

Volt

Köln

Zukunft Made in Europe.

WAHLPROGRAMM

Kommunalwahl 2020

Vorwort

Menschen aus ganz Europa haben entschieden, dass es höchste Zeit ist, für gemeinsame Überzeugungen einzustehen und über nationale Grenzen hinaus zu handeln. Aus diesem Gedanken heraus gründete sich Volt Europa.

Wir haben uns zusammengeschlossen, um für eine bessere Gesellschaft zu kämpfen. Dabei stehen wir für Kooperation und den Einsatz für eine gemeinsame Zukunft. Wir rufen zu Hoffnung, Mut und Solidarität auf. Wir werden zeigen, dass entstandene Differenzen nicht die Macht haben, einzureißen, was unsere Eltern aufgebaut haben. Im Kleinen wie im Großen – lokal und gesamteuropäisch.

Volt wurde vor drei Jahren gegründet, um der europäischen Idee neue Energie zu verleihen und die Herausforderungen unserer Zeit gemeinsam zu bewältigen. Volt hat eine Vision: ein Europa, das die gemeinsamen Werte verkörpert, auf denen die EU aufgebaut ist, und sich der bestehenden Schwächen gezielt annimmt.

Was für Europa gilt, soll auch für unsere kölsche Heimat gelten. In ganz Europa existieren bereits Lösungen und Wege für ein besseres Miteinander, die auch direkt vor unserer Haustür Anwendung finden können. Volt Köln kandidiert für den Stadtrat, um diese sogenannten „Best Practices“ anderer europäischer Städte effektiv auf unsere Stadt zu übertragen. Wir wollen neuen Schwung in die Politik bringen und die Stadt mitgestalten, in der wir täglich leben – eine lebenswerte Stadt, in der sich unsere Vorstellungen und Wünsche für die Kölner Politik, basierend auf der gesamteuropäischen Agenda von Volt Europa, widerspiegeln:



Smart State –

eine moderne, schlanke und intelligente Verwaltung



Economic Renaissance –

Belebung und Förderung der heimischen Wirtschaft



Social Equality –

gleiche Chancen für alle durch Förderung von Bildung, Integration und Teilhabe – mer Kölsche losse keine allein!



Global Balance –

Entscheidungen, die Mensch und Natur in Einklang bringen, für eine nachhaltige und umweltschonende Stadt und eine lebenswerte Heimat



Citizen Empowerment –

Teilhabe der Bürger*innen, Transparenz und bessere Services – der Kölner Klün- gel gehört nicht in die Kölner Politik!



EU-Reform –

als Kölner Team können wir die EU nicht reformieren, aber wir können von ihr lernen. Wir sind Teil der größten Staatengemeinschaft, die unsere Welt je gesehen hat. Viele Städte auf unserem Kontinent und weltweit stehen vor ähnlichen Herausforderungen wie wir. Wir tauschen uns mit anderen Städten in Europa und der Welt aus, lernen dazu und orientieren uns an den besten Lösungsansätzen.

Unser Programm untergliedert sich in folgende Punkte:

- 1. Mobiles Köln**
- 2. Lebenswertes Köln**
- 3. Nachhaltiges Köln**
- 4. Soziales Köln**
- 5. Smartes und digitales Köln**
- 6. Wirtschaftlich starkes Köln**

Das vorliegende Programm ist eine Liste unserer Ideen und Gedanken für eine Zukunft Kölns, die unsere Grundsätze widerspiegelt. Uns ist bewusst, dass nicht jede unserer Idealvorstellungen innerhalb kurzer Zeit umgesetzt werden kann. Daher werden wir das Programm stets prüfen, unsere Ansätze hinterfragen und neue Lösungen erörtern – stets mit dem Ziel, ein soziales, nachhaltiges, wirtschaftlich starkes und lebenswertes Köln mitzugestalten, in dem jede*r Bürger*in zählt.

Wir bei Volt leben eine progressive Politik – frei von Ideologie, stattdessen wertebasiert und lösungsorientiert. Volt lässt sich nicht in Schubladen stecken. Für moderne Politik benötigen wir flexible Lösungen, die über das übliche Links-Rechts-Denken hinausgehen. Dazu wollen wir mit allen demokratischen Kräften auf der Basis des Grundgesetzes und der Werte der Europäischen Union¹ konstruktiv zusammenarbeiten, um unseren Zielen so nahe wie möglich zu kommen.

