

## Flächengerechtigkeit

Themenaspekte	CDU	SPD	Bündnis 90/ Die Grünen	Die LINKE	FDP	Ratsgruppe GUT	Klimafreunde Köln	VOLT
	"Die CDU Köln versteht Verkehr als vernetztes Miteinander aller Verkehrsträger. Dabei stehen wir für einen ausgeglichenen Verkehrsmix, der den Anforderungen einer Großstadt gerecht wird und alle Verkehrsteilnehmer ungeachtet ihres gewählten Verkehrsmittels gleichermaßen achtet." (S. 58)	"Wir stellen uns der Aufgabe, die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums nach einer strikten Flächengerechtigkeit zu organisieren." (S.16)	"Wir werden eine faire Verteilung des öffentlichen Raums verfolgen, mit der beim Neu- und Umbau von Straßen alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt berücksichtigt werden" (S. 13)	"Das massive Ungleichgewicht bei der Flächenverteilung – zwei Drittel Auto/Lkw zu einem Drittel für den Umweltverbund – muss in Balance gebracht werden. Eine gerechte, ressourcenschonende und sinnvolle Verteilung minimiert Flächen für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr und schafft angemessenen und sicheren Platz für Fuß- und Radverkehr." (S. 32)	"Wir wollen Köln durch beste öffentliche und individuelle Mobilitätsangebote als eine für alle Generationen angst- und barrierefrei zugängliche Großstadt erschließen." (S. 37)	"Mobilität bewegt die Bürger*innen. Wir wollen, dass alle Menschen effizient, sicher und umweltschonend ihre täglichen Ziele erreichen. Dies wollen wir u.a. durch eine starke Reduzierung des Autoverkehrs mit Anreizen zum Umstieg auf Fahrrad, ÖPNV und alternative Verkehrsmittel, wie unsere Idee einer städtischen Seilbahn ("Rheinpendel"), erreichen." (#3)	"Fuß- und Radverkehr werden die wichtigsten Verkehrsmittel innerhalb der Stadt, für längere Strecken der ÖPNV. Privat genutzte PKW werden in Köln überflüssig – den frei werden Platz geben wir den Menschen zurück. Köln wird weitgehend autofrei."	"Durch den Fokus auf ÖPNV, Fahrrad und Sharing-Möglichkeiten schaffen wir eine ruhigere Stadt mit besserer Luft, mehr Platz zum Leben und mehr Sicherheit für Passant*innen, Scooter und Fahrradfahrer*innen" (S. 1)
Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung		Auf den Hauptverkehrsstraßen maximal Tempo 50, sukzessiver Ausbau Tempo 30 Zonen	Möglichst weiträumige Umsetzung von Tempo 30 auf innerstädtischen Straßen, innerhalb der gesetzlich vorgegeben Möglichkeiten	Tempo 30 innerhalb der Stadt	Ablehnung stadtweites Tempo 30, i. d. R. sollte Tempo 50 erlaubt sein  Tempo 30 nur dort, wo es sinnvoll erscheint  Tempolimits müssen an Bedingungen angepasst sein dürfen fließenden Verkehr nicht beeinträchtigen	stadtweit Tempo 30 für alle Gemeindestraßen		
Intelligente Lösungen statt Ampeln	weniger Ampeln, Kreisverkehre in Kreuzungsbereichen  "Grüne Welle" auf den Hauptverkehrsstraßen	Ampeln durch Kreisverkehre, Zebrastreifen und Querungshilfen ersetzen	Beschleunigung Fußverkehr durch zusätzliche Zebrastreifen, übersichtliche Kreuzungen, Fußverkehr-Grünphasen für alle Richtungen (diagonales Queren)	Höherer Grünanteile für Fußgänger*innen bei Ampeln, wo möglich Abbau der Ampeln, stattdessen sichere Querungen und Zebrastreifen	Grüne Welle für alle durch beschleunigten Einbau moderner Ampelanlagen mit Anschluss an den Verkehrsrechner, damit verkehrs-, umwelt- und tageszeitabhängige Schaltungen überall in der Stadt möglich werden  Abschaltung Ampeln in verkehrsamen Zeiten  Kreisverkehre oder Zebrastreifen als Ersatz für Ampeln			
