

Kernforderungen des **VCD Regionalverbands Köln 2020**

Stand: 7. August 2020

Mehr Flächengerechtigkeit

- Umwidmung von Autospuren zugunsten des Umweltverbundes auf allen mehrspurigen Straßen im Stadtgebiet: Es darf maximal nur zwei Autospuren pro Richtung geben und innerhalb des Innenstadtkerns nur eine.
- Entlastung der Innenstadt durch Unterbindung des Durchgangsverkehrs, das heißt im wichtigsten Schritt Netztrennung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Ost-West-Achse und die Nord-Süd-Fahrt.
- Stattdessen Umwidmung von Kfz-Spuren zugunsten eines großzügigen Ausbaus von Radverkehrsrouten, insbesondere auch die Führung des Radverkehrs auf einer eigenen Spur im Rheinufer-Tunnel.
- Gestaltung von Geschäftsstraßen in den Vierteln (z.B. der Neusser und der Venloer Straße) nach dem Vorbild der Maastrichter Straße oder – wo möglich – nach dem System Severinstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 bzw. Tempo 10.
- Rückbau der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum („am Straßenrand und auf Wohngrundstücken“):
 - bis zu einer vom Umweltbundesamt empfohlenen Kapazität von 3 m² pro Einwohner (momentan gibt es geschätzt 10 m² pro Einwohner auf öffentlichem und privatem Grund),
 - Quer- möglichst durch Längsparken ersetzen,
 - sofortiger Abbau aller Kurzzeitparkplätze in der Innenstadt nach dem Vorbild der Altstadt,
 - das aktuelle Corona-Konzept (Gastronomen dürfen derzeit die Autoparkplätze vor dem Lokal umwandeln) wird ausgebaut und fortgesetzt.
- Flächendeckend Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit.
- Intelligente Lösungen statt Ampeln:
 - wo möglich, LSA durch Kreisverkehre ersetzen,
 - Überprüfung der Ampelschaltung auf die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr.

Aktive Gestaltung der Verkehrswende durch Politik und Verwaltung

- Öffentliches Bekenntnis der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung zu einer strategischen Neuausrichtung für eine Priorisierung des Umweltverbunds über den MIV:
 - gemeinsame Erklärung zur „Förderung Umweltverbund“ mit Zielvorgaben, Zeitangaben und Evaluationszeiträumen (regelmäßige Austauschrunden und Berichte),

- entsprechend deutlicher Aufbau der notwendigen personellen und fachlichen Kapazitäten in Verwaltung und KVB,
- keine Bemessung der vorgesehenen MIV-Kapazitäten an der Spitzenstunde.
- Viel mehr (kurzfristige) Pilotprojekte zugunsten des Umweltverbundes, ausprobieren, evtl. nachbessern und dauerhaft einrichten, hierzu zählen die folgenden Projekte:
 - Verlängerung ausgewählter Baustelleneinrichtungen, die zur Verbesserung für Fuß- und Radverkehr geführt haben,
 - Abbau von Parkplätzen,
 - Abbau von Lichtsignalanlagen,
 - Ausweitung von Tempo-10-Zonen,
 - Änderung von Verkehrsführungen,
 - Sperrung von Kfz Durchfahrmöglichkeiten.
- Bessere Kommunikation der Stadtverwaltung, damit Planungs- und Umsetzungsprozesse transparenter werden und der Umweltverbund von einem klaren Bekenntnis der Stadt profitiert.
- Abläufe darstellen und zu ausgewählten Projekten einmal im Quartal aktualisieren.
- Online-Übersicht von Beschlüssen, laufenden Planungen und Umsetzungen mit quartalsweiser Aktualisierung des Standes.
- Konsequentes Vorgehen des Ordnungsamtes und der Polizei gegen Falschparker und Geschwindigkeitsüberschreitungen, mit neuem Bußgeldkatalog und Berichtspflicht. Dies geschieht flächendeckend und in ausgewählten Schwerpunktbereichen. Dabei wird dokumentiert, wie und für wen sich die Situation verbessert hat.
- Schulwege ganzheitlich betrachten:
 - flächendeckend aktuelle Schulwegpläne (nicht älter als 5 Jahre),
 - Erstellung oder Überarbeitung von mindestens 20 Schulwegplänen mit aktiver Beteiligung und intensiver Einbeziehung der Schüler*innen sowie des Schulpersonals.
- Städtische Betriebe passen ihren Fuhrpark an die Klimaziele an.
- Darstellung eine „während und nach Corona-Plans“, was wird die neue Normalität sein? Wonach richten sich in Zukunft Leistungsfähigkeitsabschätzungen, Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen und vorgezogener Maßnahmen?

