

Verkehr in Köln - mobile Stadt mit Wohnqualität

Ein hohes Maß an Lebensqualität kann in einem Verkehrsknotenpunkt wie Köln nur dann erreicht werden, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehr, insbesondere die Lärm- und Schadstoffbelastung, so weit wie möglich vermieden werden.

Wir brauchen ein neues Gesamtverkehrskonzept

Das gegenwärtig maßgebliche Gesamtverkehrskonzept für Köln wurde 1992 auf der Grundlage von Erkenntnissen, Gutachten und Prognosen der 80er-Jahre beschlossen. Seitdem haben die umweltrechtlichen Anforderungen und Bedürfnisse jedoch ein stärkeres Gewicht erhalten. Auf Veranlassung der SPD Ratsfraktion hat deshalb der Verkehrsausschuss des Rates die Verwaltung im Dezember 2008 beauftragt, das Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK) fortzuschreiben und dem Verkehrsausschuss geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, die insbesondere unter den Gesichtspunkten der Barrierefreiheit, der sicheren Mobilität und der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr) zu betrachten sind.

Kölnerinnen und Kölner, Unternehmen, Beschäftigte, Kunden und Besucher brauchen ein Gesamtverkehrskonzept und ein Verkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Vorteilen optimal ergänzen und für das die öffentliche Infrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut wird. Dieses Gesamtkonzept muss zudem stadtentwicklungs-, wirtschafts- und umweltpolitische Ziele miteinander verknüpfen und die zielgerichtete Steuerung des Verkehrs ermöglichen.

Dabei ist sich die KölnSPD sehr wohl der Tatsache bewusst, dass Verkehr immer auch zu einer hohen Belastung für die in der Stadt lebenden und arbeitenden Menschen führt. Diesem Widerspruch zwischen den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen und Unternehmen einerseits und dem Wunsch nach Wohnqualität andererseits muss sich jede Verkehrspolitik mit ihren Lösungsansätzen stellen. Die KölnSPD will beide Ziele miteinander verbinden und zugleich die unerwünschten Folgen des zunehmenden Verkehrs für die Menschen und die Umwelt begrenzen.

Deshalb muss zweierlei angestrebt werden: Verkehrsvermeidung und Förderung des nicht motorisierten Verkehrs sowie des ÖPNV. Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr von derzeit 21 Prozenten ist deutlich zu steigern. Dies kann nur gelingen, wenn der ÖPNV ausgebaut und neue Siedlungsflächen mit Priorität in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV ausgewiesen werden.

Wir wollen Städtebau und Verkehr miteinander verbinden

Die Finanzknappheit in allen Bereichen der Politik zwingt auch die Verkehrspolitik dazu, Schwerpunkte zu setzen. Aus diesem Grund können die notwendigen Netzerweiterungen bei kostenintensiven Verkehrsträgern wie Straße und Schiene nur in mehreren Schritten vorgenommen werden.

In Anbetracht der finanziellen Situation der Städte werden wir in Zukunft eingehender die Folgekosten unserer Planungen berücksichtigen müssen. Wir werden uns Projekte nur an Standorten leisten können, die gut an eine bereits vorhandene, leistungsfähige Infrastruktur angebunden sind. Standorte, die für eine solche Anbindung zuerst große kommunale Investitionen erfordern, werden nur langfristige Chancen auf eine Entwicklung haben. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, die künftige Siedlungsentwicklung noch stärker als bisher auf die vorhandene Infrastruktur auszurichten. Zudem muss die Ausweisung von Flächen für Wohnungen und Gewerbe künftig stärker regional abgestimmt werden. Um die Kosten der Infrastruktur finanzieren zu können, müssen die Stadt Köln und ihre Nachbarn neue Formen der gerechten Verteilung von Lasten und Vorteilen entwickeln.

Bei der Planung von Gebäuden, Straßen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs legt die KölnSPD - auch angesichts des wachsenden Anteils älterer Bürgerinnen und Bürger - besonderen Wert auf Barrierefreiheit, das heißt auf die Zugänglichkeit für behinderte, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen. Entsprechend der Erklärung von Barcelona, die die Stadt Köln unterschrieben hat (Zitat: „Die Kommunen ergreifen die erforderlichen Maßnahmen dafür, dass sich Personen mit Behinderungen ohne Einschränkung ihrer Mobilität in der Stadt bewegen können“) wollen wir schrittweise auch immer mehr Barrieren an bereits bestehenden Verkehrseinrichtungen beseitigen. Hierzu gehören die Absenkungen von Bordsteinen an Fußgängerüberwegen ebenso wie die Einrichtung von Rampen an Treppen oder der weitere Einbau von Aufzügen an Haltestellen, um nur einige Beispiele zu nennen.

