

An  
Frau Oberbürgermeisterin  
Henriette Reker

Rathaus, Spanischer Bau  
50667 Köln  
Postanschrift:  
Postfach 103564 · 50475 Köln  
Tel: 0221/221-27840 · Fax: 0221/221-27841  
E-mail: [DieLinke@stadt-koeln.de](mailto:DieLinke@stadt-koeln.de)  
Fraktionsvorstand

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 24.06.2021

**AN/1507/2021**

**Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates**

Gremium	Datum der Sitzung
Rat	24.06.2021

**Verkehrswende statt Status Quo! – Änderungsantrag zu Top 3.1.20 "Ein neu definiertes Grundnetz für den Motorisierten Individualverkehr"**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Reker,

die Fraktion DIE LINKE bittet Sie, folgenden Änderungsantrag zu Top 3.1.20 "Ein neu definiertes Grundnetz für den Motorisierten Individualverkehr" auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung des Rates zu nehmen:

**Beschluss:**

Der vorliegende Antrag wird in den folgenden Punkten geändert bzw. ergänzt (durchgestrichen bzw. im Fettdruck):

**Der Rat setzt das Ziel, die Mobilitätswende in Köln voranzubringen: Der Verkehr in der Stadt Köln findet weitgehend durch die Verkehrsträger des Umweltverbundes statt, der MIV wird zukünftig eine untergeordnete Rolle einnehmen.** Der Rat beauftragt die Verwaltung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ein neues Grundnetz zu definieren, mit dem Ziel, den vorhandenen Straßenraum für den MIV deutlich zu reduzieren, um dem so gewonnenen Straßenraum neuen Funktionen zuzuordnen. Der MIV soll nur noch auf diesem reduzierten Grundnetz leistungsfähig mit Priorität in die übergeordneten Ziele wie Veedel oder Zentren fahren können. Dies soll unter folgenden Kriterien und Maßgaben erfolgen:

1. Basis sind die vorliegenden Verkehrsbelastungszahlen, angepasst an die Ziele von KölnMobil 2025 und darüber hinaus: Der stadtweite Anteil des Umweltverbundes soll bis 2035 auf 75 Prozent und innerhalb der Innenstadt, **sowie in den Bezirkszentren von über 80 Prozent auf bis zu 90 Prozent erhöht werden. Bei den Pendlerverkehren (die nicht im Modal Split erfasst sind) soll ein weitgehender Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund erzielt werden. Der ein- und auspendelnde MIV wird bis 2035 um die Hälfte reduziert.**
2. Um eine nachvollziehbare Umsetzbarkeit zu erreichen, wird das Stadtgebiet in Korridore eingeteilt, welche nacheinander einzeln betrachtet und bewertet werden. **Der Verkehr in Köln ist dabei als Gesamtsystem zu betrachten.**
3. Besonders berücksichtigt werden dabei Liefer-, Wirtschafts-, Ziel- und Quellverkehre, **sowie Durchgangs- und Pendlerverkehre.**
4. Das Grundnetz soll die Radverkehrskonzepte berücksichtigen und sollte insbesondere dem Gelben Netz nicht entgegenstehen oder zum Rückbau von Radinfrastruktur führen. Der ÖPNV muss weiterhin sowohl auf dem Grundnetz als auch auf den restlichen Straßen funktionieren. **Bei Kreuzungen und Konflikten zwischen den Netzen haben die Verkehrsmittel des Umweltverbundes Priorität.**
5. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, wie z. B. Anwohnende, Handwerkerinnen und Handwerker, Lieferverkehre, Menschen mit Behinderung, Pflege- und Gesundheitsdienste bleibt erhalten.
6. Auf dem verbleibenden Grundnetz hat bis auf weiteres der MIV Priorität, auf allen anderen Straßen der Umweltverbund. Dort ist die Leistungsfähigkeit des Fuß- und Radverkehrs **und des ÖPNV** maßgeblich.
7. ~~Verlässt der MIV das Grundnetz, kann er dort, wo es notwendig ist, untergeordnet den Stadtraum weiter mitnutzen. Der Durchgangsverkehr der Kernstadt wird dabei auf ein notwendiges Maß reduziert.~~ **Der Verkehrsraum außerhalb des MIV-Grundnetzes wird weitgehend autoarm gestaltet. Durchgangsverkehr wird aus dem Stadtgebiet herausgehalten.**
8. ~~Straßen, die nicht Teil des Grundnetzes sind, sollen als Stadträume~~ **Der öffentliche Raum soll als Stadtraum** mit Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden und dabei dem neuen Anspruch an Leistungsfähigkeit oder der Anpassung an die Klimafolgen gerecht werden. **Auch Straßen, die Teil des MIV-Grundnetzes sind, werden neu gestaltet, um Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV zu erzielen.**

**Zur Schaffung von attraktiven Umsteigealternativen vom MIV auf den Umweltverbund werden diese Alternativen vor allem entlang der Strecken mit dem höchsten MIV-Aufkommen geschaffen.**

9. Die Bewertung soll durch einen Facharbeitskreis aus Verkehrsplaner\*innen und weiteren Fachleuten erfolgen. In den Prozess sollen darüber hinaus die Industrie- und Handelskammer, die Kreishandwerkerschaft, die Handwerkskammer, den Einzelhandelsverband, die Kölner Verkehrsbetriebe, die DEHOGA, Verkehrsverbände (**wie VCD, ADFC, Pro Bahn**), **Umweltverbände, Betroffenenverbände (z.B. Behinderten- oder Seniorenverbände) und Gewerkschaften** und ggf. weitere Institutionen eingebunden werden.
10. Um die Umsetzbarkeit über Korridore zu prüfen, wird die Verwaltung beauftragt zunächst 3 Korridore (zwei links- und einen rechtsrheinischen) zu identifizieren und entsprechend ausgearbeitete Vorschläge dem Verkehrsausschuss vorzulegen.
- ~~11. Um den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Politik Transparenz über den Umsetzungsstand zu ermöglichen, ist über den Fortschritt regelmäßig zu berichten.~~  
**Einwohnerinnen und Einwohner werden umfassend an den Verkehrsplanungen und der Neugestaltung des öffentlichen Raums beteiligt. Die Politik wird in Beratung und Beschlussfassung einbezogen.**

**Begründung:**

Erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Michael Weisenstein  
Geschäftsführer  
Fraktion DIE LINKE