¹ <https://www.bpb.de/internationales/europa/europaeische-union/42851/grafik-werte-der-eu>

Grundlage guter Politik ist eine wirtschaftlich gesunde Stadt, die von einem starken Gemeinwesen getragen wird. Wir versprechen Ihnen, dass wir immer bestrebt sind, einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen aller Bürger*innen zu finden.

Wir danken Ihnen von Herzen dafür, dass Sie sich die Zeit nehmen, dieses Wahlprogramm zu lesen, und hoffen, Sie von unseren Grundsätzen und Ideen überzeugen zu können.

[#VoteVolt](#)

Inhalt

Volt Europa/Deutschland/Köln 2

Ein Plädoyer für Europa..... 2

Im Austausch um die besten Ideen 2

Aufbau des Programms..... 3

Mobiles Köln..... 8

Mobility-as-a-Service-Strategie 8

Öffentlicher Nahverkehr nach Wiener Vorbild 9

Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur 10

Modernisierung der Sharing-Angebote 12

Öffentliche Daten für öffentliche Gelder 13

Neue und intelligente Busrouten 14

Erhöhung der Qualitätsstandards der KVB..... 15

Neugestaltung des Neumarkts..... 16

Faires Straßenbepreisungssystem 17

Alternative Fortbewegungsmöglichkeiten..... 21

Lebenswertes Köln..... 24

Mehr städtisches Grün..... 24

Weniger Lichtverschmutzung 26

Lärmschutz erhöhen..... 27

Neue verkehrsberuhigte Zonen..... 28

Aufwertung der Stadt durch Veranstaltungen,
Märkte und Projekte 29

zeitgemäße und (gender-)gerechte
Stadtplanung..... 30

Nachhaltiges Köln..... 34

konsequente Umsetzung der
Kölner Klimaziele 34

Nachhaltige Lebensmittelproduktion
und -versorgung 35

Innovative und effiziente Energienutzung 36

Mehr Energieeffizienz bei Gebäuden 38

Aufklärungsarbeit zum Thema Einsparung
von Energie 38

Soziales Köln	40
Erschwingliches Wohnen für alle.....	40
Bessere Wohnverteilung	41
Stärkung des sozialen Wohnungsbaus	42
Unterstützung von Mehrgenerationenhäusern ..	43
Das Modell „Mietkauf“ für Köln	44
Baupflicht für Grundstücke	45
Kommunale Anleihen zur Finanzierung städtischen Wohnungsbaus	45
Stärkung der ambulanten und stationären Pflege.....	46
Mehr Teilhabe für geflüchtete Menschen in Köln.....	47
Erleichterter Zuzug von EU-Mitbürger*innen.....	49
Aktive Bekämpfung von Kinderarmut und die Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	50
Ausschöpfen der städtischen Möglichkeiten, um das Bildungsangebot in der Stadt zu verbessern	52
Bestmögliche Betreuung für Kinder vor Schuleintritt	52
Die Suche nach geeigneten Kita-Plätzen einfacher gestalten	52
Sanierung und den Neubau von Gebäuden des Bildungswesens	53
Entlastungen für die Aushilfslehrkräfte und ggf. fachfremd eingesetzte Pädagog*innen.....	54
Vertragsverbesserungen für Pädagog*innen im Angestelltenverhältnis bei der Stadt Köln	54
Gesunde Ernährung in öffentlichen Einrichtungen als Standard zu etablieren	55
Herausforderungen der Digitalisierung auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene angehen.....	56
Ausbau Kölns als globaler und digitaler Wissenschaftsstandort	56
Konstruktive Arbeit an einem inklusiven Köln	57
Passende, kompetente Begleitung für Menschen mit Handicap.....	58
Kulturell vielfältiges Zusammenleben erhalten und fördern.....	58

Förderung und Ausbau des NS-Dokumentationszentrums in Köln.....	59
Ausbau von Fort- und Weiterbildungsangeboten zur gesellschaftlichen Partizipation.....	59
Die VHS Köln als Schnittstelle von kultureller sowie beruflicher Weiter- und Fortbildung ausbauen	59
Kultureinrichtungen weiterentwickeln	60
Das Kölner Nachtleben erhalten.....	60
Neuorientierung der Drogenpolitik.....	60

Smartes und digitales Köln

Digitaler Masterplan	65
Smart City Cologne – die intelligente Stadt	66
Ausbau der digitalen und bürger*innenorientierten Verwaltung	66
Durchgängige Bürger*innenbeteiligung	68
Ausbau der digitalen Infrastruktur.....	69
Etablierung eines Chief Digital Officers.....	70
Stärkung der Verwaltung und Ausbau der Methodenkompetenz	71
Offene Plattformen bei gleichzeitigem strengem Datenschutz	72

Wirtschaftlich starkes Köln.....

