

Überblick über Verkehrspolitische Ansätze und „Baustellen im Kölner Raum

Stand: März 2022

(Wilfried Görgen)

Nachfolgend eine inhaltliche Annäherung an das Thema Verkehrs- und Mobilitätswende.

Die Verkehrs- und Mobilitätswende ist ein komplexes Thema, da unterschiedliche Ebenen in verschiedenen Kombinationen berührt sind und die Gefahr von Vereinfachungen besteht. Zu den Ebenen zählen u.a.

- *Teilnehmergruppen/Zielgruppen*: u.a. Fußgänger*innen; Radfahrer*innen; Autofahrer*innen; ÖPNV-Nutzer*innen
- *(politische) Zuständigkeiten*: Autobahnen; Bundesstraßen; Landstraßen; Kreisstraßen; städtische Straßen//Regionalverkehr der Bahn; Fernverkehr der Bahn; Güterverkehr auf der Schiene; Zuständigkeit für Netze und Angebote; Wasserstraßenverkehr
- *(geographische) Reichweite*: städtische Situation; stadtnahe Situation; ländliche Situation

Der rechtliche Rahmen ist mit der „Straßenverkehrsordnung“ und diversen Bestimmungen weder auf dem Stand der aktuellen Herausforderungen, noch ist er orientiert an der Notwendigkeit integrierter Gesamtkonzepte. Das Leitthema ist der Autoverkehr. Der VCD fordert deshalb ein *Bundesmobilitätsgesetz*¹, das u.a. die Gleichwertigkeit der Systeme und deren Integration in einem Mobilitätskonzept sichern soll. Zudem sollen bundeseinheitliche Standards die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse sichern und gleichzeitig regionale und kommunale Gestaltungsmöglichkeiten erweitern. Demgegenüber fordert die Initiative Agora Verkehrswende, dass in den nächsten 4 Jahren eine Charta für die Verkehrswende erarbeitet wird, die einen breiten politischen und gesellschaftlichen Konsens ermöglichen soll. Hierzu hat sie „Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025)“ vorgelegt².

Eine weitere Forderung ist ein „*Moratorium für den Straßenbau*“³ und eine Neufassung des Bundesverkehrswegeplans. Diese Forderung berücksichtigt die Langfristigkeit von Planungsprozessen und die Gefahr, heute noch Planungen auf den Weg zu bringen oder umzusetzen, die in 10 Jahren völlig undenkbar sein werden. Als Beispiel kann die diskutierte Autobahn bzw. Autobahnbrücke im Kölner Süden („Rheinspange“ - Porz-Langel)⁴, der (erweiterte) Neubau der Rodenkirchenerbrücke⁵ oder der Ausbau der A3 zwischen Leverkusen und Hilden⁶ dienen.

Auf den ersten Blick scheint es mehr Übereinstimmungen als Differenzen zwischen den Positionen der Parteien zum Thema zu geben. Dies insbesondere dann, wenn Verkehr und Mobilität im Zusammenhang mit Klimaschutz diskutiert werden. Auf den zweiten Blick besteht eine „Bruchlinie“ dort, wo es um eine wirkliche Umsteuerung geht bzw. den Ausbau von Fuß- Rad- und Schienenverkehr zu Lasten des Autoverkehrs. Die heilige Kuh ist der

1

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Regelungsvorschlag_Fliesstext_.pdf (Entwurf für die Regelungsinhalte eines Bundesmobilitätsgesetzes)

2 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Regierungsprogramm_RPVW/65_RPVW.pdf

3 <https://www.buendnis-verkehrsiniativen.com/Startseite/>

4 <https://www.rheinspange.org/>

5 <https://a4minus.de/>

6 <https://www.3reicht.de/>

individuelle Autoverkehr (MIV), der durch die Antriebswende gerettet und sogar ausgebaut werden soll. Die Autolobby dürfte sich als noch mächtigerer Gegner einer Klimawende erweisen, als es die „Kohlebarone“ bereits sind. Diese „Bruchlinie“ ist deshalb gleichzeitig der zentrale Ort der politischen Auseinandersetzung.

In diesem Zusammenhang zeigt sich – wie in vielen anderen Bereichen des Klimathemas - in der historischen Abfolge von Problemanalyse, Alternativkonzeptentwicklung, Maßnahmenformulierung und politischen Forderungen eine inzwischen kaum mehr erträgliche Diskrepanz zwischen dem Erkenntnisstand, z.T. sogar den politischen Beschlusslagen und dem erreichten Umsetzungsstand (siehe z.B. Aachen⁷).

Als zumindest schwierig erweist sich bereits heute, dass keiner der politischen Akteure/Parteien die Verantwortung für die bisherigen Versäumnisse und Fehler im Bereich der Verkehrspolitik übernimmt. Keine Partei - auch nicht die Grünen – werfen die Frage auf, was haben wir bislang falsch gemacht? Welche grundlegenden Konsequenzen müssen wir aus unserem bisherigen Scheitern ziehen? Warum setzen wir Best-Practice-Beispiele, die ja prinzipielle Möglichkeiten beweisen, nicht um.

