J1 Jahresabschluss 2022

Gremium:	Kreisvorstand
Beschlussdatum:	13.03.2023
Tagesordnungspunkt:	TOP 2 Jahresabschluss 2022 & Entlastung des Kreisvorstands

Antragstext

Den abgeschlossenen Jahreshaushalt für das Jahr 2022 könnt Ihr in der Grünen Wolke einsehen:

Jahresabschluss 2022

R1 Rechnungsprüfungsbericht 2022

Antragsteller*in:	Kirsten Reinhardt
Tagesordnungspunkt:	TOP 2 Jahresabschluss 2022 & Entlastung des Kreisvorstands

Antragstext

Den Rechnungsprüfungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 der Rechnungsprüfer*innen Kirsten Reinhardt und Stefan Graf könnt Ihr in der Grünen Wolke einsehen:

Rechnungsprüfungsbericht 2022

A3 Ruhiger, sauberer, sicherer: Tempo 30 für Köln!

Gremium:	Kreisvorstand
Beschlussdatum:	17.03.2023
Tagesordnungspunkt:	TOP 4 Auf dem Weg zur Verkehrswende für Köln

Antragstext

Mehr Tempo-30-Zonen machen Köln ruhiger, sauberer und sicherer. Die Kreismitgliederversammlung beschließt daher, dass Köln seine Möglichkeiten ausreizt, großflächig Tempo-30-Zonen einzurichten.

Verkehrslärm macht krank. Deshalb stehen wir als GRÜNE Köln an der Seite von betroffenen Anwohner*innen, die sich berechtigterweise vielerorts für Tempo 30 einsetzen. Die Verwaltung der Stadt Köln steht hier in der Verantwortung Anwohnerklagen durch proaktives Handeln zuvor zu kommen und Bewohner*innen aktiv vor Lärm schützen. So sollen Lärmkartierungen, die als Grundlage dienen, verbessert werden , auf allen entsprechend kartierten Abschnitten Tempo-30-Zonen eingeführt und davon benachbarte Straßenabschnitte auf Möglichkeiten zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit hin untersucht werden.

Um weiträumige Bereiche auf Tempo 30 umstellen zu können, muss das Bundesverkehrsministerium die Gesetzesgrundlagen ändern. Als GRÜNE Köln fordern wir Bundesverkehrsminister Volker Wissing dazu auf, Reformen zügig anzugehen und den Kommunen die Einrichtung weiträumiger Tempo-30 Zonen zu ermöglichen. Sofern es eine Erprobungsphase für Kommunen geben wird, fordern wir die Stadt Köln auf, sich daran zu beteiligen.

Wir fordern NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer als Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz in den Jahren 2023 und 2024 dazu auf, die notwendigen Gesetzesreformen gegenüber dem Bund flankierend einzufordern.

Für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit. Für weniger Stau und Lärm.

Begründung

Wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen, müssen alle Sektoren mitziehen – auch der Verkehr! Bis 2030 müssen die Emissionen dort 14-fach so schnell sinken wie bisher. Eine der einfachsten Maßnahmen: niedrigere Geschwindigkeiten im Straßenverkehr.

Bislang dürfen Kommunen nur nach intensiver Prüfung einzelne Straßen oder sensible Bereiche - etwa um Schulen, Kitas und Altenheime herum - zu Tempo-30-Abschnitten erklären. Weil in der Straßenverkehrsordnung 50 km/h als Regelgeschwindigkeit festgelegt ist, sind die Gestaltungsspielräume für Kommunen gering. Dennoch gilt es diese vollständig auszuschöpfen.

Die Stadt Köln musste zuletzt in mehreren Fällen im Stadtgebiet Anträgen auf Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen per Gerichtsentscheid nachkommen. Anwohner*innen hatten geklagt, entsprechende Lärmgutachten eingeholt und vom Verwaltungsgericht Köln Recht bekommen.[1] Das legt nahe, dass die Möglichkeiten für Tempo 30 in Köln noch nicht vollständig ausgereizt sind.

Auf eine Änderung der Straßenverkehrsordnung und des Straßenverkehrsgesetzes hatten sich SPD, GRÜNE und FDP im Koalitionsvertrag geeinigt, doch Bundesverkehrsminister Volker Wissing macht bisher keine Anstalten dieser Vereinbarung nachzukommen.