Zu einer aktiven Verkehrspolitik gehört auch der Rückbau von Straßenflächen dort, wo Stadtraum für die Verbesserung der Stadtgestalt und für eine Stärkung urbanen Lebens zurückgewonnen werden kann oder muss. Dies gilt für die Innenstadt ebenso wie für die Bezirkszentren oder die Wohnquartiere. Beispiele aus der Vergangenheit sind der viele Jahre zurückliegende Umbau des Alter Marktes und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

Integrierte Stadtplanung der "kurzen Wege"

Die KölnSPD tritt für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ein, die darauf gerichtet ist, zusätzlichen Verkehr möglichst zu vermeiden. Bei Stadtumbauten wie beispielsweise in Braunsfeld, Deutz, Mülheim, Kalk (ehemaliges CFK-Gelände) und dem Butzweiler Hof (Coloneum) ist daher

eine ausgewogene Mischung zwischen Wohn-, Gewerbe- und Büronutzung unabdingbar.

Die integrierte Stadtplanung mit einer Nutzungsmischung in den einzelnen Stadtvierteln und einer besseren Verknüpfung der Verkehrswege von Fußgängern, Radfahrern, Nahverkehrsnutzern und Autofahrern ist zu einer Politik der „kurzen Wege“ fortzuentwickeln. Wo Kraftfahrzeuge, Fahrräder, Fußgänger und ÖPNV in speziell ausgewiesenen und gestalteten Mischflächen dieselben Verkehrsflächen nutzen, müssen die Geschwindigkeiten angemessen aufeinander abgestimmt werden.

Eine optimierte Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) ist ebenso anzustreben wie der Ausbau von Fußwegnetzen. Bei der Planung von großen Wohn-, Büro oder Gewerbestandorten sowie von neuen Stadtteilen ist die gleichzeitige Planung von ÖPNV-Anschlüssen unerlässlich.

Mehr Mobilität durch Ausbau und Verbesserung des ÖPNV

Tragende Säule eines integrierten Verkehrskonzepts ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Ziel der KölnSPD ist es, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu steigern. Dabei bezieht die KölnSPD auch den Taxiverkehr als wichtigen Bestandteil der individuellen Mobilität mit ein. Dazu müssen Stadt und Verkehrs-Betriebe trotz der äußerst schwierigen Finanzlage sicherstellen, dass sie weiterhin Investitionen in die Infrastruktur und die Verbesserung des ÖPNV leisten können.

Angesichts der auf lange Zeit absehbar extrem knappen Finanzressourcen müssen mit den vorhandenen Mitteln möglichst hohe Effekte erzielt werden. Die KölnSPD wird daher jede Investitionsplanung daraufhin überprüfen, ob mit Blick auf das Gesamtspektrum der Verkehrsträger alle denkbaren Alternativen gegeneinander abgewogen worden sind, ob eine optimale Vernetzung mit den übrigen Verkehrsträgern erreicht wird und ob alle möglichen Synergieeffekte ausgeschöpft werden (beispielsweise der Bau von Fahrradstationen und -garagen an U-Bahn-Haltestellen und der Ausbau von P+R-Anlagen an Endhaltestellen von Stadtbahn-Strecken). Grundsätzlich haben für die KölnSPD Investitionen in Streckenausbau, Betrieb und Service Vorrang vor Ausgaben für Komfort.

Die KölnSPD wird darauf hinwirken, dass die Verkehrsunternehmen über innerbetriebliche Verfahren wie Vorschlagswesen, Wettbewerbe und Ähnliches das Know-how aller Beschäftigten optimal nutzen, um alternative Betriebsmodelle - auch unter Einbeziehung anderer Verkehrsträger sowie Angeboten privater Dienstleister - für einzelne Strecken, Betriebszeiten oder neue Serviceangebote zu entwickeln. Die KölnSPD wird die Verkehrsunternehmen unterstützen, wenn es gilt, Ergebnisse solcher Optimierungsprozesse beispielsweise im Rahmen von

Pilotprojekten, Probetrieben oder Kooperationsmodellen auf Zeit zu erproben und bei Erfolg in den regulären Betrieb zu integrieren.

