen), mit klimafreundlichen, schnell wachsenden Bäumen.
- **Wasserzugang:** Wasseranschluss zum Gießen von der Stadt (zum Beispiel Ausleihen von Standrohren).
- **Werbeflächen für Gärtnereien:** Bepflanzte Flächen als kostenlose Werbeflächen nutzen.
- **Kirchplätze aktivieren:** Pfarrgemeinden einbinden, Kirchplätze begrünen.
- **Gemeinschaftsaktionen:** Kaffeklatsch, Spaziergänge, Flohmärkte, Straßen- und Veedelsfeste gemeinsam organisieren.
- **Müllreduzierung:** Gemeinsame Müllsammelaktionen, verpflichtendes Rücknahmesystem für alle Läden einführen, Verantwortungsbewusstsein stärken, Kinder einbinden.
- **Regeln & Strafen:** Strafen für Vermüllung (zum Beispiel Sozialstunden), zusätzliche Steuern/Abgaben an die Stadt, Pfandsystem für Einweggeschirr, Verursacherprinzip bei Einwegmüll anwenden (zum Beispiel sollen die Geschäfte, durch deren Geschäftstätigkeit Müll verursacht wird, für die Müllentsorgung zahlen und in die Verantwortung gezogen werden).
- **Vandalismus melden & bekämpfen:** Missstände melden („Sag’s uns Köln“), Vandalismus entgegenwirken.
- **Pflegeübergabe:** Aufgabenteilung zwischen Stadt und Ehrenamt – zum Beispiel: Stadt übernimmt anfängliche Finanzierung, spätere Übergabe ans Ehrenamt.
- **Nachbarschaftsnetzwerke systematisieren:** Nachbarschaftsnetzwerke direkt bei Neubauprojekten mitdenken. Aktivierungsmaßnahmen bei Neubaumaßnahmen (sowohl bei Straßen- als auch bei Umbaumaßnahmen) von Anfang an systematisch mitdenken.

Unterstützung durch die Stadt

- **Information & Aufklärung:** Frühzeitige und kontinuierliche Information der Öffentlichkeit (zum Beispiel in Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen).
- **Nachbarschaftseinbindung:** Direkte Ansprache zur Förderung nachbarschaftlicher Beteiligung.
- **Politische und städtische Ansprechpersonen:** Benennung und aktive Präsenz von politischen Vertreter*innen und von Vertreter*innen aus der Verwaltung im Veedel.
- **Feedback-Kultur:** Einrichtung von Feedback-Möglichkeiten zur Nutzung der Maßnahmen.
- **Ehrenamtsförderung:** Anerkennung und Auszeichnungen für Engagement (zum Beispiel Preise, Gutscheine, Feste). Referenzschreiben für Ehrenamtliche als Anreiz für Lebenslauf & Co.
- **Begrünungsförderung:** Förderung von Maßnahmen zur Begrünung (zum Beispiel „Grün hoch 3“, „Essbare Stadt“, Umweltbildung).
- **Gezielte Unterstützung inaktiver Veedel:** Die Stadt sollte in Veedeln mit wenig oder keinem vorhandenen bürgerschaftlichem Engagement aktiver werden. Abstimmung mit Veedelskümmerern um herauszufinden, wo bereits viel oder wenig getan wird.
- **Ehrenamt unterstützen:** Die Stadt darf sich nicht von Verpflichtungen zurückziehen und sollte sich nicht auf ehrenamtliches Engagement verlassen, sondern ehrenamtliche Arbeit als Ergänzung betrachten.

“
Ich finde die Erkenntnis wichtig,
dass es schon ganz viel gibt und
dass das einfach noch besser
kommuniziert werden muss.
”