Erste Priorität dem Fußverkehr

- Barrierefreiheit auf allen Wegen und „aufgeräumter“ öffentlicher Raum:
 - Neuanlage von Fußwegen gemäß anerkannten Standards mit Mindestbreiten von 2,5 Metern,
 - Bordsteinabsenkungen an allen Überwegen,
 - Hindernisse jeglicher Art (Fahrradständer, Abfallbehälter, Werbetafeln etc.) sind von den Gehwegbereichen in den Straßenraum zu verlagern (als Beispiel kann die Fahrradstraße am Friesenwall dienen),
 - Besonderes Augenmerk auf die Verlagerung der Außengastronomie vom Fußgängerbereich auf bisherige Parkplätze.
- Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts für alle Straßen und Quartieren mit hohem Fußgängerverkehr in der Innenstadt und den Stadtbezirken:
 - Zeitgerechtigkeit bei Ampelschaltungen,
 - Maximal 50 Sekunden Wartezeit an Ampeln für Fußgänger,
 - Ausreichend lange Ampelphasen, die auch schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen eine komfortable Querung ermöglichen,

- Druckknopfampeln nur dann, wenn die Anforderung einer Grünphase zeitnah (maximal in zehn Sekunden) umgesetzt wird, ansonsten konsequenter Abbau in der nächsten Legislaturperiode (also bis 2025).
- Direkte Verbindungen
 - durchgängig Überquerung der Straßen in einem Zug ermöglichen ,
 - gleichzeitiges Grün für Fußgänger*innen an Kreuzungen mit starkem Fußgängeraufkommen (Rundum-Grün),
 - zusätzliche Übergänge an stark nachgefragten Stellen ermöglichen .
- Konsumfreie Sitzgelegenheiten – Grundsatz ist ein flächendeckender Ansatz, zum Beispiel
 - durch Umwidmung von Parkraum in Begegnungszonen in Verbindung mit
 - mehr Grün in der Stadt (→ Projekt „Wanderbaumallee Köln“).
- Konsequentes Eintreten der Ordnungsbehörden für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen:
 - Null-Toleranz des Ordnungsamts bei unerlaubtem Gehwegparken,
 - stärkere Verpflichtung der Anbieter von Leihfahrzeugen (Räder, Motorräder, e-Scooter) darauf zu achten, dass ihre Fahrzeuge nicht behindernd benutzt und abgestellt werden,
 - Sensibilisierungsmaßnahmen für die Beachtung von Blindenleitsystemen.

Zügiger Ausbau und Qualitätsverbesserungen im ÖPNV

- Taktverdichtung auf der Ringstrecke (Kapazität in der Hauptverkehrszeit erschöpft).
- Ausbau der Linie 13 – zusätzliche Haltestellen, Taktverdichtung und Verlängerung.
- 10-Minutentakt der Stadtbahnlinien und wichtiger Buslinien an Samstagen zwischen 9 und 20 Uhr.
- Oberirdische Führung der Linie 7 über die Dürener Straße, verbunden mit einer Neugestaltung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs und der Gewerbetreibenden.
- Rechtsrheinische Stadtbahnstrecken (z. B. Bf Deutz – Mülheim – Flittard und Poll/Porz – Bf Deutz).
- Stadtbahnanbindung Widdersdorf.
- Rechtsrheinische Rheinuferbahn Köln – Niederkassel – Bonn mit neuer Rheinbrücke zur Nutzung der Kapazitäten der Nord-Süd-U-Bahn, Verlängerung der Linie 7 bis Langel.
- Beseitigung der im Nahverkehrsplan beschriebenen Engpässe durch Verlängerung der Linie 9 über Deutz hinaus nach Neubrück.
- Ausbau des Gleisdreiecks Poststraße zur Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen Severinstraße und Barbarossaplatz zur Umgehung der überlasteten Nord-Süd-Achse der Innenstadt und Einführung einer Verstärkerlinie in der Relation Höhenhaus – Klettenberg zur Taktverdichtung der Linie 4.
- Keine neuen Wohngebiete ohne Stadtbahn- oder S-Bahn-Anschluss.
- Beschleunigte Schaffung der baulichen Barrierefreiheit der Haltestellen.
- Einführung von Qualitätsstandards für das Busnetzes mit einer Differenzierung nach Stadtbahnvorlauflinien, Bushauptachsen und Quartiersbuslinien hinsichtlich Taktung, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Haltestellenausbau und Fahrzeugeinsatz.
- Konsequente Einführung von Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen auf den Bushauptachsen (maßgeblich auf den Linien 132, 133, 151/152 und 159).
- Schaffung unabhängiger Schnellbuslinien zur Anbindung der Region an die Stadt Köln.

