

Antrag 1

Köln atmet auf

Positionspapier für nachhaltige Mobilität, saubere Luft und ein lebenswertes Köln
Arbeitskreis Mobilität der GRÜNEN Köln

Antragssteller: AK Mobilität

1 Unsere GRÜNE Vision für den Kölner Verkehr ist sicher, sauber, leise und bezahlbar. Sie
2 stellt die Bedürfnisse der Bürger*innen in den Mittelpunkt, löst aktuelle Probleme und legt
3 ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept vor. Aktuell nimmt der Berufs- und Freizeitverkehr zu,
4 und die Auto-Dichte ist auf Rekordniveau. Staus, verstopfte Straßen und überfüllte Parkplätze
5 prägen unser Stadtbild. Bahnen und Busse sind überlastet und verspäten sich.
6 Fahrradparkplätze sind hoffnungslos überfüllt. Noch immer nimmt das Auto einen zu großen
7 Teil des öffentlichen Raumes ein. Diese Probleme müssen jetzt angegangen werden, um ein
8 attraktives und barrierefreies Angebot zu schaffen, das alle Einwohner*innen von einer
9 nachhaltigen Verkehrswende überzeugt. Im Zentrum unserer Forderungen stehen die
10 folgenden Grundsätze:

- 11 • Straßen als sicherer und sozialer Lebensraum: Wir wollen, dass die Menschen in Köln
12 mehr Platz bekommen und sich auf Straßen und Wegen sicher fühlen.
- 13 • Für saubere Kölner Luft, Ruhe, und das Einhalten unserer Klimaziele: Wir wollen eine
14 Kölner Verkehrswende, die Zufußgehen, Fahrradfahren und den emissionsfreien
15 ÖPNV fördert und den Auto- und Lkw-Verkehr, insbesondere mit
16 Verbrennungsmotor, zurückdrängt.
- 17 • Güter auf die Schiene und das Lastenrad: Wir wollen den Güterverkehr stärker auf
18 abgasfreie und lärmarme Verkehrsträger verlagern und kleine, dezentrale
19 Logistikzentren fördern.
- 20 • Bürger*innen beteiligen: Wir fordern mehr Beteiligungsverfahren im Kölner
21 Verkehrsbereich.
- 22 • Chancen der Digitalisierung nutzen: Durch Mobilitätsapps können die Bürger*innen
23 ihre Wege nahtlos planen, während z. B. Telearbeit und autonome Fahrzeuge zu einem
24 neuen Mobilitätsverhalten führen.
- 25 • Verkehrsausgaben fair finanzieren: Wir wollen, dass die Kosten für Mobilität eine
26 umweltorientierte Lenkungsfunktion haben: Die Teilnehmenden des Autoverkehrs
27 sollen mehr zahlen; Zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie ÖPNV-Nutzer*innen
28 sollen weniger zahlen.

29
30 Wir fordern, dass die folgenden Zielwerte endlich eingehalten und noch nicht erfasste
31 Schadstoffe gemessen werden, um die Gesundheit der Kölner*innen zu sichern:

- 32 • Die WHO-Richtwerte und EU-Grenzwerte im Jahresmittel sind in ganz Köln ab sofort
33 einzuhalten und die Belastung schrittweise weiter zu senken. Dazu gehören
34 insbesondere Stickstoffdioxid (NO₂) mit 40 µg/m³, Feinstaub (PM_{2,5}) mit 10 µg/m³,
35 Feinstaub (PM₁₀) mit 20 µg/m³ sowie Ozon (O₃) mit 100 µg/m³ im 8-
36 Stundenmittelwert.
- 37 • Doppelte „Vision Zero“: Verkehrsraum für alle sicher machen und so die Anzahl der
38 Kölner Verkehrstoten und Schwerverletzten auf Null senken.
- 39 • Von Deutschland versprochene Klimaschutzziele in Köln einhalten: Kölner CO₂-
40 Emissionen bis 2030 um 55% im Vergleich zu 1990 senken.

- 41 • Erholsame Nachtruhe überall ermöglichen: Den von der WHO empfohlenen Richtwert
42 (50 dB nachts draußen) für Lärmbelastung in ganz Köln einhalten und die
43 verkehrsbedingte Belastung schrittweise weiter senken.
44 • Verkehrsanteil von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (Umweltverbund) schrittweise,
45 aber konsequent, bis 2030 auf 80% erhöhen.