4.2.3. Maßnahmen zur Aktivierung der Anwohner*innen

A) Maßnahmen

Kommunikationsmaßnahmen von Seiten der Stadt

- Bestehende Unterstützungsmaßnahmen der Stadt durch niederschwellig zugängliche Orte beziehungsweise Orte, an denen Leute zwangsläufig mit Informationen der Stadt in Berührung kommen (zum Beispiel KVB), bekannter machen und bewerben.
- Maßnahmen gemeinsam mit Lehrer*innen/Schulen bewerben.
- Jugendliche könnten selbst für die Stadt Posts auf Social Media machen (Stichwort Jugendsprache).
- Werbung über digitale und Print- Plakate.
- Influencer*innen/Promis über eigene Kanäle nutzen und für Aktionen werben lassen.
- Veedelsverantwortliche als Multiplikator*innen für städtische Maßnahmen und Angebote nutzen.
- Werbung über lokale Medien (zum Beispiel WDR Lokalzeit, Radio Köln).
- Auslegen von Flyern/Plakaten, an Orten an denen man zwangsläufig viel Zeit hat (zum Beispiel Haltestellen, Wartezimmern).
- Infoabende in Vereinen und Initiativen – Stadt muss aktiv auf Vereine und Initiativen zugehen.
- Kommunikation knapp und klar formulieren – lange Texte werden nicht gelesen und sind langweilig.
- passive Information (zum Beispiel QR-Codes als günstige Alternative nutzen).
- Kommunikationskanäle zur Aktivierung.
- Motivation & Einladung: Einladen, erklären, motivieren.
- Klassische Kommunikation: Flyer, schriftliche Informationen, Info-Stände.
- Kreative Wege: Straßen-Tattoos, Schwarzes Brett (zum Beispiel im Supermarkt).
- Digitale Kanäle: Virtuelle Plattformen wie „Triff mich Köln“ oder „nebenan.de“.
- Kinder & Schulen: Kinder und Schulen gezielt miteinbeziehen.
- Synergieeffekte: Maßnahmen bündeln – zum Beispiel durch Werbung von Vereinen, Cafés und so weiter.

„
Können wir nicht mit verschiedenen Veedeln anfangen und einfach zeigen, wie es laufen kann?
“

Akteure & Strukturen

- **Ankerpersonen:** Identifikation und Einbindung von ausgewählten Bürger*innen als „Anker-Personen“ im Veedel.
- **Eigeninitiative:** Eigene Initiativen starten, Engagement vorleben.
- **Vereinsgründung:** Förderverein oder Nachbarschaftsverein fürs Veedel gründen.
- **Verbündete finden:** Fans und Mitstreiter*innen gewinnen.
- **Ehrenamt als Basis:** Ehrenamt als Fundament nutzen.
- **Bestehendes nutzen:** Nutzung bewährter Strukturen (zum Beispiel Vereine, Jugendtreffs, Initiativen).
- **Externe Vermittlung:** Stellen etablieren, die Sorgen aufnehmen und an die Stadt weitergeben (zum Beispiel „Veedelkümmerer*innen“).
- **Netzwerke von Anfang an:** Nachbarschaftsnetzwerke direkt bei Neubauprojekten mitdenken.
- **Politik:** Mehr Geld für Verwaltung zur Verfügung stellen und ausreichende personelle Strukturen schaffen überall wo benötigt.

Anreize & Anerkennung

- **Aufwandsentschädigung:** Finanzielle Anerkennung für Engagement.
- **Auszeichnungen:** Orden, Urkunden, Ehrenamtsfeste.
- **Öffentlichkeit:** Zeitungsberichte über engagierte Menschen oder Aktionen.



Eine Kleingruppe bei der Entwicklung von Indikatoren, 11.05.2025
Foto: C. Ehrchen

4.2.3. Maßnahmen zur Aktivierung der Anwohner*innen

B) Zielkonflikte

Die Mitwirkung und Eigeninitiative von Bürger*innen ist ein zentraler Baustein für lebenswerte Quartiere. Gleichzeitig treten bei der Umsetzung gemeinschaftlicher Projekte und Initiativen häufig Herausforderungen und Spannungen auf, die bedacht werden müssen:

- **Verantwortungsdiffusion:** Wer kümmert sich konkret – Verwaltung oder Bürger*innen? (zum Beispiel Grünpflege, Laubbeseitigung).
- **Kostenfrage:** Wer trägt die Kosten für Materialien, Pflege oder Infrastruktur? Gefahr der finanziellen Überforderung Einzelner.
- **Freiwilligkeit:** Engagement braucht Anreize – reine Appelle reichen nicht.
- **Informationsdefizit:** Fehlende Identifikation mit dem Veedel durch mangelnde Kommunikation oder mangelndes Wissen.
- **Anonymität:** Hohe Fluktuation führt zu geringerer Bereitschaft zur Beteiligung.
- **Überforderung Ehrenamtlicher:** Ehrenamt kann nicht alle Aufgaben der Stadt übernehmen.
- **Wahrnehmung:** Engagierte werden von Verwaltung teils als „Nörgler*innen“ abgestempelt – das demotiviert.
- **Kompetenzgerangel:** Unklare Rollenverteilung und Abgrenzung von Aufgaben zwischen Stadt, Ehrenamt und Initiativen.
- **Interessenkonflikt zwischen Anwohner*innen sowohl innerhalb des Veedels als auch mit Besucher*innen:** Orte werden auch von nicht im Veedel wohnenden Menschen genutzt, was neue Herausforderungen bringt. Und auch innerhalb des Veedels gibt es unterschiedliche Interessen/ Bedürfnisse und dadurch Konfliktpotenzial zwischen den Anwohner*innen. Sicherungsmaßnahmen sollten mitgedacht werden (zum Beispiel an Karneval örtliche Gastronomen miteinbeziehen und so weiter). Vorteile müssen besser mit allen Beteiligten kommuniziert werden.
- **Konflikte bei Durchsetzung:** Strenge Regelungen stoßen auf Widerstand – aggressive Reaktionen möglich.
- **Soziale Dynamiken:** Gefahr von Denunziantentum bei Regelverstößen – belastend für soziale Beziehungen.
- **Unterschiedliche Voraussetzungen:** Was in einem Veedel gut funktioniert, kann anderswo scheitern – keine „One fits all“-Lösung.
- **Wertekonflikt:** Wandel der Mobilitätskultur erfordert langfristige Verhaltensänderung – etwa beim Stellenwert des Autos.