Die KölnSPD wird dafür sorgen, dass die Verkehrsunternehmen das Angebot optimieren und den Service verbessern, um die Leistungen noch stärker auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten. Dazu gehören auch günstige Fahrpreise für alle Teile unserer Stadtgesellschaft sowie eine ausreichende personelle Ausstattung. Die ständige Präsenz von mehr Personal in den Bussen und Bahnen, das Serviceleistungen erbringt und für Sicherheit sorgt, ist anzustreben. Dazu gehört in unseren Augen Nachtbahnen auch unter Woche, die in den Außenbezirken durch Nachtbusse ergänzt werden. Damit tragen wir den Bedürfnissen insbesondere junger Menschen und der Gäste unserer Stadt Rechnung.

Bedarf für kurz- und mittelfristige Investitionen sieht die KölnSPD zur Verbesserung der Kapazität der besonders belasteten Innenstadt-Strecke, in Maßnahmen zur Schaffung niveaugleicher Einstiege, im Ausbau des Bike+Ride- sowie des Park+Ride-Systems, zur Erhöhung der Fahrplanteue und der Verbesserung der Anschlusssicherheit, zu einer mit den übrigen Verkehrsträgern abgestimmten Vorrangschaltung sowie zum Ausbau der Informationssysteme für die Fahrgäste.

Wir wollen das Straßenbahnnetz ausbauen

Schwerpunktprojekte zur Netzerweiterung sieht die KölnSPD im Weiterbau der Linie 3 bis in das Görlinger Zentrum, im Ausbau des Deutzer Bahnhofs, im Ausbau des Hauptbahnhofes um zwei weitere S-Bahn-Gleise sowie in den Verlängerungen der Linie 1 von Weiden-West über Bonnstraße hinaus nach Widdersdorf, der Linie 7 bis Langel, perspektivisch Bonn-Beuel, Linie 5 bis Butzweilerhof und der Linie 13 von Sülz über Zollstock nach Bayenthal sowie die Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn Richtung Rondorf und Meschenich. Die KölnSPD setzt sich für die Anbindung der Stadtteile Widdersdorf, Esch und Pesch an das Schienennetz der KVB ein.

Ebenso setzen wir uns für die Fortführung der Planungen für eine rechtsrheinische Ringbahn sowie die bedarfsgerechte Anpassung der HS Ostheim angesichts des zu erwartenden Bevölkerungszuwachses ein.

Perspektivisch sind für den Streckenausbau die rechtsrheinische Querverbindung von Mülheim bis nach Gremberghoven, die Anbindung von Neubrücke und die Weiterführung der Nord-Süd-Stadtbahn zu sehen.

Die KölnSPD wird sich zudem verstärkt dafür einsetzen, dass die Deutsche Bahn AG endlich die Planungen zum Bau des S-Bahn-Westrings vorantreibt, um eine leistungsfähige Verbindung vom Hauptbahnhof zum Universitätsviertel und zum Kölner Süden zu schaffen mit Haltepunkten mit Umsteigemöglichkeiten zur KVB. Perspektivisch sollte eine Weiterführung über die Südbrücke mit Anbindung an das rechtsrheinische

S-Bahn-Netz und damit ein vollständiger S-Bahn-Ring angestrebt werden.

Ausbau des Bussystems und bessere Vernetzung

Die Bussysteme in den Stadtbezirken und das Angebot in den Abend- und Nachtstunden sollen systematisch verbessert und wichtige Verbindungen, wie die Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße zur besseren Anbindung der Universität, eingerichtet werden.

Routen und Fahrpläne der Busse sollen so optimiert werden, dass Stadtviertel ohne Schienenanschluss durch häufige Buszubringer an ihre jeweiligen Nahversorgungszentren bzw. an die schnellen Schienenverbindungen in der Innenstadt angebunden werden (zum Beispiel Meschenich-Rondorf an die Linie 18 oder Porz-Lind an das Nahversorgungszentrum Porz-Wahnheide).