Reduzierung Parkfläche im öffentlichen Raum, alternative Parkplätze	Korrektur Parkgebührenerhöhung  Verbesserung des Parkangebots durch den Bau weiterer Quartiersgaragen und durch eine bessere Nutzung vorhandenen Parkraums in den bestehenden Parkhäusern und Tiefgaragen  digitale, sensorgestützte Parkleitsysteme (Ausweitung Pilotprojekt an der Neusser Str.)  Reduzierung Straßenrand-Parkplätze  Freie Kapazitäten sollten durch kostenloses Parken oder Gültigkeit des Parktickets für den ÖPNV attraktiver werden	Schließung und Nachnutzung von Innenstadt-Parkhäusern  attraktiveres Parkangebot für Anlieger im Bereich der Altstadt  Schaffung von Mobilitätshäusern mit Unterbringungsmöglichkeiten für Privatfahrzeuge, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, ausreichend Car-Sharing-Angebote und sichere Unterbringung von Fahrrädern und Raum für Leihfahrräder	Rückbau von 10% der Parkplätze, Wo möglich  Verlagerung Parkplätze in Quartiersgaragen und Parkhäusern  Höhere Bepreisung der Parkplätze im öffentlichen Raum  Preise nach Größenklassen differenzieren	Rückbau von Parkraum, Parken in Parkhäuser verlagern, Quartiersgaragen  Massive Ausweitung Autostellplätze in Parkflächen für Lastenräder, Räder und E-Scooter umwandeln	Errichtung von Quartiersgaragen unter Einbeziehung der eingenommenen Ablösesummen für nicht errichtete Stellplätze bei Bauprojekten, bspw. unter dem Ebertplatz  Wiedereinführung und Ausweitung Projekt „15 Minuten frei parken“ (auch in städtischen Parkhäusern)  Verlagerung öffentlicher Parkplätze in Tiefgaragen, sodass Flächen andersweitig genutzt werden können	Neue Stellplatzordnung: Reduzierung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum von 5% pro Jahr in den kommenden 10 Jahren und deren Umgestaltung in 33% Freiraum, 33% Abstellflächen für Fahrräder und 33% Grünflächen sowie eine einheitliche Umwidmung zu Außengastronomieflächen	Umwidmung Parkplätze	

<p><b>Autofreie Innenstadt, Straßensperrungen und autofreie Stadtteilzentren</b></p>	<p>in geeigneten Bereichen kann der Autoverkehr reduziert werden (bereits mit der Umgestaltung der Altstadt begonnen)</p> <p>dort, wo es sinnvoll erscheint, soll der Autoverkehr (v.a. Durchgangsverkehr) zugunsten des Radverkehrs und für mehr Aufenthaltsqualität reduziert werden</p> <p>Ablehnung Fahrverbote</p> <p>verkehrsberuhigte Einkaufsbereiche und Wohngebiete</p> <p>Aufwertung historische Altstadt und die Quartiere Ehrenstraße und Breite Straße durch aufgewertete Fußgängerzonen zu attraktiven Aufenthaltsbereichen</p>	<p>Ermöglichung autofreie Innenstadt, Stadtteilzentren auch von Radpendler*innen befreien</p>	<p>Schaffung verkehrsberuhigte Bereiche und autofreie Gebiete</p> <p>Sperrung innerstädtischer Achsen für den Durchgangsverkehr</p> <p>Anstreben einer autofreien Innenstadt</p>	<p>„autofreie“ Innenstadt und Stadtteilzentren, Reduzierung MIV in der Innenstadt und auf stark befahrenen Straßen in den Stadtteilen,</p> <p>Reduzierung MIV für ein klimaneutrales Köln (schrittweise): Umleitung Durchgangsverkehr, Rückbau Parkplätze, Rückbau Spuren und Sperrung Straßen für motorisierten Verkehr (mit Ausnahmen), kostenfreie und elektrisch betriebene Kleinbusse zum Pendeln in die Innenstadt</p>	<p>Ablehnung Fahrverbote für ältere Dieselaautos oder Einführung einer Citymaut</p> <p>Kritisch gegenüber Sperren von Straßen zur Verkehrsberuhigung, weil es meist Umwegfahrten mit Belastungen für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, für andere Straßen und die Umwelt verursacht</p>	<p>konsequenter Ausbau von autofreien Straßen und Stadtvierteln</p> <p>Einführung regelmäßiger autofreier Tage (Erste konkrete Umsetzungen auf der Kalker Hauptstraße, Deutzer Freiheit sowie Zülpicher Straße), Realisierung durchgängigen Inneren Grüngürtel mit einer PKW-Sperrung auf folgenden Streckenabschnitte von Fr. 20 Uhr bis Montag 4.00 Uhr: --&gt; erstes und drittes Wochenende im Monat Bachemer Str. zwischen Universitätsstr. und Zülpicher Wall --&gt; zweites und viertes WE im Monat Venloer Str. zwischen Kreuzerstr. und Peter-Dedenbach-Str.</p>		<p>neue verkehrsberuhigte Zonen (Bsp. Severinstraße, Zülpicher Straße, Eigelstein etc.)</p>