46 **Maßnahmen**

47 Wir GRÜNE wollen über die Ziele des Konzepts "Köln mobil 2025" hinausgehen, um eine
48 nachhaltige Verkehrswende zu erreichen. Wir setzen uns dafür ein, Verkehr zu vermeiden
49 oder auf umweltfreundliche Alternativen zu verlagern. Daher müssen die nachfolgenden
50 Maßnahmen dringend umgesetzt werden.

51 **Fußverkehr-Maßnahmen**

52 Gehwege, Fußgänger*innenzonen und Plätze sind in jeder Stadt die wichtigsten,
53 platzsparendsten und gleichberechtigten Verkehrsräume. Zufußgehen ist gesund,
54 umweltfreundlich, kostenlos und braucht keine aufwändige technische Infrastruktur. Wir
55 GRÜNE fordern daher, ab sofort dem Fußverkehr in Köln die höchste Priorität aller
56 Verkehrsträger beizumessen:

- 57 • Mehr Fußgänger*innenzonen, autofreie Gebiete und Shared Space schaffen
- 58 • Kölner Plätze zu Wohlfühlorten umgestalten
- 59 • Sicherheit für zu Fuß Gehende
- 60 • Fußgänger*innenfreundliche Ampelphasen einrichten und Bettelampeln abschaffen
- 61 • Barrierefreiheit für alle und konsequente Ahndung von Falschparken auf Gehwegen

62 Um diese Ziele zu erreichen, fordern wir u. a. die Umsetzung der folgenden ausgewählten
63 Maßnahmen:

- 64 • Sofort: Fußverkehrskonzepte für ganz Köln entwickeln; Bänke und Toiletten auf allen
65 größeren Kölner Plätzen aufstellen; Stadtplanung immer vom Bürgersteig ausgehend
66 durchführen; nur Lkws und Transporter mit Abbiege-Assistenten in der Umweltzone
67 zulassen; sämtliche freilaufende Rechtsabbieger abschaffen; Gehwege und Plätze
68 entrümpeln und barrierefrei machen; Falschparkende auf Gehwegen abschleppen.
- 69 • Bis 2030: Fläche an Fußgänger*innenzonen, autofreien Gebieten und Shared Space im
70 Vergleich zu 2017 verdoppeln; Autoverkehr an Plätzen bündeln und auf jeweils einer
71 Seite konzentrieren; freie Sicht und kurze Wartezeiten auf allen
72 fußgänger*innenrelevanten Querungen und Kreuzungen schaffen;
73 Ampelumlaufphasen auf höchstens 45 Sekunden verkürzen; Restwartezeit an allen
74 Ampeln mit mehr als 15 Sekunden Rotzeit anzeigen; Barrierefreiheit an allen
75 öffentlichen Kölner Orten herstellen; Fußwegmindestbreite von 2,50 Meter überall in
76 Köln, wo möglich, herstellen.
- 77 • Bis 2040: Fläche an Fußgänger*innenzonen, autofreien Gebiete und Shared Space im
78 Vergleich zu 2017 verzehnfachen.

79 **Fahrradverkehr-Maßnahmen**

80 Immer mehr Menschen fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Grüne.
81 Bereits heute gibt es Straßen, bei denen der Anteil der Fahrradfahrenden größer ist als der
82 Autofahrenden. Das Fahrrad hat in Köln das größte Potenzial für eine nachhaltige
83 Verkehrswende. Doch leider steigen im Radverkehr die Unfallzahlen, da es an einer
84 angemessenen Fahrradinfrastruktur mangelt. Wir GRÜNE fordern daher eine klare Vision für

85 ein fahrradfreundliches Köln, die den Fokus auf ein gut ausgebautes Netz von Fahrradstraßen,
86 Radschnellwegen und Fahrradparkplätzen legt:

- 87 • Aufdrehen statt ausbremsen – mehr Wege fürs Rad
- 88 • Mehr Fahrradparkplätze und Fahrradparkhäuser schaffen
- 89 • Sichere Infrastruktur für Radfahrende
- 90 • Grüne Welle für Radfahrende einführen