Aufstellungsspiel am ersten Abend des Bürgerrates im Historischen Rathaus der Stadt Köln, 28.03.2025
Foto: C. Ehrchen

4.3. Kriterien zur Priorisierung von Räumen

Wo in Köln sollen die vom Bürgerrat empfohlenen Maßnahmen prioritär umgesetzt werden? Die Aufgabenstellung lautete hierbei nicht, konkrete Quartiere zu benennen. Es sollten **Indikatoren** gefunden werden, die der Stadt eine Orientierung bieten, welche Räume bei der Umsetzung eine hohe Priorität genießen sollten. Es wurden einige Indikatoren von der Stadt vorgeschlagen (zum Beispiel: "Es ist besonders heiß", "Es gibt Schulen und Kitas im Quartier").

Zusätzlich wurden in getrennten Kleingruppen weitere Indikatoren erarbeitet und ohne weitere Überarbeitung gesammelt. Bei der Interpretation ist daher zu beachten, dass sich viele Indikatoren inhaltlich zum Teil überschneiden, so dass ein Effekt auf ihre Priorisierung nicht auszuschließen ist.

Die folgende Gewichtung ist das Ergebnis eines Rankings, in dem jedes Mitglied im Bürgerrat die zuvor entwickelten 41 Indikatoren nach seinen eigenen Prioritäten ordnen konnte. Für jede Erstplatzierung gab es dabei einen Score von 41, für Zweitplatzierungen 40, usw. Die Zahlen in der untenstehenden Tabelle geben den Schnitt aller Rankings an.

Priorität	Indikator	Score
1	Es gibt viele Unfälle und Gefahren.	31,81
2	Es ist besonders heiß.	23,00
3	Das Quartier ist dicht bebaut, hier wohnen viele Menschen auf engem Raum.	20,79
4	Die Anbindung an den ÖPNV ist nicht gut (schlecht angebundene Viertel).	20,79
5	Das Radwegenetz ist schlecht.	20,75
6	Die Maßnahmen können schnell und ohne großen Aufwand umgesetzt werden; es können schnell sichtbare Erfolge erzielt werden.	20,35
7	Die Luftqualität ist besonders schlecht.	20,14
8	Die Infrastruktur (Gehwege, Wege, Straßen) ist schlecht.	19,98
9	Es gibt viel Autoverkehr, der hier nur durchfährt.	19,94
10	In den Straßen stehen keine Bäume.	19,02
11	Es gibt wenig Raum für Begegnung (bspw. Bänke).	18,23