Unterstützung von Gründungen, Innovation und Vernetzung.....	75
Anwerben von Fachkräften im In- und Ausland ..	75
Einsatz von privat-öffentlichen Kooperationen ..	76
Stärkung einer nachhaltigen Wirtschaft und eines grünen Tourismus	76

Verantwortlich:

Paul Loeper, Friederike Schier

Volt Deutschland, Choriner Straße 34; 10435 Berlin

Stand 08/2020

Mobiles Köln

Mobility-as-a-Service, öffentlicher Nahverkehr nach Wiener Vorbild, Ausbau der Fahrradinfrastruktur, Modernisierung der Sharing-Angebote, Neuplanung der Busrouten, Erhöhung der ÖPNV-Qualitätsstandards, Stadtumgestaltung, Straßenbepreisung, Förderung alternativer Fortbewegungsmittel

Volt Köln setzt sich dafür ein, dass sich in Köln jeder Mensch uneingeschränkt, günstig und nachhaltig bewegen kann.

Wir stehen für eine echte Verkehrswende, die den öffentlichen Raum den Menschen zurückgibt, statt ihn an fahrende oder parkende Autos zu vergeben. Für eine verbesserte Mobilität, die auch noch nachhaltig ist, setzen wir auf ein Gesamtkonzept, das auch „Mobility-as-a-Service“²(MaaS) genannt wird. Es besteht aus der Verbindung von Sharing-Möglichkeiten, öffentlichem Nahverkehr und nachhaltigem privatem Individualverkehr.

Diese Möglichkeiten werden unter dem MaaS-Ansatz zentral gebündelt und somit jedem* jeder Bürger*in komfortabel bereitgestellt. Dies erleichtert nicht nur die Mobilität jedes*jeder Einzelnen, sondern bietet zusätzlich eine großartige Alternative zum Auto.

Zusammen mit der Stärkung des ÖPNV durch das MaaS-Konzept setzen wir auf einen Ausbau des Bus- und Schienennetzes sowie auf stabile Preise. Volt Köln arbeitet schon jetzt gemeinsam mit anderen Teams aus ganz NRW an einem überstädtischen Mobilitäts-Gesamtkonzept, das durch eine einheitliche ÖPNV-Taktung, -Bepreisung und -Abrufbarkeit allen Bürger*innen das Pendeln und Reisen auch über die Stadtgrenzen hinweg erleichtern soll. Dies geht einher mit der Umgestaltung der Stadt zu einem ruhigen und lebenswerten Ort mit Plätzen, mehr Grünanlagen und Raum für öffentliches Leben und Kultur.

Freiwerdende Autostellplätze und Kreuzungen weichen Plätzen, Grün- und Sportanlagen:
Ein Gesamtbild, von dem langfristig jede*r profitiert.

Volt Köln fordert **eine Mobility-as-a-Service-Strategie für den ÖPNV**

Typischerweise werden einzelne Fahrten mit bestimmten Transportmitteln als Dienstleistung verstanden und angeboten – doch wir verstehen Mobilität als ganzheitliches Konzept mit unterschiedlichen Transportmitteln, das in der heutigen Zeit alle technisch verfügbaren

² <https://de.wikipedia.org/wiki/Mobility-as-a-Service>

Möglichkeiten nutzt. Die Möglichkeit, unabhängig von einem bestimmten Fortbewegungsmittel von A nach B zu kommen, soll den Kern des Konzepts bilden: Diese Dienstleistung muss eine fortschrittliche Stadt ihren Bürger*innen anbieten können.

Die Vernetzung unterschiedlicher Transportmittel in einer Plattform wird zusammengefasst unter dem Konzept „Mobilität als Dienstleistung“ (Mobility-as-a-Service oder kurz MaaS). Es hat den großen Vorteil, dass die Nutzer*innen nur noch eine Anlaufstelle für alle Fahrten haben und nicht mehr zwischen verschiedenen Apps und Dienstleister*innen wechseln müssen.

Eine solche Plattform wird meistens von einer privaten Firma über eine App bereitgestellt, z.B. der „Citymapper“ in London oder „Whim“ in Helsinki.

Volt Köln hat es sich zum Ziel gesetzt, für Köln ein solches Konzept zu entwerfen, nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern und so trotz – beziehungsweise wegen – des Verzichts auf das private Auto schneller und stressfreier ans Ziel zu kommen.