91 Um diese Ziele zu erreichen, fordern wir u. a. die Umsetzung der folgenden ausgewählten
92 Maßnahmen:

- 93 • Sofort: NRW-weites Radverkehrsgesetz durchsetzen; Radverkehrskonzepte für das
94 gesamte Rheinland entwickeln; Investitionen der Stadt Köln in den Radverkehr von
95 ca. 3 Euro pro Kopf und Jahr auf mindestens 70 Euro erhöhen; bestehende Radwege
96 zügig sanieren; Radwege ganzjährig sauber und frei halten; alle Einbahnstraßen in
97 beide Richtungen für den Radverkehr öffnen; Autospuren zu Radwegen umwidmen;
98 die Landesbauordnung so ändern, dass mindestens 2 Fahrradparkplätze pro Wohnung
99 geplant werden müssen; 5.000 überdachte Stellplätze am Hauptbahnhof, 3.000
100 überdachte Stellplätze am Bahnhof Deutz, jeweils 1.000 überdachte Stellplätze an
101 allen Kölner Regionalbahnhöfen, jeweils 200 überdachte Stellplätze an allen
102 Endhaltestellen und Knotenpunkten von Bahnen und Bussen errichten; 10% aller
103 Autoparkplätze in innerstädtischen Parkhäusern in Fahrradstellplätze umwidmen,
104 davon 10% mit Ladestation; alle Radstreifen und alle Radwege im gesamten Kölner
105 Stadtgebiet durchgehend rot färben; baulich gesicherte Radfahrstreifen um alle
106 Schulen herum schaffen; grüne Welle für Radfahrende auf strategisch wichtigen
107 Kölner Radstrecken einführen; mehr Fahrradampeln für Fahrradfahrende; grünen Pfeil
108 zum Rechtsabbiegen für Radfahrende testen; Zählstellen an wichtigen
109 Fahrradknotenpunkten einrichten; dichtes Fahrradverleihsystem in der gesamten Stadt
110 ausbauen; dreißig Freiminuten Leihfahrrad pro Fahrt.
- 111 • Bis 2030: Radwege an allen Kölner Hauptstraßen auf die Fahrbahn verlagern; 100 km
112 Fahrradstraßen in Köln ausweisen; Fahrradrheinbrücken realisieren;
113 Fahrradinfrastruktur auf bestehenden Brücken verbessern; Fahrradhochstraße von der
114 Hohenzollernbrücke nach Kalk bauen; Radschnellwegenetz im gesamten Rheinland
115 schaffen; Radschnellwegring auf dem Gürtel bauen; jährlich 1% aller Autoparkplätze
116 in Fahrradparkplätze umwidmen; 20.000 überdachte Stellplätze am Hauptbahnhof,
117 12.000 überdachte Stellplätze am Bahnhof Deutz, jeweils 5.000 überdachte Stellplätze
118 an allen Kölner Regionalbahnhöfen, jeweils 800 überdachte Stellplätze an allen
119 Endhaltestellen und Knotenpunkten von Bahnen und Bussen bauen; alle
120 Schutzstreifen in geschützte Radfahrstreifen umwidmen; Mindestbreite von
121 Radfahrstreifen auf 2 Meter standardisieren; bei allen Ampeln im Kölner Stadtgebiet
122 die Grünphase für Radfahrende fünf Sekunden vor dem Autoverkehr beginnen lassen.
- 123 • Bis 2040: Radwege an allen Kölner Straßen auf die Fahrbahn verlagern (vom Auto-
124 und Fußverkehr baulich trennen); 200 km in Köln als Fahrradstraßen ausweisen.

125 **ÖPNV-Maßnahmen**

126 Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Kernstück nachhaltiger Mobilität. Daher
127 brauchen wir ein attraktives ÖPNV-Angebot, um es zu einer starken Alternative zum Auto zu
128 entwickeln. Gleichzeitig müssen wir die durch den ÖPNV entstehenden Umweltbelastungen
129 minimieren. Wir GRÜNE fordern, den ÖPNV wesentlich attraktiver zu machen:

- 130 • Taktfrequenzen erhöhen
- 131 • Das Schienennetz in Köln und im Umland verdichten
- 132 • ÖPNV auf abgasfreie und effizientere Antriebe umstellen
- 133 • Vollständige Barrierefreiheit schaffen
- 134 • Den ÖPNV verlässlich, günstig, einfach und komfortabel machen