12	Es gibt eine hohe Gesundheitsbelastung (Fluglärm, Feinstaub, etc.).	18,21
13	Es ist sehr laut (durch den Verkehr).	18,15
14	Es gibt Schulen und Kitas im Quartier.	17,46
15	Es gibt keine Wälder, Parks oder grüne Plätze in der Nähe.	17,42
16	Es stehen (parken) zu viele Autos im Quartier.	17,40
17	Es gibt besonders viel Müll und Graffitis (hoher Verschmutzungsgrad).	16,90
18	Es nützt vielen Anwohner*innen.	16,69
19	Es kann mit wenig Aufwand viel erreicht werden (Kosten- Nutzen-Betrachtung).	16,67
20	Es ist nicht ausreichend barrierefrei.	15,83
21	Es sind besonders viele Gruppen vertreten, die stark gefährdet sind.	15,71
22	Soziale Brennpunkte	15,58
23	Die Straßen sind schmal, der Platz zwischen den Häusern ist eng.	14,89
24	Es wohnen viele Kinder und Jugendliche im Quartier.	14,79
25	Es staut sich schnell.	14,71
26	Die Gehwege sind schmal.	13,67
27	Die Kriminalitätsrate ist hoch.	13,31
28	Die Plätze und Viertel werden besonders stark genutzt (große Besucherzahlen, bspw. Events).	13,27
29	Es gibt zu viele schlecht beleuchtete Räume.	12,69
30	Es gibt schon eine Bürgerinitiative, die sich für Maßnahmen einsetzt.	12,48
31	Die vorhandenen Parks sind nicht gut (schlechte Qualität).	12,17
32	Es gibt besonders viele Menschen mit niedrigem Einkommen (Einkommensgrenze).	11,71
33	Es gibt wenig Möglichkeiten, Rad und E-Scooter (nicht als Hindernis) abzustellen.	11,46
34	Der Ort ist eine "Visitenkarte" für Köln (Bsp.: Hauptbahnhof).	10,69
35	Es gibt besonders viel Vandalismus.	10,69
36	Es mangelt an erschwinglichen Jugendangeboten.	10,14
37	Es gibt soziale Einrichtungen im Quartier.	9,52
38	Es gibt KEINE Bürgerinitiative. (Umkehrung von #30)	9,25
39	Es nützt vielen Besucher*innen.	7,35
40	Es gibt eine hohe Anzahl von Falschparker*innen.	7,08
41	Es gibt KEINE soziale Einrichtung. (Umkehrung von #37)	6,19

4.4. Ideen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umsetzung

Für eine nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen in den einzelnen Quartieren und eine zufriedenstellende Lösung der zu erwartenden Zielkonflikte ist eine Beteiligung der Menschen vor Ort unerlässlich. Es folgt eine Sammlung von Vorschlägen, welche Zielgruppen bei einer Beteiligung berücksichtigt werden sollten, welche Formate der Beteiligung hierfür jeweils geeignet wären und über welche Kanäle die Zielgruppen über ihre Beteiligungsmöglichkeiten informiert werden könnten.

4.4.1. Zielgruppen

Die folgende Liste ist eine Sammlung relevanter (individueller und kollektiver) Akteure*innen, die sich aus verschiedenen Gründen regelmäßig vor Ort aufhalten. Aufgrund ihrer Verwurzelung, Tätigkeit oder Nutzung der Strukturen in den Quartieren setzt der Bürgerrat bei ihnen ein aktives Interesse an einer Beteiligung voraus. In der Auseinandersetzung mit dieser Thematik war es im Bürgerrat stets Konsens, dass nur eine möglichst inklusive Beteiligung nachhaltig und damit zielführend ist – was auch die Bandbreite der genannten Akteur*innen erklärt.

Personen

- Anwohner*innen, darunter insbesondere:
 - › Personen mit eingeschränkter Mobilität
 - › Kinder und Jugendliche
- Eigentümer*innen
- Gewerbetreibende
- Verkehrsteilnehmer*innen
- Besucher*innen und Kund*innen von Gewerbe und Gastronomie
- Wohnungslose
- Anwohner*innen umliegender Quartiere

Einrichtungen, Organisationen, Gruppen

- Bildungseinrichtungen (Kitas, Kindergärten, Schulen, Hochschulen)
- Soziale Einrichtungen
- Kirchen und religiöse Zentren
- Interessenverbände für Verkehrs-, Klima- und Wirtschaftsthemen
- Dienstleister*innen von Kurier-, Express- oder Paketdiensten
- Anbieter*innen von Sharing-Diensten
- (Sport-)Vereine und Initiativen
- Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste, Kliniken
- Städtische Einrichtungen und Dienste wie Kundenzentren oder Müllabfuhr

4.4.2. Beteiligungsformate

Der Bürgerrat setzt voraus, dass die Zielgruppen in den Veedeln durch die Stadt **frühzeitig und umfassend informiert** werden.

Die Mitglieder wünschen sich Beteiligungsverfahren, die sich am jeweiligen Gegenstand und den betroffenen Zielgruppen orientieren. Während bei umfangreichen und komplexen Themen eine breitere Beteiligung sinnvoll erscheint, wird bei kleineren Maßnahmen häufig eine Anhörung als ausreichend angesehen. Nicht jede zuvor definierte Zielgruppe soll bei jedem Vorhaben einbezogen werden. In vielen Fällen reicht eine frühzeitige Information oder Konsultation der Öffentlichkeit. Jedoch ist es wichtig, bereits bei der Wahl der Beteiligungsmethoden auf Wünsche und Impulse aus den Quartieren einzugehen, um eine angemessene Beteiligung sicherzustellen.