Best Practice: London, Helsinki

London bietet in Kooperation mit Citymapper den sogenannten „Citymapper PASS“ an. Hier hat der*die Kund*in die Möglichkeit, in einer App sowohl ÖPNV- als auch Bike-Sharing- sowie Taxifahrten zu bezahlen und sich in Abo-Modellen völlig frei zu bewegen.³

Helsinki bietet im Rahmen des MaaS-Programms Whim beispielsweise auch einen Tarif für Mietautos am Wochenende an. Auf diese Weise wird der vollständige Verzicht auf eigene PKWs erleichtert.⁴

Volt Köln fordert einen öffentlichen Nahverkehr nach Wiener Vorbild: günstig, nachhaltig und schnell

Aus dem Beispiel von Wien zieht Volt Köln die Erkenntnis, wie der Öffentliche Nahverkehr attraktiv gestaltet werden kann: Durch einen konsequenten Ausbau des Bus- und Bahnnetzes, engere Taktungen, Modernisierung der Haltestellen und eine Neugestaltung der Busrouten wurde die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs nachhaltig gestärkt – nicht nur im inneren Stadtgebiet.

Für Neubaugebiete gibt es eine Pflicht der Bahnanbindung: Erst wird die Bahnlinie gebaut, dann das Wohngebiet. Daraufhin wurden die Abo-Preise der Monats- und Jahrestickets sukzessive reduziert, bis sie den heutigen Stand von 365€ für das ganze Jahr erreicht hatten.

Heute trägt sich der Wiener ÖPNV alleine – ohne Zuschüsse vom Staat: eine Ausnahme in ganz Europa. Durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung und eine Arbeitgeber-Abgabe war

³ <https://medium.com/citymapper/citymapper-pass-17c56da5dfa0>

⁴ <https://whimapp.com/>

eine Finanzierung des Wiener Modells möglich, ohne, dass eine zusätzliche Haushaltsfinanzierung benötigt wurden.

Das Leitbild für Köln muss also lauten: „Erst Ausbau, dann Vergünstigung. Deshalb setzen wir uns für einen massiven Ausbau des Bus- und Bahnsystems ein und fordern darauf aufbauend ein Ticketsystem nach Wiener Vorbild. Der Preis für Jahreskarten darf nicht weiter steigen. Bei fortschreitendem Ausbau des Nahverkehrs soll der Preis sukzessiv über die Jahre gesenkt werden: Ziel ist ein Preis von maximal 365€ für ein Jahresticket. Darüber hinaus soll es vergünstigte Sozialtickets und kostenlose Beförderung für Kinder, Jugendliche und in Ausbildung Befindliche geben.

Volt Köln fordert den konsequenten Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur

Köln hat sich in den vergangenen Jahren dazu bekannt, eine klima- und menschenfreundlichere Stadt zu werden. Die Leitziele sind im Konzeptpapier „Köln Mobil 2025“⁵ festgehalten; dazu will die Stadt einen stärkeren Fokus auf Fahrradfahrer*innen und den öffentlichen Nahverkehr legen. Konkrete Ziele und Anforderungen hierzu werden im „Stadtverkehrsplan“⁶ festgehalten. Die Stadt strebt dabei eine Gleichverteilung zwischen den drei Verkehrsmitteln (ÖPNV, Fahrrad- und privater Automobilverkehr) an.

Schon diese Ziele sind mit den aktuellen Bau- und Planungsfortschritten nicht erreichbar: Zum Ausbau der Fahrradwege beispielsweise stehen in Köln aktuell (Stand November 2019) nur zwei bis drei Planer*innen pro Veedel zur Verfügung⁷. Der Mangel an Personal zeigt, dass der Ausbau des Radverkehrs aktuell keinen hohen Stellenwert hat.

Für Volt Köln hat die Verkehrswende, zu der das Fahrrad einen großen Beitrag leisten wird, höchste Priorität. Die im Nahverkehrsplan definierten Ziele sind gut, gehen jedoch nicht weit genug und werden nicht konsequent umgesetzt. Volt Köln fordert daher, dass die bestehenden Pläne um neue Konzepte ergänzt sowie entschiedener und schneller umgesetzt werden.

Damit die geforderten Punkte effektiv verwirklicht werden können, müssen neben dem Mobilitätsplan bis 2025 kurz-, mittel- und langfristige Etappenziele definiert werden, die es im Quartals-, Halbjahres- und Jahresrhythmus zu erreichen und umzusetzen gilt. Bei Verfehlung einzelner Etappenziele muss entsprechend gehandelt und nachjustiert werden.