135 Um diese Ziele zu erreichen, fordern wir u. a. die Umsetzung der folgenden ausgewählten
136 Maßnahmen:

- 137 • Sofort: Integrales ÖPNV-Konzept für das Kölner Einzugsgebiet entwickeln;
138 Planungen für das zukünftige Kölner Schnellbahnnetz starten; neuen Planungsansatz
139 einführen: Schienenanbindung muss beim Bezug von neuen Wohnsiedlungen bereits
140 vorhanden sein; Taktfrequenz auf allen Stadtbahn-, Bus-, S- und
141 Regionalverbindungen erhöhen, wo dies bereits zum jetzigen Zeitpunkt ohne
142 Baumaßnahmen möglich ist; durchgehenden Nachtverkehr in allen Nächten auf allen
143 Tageslinien einführen; Schnellbusnetz in Köln und Umland einführen; abgasfreie
144 Wasserbusse einführen; Ampelvorrangschaltung für alle Stadtbahnen und Busse
145 einrichten; den gesamten Stromverbrauch aller Verkehrsbetriebe des Nahverkehr
146 Rheinland auf 100% Ökostrom umstellen; kostenfreies WLAN in allen Bahnen und
147 Bussen und an allen Haltestellen anbieten; Jobticket-Berechtigtenkreis erweitern;
148 VRS-Jahresticket für 365 Euro im Jahr einführen, das zu VRS-weiten Fahrten
149 berechtigt; Jahresticket für ganz NRW zu 730 Euro im Jahr einführen.
- 150 • Bis 2030: Alle Stadtbahnlinien tagsüber auf mindestens einen 7,5-Minuten-Takt
151 verdichten; alle Buslinien tagsüber auf einen 10-Minuten-Takt verdichten; alle S-
152 Bahn-Linien tagsüber auf einen 10-Minuten-Takt verdichten; alle
153 Regionalverbindungen tagsüber mindestens auf einen 15-Minuten-Takt verdichten;
154 Schnellbusnetz auf ganz Köln ausweiten; S-Bahn-Linien nach Bonn und Bedburg
155 sowie in die Eifel und das Bergische Land als auch den Kölner S-Bahn-Westring in
156 Betrieb nehmen; Fahrgastkapazität aller Stadt- und S-Bahnen sowie Regionalzüge um
157 25% erhöhen; alle Busse auf abgasfreie Antriebe umrüsten; Barrierefreiheit im ganzen
158 Kölner ÖPNV inkl. Eisenbahn herstellen; neuzubauende Stadtbahnlinien für die
159 Stadtgestaltung nutzen; bundesweit gültiges Jahresticket für alle öffentlichen
160 Verkehrsmittel anbieten.
- 161 • Bis 2040: Alle Kölner Stadtteile und Vororte im Kölner Einzugsgebiet in Gänze an
162 das Schienennetz anbinden; durch bauliche Maßnahmen tagsüber einen 5-Minuten-
163 Takt auf allen Stadtbahnlinien ermöglichen; alle Bus- und S-Bahn-Linien tagsüber auf
164 einen 5-Minuten-Takt verdichten; alle wichtigen Regionalverbindungen tagsüber auf
165 einen 10-Minuten-Takt verdichten; sowohl einen S-Bahn-Vollring als auch einen
166 Stadtbahnvollring bauen; schnelle Querverbindungen schaffen; alle langsamen
167 Stadtbahnabschnitte beseitigen; autonom fahrende Fahrzeuge in den ÖPNV einbinden.

168 **Maßnahmen im Bereich des Fernbahn-, Fernbus- und Flugverkehrs**

169 Ein leistungsfähiger Fernbahn- und Fernbusverkehr trägt maßgeblich zur Verkehrswende bei.
170 Dabei müssen wir jedoch die krankmachenden und klimaschädlichen Abgase reduzieren, die
171 insbesondere Flugzeuge aber auch Busse und Fernzüge verursachen. Die Bahn ist das
172 umweltfreundlichste Verkehrsmittel für Fernreisen. Daher fordern wir GRÜNE, insbesondere
173 den Schienenverkehr für Fernreisen attraktiver zu machen:

- 174 • Vorhandene Fernbahnhöfe konsequent nutzen, weitere Fernbahnhöfe in Köln bauen
175 und Schienenfernverkehr beschleunigen
176 • Fernbusse auf Elektroantrieb umstellen
177 • Flugverkehr reduzieren und langfristig auf Alternativen umstellen