Für einzelne Maßnahmen schlägt der Bürgerrat folgende Beteiligungsmethoden vor:

- **Nutzung einer (Veedels-)App**, um Themen zu platzieren, Ideen und Vorschläge zu sammeln und diese zu priorisieren / abzustimmen
- **Nutzung von Online-Plattformen** wie nebenan.de, um Themen zu platzieren und Diskussionen der Bürger*innen untereinander anzustoßen
- **Gemeinsame Begehungen** von Planer*innen und Zielgruppen an den Orten, an denen Maßnahmen umgesetzt werden sollen
- **„Tag des Guten Lebens“** als Begegnungsstätte und Inkubator für Ideen, Vorschläge und Austausch
- **Beteiligungsbriefkästen** bzw. **(anonyme) Kummerkästen** im Quartier (analog/digital), um Ideen zu sammeln, aber auch Widerstände sichtbar zu machen
- **Dezentrale Workshops** zu einzelnen Themen oder Arealen, um Lösungen oder Kompromisse zu erarbeiten
- **Einrichtung eines Bürgertelefons** für individuelles Feedback

Für eine gesamtheitliche Planung von Maßnahmenpaketen auf Quartiersebene spricht sich der Bürgerrat für einen Einsatz umfassender Beteiligungsmethoden aus. Hier werden folgende Methoden und Formate vorgeschlagen:

- Größere Beteiligungsveranstaltungen unter Einbindung der Bezirksvertretung
- Stadtteilkonferenzen
- Quartiers-Bürgerräte

4.4.2. Beteiligungsformate

Das Format der **Quartiers-Bürgerräte** wurde dabei von einer Arbeitsgruppe weiter ausgearbeitet. Ein Bürgerrat auf Quartiersebene könnte als zentrale, neutrale Vermittlungsinstanz zwischen den Interessen der verschiedenen Zielgruppen fungieren. Grundlage seiner Arbeit wäre ein Input primär aus folgenden Quellen:

- **Ziele und Maßnahmen** aus dem Bürgerrat "Mobil im lebenswerten Quartier"
- **Städtische Planungsvorlagen** zu diesen Zielen und Maßnahmen
- **Feedback zu diesen Planungsvorlagen** aus einer frühzeitigen, breit angelegten und effektiv kommunizierten Anhörung (analog/digital) möglichst aller Zielgruppen
- **Ergebnisse aus Beteiligungsworkshops** auf Ebene der einzelnen Wohnstraßen im Quartier unter Einbindung aller dort verankerten Personen und Einrichtungen

Durch die Zufallsauswahl seiner Mitglieder wäre ein Quartiers-Bürgerrat ausdrücklich keine Interessenvertretung, sondern ein Forum zur Kompromissfindung. Die Interessen der verschiedenen Zielgruppen würden über den genannten Input Eingang in die Diskussion finden und könnten bei Bedarf auch nochmal im Quartiers-Bürgerrat vorgetragen werden. Die Empfehlungen des Quartiers-Bürgerrates richten sich anschließend je nach inhaltlicher Zuständigkeit an die Verwaltung, die Bezirksvertretung oder den Rat. Der Umgang mit den Empfehlungen sollte im Vorfeld verbindlich geregelt werden.

„
Das Format Bürgerrat ist ein
Format, das man für viele
verschiedene Ideen
weiterverfolgen kann.
“

4.4.3. Informationskanäle

In wesentlichen Teilen überschneiden sich die Empfehlungen des Bürgerrates hier mit den eigenen Vorschlägen zu den Maßnahmen zur Aktivierung der Anwohner*innen, auf die ausdrücklich verwiesen wird.

In der Diskussion darum, wie möglichst alle Zielgruppen von ihren Möglichkeiten zur Beteiligung erfahren können, wurden folgende Punkte ergänzt bzw. besonders betont:

- **Straßenfeste** bieten die Gelegenheit, Zielgruppen in einer für das Quartier typische Durchmischung anzutreffen und anzusprechen. Sie könnten auch als Rahmen für Beteiligungsveranstaltungen dienen.
- **Postsendungen** an die Haushalte bleiben ein wichtiges Mittel, um diejenigen Personen zu erreichen, die sich weniger in der Öffentlichkeit oder im Internet bewegen.
- **Apps und Online-Plattformen** sind mittlerweile für viele Menschen die primäre Art, sich mit anderen Menschen zu verbinden und auszutauschen. Attraktive und professionelle Angebote könnten hier für deutlich mehr Reichweite und Interaktion sorgen.