Dabei liegen die Vorteile reduzierter Höchstgeschwindigkeiten auf der Hand:

Durch Tempo 30 statt 50 kann die Luftschadstoffbelastung massiv zurückgehen. Der CO2-Ausstoß wird reduziert (in Madrid seit der Einführung um etwa 15 Prozent[2]), der Stickoxid-Ausstoß lässt nach, weil die besonders schadstofflastigen Beschleunigungsvorgänge deutlich verringert werden[3].

Kein Mensch sollte mehr im Straßenverkehr sterben oder schwer verletzt werden, das ist unsere Vision Zero. Bei Tempo 30 gehen Unfallzahlen bereits deutlich zurück, unter anderem weil der Anhalteweg wesentlich kürzer ist.[4] Kommt es dennoch zu Unfällen, fallen diese leichter aus. Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen überleben häufiger.

Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Reduziert sich die Geschwindigkeit von Autos von 50 auf 30 km/h, halbiert sich die wahrgenommene Lärmbelastung[5]. Insbesondere nachts entfallen besonders laute Lärmspitzen.[6]

Die weit verbreitete Annahme, dass Tempo 30 den Verkehrsfluss behindere, ist widerlegt. Tatsächlich zeigten Messfahrten in Berlin, dass der Verkehrsfluss bei Tempo 30 eine deutlich verbesserte Homogenität aufwies.

Deshalb hat sich im Juli 2021 eine bundesweite Initiative gegründet, die für eine Reform der Tempo-30-Regeln wirbt. Gestartet mit sieben Städten, gehören nun bereits 537 Kommunen (Stand: 14. März 2023), die etwa 30 Millionen Menschen umfassen, dem parteiübergreifenden Bündnis „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeit“ an. Auch Köln schloss sich dem Bündnis bereits Ende 2021 auf Initiative unseres Verkehrsdezernenten Ascan Egerer an. Hier gilt es jetzt anzuknüpfen.

[1]https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/vg-koeln-stadt-koeln-muss-ueber-tempo-reduzierung-auf-30-km-h-neu-entscheiden

[2]http://de.30kmh.eu/tempo-30-einzelthemen/klimawirkung/

[3]https://www.bundestag.de/resource/blob/670978/11c58eeb3377baed5971fee5a17e2b7-2/WD-8-102-19-pdf-data.pdf; S. 5

[4]https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/-wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf; S. 15

[5]https://de.30kmh.eu/warum-30-kmh/mehr-ruhe-mehr-gesundheit/

[6] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wir-kungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf; S. 14

A1 Vergabe von Voten für die Europaliste

Gremium:	Kreisvorstand
Beschlussdatum:	13.03.2023
Tagesordnungspunkt:	TOP 7 Anträge

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung (KMV) der Kölner GRÜNEN vergibt zwei mindestquotierte Unterstützungsvoten (ein Frauen*-Platz, ein offener Platz) für Personen, die an einer Kandidatur auf der Wahlliste von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die Europawahl interessiert sind.

Alle Kandidat*innen haben die Gelegenheit für eine schriftliche Bewerbung über AntragsGrün sowie eine mündliche Vorstellung bei der KMV am 25.03.2023 von fünf Minuten und bis zu zwei Minuten für Nachfragen.

Begründung

Mit der Vergabe von zwei Unterstützungsvoten für die Europaliste soll interessierten Kandidierenden die Möglichkeit gegeben werden, eine Unterstützung ihres Kreisverbandes signalisieren zu können.

Die Aufstellung der Europaliste erfolgt auf der Bundesdelegiertenkonferenz vom 23.-26.11.2023. Im Vorfeld vergibt der Landesverband NRW auf der Landesdelegiertenkonferenz (LDK) vom 03.-04.06.2023 Unterstützungsvoten.

Die Dringlichkeit für den vorliegenden Antrag ergibt sich daraus, dass erst nach Versand der regulären Tagesordnung bekannt wurde, dass der Bezirksverband Mittelrhein im Vorfeld der LDK voraussichtlich beabsichtigt, Unterstützungsvoten des Bezirks für die LDK-Voten zu vergeben. Die Bezirksverbände haben im Vorfeld der vergangenen Aufstellungen zu Europalisten keine Rolle gespielt; zunächst war dies auch so für den jetzigen Prozess geplant. Aufgrund dieser kurzfristigen Änderungen soll interessierten Kölner Kandidierenden zeitgerecht eine Unterstützung durch den Kreisverband ermöglicht werden.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

A2NEU Mobilität für alle! Mehr Inklusionstaxis für Köln

Antragsteller*in:	Katja Poredda, Sami Chakkour & Jonathan Sieger
Tagesordnungspunkt:	TOP 7 Anträge

Antragstext

Die Ratsfraktion wird gebeten, sich für mehr Inklusionstaxen im Kölner Stadtgebiet einzusetzen. Hierzu soll ein Förderprogramm zum Kauf von Fahrzeugen, die für den Transport von Rollstuhlfahrer*innen geeignet sind (DIN ISO 10542), für das Taxigewerbe aufgelegt wird.