⁵ <https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>

⁶ <https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/dritter-nahverkehrsplan-12-2017.pdf>

⁷ Anonyme Quelle, Mitarbeiter der Stadt Köln.

Volt Köln setzt sich ein für:

- eine Aufstockung des Personals in den entsprechenden Bereichen, um den Ausbau der Fahrradwege in Köln deutlich zu beschleunigen
- den konsequenten Ausbau von Fahrradwegen mit baulicher Trennung und die Einrichtung von Fahrradstraßen
- die Förderung von Fahrrad-Sharing-Möglichkeiten (E-Bike, Lastenrad, Fahrrad), die Modernisierung und Erweiterung der KVB Fahrradflotte
- eine konsequente Umsetzung der Mindestbreite von 2 m für Fahrradwege
- den priorisierten Ausbau gefährlicher Übergänge von Fahrradwegen auf die Fahrbahn

Zusätzlich sollen die Ziele um verstärkte „Bike & Ride“-Konzepte erweitert werden.

Die Grundidee von Bike & Ride vereint verschiedene Wünsche: Alles mit dem Rad erledigen zu können, aber gleichzeitig flexibel zu sein, jederzeit in den ÖPNV oder aufs Auto zu wechseln. Mit Bike & Ride haben Radler*innen die Möglichkeit, ganz schnell und komfortabel zwischen Rad, Bus und Bahn umzusteigen.

Best Practice: Niederlande, Japan

In **Utrecht** und **Amsterdam** steht das Interesse der Fahrradfahrer*innen beim Umbau des Areals um den Hauptbahnhof im Vordergrund. Ein Fahrradparkhaus mit 4500 Stellplätzen ist fertig, drei weitere folgen bald; darin kommen 20.000 Räder unter. Schilder zeigen freie Plätze an, das System ist leicht nutzbar und während der ersten 24 Stunden kostenfrei. Die Kosten für Bau und Betrieb teilen sich die Stadt und die Bahn.

In niederländischen Neubau-Vierteln zeigt das Stadtbild vermehrt Stellplätze für Fahrräder statt Garagen und Parkplätze. Je näher an der Innenstadt ein Bauprojekt liegt, desto weniger Autoparkplätze darf es haben, während bei Bürobauten eine bestimmte Zahl von Fahrradparkplätzen Pflicht ist.⁸

Amsterdam hat aktuell 16 Fahrradparkhäuser, vier davon befinden sich direkt am Hauptbahnhof. Das neueste Parkhaus hat Platz für 1.300 Fahrräder und zeigt dynamisch die Orte an, die noch frei sind.⁹

Japan hat seit 2006 unterirdische Fahrradparkhäuser, die dem Fahrrad völlig automatisch einen Platz zuweisen, vollkommen ohne Parkplatzsuche. Bereits 10 dieser Parkhäuser sind in Betrieb.¹⁰

⁸ <https://www.sueddeutsche.de/politik/velo-city-konferenz-was-deutschland-vom-fahrradparadies-niederlande-lernen-kann-1.3559793>

⁹ <https://www.antriebspunkt.de/verkehrsmittel/fahrrad-und-pedelec/fahrradparkhaeuser-in-amsterdam/>

¹⁰ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/groesste-automatische-fahrradgarage-der-welt-japan>

Diebstahl stellt beim Thema Bike & Ride eins der größten Probleme dar.¹¹ Daher fordert Volt Köln einen Ausbau von abschließbaren Fahrradboxen oder Parkhäusern zum sicheren Abstellen des Fahrrads in- und außerhalb der Innenstadt (in Köln kommen auf über 1 Mio. Einwohner*innen nur ca. 500 gesicherte Fahrradparkplätze, also 0,05%, in Utrecht dagegen sind es bei 345.000 Einwohner*innen 20.000 gesicherte Fahrradparkplätze (5,8%).¹²

Ein Ansatz ist dabei die Integration von bewachten Fahrradparkplätzen in bestehende Parkhäuser im Austausch gegen PKW-Stellplätze. Dies erlaubt auch das spontane sichere Abstellen eines Fahrrads – ein deutlicher Vorteil gegenüber den mietbaren Fahrradboxen der Stadt Köln. Da die bestehenden Fahrradboxen völlig ausgelastet sind, fordert Volt Köln die Installation von doppelstöckigen Fahrradboxen an allen Haltestellen der KVB.