Eine Kleingruppe erarbeitet Maßnahmen auf Quartiersebene, 12.04.2025
Foto: C. Ehrchen



Mitglieder des Bürgerrates nach Abschluss der letzten Sitzung mit Verkehrsdezernenten Ascan Egerer, 11.05.2025
Foto: C. Ehrchen

5. Ausblick und Abschluss

Der Bürgerrat liefert mit seinen Ergebnissen umfassende und wertvolle Empfehlungen an die Stadt Köln. Sie sind eine wichtige Grundlage für die zu erstellende stadtweite Konzeption „Mobil im lebenswerten Quartier“. Die Verwaltung wird die Stellungnahme des Bürgerrates nun fachlich einordnen. Als nächstes wird genau definiert, welche Arbeitspakete im Rahmen der stadtweiten Konzeption erledigt werden sollen. Dieses Leistungsbild wird den politischen Gremien dann zum Beschluss vorgelegt. Anschließend wird mit der Konzepterstellung begonnen. Darüber hinaus werden die Ergebnisse auch an anderer Stelle Berücksichtigung finden, etwa beim nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“, der derzeit in Bearbeitung ist.

Da das Herzstück eines Bürgerrates seine Mitglieder sind, bleibt ihnen mit ihren Zitaten das letzte Wort.

„ Ich bin sehr zufrieden mit der Arbeit, die hier geleistet wurde. “

„ Das Format der Bürgerräte sollte in Köln weiter fortgeführt werden. “

„ Ich fand das alles hoch spannend. Es hat mir jede Menge neue Erkenntnisse gebracht und Antworten auf Fragen, die ich mir vorher nie gestellt habe. “

„ Ich habe große Hoffnung, dass das eine große Auswirkung hat, für uns und vor allem für die Gemeinschaft. “

„ Ich möchte gar nicht inhaltlich werden. Aber [in diesen schwierigen Zeiten] ist es wie eine Erlösung, herzukommen und zu sehen, wie 60 wildfremde Menschen freundlich und auf Augenhöhe diskutieren, selbst wenn man nicht einer Meinung gewesen ist. “

„ „Wir übergeben als Bürgerrat unsere Ergebnisse jetzt in eure vertrauensvolle Hände.“ “

„ Super Format! “

„ Für mich wäre der Bürgerrat dann ein Erfolg, wenn die Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden. “

„ Die Tage mit euch habe ich als sehr bereichernd empfunden und sehr genossen. “

„ Insgesamt war es eine sehr gelungene Veranstaltung, wo sich alle gut verstanden und aufgehoben gefühlt haben. “

„ Ich finde, die Diskussionen haben sich oft im Kreis gedreht. Aber vielleicht ist das unumgänglich mit so vielen verschiedenen Leuten. Demokratie ist wohl manchmal ein Geduldsspiel. “

A.1. Bevölkerungsdaten und Zusammensetzung des Bürgerrates

Zusammensetzung der Mitglieder des Bürgerrates: 60 Personen

Kriterium	Gesamtbevölkerung Stadt Köln		Soll-Wert Bürgerrat	Ist-Wert Bürgerrat
	in Personen	in Prozent	in Personen (rechnerisch, nicht gerundete Werte)	Personen
Geschlecht (Bevölkerung in Köln 2023)				
Weiblich	560.480	51,2	31 (30,7)	30
Männlich	535.040	48,8	29 (29,3)	29
Divers	Nicht erfasst	Nicht erfasst	Nicht erfasst	1
Migrationshintergrund (Bevölkerung in Köln 2023)				
Personen ohne Migrationshintergrund	631.554	57,6	35 (34,6)	35
Personen mit Migrationshintergrund	463.966	42,4	25 (25,4)	25
Altersgruppe (laut Amt für Stadtentwicklung und Statistik)				
16-17 Jahre		2,0 %	1 (1,2)	1
18 – 29 Jahre		18,8 %	11 (11,28)	11
30 – 44 Jahre		26,7 %	16 (16,02)	16
45 – 59 Jahre		24,5 %	15 (14,7)	15
60 Jahre und älter		28,0 %	17 (16,8)	17
Haushaltsform (Bevölkerung in Köln 2023)				
1-Personenhaushalt	295.808	51,7 %	31 (31,0)	31
Mehrpersonenhaus- halt (ohne Kinder)	123.854	21,7 %	13 (13,0)	13
Mehrpersonenhaus- halt (mit Kind / Kindern)	102.857	18 %	11 (10,8)	11
Seniorenhaushalt	49.124	8,6 %	5 (5,16)	5
Wohnort auf Stadtbezirksebene (laut Amt für Stadtentwicklung und Statistik)				
Innenstadt		12,5 %	8 (7,5)	8
Rodenkirchen		10,3 %	6 (6,2)	6
Lindenthal		14,2 %	8 (8,5)	8
Ehrenfeld		10,2 %	6 (6,1)	6