178 Um diese Ziele zu erreichen, fordern wir u. a. die Umsetzung der folgenden ausgewählten
179 Maßnahmen:

- 180 • Sofort: Häufigste Gründe für Ausfälle und Verspätungen im Kölner Raum analysieren
181 und beseitigen; darauf hinwirken, dass Fernbusfahrten, die mit Verbrennungsmotoren
182 durchgeführt werden, mit CO₂-Steuer belegt werden; striktes Nachtflugverbot
183 zwischen 22 und 6 Uhr; alle direkten und indirekten Subventionen für den Flughafen
184 Köln/Bonn abschaffen; Bund darin unterstützen, nationale kerosinbasierte Flüge mit
185 Kerosinsteuer, CO₂-Steuer und Umsatzsteuer zu belegen.

- 186 • Bis 2030: Bahnhöfe von Mülheim, Ehrenfeld, Porz und Köln-Süd zu
187 Fernverkehrshalten aufwerten und an das Intercity-Netz anschließen; Hauptbahnhof
188 und Deutzer Bahnhof zum gemeinsamen Hauptbahnhof ausbauen; nur Fernbusse mit
189 Elektroantrieb in die Stadt einfahren lassen; Elektrofernbusbahnhof im
190 linksrheinischen Stadtgebiet bauen; Bund darin unterstützen, Kerosinsteuer für
191 internationale kerosinbasierte Flüge einzuführen; den Flugverkehr auf Strecken bis ca.
192 750 km monetär unattraktiv machen.

- 193 • Bis 2040: Den Flugverkehr auf Strecken bis ca. 1500 km monetär unattraktiv machen.

194 **Maßnahmen im Bereich des Auto- und Krafträderverkehrs**

195 Wir wollen die Leistungsfähigkeit des Kölner Verkehrs sicherstellen. Dafür müssen wir die
196 Menschen davon überzeugen, ihr Auto stehen zu lassen und effizientere und
197 umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen. Dadurch reduzieren wir Lärm, Abgase,
198 Unfälle und Staus. Wir gewinnen Platz und Aufenthaltsqualität für alle in Köln. Wir GRÜNE
199 fordern daher, den Autoverkehr im gesamten Stadtgebiet zu reduzieren:

- 200 • Weniger Autos, mehr Lebensqualität
201 • Infrastruktur menschengerecht gestalten
202 • Parkraum sinnvoll für den Menschen umwidmen
203 • Verkehrsordnung konsequent durchsetzen

204 Um diese Ziele zu erreichen, fordern wir u. a. die Umsetzung der folgenden ausgewählten
205 Maßnahmen:

- 206 • Sofort: Kölner Umweltzone ausschließlich für Fahrzeuge mit „Blauer Plakette“
207 zulassen; Umweltzone auf das gesamte Kölner Stadtgebiet ausweiten;
208 Rechtsgrundlagen schaffen, um eine fahrleistungs- und abgasabhängige Pkw-Maut in
209 der Stadt einführen zu können; Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen;
210 Nachtfahrverbot für laute Fahrzeuge innerhalb des Kölner Autobahnring einführen;
211 Ampeln reduzieren; alternative Verkehrssteuerungen, z. B. Kreisverkehre, einführen;
212 Sichtverhältnisse für Verkehrsteilnehmende verbessern; Parkraumbewirtschaftung auf
213 den Stadtbereich innerhalb des Autobahnring ausweiten; Gebühren für
214 Bewohner*innenparken und Parkscheine um 10% jährlich anheben; Bußgelder für
215 ordnungswidriges Parken auf mindestens 60 Euro anheben; StVO durch mehr
216 Personal und Ausweitung der Fahrradstaffel konsequent durchsetzen; EU und Bund

217 bei der Einführung einer CO₂-Steuer für Autos und Krafträder unterstützen; Park-and-
218 Ride-Angebote an Verkehrsknotenpunkten ausweiten und mit Carsharing-Autos und
219 Leihfahrrädern ausstatten; Pilotprojekte für autonom sicher fahrende Fahrzeuge im
220 und außerhalb des Stadtgebiets starten; flächendeckendes Netz von
221 Elektroladestationen bereitstellen.