Um das Stadtbild trotz einer wachsenden Anzahl von Fahrrädern zu erhalten und zu verbessern, schlägt Volt Köln zusätzlich den Ausbau von unterirdischen Fahrradparkhäusern vor, die dem bereits am Hauptbahnhof geplanten ähneln¹³. Außerdem soll das Entfernen von „Fahrradleichen“ (im öffentlichen Raum angekettete und nicht genutzte Fahrräder) erleichtert werden.

Volt Köln fordert **die Modernisierung der Sharing-Angebote für Fahrräder, Lastenräder und E-Scooter**

Sharing-Angebote – sowohl von Fahrrädern, Lastenrädern und E-Scootern als auch Autos – sind das Rückgrat der Mobility-as-a-Service-Idee. Sie müssen umweltfreundlich, schnell und zuverlässig abrufbar sein. Gleichzeitig sollen Gehwege, Zufahrten und Plätze nicht zugestellt werden.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, setzt Volt Köln sich für ein System wie in Danzig und Gdingen in Polen ein, das die Abgabe von Fahrrädern an festen Stationen belohnt. Dieses Konzept soll auf alle Sharing-Möglichkeiten im Raum Köln erweitert werden. Besonders E-Scooter und E-Fahrräder, die direkt an der Station aufgeladen werden können, profitieren von einer besseren Umweltbilanz durch entfallende Sammelfahrten¹⁴. Zudem werden so Gehwege freigeräumt und die Suche nach dem nächsten freien Rad oder Scooter entfällt; das Stadtbild verbessert sich.

Die Fahrradflotte der KVB soll weiter modernisiert und aufgestockt werden. Fahrräder müssen per App genauso schnell entsperrt werden können, wie es jetzt schon bei Konkurrenzunternehmen der Fall ist.

¹¹ <http://www.cyclonia.de/fahrrad-koeln-polizei.html>; <https://clevere-staedte.de/projekt/BikeAndRide>

¹² <https://www.stadt-koeln.de/artikel/08081/index.html#>

¹³ <https://www.ksta.de/koeln/parkhaus-am-dom-idee-fuer-fahrradgarage-findet-zustimmung-33718484>

¹⁴ Je nach Anbieter*in werden die E-Scooter mit einem Transporter eingesammelt und zu einer Ladestation gebracht, um die Akkus wieder aufzuladen. Bei manchen Anbieter*innen können auch Privatpersonen die E-Scooter einsammeln und zu Hause aufladen.

Best Practice: Danzig, Gdingen, Berlin

In Danzig und Gdingen sowie in vier weiteren umliegenden Städten in Polen befinden sich über 660 Fahrradstationen, an denen Fahrräder völlig kostenlos ausgeliehen werden können, solange die Fahrräder an einer beliebigen anderen Station wieder abgegeben werden. Werden die Fahrräder außerhalb einer Station abgestellt, wird eine Gebühr fällig. Nutzer*innen, die frei herumstehende Fahrräder an Stationen zurückgeben, wird eine Nutzungsgebühr gutgeschrieben. Über 4000 E-Bikes sind dort aktuell in Betrieb.¹⁵

Auch in deutschen Städten funktioniert das Konzept bereits: Die Berliner Nahverkehrsgesellschaft BVG hat bereits damit begonnen, auch Subunternehmen in die Mobility-as-a-Service-App „Jelby“ zu integrieren.¹⁶

Vollständig in das MaaS-Konzept integriert und fair¹⁷ über die Stadt verteilt, können Sharing-Möglichkeiten dabei helfen, das Letzte-Meile-Problem, also die Überbrückung der Distanz zwischen letzter ÖPNV-Station und dem Ziel, zu lösen. Dabei sollte das Ziel der Stadt sein, diese Anbieter*innen in z.B. Monatstickets oder Pendler*innentarife zu integrieren.

Die Bußgelder für Fehlverhalten in der Nutzung von E-Scootern, wie das Befahren des Gehwegs und regelwidriges Abstellen, sind in Deutschland im internationalen Vergleich sehr niedrig und sollten erhöht werden.¹⁸

Volt Köln fordert öffentliche Daten für öffentliche Gelder

Eine gute Benutzer*innenfreundlichkeit des ÖPNV mit hoher Pünktlichkeit und geringer Ausfallrate ist eine entscheidende Voraussetzung für die Mobilitätswende. Autofahrer*innen werden nur auf ihre PKWs verzichten, wenn sie sicher sind, dass ihre Fahrt komfortabel, schnell und zuverlässig verlaufen wird. Jede Fahrplanänderung oder Verzögerung im Betrieb muss den Kund*innen so früh wie möglich transparent unter Nennung von Alternativen vermittelt werden.