Außerdem sollen die Anschlüsse für Stadtbahn und Busnetz verbessert werden, die angestrebte Barrierefreiheit im Stadtbahn- und Busnetz durch Bau entsprechender Bahnsteige, Rampen, Aufzüge, Fahrtreppen und Buskaps zügig umgesetzt und die Beschaffung von emissionsarmen Bussen durch die KVB (zum Beispiel Hybridantrieb) mit entsprechender Förderung durch die Stadt Köln vorangetrieben werden.

Klare Organisation und Aufgabenverteilung

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) steht vor erheblichen strukturellen Umwälzungen, auf die wir uns in Köln vorbereiten müssen. Die neue EU-Verordnung zum ÖPNV sieht grundsätzlich die Ausschreibung aller Verkehrsleistungen durch die Städte und Kreise vor, um so mehr Wettbewerb und bessere Leistungen im ÖPNV zu erreichen. Direktvergaben an die eigenen Verkehrsunternehmen der Städte sind nur noch unter engen Voraussetzungen möglich. Der Stadt fällt hiermit eine wichtige Schlüsselrolle zu, nämlich die Kontrolle und Steuerung der Verkehrsleistungen ihrer eigenen Verkehrsunternehmen sowie der privaten Anbieter. Die KölnSPD wird darauf hinwirken, dass im gesamten Stadtgebiet und bei allen beteiligten Unternehmen, d.h. auch bei den Subunternehmern der KVB, dabei der gleiche Qualitätsstandard durchgesetzt wird.

Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs und die damit gewonnene Kompetenz der Städte, den gesamten ÖPNV über Nahverkehrspläne als Rahmensetzung für Planung, Durchführung und Finanzierung zu steuern, muss offensiv genutzt werden.

Ein umfassender und bedarfsgerechter ÖPNV gehört zu den Aufgaben der Daseinsvorsorge und ist eine Aufgabe der Stadt Köln. Die KölnSPD bekennt sich zu dieser Verpflichtung und setzt sich deshalb für eine effiziente und umfassende Gewährleistung des ÖPNV als kommunale

Aufgabe ein. Die dafür notwendigen Ressourcen müssen in der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen.

Die Bereitstellung der Infrastruktur einerseits und die Abwicklung des Verkehrs andererseits sind mit klaren Schnittstellen und Zuständigkeiten zu organisieren. Dabei ist der Zugriff der Stadt Köln auf die Infrastruktur sicherzustellen.

Die KölnSPD wird sich dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen erhalten oder geschaffen werden, die zum Erhalt der Querfinanzierung innerhalb des Stadtwerke-Konzerns erforderlich sind.

Die KölnSPD wird Beschäftigte und Management der KVB dabei unterstützen, über gemeinsame Zielvereinbarungen das Unternehmen so zu positionieren, dass es im europäischen Wettbewerb bestehen kann.

Effizientere und umweltfreundlichere Lenkung des Autoverkehrs

Der individuelle Verkehr mit dem privaten Fahrzeug ist ein nicht mehr wegzudenkender Bestandteil des städtischen Verkehrs. Die Motorisierung, die in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat, führt allerdings zu erheblichen Problemen in den stark verdichteten Bereichen der Stadt, durch Lärm und Abgase, durch Platzbedarf insbesondere für den ruhenden Verkehr, sowie durch Gefährdungen für schwächere Verkehrsteilnehmer. Um Verkehre zu entzerren und damit flüssiger zu gestalten, werden daher alle bereits beschlossenen Entlastungs- und Umgehungsstrassen schnellst möglich zur Baureife gebracht bzw. in neu zu erschließenden Wohn- und Gewerbegebieten werden die Hauptverkehrsstrassen mit Entlastungsfunktion für bestehende Strassen mit höchster Priorität realisiert.

Der Raum für den ruhenden Verkehr ist im Bereich der Innenstadt und der verdichteten städtischen Quartiere knapp. Die Nutzung der knappen Ressourcen bedarf der Steuerung. Für diesen Zweck ist in Köln ein Parkraummanagement in der Innenstadt und in einigen Ortsteilzentren aufgebaut worden. Ein umfassendes, abgestimmtes System aus Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken schafft einen Ausgleich der Interessen von Besuchern und Bewohnern. Die umfassende Bewirtschaftung sowohl der Dauer- als auch der Kurzzeitparkplätze sowie die Staffelung der Parkgebühren je nach Lage der Parkplätze zum Zentrum hin entlasten die City und Ortsteilzentren vom Autoverkehr; diese Bewirtschaftung sichert dem Einkaufs-, Dienstleistungs- und Anwohnerverkehr die erforderlichen Stellplätze.