Nippes		10,8	6 (6,5)	6
Chorweiler		7,4	4 (4,4)	5
Porz		10,4	6 (6,2)	6
Kalk		10,9	7 (6,5)	7
Mülheim		13,5	8 (8,1)	8
Höchster berufsqualifizierender Abschluss (Zensus 2022)				
(noch) kein Abschluss	271.340	31,4	19 (18,8)	19
Abgeschlossene Berufsausbildung	317.500	36,8	22 (22,1)	22
Hochschulabschluss	274.300	31,8	19 (19,1)	19

A.2. Tagesordnungen der Sitzungen

1. Sitzung

Freitag, 28. März 2025

Zeit	Programmpunkt und Inhalt
16:30 – 17:00	Ankommen Teilnehmende
17:00 – 17:15	Willkommen und Grußwort durch Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln
17:15 – 17:35	Evaluation
17:35 – 17:50	Einführung Bürgerräte und Deliberation
17:50 – 18:05	Blitzlicht Namensrunde
18:05 – 18:15	Aufstellungsspiel
18:15 – 18:30	Murmelgruppen
18:30 – 18:45	Pause
18:45 – 19:00	Grundsätze für eine gelungene Diskussion
19:00 – 19:20	Kleingruppendiskussion zu einem Alltagsthema
19:20 – 19:30	Reflexion der Kleingruppendiskussion 2er Gespräch: Austausch mit Nachbar*in
19:30 – 19:40	Einführung Gesprächstypen (Tiere)
19:40 – 19:50	Austausch über Gesprächstypen
19:50 – 20:00	Abschluss
20:00	Ende

2. Sitzung		Samstag, 29. März 2025
Zeit	Programmpunkt und Inhalt	
Ab 9:30	Ankommen Teilnehmende	
10:00 – 10:10	Vorstellung des Gesamtprozesses und der Tagesagenda	
10:10 – 10:20	Kurzinterview mit Vertreter*in des BÖB und Amt 68	
10:20 – 10:30	Murmelgruppen	
10:30 – 10:35	Schlaglichter aus den Kleingruppen im Plenum	
10:35 – 11:50	Thematische Einführung: Verkehrswende im Quartier Barbara Pauli (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP)	
10:50 – 11:00	Q&A Verständnisfragen der Teilnehmenden an den/ die Redner*in	
11:00 – 11:15	Kaffeepause	
11:15 – 12:00	Kleingruppenarbeit 1: Sammlung von Herausforderungen	
12:00 – 12:20	Input: Best Practices in der Straßenraumgestaltung Anne Klein-Hitpaß (Deutsches Institut für Urbanistik, DIfU)	
12:30 – 12:40	Q&A Fragen der Teilnehmenden an den/ die Redner*in	
12:40 – 12:55	Stillarbeit: Meine Wunschstraße im Jahr 2035	
12:55 – 14:00	Mittagspause	
14:00 – 15:15	Kleingruppenarbeit 2: Entwicklung von Zielen	
14:00 – 15:15	Kaffeepause	
15:35 – 16:45	Zusammenführung im Plenum	
16:45 – 17:00	Abschluss und Ausblick	
17:00	Ende	

2. Sitzung		Samstag, 12. April 2025
Zeit	Programmpunkt und Inhalt	
10:00	Vorstellung der Tagesagenda	
10:10	Vorstellung und Anpassung der ausformulierten Ziele (1. Sitzung)	
10:45	Notwendiger Autoverkehr in Städten Prof. Dr. Roman Suthold (Hochschule Fresenius)	
11:10	Kinder und Jugendliche in der Verkehrs- / Stadtplanung Dr.-Ing. Peter Apel (Stadt-Kinder)	
11:35	Pause	
11:55	Interview zu Praxisbeispielen Dr.-Ing. Alexander Rammert (STARTMO) & Clara Walther (Initiative Winzerveedel) und Philipp Kahnert (Superblock- Verband NRW und BI LebeVeedel)	
12:40	Einführung in Gruppenarbeitsphasen	
13:00	Mittagspause	
14:00	Kleingruppenarbeit I	
15:15	Exkursion: Wahrnehmung im Straßenraum	
15:45	Pause	
16:00	Kleingruppenarbeit II	
16:55	Subplenum: Zusammenführung der Ergebnisse aus den Kleingruppenarbeiten	
17:40	Zusammenführung im Plenum, Abschluss und Ausblick	
18:00	Ende	