Die Förderung soll hierbei ausschließlich Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und in begründeten Fällen Plug-in-Hybride umfassen. Insgesamt sollen bis zu 10 Taxen gefördert werden. Fahrzeuge ausschließlich mit Verbrennungsmotor sind von der Förderung auszuschließen.

Begründung

Gemäß Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention müssen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen ergreifen, um die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen zu fördern und ihnen größtmögliche Unabhängigkeit im Sinne der Selbstbestimmung zu ermöglichen. Für Menschen im Rollstuhl ist diese persönliche Mobilität in Köln nicht gegeben. Im ganzen Stadtgebiet gibt es erst ein Inklusionstaxi für die ca. 16.000 Rollstuhlfahrer*innen Kölns. Zwar gibt es Anbieter für Transporte von Rollstuhlfahrer*innen, deren Dienstleistung muss aber Tage im Vorhinein gebucht werden. Ein spontaner Besuch im Kino oder ein Treffen im Park ist nicht möglich. Inklusionstaxis erweitern durch ihre multifunktionale Ausstattung den Kundenkreis. Sie können zusätzlich Kleingruppen, sperriges Gepäck befördern und generieren somit eine höhere Auslastung und Umsatz.

A4NEU Zukunft für die Verkehrswende in Nippes. Kritik am Verhalten des Verkehrsausschusses.

Gremium:	Vorstand des Orstverbandes Nippes
Beschlussdatum:	17.03.2023
Tagesordnungspunkt:	TOP 7 Anträge

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung bekräftigt das Ziel, die Neusser Straße zu einer fußgänger*innen- und fahrradfreundlichen Straße mit Aufenthaltsqualität im Sinne der Bezirksvertretung Nippes und der umfangreichen Bürger*innenbeteiligung umzubauen.
Ziel ist und bleibt es, 2026 mit dem Umbau der Neusser Straße zu beginnen und die jahrelangen Diskussionen zu einem erfolgreichem Abschluss zu bringen. Um diesem Ziel schon vor 2026 sichtbar näherzukommen, wird die Ratsfraktion aufgefordert, sich für kurzfristige Verbesserungen, z.B. die Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Radabstellanlagen einzusetzen. Ebenfalls soll der Umbau der Kreuzung Neusser Straße/Kempener Straße zu einem Kreisverkehr unter Erhalt des Baumbestandes forciert werden.

Die unzureichende Abstimmung zum Änderungsantrag des Verkehrsausschusses zur Verwaltungsvorlage seitens der Ratsfraktion wird kritisiert.

Die Kreismitgliederversammlung erwartet, dass die Ratsfraktion zukünftig in Belangen der Bezirksvertretung mit der BV-Fraktion und den weiteren Akteur*innen vor Ort eng und transparent zusammenarbeitet. Der weitere Prozess zur Umgestaltung der Neusser Straße ist im Sinne der BV und den Wünschen der Nippeser*innen auszugestalten.

Es sind und vor allem die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Die Verbreiterung der Straße auf 7 statt auf 6 Meter im vorgesehenen Teilabschnitt wird abgelehnt. Sie widerspricht der Entschleunigung des Verkehrs, benachteiligt den Fußverkehr und befördert das illegale Überholen

- Die Umgestaltung der Neusser Straße darf auf keinen Fall in ein Abhängigkeitsverhältnis zu dem im Änderungsantrag geforderten Nachweis von mindestens 30 Prozent Ersatzparkplätzen gestellt werden.

- Einer Verzögerung des Baubeginns und der vollständigen Umsetzung der geplanten Umgestaltung ist in jedem Fall entgegenzuwirken.

- Ein Tempolimit von 20 km/h ist in Abstimmung mit den Verbänden für Menschen mit Behinderungen anzustreben, wenn damit nicht mehr zwingend das Verbot von Zebrastreifen und eine Rechts-vor-Links-Regelung einhergeht.

Begründung

erfolgt mündlich.