Dieses System hat sich bewährt. Die KölnSPD setzt sich ausdrücklich für dessen Erhaltung und Vernetzung mit dem ÖPNV ein. Das Parkraummanagement ist, wo dies sinnvoll ist, auf weitere Gebiete der Stadt auszudehnen.

Überwachung des ruhenden Verkehrs erheblich ausweiten

Gleichzeitig ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs erheblich auszuweiten. Um den Verkehrsfluss zu verbessern, muss die Stadt insbesondere gegen das Parken in zweiter und dritter Reihe sowie auf Flächen, die dem Ladeverkehr vorbehalten sind, massiv vorgehen. Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs sind - in enger Abstimmung mit der Polizei - auch neue Formen der Zusammenarbeit mit privaten Partnern zu prüfen. Ziel der Überlegung ist die Schaffung neuer Arbeitsplatzangebote in diesem Aufgabenspektrum.

Das bestehende Parkleitsystem muss in ein gesamtstädtisches Verkehrsleitsystem eingebunden werden, das sowohl mit dem Verkehrsberuhigungskonzept als auch mit der Verkehrsplanung der Umlandgemeinden abgestimmt ist.

Die KölnSPD unterstützt den Bau von Quartiersgaragen in solchen Fällen, wo erhöhter Parkdruck im Quartier besteht und stadtgestalterische Aspekte - beispielsweise bei zugeparkten Alleen - Berücksichtigung finden müssen. Da sich solche Projekte nicht allein durch die Stellplatzablösemittel finanzieren lassen, sind Kooperationen mit privaten Partnern zu suchen. Dem derart geschaffenen Mehrangebot an Stellplätzen müssen erkennbare Nutzungsverbesserungen im Straßenbereich gegenüberstehen.

Die KölnSPD tritt für ein transparentes Verkehrslenkungssystem ein und strebt abseits eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes generell die Einrichtung von Tempo-30-Zonen an. Wo dies von den Bewohnern der Viertel gewünscht und verkehrspolitisch realisierbar ist, werden wir dieses Instrument einsetzen, um die Lärm- und Abgasbelastung zu reduzieren und so die Beruhigung von Wohnvierteln zu erreichen. Dazu wollen wir auch die gleichrangige Nutzung der Straßenflächen modellhaft erproben. Die KölnSPD hat dazu im Rat der Stadt Köln bereits die Ausweisung einer Testzone in der Innenstadt vorangebracht. Die Erfahrungen dieses Modellprojektes sollen zügig ausgewertet und zur Einrichtung weiterer Zonen genutzt werden.

Angebote, die den Verzicht auf den eigenen PKW erleichtern, sollen ausgebaut werden, vor allem das Carsharing-Konzept soll stärker gefördert werden. Eine Bevorzugung von Carsharing-Fahrzeugen auf öffentlichem Parkraum ist zu prüfen.

Um einen ruhigen fließenden Verkehr zu erreichen müssen die Stauknotenpunkte außerhalb der Wohnviertel, wie zum Beispiel an den Kreuzungen Militärring/Luxemburger Straße und Militärring/ Dürener Straße neu gestaltet werden.

Der seit Jahren fortschreitende Wertverfall bei Straßen und Wegen muss gestoppt werden. Die knappen Mittel sind daher in die Ausbesserung des maroden Straßennetzes zu investieren, um spätere, sehr viel höhere Kosten für Generalsanierungen zu vermeiden. Investitionen in

Straßenneubauten sind in absehbarer Zeit nur sehr schwer zu realisieren. Abgesehen von notwendigen Erschließungsprojekten sieht die KölnSPD zwei Investitionsbereiche: den Bau von langfristig kostensparenden und verkehrsoptimierenden Kreisverkehren sowie den Bau von Ortsteilumgehungen.