Mit Blick auf **Köln** sind vier Großprojekte in Planung/im Gespräch: der Ausbau der Ost-West-Achse⁸ und die Verlängerung der Linie 13 bis zum Rhein (damit verbunden der Schluss eine Köln-Rings einschließlich der rechtsrheinischen Stadtteile)⁹, die Verbreiterung/Neubau der Autobahnbrücke in Rodenkirchen sowie der Ausbau der Autobahn mit neuer Autobahnbrücke im Kölner Süden (Rheinspange). Weitere „alternative“ Projekte sind u.a. das Rheinpendel als Seilbahn, Wassertaxien auf dem Rhein, Reinbrücken für Fahrradfahrer und Fußgänger.

Darüber hinaus bestehen viele Initiativen und Planungen zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen. Diese zeichnen sich alle dadurch aus, dass die nicht weiterkommen und die Umsetzungen scheitern (z.B. Venloer Straße, Neusser Straße; Berrenrather Straße). Ganz zu schweigen von den vielen örtlichen Initiativen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums¹⁰.

Einen Überblick über die „Denke“ der Stadt Köln geben die Aussagen zum Thema Verkehr in den „Kölner Perspektiven 2020+“¹¹ Darin sind einerseits noch größere Ausbauprojekte des MIV enthalten (z.B. Rheinspange), andererseits fehlen Maßnahmen mit Symbolcharakter wie z.B. generelle Tempolimits. Zudem ist Vieles (nur) programmatisch und wenig zugespißt.

Die Kölner (Verkehrs-)Situation spiegelt sich wider in der Verortung der Stadt Köln in diversen Rankings und Städtevergleichen u.a. zu den Themen: Qualität des ÖPNVs; Kosten des ÖPNVs; Qualität Radwegenetzes. Köln rangiert dabei i.d.R. auf dem letzten oder einer der letzten Plätze.

Neben inhaltlichen Forderungen wie generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 100, Tempo 30), die vorrangige Schaffung von Radspuren und Radschnellwegen u.a. müssen politische Forderungen auch auf die Beschleunigung der Umsetzung von Vorhaben zielen (Stichworte: politischer Druck, politischer Wille und Gestaltung, Verwaltungsreform,

⁷ Rad ab. TAZ vom 19.01.2022

⁸ <https://ag-verkehrswende.koeln/oben-bleiben-mit-der-stadtbahn/>

⁹ <https://verkehrswende.koeln/wp-content/uploads/2021/06/B%C3%BCndnis-Verkehrswende-Machbarkeitsstudie-Linie-13-Klettenbergg%C3%BCrtel-Stand-8.6.21-.pdf>

¹⁰ <https://www.agorakoeln.de/>

¹¹

https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/Presse_Stellungnahmen/21927_S_tellungnahme_Stadtstrategie.pdf

Planungskapazitäten, Planungsprozesse). Konkretisierungen finden sich bei den Kernforderungen des VCD Köln¹².

Schließlich ist die *soziale Frage bzw. die Frage der Klimagerechtigkeit* zu beachten. So verursachen Menschen mit geringem Einkommen und (keinem) Vermögen deutlich weniger CO₂ Emissionen als solche mit höheren/hohen Einkommen und Vermögen. Gleichzeitig ist die erste Gruppe in besonderer Weise von den (hohen) Kosten des ÖPNVs betroffen. Das von den Grünen vorgeschlagene Mobilitätsgeld hätte einerseits zu einer Entlastung und zu einem kleinen Ausgleich gemessen an den Verursachungsanteilen führen können. In den Koalitionsvertrag hat es das Mobilitätsgeld aber nicht geschafft. Im Gegenteil, mit der Beibehaltung des Dienstwagenprivilegs (steuerliche Vergünstigungen von Dienstwagen bei privater Nutzung) wird nicht nur klimaschädigendes Verhalten (SUVs und hochpreisige Autos) subventioniert, sondern auch eine soziale Umverteilung nach oben befördert. Als Alternative gilt ein einheitliches Mobilitätsgeld für unterschiedliche Verkehrsmittelnutzungen (z. Belgien).

Grannies - Ansatzpunkte

Ansatzpunkte für die Grannies ergeben sich – wie in anderen Bereichen auch – dort, wo bereits Initiativen und Organisationen tätig sind. Als Grannies können wir diese bei ihrer Arbeit unterstützen und altersspezifische Kompetenzen einbringen bzw. ältere Menschen in geeigneter Weise ansprechen.

In den nächsten Jahren sind dies in Köln vor allem die o.g. vier Großprojekte (zwei eher innerstädtische mit kommunalem Bezug und zwei eher landes- bzw. bundesbezogene Projekte). Zudem können wir an einer Vielzahl von lokalen Initiativen anknüpfen.

Eigenständiges z.B. im Zusammenhang mit der Landtagswahl oder auch den nächsten Kommunalwahlen können wir als Grannies, mit Blick auf Fragen der altengerechten Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung entwickeln.

¹² https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/Kommunalwahl_2020/VCD-Forderungen_2020.pdf