<p><b>Umwidmung von Autospuren</b></p>	<p>Ablehnung Rückbau von Fahrspuren auf Hauptverkehrsachsen</p>	<p>analog zu Ringfrei, Nutzung Autospuren als Radwege</p>	<p>Einführung Umweltspuren und Realisierung des „KölnerFahrradGürtels“, d.h. Umwandlung je einer Autospur in eine Radspur auf dem Gürtel</p>	<p>Umsetzung RingFrei!</p> <p>Umwidmung von Autospuren und Parkplätze zugunsten des Radverkehrs</p>	<p>Umwandlung von Fahrspuren für den Autoverkehr in Fahrspuren für den Radverkehr muss in jedem Einzelfall geprüft werden -&gt; nur, wenn das geringe Verkehrsaufkommen dies erlaubt</p>	<p>konsequente Umwidmung von PKW-Spuren für eine bessere ÖPNV- und Fahrradinfrastruktur, bspw. sollen dreispurige Straßen eine Spur zugunsten von Bus- und/oder Radverkehr abgeben</p> <p>Bis Ende 2021 nach zwischen Ebertplatz und Ubiering der 10-Punkte-Plan von Ringfrei komplett umgesetzt sein</p>		
<p><b>Ausbau Elektromobilität</b></p>	<p>zügiger Ausbau E-Mobilität</p>	<p>Einrichtung von 3000 Ladepunkten auf dem Kölner Gebiet, 400 öffentliche Ladepunkte mit der RheinEnergie als Partner</p>	<p>Ausbau E-Ladestationen</p>	<p>Rad und ÖPNV steht noch vor Elektromobilität, unvermeidbare MIV soll elektrisch sein, elektrischer ÖPNV und elektrisch unterstützte Zweiräder</p>	<p>mehr Ladesäulen für Elektroautos</p> <p>Die Stadt muss dafür sorgen, dass die entsprechenden Anbieter ihre Ladesäulen auch auf öffentlichen Straßen und Parkplätzen aufstellen können</p>	<p>E-Autos als Übergangslösung, stadtwweit eine flexibel errichtbare Ladeinfrastruktur an Schnellladepunkten errichten, mittelfristig diese aber wieder schnell und kostengünstig zurückbauen</p>		

<p><b>Aufwertung öffentlicher Plätze und mehr Platz, Schaffung Aufenthaltsqualität</b></p>	<p>mehr Sicherheit Nachts: Bessere Ausleuchtung (auf Bahnsteigen, in Tunneln, in allen Bahnen, auf öffentlichen Plätzen und Straßen), Verbesserung der Ausleuchtung auf Fahrradwegen</p> <p>Neugestaltung Plätze und Einkaufsstraßen, Verbesserung die Aufenthaltsqualität durch bauliche Maßnahmen öffentlicher Plätze (in den Veedeln)</p> <p>Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind weiterhin zu bewahren, zu pflegen und ggfs. weiterzuentwickeln, Erhalt Grüngürtel</p> <p>Erhalt Straßenbäume, hohe Qualitätsstandards bei Neupflanzung und Pflege</p> <p>Beibehaltung bestehender Frischluftschneisen, Umwandlung in Landschaftsparks</p> <p>Fortschreibung des Masterplans Innenstadt</p>	<p>Gestaltung zur Ermöglichung Kommunikation und Aufenthalt im Freien, mehr Grün und Wasser</p> <p>Regionale Grünzüge und Grünflächen in den Veedeln ökologisch vernetzen</p> <p>Förderung Urban-Gardening, Kleingärten und Miter*innengärten</p> <p>Alleen-Programm für Straßenbaumbepflanzung</p>	<p>Befreiung Rheinufer vom ruhenden und fließenden Verkehr, grüner gestalten und für die Erholung weiterentwickeln</p> <p>Parks und Bäume, hierzu auch weiter Baumpflanzungen</p> <p>ökologische Aufwertung bestehender Grünflächen (d.h. weniger pflegen, Blühwiesen in Parks sowie Blühstreifen an den Straßenrändern)</p> <p>Förderung Urban