- Park&Ride, Bike&Ride, Mobilitätsstationen – attraktive Umsteigepunkte außerhalb der Stadt schaffen.
- durchgehender Nachtverkehr auch innerhalb der Woche.
- Einsatz alternativer Verkehrsmittel (z. B. Seilbahn, Wasserbus) und Bedienungsformen (On-Demand-Verkehre) zur Netzverdichtung.

Mehr und bessere Radverkehrsinfrastruktur

- Entwicklung und Verabschiedung eines Haupttroutennetzes für Köln bis 2021 sowie Realisierung. Ausarbeitung eines 10-Jahres-Programms, das in Stufenplänen umgesetzt wird, mit jährlichen Evaluationsschritten – kurzfristige Pilotprojekte werden verstärkt umgesetzt.
- Massiver Ausbau der Fahrradinfrastruktur durch sichere und komfortablere Radwege für Menschen von 8 bis 88 Jahren, lückenlose Verbindungen und Wegweisungen („intuitive und selbsterklärende Infrastruktur“).
- Massiver Ausbau von lastenrad-tauglichen Abstell-Anlagen bei gleichzeitiger Reduktion von Pkw-Stellplätzen in der Stadt, mindestens 5.000 Fahrradstellplätze im Jahr – auf den Flächen von Pkw-Parkplätzen sowohl auf der Straße als auch in städtischen Parkhäusern.
- Einrichtung von Fahrradstraßen (mindestens 30 pro Jahr).
- Öffnung aller Einbahnstraßen bis 2025.
- Umbau von Kreuzungen im Sinne der Verkehrssicherheit (Freihalten von Falschparkern, ausreichend Warteflächen für den Fuß- und Radverkehr), vorteilhafte Ampelschaltungen.
- Rheinquerungen für den Radverkehr massiv verbessern – Auf den bestehenden Brücken Radwege erweitern (auch durch Umwidmung von Autospuren) und schnelle und gefahrenfreie Erreichbarkeit von Brücken überall ermöglichen. Errichtung der im Masterplan vorgesehenen Fuß- und Radbrücken. Sofortige Umsetzung der provisorischen Rampe zum Breslauer Platz an der Nordseite der Hohenzollernbrücke in Holz- und Gerüstkonstruktion.
- 500 km Haupttroutennetz auf dem Kölner Stadtgebiet bis 2030.
- Fahrradtaugliche Rheinuferachsen sowohl links- wie rechtsrheinisch.
- Radschnellwege und Pendlerrouen auch für größere Entfernungen.

Wohnen leitet Mobilität

- Strukturelle Ermöglichung von Alltagsmobilität ohne privaten Autobesitz.
- Neubausiedlungen gewidmet als Fußgängerzone mit Quartiersgarage am Siedlungsrand.
- Autofreie Siedlungen mit Mobilitätsstation(en).
- Massive Förderung von Carsharing nach Bremer Vorbild.
- Ausreichend sichere Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum.
- Gut zugängliche Fahrradabstellanlagen in den Wohnquartieren.
- Anpassung der Stellplatzsatzung an die lokalen Gegebenheiten.

Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

- Schienengüterverkehr stärken – lokale Hubs mit Schienenanschluss.
- Zufahrt in das Stadtgebiet (außer BAB) nur für Lkw mit elektronischem Abbiegeassistent (ersatzweise Beifahrer*in).

- Citylogistik neugestalten, u. a.
 - Einrichtung einer „Null-Emissions-Zone“ in der Kernstadt,
 - Belieferung durch Kleinfahrzeuge (Lastenräder, Elektromobile).
- Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen für Lastenräder.
- Staffelung des Preises des stadtwweit gültigen Handwerkerparkausweises in Abhängigkeit von der Schadstoffklasse/-freiheit oder dem CO₂-Ausstoß der eingesetzten Fahrzeuge; angestrebt wird eine in der Summe aufkommensneutrale Bonus-Malus-Regelung.
- (Mindest-)Anforderungen für eingesetzte Kraftfahrzeuge bei städtischen Ausschreibungen (auch städtische Betriebe, Stadtwerke-Konzern):
 - zu Schadstoffklasse
 - Verkehrssicherheit (Abbiegeassistent/Beifahrer*in als Vorschrift).
- insbesondere in den Bereichen Logistik, Personentransport, Bau, Filmaufnahmen/Veranstaltungen; wo möglich auch Berücksichtigung in der Bewertungsmatrix von Ausschreibungen.