2. Sitzung	
Samstag, 10. Mai 2025	
Zeit	Programmpunkt und Inhalt
10:00	Vorstellung der Tagesagenda
10:10	Redaktionstreffen – Interview mit zwei Mitgliedern
10:30	Subplena: Finalisierung der Maßnahmen I
11:00	Gruppenwechsel I
11:30	Pause
11:45	Gruppenwechsel II
12:40	Subplena: Finalisierung der Maßnahmen II
12:45	Mittagspause
13:45	Vorstellung der angepassten Maßnahmen im Plenum
14:15	Input zu Bönnschen Vierteln und Klimavierteln Dr. Raphael Karutz (Stabsstelle Bürgerbeteiligung der Bundesstadt Bonn)
14:35	Walk & Talk
15:15	Kleingruppenarbeit zur Öffentlichkeitsbeteiligung
16:50	Abschluss und Ausblick auf den nächsten Tag
17:00	Ende

3. Sitzung	
Sonntag, 11. Mai 2025	
Zeit	Programmpunkt und Inhalt
9:00	Ankommen und Gallery Walk
9:15	Willkommen und Vorstellung der Tagesagenda
9:30	Kleingruppenarbeit zur Priorisierung der Indikatoren
11:05	Pause
11:25	Priorisierung
11:55	Abschluss
13:00	Ende

A.3. Weiterführende Links

Bürgerrat: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/73792/index.html>

Thema nachhaltige Mobilitätsentwicklung

- **Stadtstrategie "Kölner Perspektiven 2030+":** <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/koelner-perspektiven-2030/index.html>
- **Leitbild "Besser durch Köln":** <https://meinungfuer.koeln/node/15469>
- **Köln Klimaneutral:** <https://www.stadt-koeln.de/artikel/72336/index.html>
- **Aktionsplan Klimaschutz:** <https://www.stadt-koeln.de/artikel/73693/index.html>
- **Integriertes Klimaanpassungskonzept Köln:** <https://www.stadt-koeln.de/artikel/73892/index.html>
- **Nachhaltiger Mobilitätsplan der Stadt Köln (Sustainable Urban Mobility Plan / SUMP):** <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/mobilitaet/nachhaltiger-mobilitaetsplan/>
- **"Superblocks" in Deutschland:** <https://changing-cities.org/kampagnen/superblocks/>
- **"Superblocks" in Köln:** <https://www.agorakoeln.de/category/themen/superblocks/>

Thema Beteiligung in Köln

- **Beteiligungsportal der Stadt Köln:** <https://meinungfuer.koeln>
- **Leitlinien für Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Köln:** <https://buergerinfor.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=1010222&type=do>
- **Systematische Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Köln:** <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/mitwirkung/leitlinien-buergerbeteiligung/index.html>
- **Kooperatives Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Köln:** <https://meinungfuer.koeln/informationen/das-kooperative-buero-fuer-oeffentlichkeitsbeteiligung>
- **Beratungsgremium Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Köln:** <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/ausschuesse-und-gremien/stadtgesellschaftliches-beratungsgremium-oeffentlichkeitsbeteiligung>
- **Positionspapier "Bürgerräte für Köln" des Beirates (jetzt: Beratungsgremiums) Öffentlichkeitsbeteiligung:** <https://meinungfuer.koeln/sites/default/files/files/Positionspapier%231%20Bu%CC%88rgerra%CC%88te.pdf>

Thema Bürgerräte

- **Portal Bürgerräte:** <https://www.buergerrat.de/>
- **Netzwerk Bürgerräte:** <https://www.buergerrat.de/wissen/netzwerk-buergerraete/>
- **Handbuch "Kommunale Bürgerräte organisieren":** <https://www.buergerrat.de/fileadmin/downloads/handbuch-kommunale-buergerraete.pdf>
- **Bürger*innenrat der Stadt Aachen:** <https://buergerrinnenrat.aachen.de/>
- **Bürgerdialog Ostbelgien** (Parlament der deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens): <https://www.buergerdialog.be/>
- **Zukunftsrat Köln e.V.:** <https://zukunftsrat.koeln/>

Kommen Sie mit Ihren Fragen
und Anliegen gerne auf uns zu!

Kontakt

Büro der Oberbürgermeisterin
Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung

Brückenstraße 5-11, 50667 Köln

oeffentlichkeitsbeteiligung@stadt-koeln.de

www.meinungfuer.koeln



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit tatkräftiger Unterstützung von

**ZUKUNFTS
RAT.KÖLN**

Zukunftsrat Köln e.V.
Vinzenzallee 36
50859 Köln

Text

Nicolin Gabrysch und
Thomas Leszke

Gestaltung

alle freiheit Werbeagentur GmbH

Bildnachweis

Constantin Ehrchen

ifok.
A CADMUS COMPANY

ifok GmbH
Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Hauptmoderation:
Carolin Piras (ifok GmbH)