Gardening und essbare Stadt</p> <p>Begrünung Schienentrassen</p> <p>Lebenswertes Köln mit sauberem Wasser, sauberer Natur, sauberer Luft, sauberen Boden</p>	<p>Mehr Aufenthaltsqualität bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen</p> <p>Mobilität trägt dazu bei, dass der öffentliche Raum ein Ort wird, an dem man sich gerne aufhält und anderen Menschen begegnet</p> <p>Konsequente Weiterführung der angestoßenen Entwicklung hin zu artenreichen Wiesen, Parkanlagen, Straßbegleitgrün und Agrarflächen, Aufforstung von Bäumen und Erweiterung der Grünflächen in der Stadt</p> <p>Breitere Fußwege, mehr Abstellanlagen für Fahrräder, mehr Bäume, Parks und Sitzgelegenheiten</p>	<p>Beschattung parkplätze mit Bäumen</p> <p>Begrünung KVB-Trassen und Haltestellendächer</p> <p>Schaffung von Aufenthaltsqualität der öffentlichen Plätze und Betonwüsten, Gestaltung dieser als Wohlfühlräume durch Begrünung (Großkübel, Hochbeet und ähnliches)</p> <p>Vermeidung Monokulturen und Errichtung von Blühwiesen</p> <p>keine weitere Zersiedlung Grüngürtel, Umsetzung Masterplan Grün zur Stärkung des Grüngürtels insbesondere im Norden und Osten</p>	<p>naturnahes Stadtgrün</p> <p>Umsetzung und Weiterentwicklung des Aktionsplans der „Essbaren Stadt Köln“</p> <p>mehr Nutzpflanzen auf öffentlichen Flächen</p> <p>Verlängerung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein, Ausbau des rechtsrheinischen Grüngürtels</p> <p>Ermöglichung von Urban Gardening</p> <p>Ausbau des Wald- und Straßbaumbestandes in Köln in den kommenden 5 Jahren</p> <p>Sicherstellung Finanzierung zur Begrünung der Schienentrassen der Stadtbahn ("Rasengleis")</p> <p>Identifikation besonderer Unfallzonen und Einrichtung besonderer Schutzmaßnahmen in diesen Zonen, mehr Straßenbeleuchtung (Beleuchtungskonzept)</p>	<p>Schaffung von mehr Platz für Begegnung auf Augenhöhe, mehr öffentliches Grün und mehr Barrierefreiheit für Alt und Jung</p> <p>Bepflanzung Baumscheiben</p> <p>Ausweisung Spielstraßen</p> <p>Verhinderung Bebauung von vorhandenen Grünflächen/ Erhaltung Kölner Grünanlagen</p> <p>mehr konsumfreie Orte in Köln</p>	<p>Aufwertung des Neumarkts als Platz im Herzen von Köln: ruhigere und schönere Neugestaltung, Aufwertung durch regelmäßige Märkte und Veranstaltungen</p> <p>mehr Grün in der Stadt: Begrünung von bestehenden Flächen, wie Dächern und Straßen, durch Entsiegelung und Neubepflanzung</p> <p>Reduzierung von Lichtreklame, Verwendung von Bewegungsmeldern, neue Arten der Fassadenbeleuchtung</p> <p>Steigerung Lebensqualität durch Aufwertung öffentlicher Plätze: sinnvolle Stadtmöblierung, Flächennutzungs- und Zwischennutzungskonzepte, kulturellen Austausch und regelmäßige Veranstaltungen durch Partner*innen</p> <p>Bekämpfung von „Angstzonen“, Umsetzen von Barrierefreiheit in allen öffentlichen Einrichtungen und neue WCs im öffentlichen Raum</p>
<p><b>Sonstiges</b></p>	<p>sinnvoller Mix der Verkehrsträger, Ausweitung des Anteils der Fußgänger und Radfahrer am Mobilitätsmix</p>	<p>Anteil des Umweltverbundes (Fußweg, Fahrradweg und ÖPNV) soll mindestens 75% des Verkehrs ausmachen</p>			<p>„Shared Space“-Pilotprojekte: gemeinsame Nutzung des Straßenraums ohne Ampeln und Verkehrsschilder führt zu wechselseitiger Rücksichtnahme und wer- tet diesen Raum auf, indem alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt sind</p> <p>Ausbau von Straßen, Umabu von Kreuzungen zur Vermeidung von Staus und zur Entlastung Anwohner*innen, verschiedene Projekte</p>	<p>Umweltverbund soll 85% des ModalSplit ausmachen (Fuß, Rad, Bus, Bahn, Zug, Seilbahn)</p>		