Die KVB wird überwiegend mit öffentlichen Geldern finanziert. Das bedeutet für uns, dass alle für die Öffentlichkeit relevanten Zahlen der Allgemeinheit benutzer*innenfreundlich zur Verfügung gestellt werden müssen.

Relevante Informationen umfassen Ausfälle, Statistiken zur Pünktlichkeit, zu Live-GPS- Standortdaten von Bussen oder Bahnen, Statistiken zur Ausfallhäufigkeit und -dauer defekter Aufzüge und Rolltreppen.

¹⁵ <https://www.eltis.org/discover/news/one-eus-largest-electric-bike-sharing-systems-launched-gdansk-gdynia-sopot>

¹⁶ <https://www.jelbi.de/en/home/>

¹⁷ <https://www.kvb-rad.de/de/koeln/standorte/>

¹⁸ Agora Verkehrswende – E-Tretroller im Stadtverkehr, S. 29.

Die technische Umsetzung soll über eine Programmierschnittstelle (API) erfolgen, sodass verschiedene Unternehmen, Startups und Personengruppen die Daten in eigene Applikationen und Software einbauen können. Es gibt zwar bereits eine API, jedoch umfasst diese nicht alle relevanten Daten und sollte umgehend erweitert werden.

Best Practice: Helsinki

Die Stadt Helsinki ist den Umgang mit öffentlichen Daten betreffend ein Vorzeigebispiel: Unter <https://digitransit.fi/en/> sind öffentliche Daten und Codes frei verfügbar.

Volt Köln fordert neue, intelligente Busrouten

Die neuen Express-Busspuren auf der Aachener Straße haben in Bezug auf den privaten Individualverkehr gezeigt: Zusätzliche Spuren ohne bauliche Trennung werden missachtet (dies gilt auch für Fahrradstreifen), und Bußgelder für diese Ordnungswidrigkeit sind bislang ineffektiv. Aus der Beobachtung des öffentlichen Nahverkehrs in diesem Beispiel ziehen wir den Schluss, dass ein zuverlässiges Bus- und Bahn-Netz essentiell für die Akzeptanz eben dieser Transportwege ist. Da der Ausbau des Schienennetzes eher eine langfristige Lösung darstellt, sind kurzfristig zu schaffende und verlässliche Buslinien einer der Hauptträger der Mobilitätswende in Köln. Wir streben deswegen einen konsequenten Ausbau von baulich getrennten Bus- (und Fahrrad-)Spuren an.

Volt Köln steht für innovative Stadtplanung, sowohl im Bauwesen als auch in der Planung des Öffentlichen Nahverkehrs. Bis heute werden Busrouten über grobe Modelle und zeitliche Mittelwerte ermittelt, was dazu führt, dass verlassene Straßen angefahren werden, während andere Strecken völlig überlastet sind. Auch die Taktung der Busse ist unzureichend: Sie führt während der Stoßzeiten zu überfüllten Bussen und lässt Fahrgäste warten.

Im Rahmen eines Open-Data-Konzepts können KVB-Daten über die Auslastung, Taktung sowie Ausfälle festgehalten und frei zugänglich gemacht werden - damit werden zeitgleich gute Bedingungen für die Anwendung von Künstlicher Intelligenz (KI) geschaffen. Volt Köln setzt sich hierbei für eine "Machine Learning"-Wettbewerbsausschreibung zur Neuplanung der Busrouten ein. In Boston konnten so Millionen Dollar gespart werden.

Best Practice: Boston, Paris

In den **USA** fahren jeden Tag 25 Millionen Schüler*innen zur Schule und fahren dabei 6 Milliarden Kilometer im Jahr. Im Jahr 2017 hat Boston einen Machine Learning-Wettbewerb ausgeschrieben: Die Busflotte aus 650 Bussen wurde dabei mit Daten von Google Maps neu geplant, sodass bei derselben Abdeckung der Fläche 5 Millionen US Dollar eingespart werden konnten. Der Algorithmus hat dabei Probleme gelöst, für die ein ganzes Team Wochen gebraucht hätte.¹⁹

¹⁹ <https://www.weforum.org/agenda/2019/08/this-us-city-put-an-algorithm-in-charge-of-its-school-bus-routes-and-saved-5-million/>

Paris hat bereits damit begonnen, das Auto im Stadtkern zu verdrängen: Das Seine-Ufer ist autofrei, große Straßen werden für Autos geschlossen. In nur einem Jahr sind die Fahrten mit dem Rad vor allem unter Pendler*innen um 50 Prozent gestiegen. Erstmals seit 1940 geht die Nutzung des Autos in Paris zurück²⁰. Freiwerdende Flächen sollen begrünt und für Passant*innen attraktiver gemacht werden.

