

# 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:

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

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:

- Die WHO-Richtwerte und EU-Grenzwerte im Jahresmittel sind in ganz Köln ab sofort einzuhalten und die Belastung schrittweise weiter zu senken. Dazu gehören insbesondere Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) mit  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , Feinstaub ( $\text{PM}_{2,5}$ ) mit  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) mit  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sowie Ozon ( $\text{O}_3$ ) mit  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im 8-Stundenmittelwert.
- Doppelte „Vision Zero“: Verkehrsraum für alle sicher machen und so die Anzahl der Kölner Verkehrstoten und Schwerverletzten auf Null senken.
- Von Deutschland versprochene Klimaschutzziele in Köln einhalten: Kölner CO<sub>2</sub>-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 gleichberechtigsten 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 Gebieten 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 allen  
101 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:

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

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

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

## Maßnahmen im Bereich des Fernbahn-, Fernbus- und Flugverkehrs

Ein leistungsfähiger Fernbahn- und Fernbusverkehr trägt maßgeblich zur Verkehrswende bei. Dabei müssen wir jedoch die krankmachenden und klimaschädlichen Abgase reduzieren, die insbesondere Flugzeuge aber auch Busse und Fernzüge verursachen. Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel für Fernreisen. Daher fordern wir GRÜNE, insbesondere 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 CO<sub>2</sub>-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       Kerosinsteuern, CO<sub>2</sub>-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, Kerosinsteuern 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 Autobahnringes einführen;  
211       Ampeln reduzieren; alternative Verkehrssteuerungen, z. B. Kreisverkehre, einführen;  
212       Sichtverhältnisse für Verkehrsteilnehmende verbessern; Parkraumbewirtschaftung auf  
213       den Stadtbereich innerhalb des Autobahnringes 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 CO<sub>2</sub>-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-Verbotszonen 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