222 • Bis 2030: Fahrleistungs- und abgasabhängige Pkw-Maut einführen; Kölner Innenstadt
223 autofrei machen (strenge Grenzen für Ausnahmen); Nachtfahrverbot für Autos mit
224 Verbrennungsmotor einführen; verkehrsbedingte Quartierszerschneidungen
225 zurückbauen; Quartiersgaragen errichten.

226 • Bis 2040: Pkw-Maut auf abgasfreie Antriebe ausweiten. Nur noch abgasfreien
227 Autoverkehr in Köln zulassen.

228 **Güterverkehr-Maßnahmen**

229 Der Güterverkehr nimmt ständig zu und soll laut Prognosen weiter steigen. Die durch
230 Verbrenner-Güterverkehr verursachten Abgase sowie die Geräuschbelästigung gelten bereits
231 jetzt als gesundheitsgefährdend. Außerdem ist Köln stark durch Staus und zähfließenden
232 Verkehr beeinträchtigt. Das stört Pendelnde bei ihrem täglichen Arbeitsweg und verursacht
233 Lieferverzögerungen. Der Treibhausgasausstoß steigt in keinem anderen Bereich so stark wie
234 in der Logistikbranche. Wir GRÜNE fordern daher, den Güterverkehr der Zukunft sicher,
235 sauber, leise, effizient und klimafreundlich zu gestalten:

- 236 • Lastenradverkehr fördern
- 237 • Straßengüterverkehr nachhaltig gestalten
- 238 • Schienengüterverkehr ausbauen
- 239 • Wassergüterverkehr abgasfrei ausbauen
- 240 • Falschparken auf Ladezonen stärker sanktionieren

241 Um diese Ziele zu erreichen, fordern wir u. a. die Umsetzung der folgenden ausgewählten
242 Maßnahmen:

243 • Sofort: Den Anteil des abgasfreien Güterverkehrs in Köln messen; Kölner Runden
244 Tisch „Stadtlogistik“ etablieren; Pilotprojekt für eine nachhaltige Kölner City-Logistik
245 erarbeiten; bei der Schaffung von neuen Fahrradparkplätzen explizit Plätze für
246 Lastenräder bereitstellen; bei neuen Bauvorhaben Verkehrsinseln in der Mitte von
247 Fahrbahnen an die Dimensionen von Lastenrädern anpassen; Citymaut für Lkw und
248 Kleintransporter in Köln einführen; Lkw-Führungskonzept im gesamten Kölner
249 Stadtgebiet einführen; Verbrenner-Lkw-Verbotzonen einführen; Anzahl der
250 Paketboxen erhöhen; neue Ladezonen an stark frequentierten Stellen ausweisen;
251 Trassenpreise für Güterwaggons nach Lärmemissionen staffeln; Kölner
252 Hafengebühren an die Umweltverträglichkeit der Schiffe koppeln; Falschparken auf
253 Ladezonen und Zweite-Reihe-Parken stärker sanktionieren; 24-Stunden-
254 Abschlepphotline für Ladezonen einrichten; Bußgelder für Parken auf Ladezonen
255 erhöhen.

256 • Bis 2030: Bei der Schaffung von neuen Fahrradparkplätzen 1% der Parkplätze für
257 Lastenräder reservieren; bestehende Verkehrsinseln in der Mitte von Fahrbahnen
258 überall, wo möglich, an die Dimensionen von Lastenrädern anpassen; Mikro-Depot-
259 Konzept mit Verteilzentren an den Stadtgrenzen umsetzen; alle Güterverkehrsstrecken
260 elektrifizieren; bisher brachliegende Güterverkehrskapazitäten auf Nebenstrecken

261 aktivieren; Schienenanbindungen großer Unternehmen reaktivieren und ausbauen;
262 Binnenschiffahrtshäfen an neue City-Logistikinfrastruktur anbinden; den gesamten
263 kommunalen Fuhrpark mit abgasfreien Antrieben ausstatten.

- 264 • Bis 2040: Nur noch abgasfreie Lkw und Kleintransporter in Köln einfahren lassen;
265 Lkw- und Kleintransporter-Maut auf abgasfreie Antriebe ausweiten;
266 Güterschienenverkehr vom Personenschienenverkehr umfassend trennen; in Kölner
267 Häfen nur noch abgasfreie Binnenschiffe einfahren lassen.