Stärkung des Umweltverbundes: Mehr Rad- und Fußwege

Gerade in einer Großstadt, die für Familien mit Kindern und für Ältere attraktiv sein will, muss die Nahversorgung zu Fuß möglich sein. Oft ist das Fahrrad das Verkehrsmittel erster Wahl für kurze und mittlere Strecken. Voraussetzungen sind jedoch gute Bedingungen für das Radfahren. Die Teilnahme Kölns am Programm „Fahrradfreundliche Stadt NRW“ hat für den Radverkehr in Köln viel gute Anstöße gebracht, wie z.B. die Velo-Routen, deren Einrichtung vor einigen Jahren begonnen wurde. Die KölnSPD wird diese Velo-Routen fortentwickeln und Lücken im Radwegenetz der Stadt schließen. Dabei wird sie mit den Umlandgemeinden zusammenarbeiten, um durchgehende Netze zu schaffen und diese mit den Haltepunkten des ÖPNV zu verzahnen.

Radwege sollen zukünftig so angelegt werden, dass sie einen Teil der Straßenfläche bilden. Dies ist kostengünstiger als aufwändig eigenständige Radwege zu bauen und bietet den Vorteil, dass Radfahrer in den fließenden Verkehr integriert werden. Dies erhöht die Sicherheit.

Wo es verkehrspolitisch sinnvoll ist, wird die KölnSPD den Bau weiterer Radstationen fördern, die weitere Zulassung von Zweirichtungs-Radverkehr in Einbahnstraßen sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen prüfen. Wir fordern mehr flexible Angebote wie das Call-a-Bike Angebot der Deutschen Bahn. Diese Angebote müssen ohne viel Aufwand bei der Anmeldung und an allen großen Plätzen in Köln angeboten werden.

Fußgänger sind bei der Planung von Straßen oder Kreuzungspunkten wesentlich stärker als bisher zu berücksichtigen. Eine "Ampel-Odyssee" beim Überqueren einer Straße oder Kreuzung ist für Fußgänger nicht zumutbar.

Verkehrsmanagement - stadtweit und für die Region

Ein Mittel zur optimierten Nutzung vorhandener Infrastruktur ist das Verkehrsmanagement. Hierbei geht es einerseits um die Steuerung des Verkehrs, andererseits um Informationen für die Verkehrsteilnehmer. Verkehrsmanagement umfasst dabei alle Verkehrsträger und arbeitet mit Mitteln der modernen Technik auf die optimale Verknüpfung dieser Verkehrsträger hin. Die Verkehrslenkung sollte immer dem jeweils umweltfreundlichsten Verkehrsmittel Priorität einräumen. Dies gilt insbesondere bei Konflikten zwischen Radverkehr und ÖPNV mit Autoverkehr. Der „Umweltverbund“ aus Fuß- und Radwegenetzen sowie

dem ÖPNV muss gestärkt und besser vernetzt werden. Es gilt:
Integration vor Schnelligkeit.

Die Verkehrslenkungstechniken sind auf der Basis des vorhandenen Parkleitsystems fortzuentwickeln und zu verbessern. Die Bereitstellung von Informationen über Verkehrslagen, Baustellen und Angebote des ÖPNV ist auszubauen.

Wo es möglich ist, sollen Regulierungen zurückgenommen und überflüssige Verkehrsschilder abgebaut werden. Vorhandene Ampelanlagen sind auf Abschaffung oder Ersatz durch intelligente Ampelschaltungen zu überprüfen. Vor der Einrichtung oder der Erneuerung von Ampelanlagen sollen alternative Möglichkeiten - wie zum Beispiel Kreisverkehre - geprüft werden.

Das Verkehrsmanagement soll in die Region ausgeweitet werden. Hierbei ist der Schwerpunkt auf hochaktuelle Verkehrsinformationen zu legen, die nutzerspezifisch aufbereitet und über viele Informationskanäle verbreitet werden. Die mehr als 500.000 Pendler sollen schneller aktuelle Informationen für ihre individuelle Reiseplanung erhalten. Dies erspart Investitionen in den Wegebau.

Die KölnSPD hält einen regionalen Gesamtverkehrs-, Nahverkehrs- und Flächennutzungsplan für erforderlich, der die Ziele und Maßnahmen der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung gemeinsam mit den Nachbarstädten auf regionaler Ebene formuliert.

Solidarisches Verkehrsverhalten

Ein funktionierendes Verkehrsgeschehen erfordert regelkonformes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer und deren gegenseitige Rücksichtnahme.

Fußgänger, Radfahrer und die motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen sich an die bestehenden Regeln halten, damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.

Rowdytum, zunehmende Gewalt und Aggression im Straßenverkehr muss konsequent verfolgt werden.