268 **Finanzierung**

269 Der Kölner Verkehr verursacht hohe direkte Kosten, z. B. für Straßen, Gleise, Ampeln,
270 Winterdienst und Reinigung, aber auch gesellschaftliche Kosten, die häufig vergessen
271 werden: Kosten für Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärm und Unfälle. Diese entstehen
272 hauptsächlich durch den Auto- und Lkw-Verkehr, dessen Gesamtkosten etwa drei Mal so
273 hoch sind wie die Kosten für Bus und Bahn. Daher wollen wir, dass der Auto- und Lkw-
274 Verkehr die Kosten, die er verursacht, selbst trägt. Die so entstehenden Einnahmen reichen
275 dafür aus, einen Großteil der Investitionen in Fuß- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV zu
276 stemmen. Weiterhin unterstützen wir Bund und Land darin, Gelder für die Verkehrswende
277 bereit zu stellen und Projekte im Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr mit bis zu 90% zu
278 bezuschussen. Es folgt die Zusammenfassung der Kosten für die Verkehrsmaßnahmen, wobei
279 die Maßnahmen, die von Bund und Land übernommen werden, nicht betrachtet werden.

280 **Mit geringen Kosten zu mehr Sicherheit und Lebensqualität für zu Fuß Gehende**

281 Es ist möglich, den Fußverkehr mit relativ geringen Kosten massiv zu stärken. Nennenswerte
282 Investitionen sind jedoch nötig, um großflächige autofreie Bereiche in Köln zu schaffen sowie
283 die Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden anzupassen.

284 **Investitionen für fahrradfreundlichen Verkehr**

285 Die meisten Radverkehrsmaßnahmen wirken sich vergleichsweise gering auf den Kölner
286 Haushalt aus und sollten schnell umgesetzt werden. Hohe Kosten verursachen jedoch die
287 Fahrradparkhäuser, für die wir einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag annehmen. Die
288 anvisierten 500 Kilometer Radschnellwege kosten fast eine Milliarde Euro. Der
289 Fahrradverkehr benötigt somit insgesamt etwa 1,5 Milliarden Euro in den nächsten 20 Jahren.

290 **Umfangreiche Investitionen für einen zukunftsfähigen ÖPNV**

291 Die Stadt Köln kann viele kurzfristige Maßnahmen kostengünstig durchführen. Allerdings
292 gehen wir davon aus, dass ca. 4 Milliarden Euro für neue ÖPNV-Infrastruktur nötig sind
293 sowie etwa eine weitere Milliarde Euro für anstehende Sanierungen benötigt werden. Für
294 Takterweiterungen und neue Linien sind weitere 550 Millionen Euro notwendig, sodass
295 insgesamt etwa 6 Milliarden Euro für die ÖPNV-Modernisierung erforderlich sein werden.

296 **Modernisierung des Fernbahn-, Fernbus- und Flugverkehrs in Köln ohne 297 Beeinträchtigung des kommunalen Haushalts**

298 Da die meisten Maßnahmen im Bereich des Fernbahn-, Fernbus- und Flugverkehr
299 Forderungen an Bund und Land sind, wirken sie sich nur gering auf den Kölner Haushalt aus.

300 **Gesellschaftliche Kosten des Autoverkehrs internalisieren**

301 Die meisten Maßnahmen im Bereich des Autoverkehrs wirken sich finanziell nur schwach
302 aus. Eine City-Maut hingegen generiert Einnahmen in Höhe eines zweistelligen
303 Millionenbetrages pro Jahr, sobald sich die Investitionskosten amortisiert haben. Durch
304 zukunftsfähige Parkraumbewirtschaftung können Einnahmen in Höhe eines weiteren

305 zweistelligen Millionenbetrags pro Jahr erreicht werden. Insgesamt können so Einnahmen für
306 Köln in Höhe von über 100 Millionen Euro pro Jahr generiert werden.

307 **Nachhaltiges Kölner Logistikkonzept implementieren**

308 Viele Maßnahmen, um den Güterverkehr in Köln zu optimieren, sind vergleichsweise
309 kostengünstig. Eine Lkw- und Kleintransporter-Maut einzuführen, verursacht zwar
310 hohe Kosten, kann jedoch mit der angestrebten City-Maut gekoppelt werden. Die städtischen
311 Ausgaben, um ein Kölner City-Logistik-Konzept zu realisieren, halten sich insgesamt in
312 einem überschaubaren Rahmen