Volt Köln fordert **eine Erhöhung der Qualitätsstandards der KVB**

Um eine Verbesserung des Komforts überwachen zu können, müssen entsprechende Leistungskennzahlen zu Verspätungen und Ausfällen definiert werden. Diese Kennzahlen sollen der Öffentlichkeit in Quartals- und Jahresberichten zur Verfügung gestellt werden. Ebenso sollen Themen wie Sicherheitsempfinden, Komfort oder Ausstattung der Haltestellen regelmäßig von unabhängigen Unternehmen quantitativ erfasst werden, damit auch hierzu relevante Leistungskennzahlen gebildet und überwacht werden können.

Beschwerden, Feedback und Meldungen zu defekten Rolltreppen o.Ä. sollen über die bestehende App „Sag’s uns“ erfasst werden können. Diese App sollte einfach über QR-Codes, die an den entsprechenden Stellen angebracht werden, erreichbar sein. Außerdem soll das Empfinden eines Sicherheitsrisikos über „Sag’s uns“ mitgeteilt und durch die Übermittlung der GPS-Daten sollen unsichere Orte lokalisiert werden können.²¹

Die Haltestellen des ÖPNV sollen benutzer*innenfreundlich gestaltet werden. An großen Haltestellen (beispielsweise am Neumarkt) kann die Orientierung für Reisende sehr schwer sein. Eine Ausschilderung und Nummerierung der zahlreichen Ausgänge, wie sie bereits in anderen Großstädten existieren, soll hier bei der Orientierung helfen.

Die Haltestellen sollen farbig und hell gestaltet werden, um eine positive Grundstimmung zu erzeugen. Dies dient als eine Präventivmaßnahme gegen Straftaten und Gewalt^{22,23}. Die Gestaltung sollte sich an dem Sicherheitsempfinden der schutzbedürftigsten Mitglieder unserer Gesellschaft orientieren (z.B. ältere Personen, Menschen mit Handicap, Frauen, Kinder und Obdachlose). Insgesamt fördern diese Maßnahmen eine positive Wahrnehmung des ÖPNVs, was langfristig zu mehr Fahrgästen führt.

Die Mitarbeiter*innen der KVB sollen die Fahrgäste über jede relevante Betriebsstörung informieren und ein höchstmögliches Maß an Transparenz und Kundeninformation gewährleisten.

²⁰ https://www.stern.de/auto/service/pariser-buergermeisterin-wirft-alle-autos-raus-und-will-die-stadt-komplett-umbauen-9131896.html?utm_source=pocket-newtab

²¹ https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US

²² https://www.verkehr.tu-darmstadt.de/media/verkehr/bs/schriftenreihe_bs/b6.pdf (Seite 74 ff)

²³ <https://psychcentral.com/blog/can-blue-colored-light-prevent-suicide/>

Der Dom ist das meistbesuchte Gebäude Deutschlands und zieht Tourist*innen aus aller Welt an. Die Universität zu Köln hat die meisten Studierenden in Deutschland, darunter auch zahlreiche Studierende aus nicht deutschsprachigen Ländern. Deshalb ist es unerlässlich, dass vor allem im Innenstadtbereich alle Anzeigen und Informationen auch in englischer Sprache zur Verfügung gestellt werden und englische Durchsagen an den Hauptknotenpunkten erfolgen.

Die Durchsagen an Haltestellen sollen:

- weit genug im Voraus erfolgen
- alle relevanten Informationen zu Anschlussmöglichkeiten und Verspätungen enthalten
- auf die Lücke zwischen Bahn und Bahnsteig hinweisen, die eine Gefahr für Kinder, Senioren und Kranke darstellt

Best Practice: Seoul

In Seoul wird der aktuelle Standort jeder Bahn über GPS-Daten aufgezeichnet. Reisende können an Monitoren am Gleis die Situation an den vor- und nachgelagerten Stationen überblicken. Zusätzlich wird die Ankunft einer Bahn durch eine kurze fröhliche Tonabfolge eingeleitet.

In einer Bahn werden rechtzeitig vor der Ankunft alle Anschlussmöglichkeiten zum öffentlichen Verkehr in koreanischer, englischer, japanischer und chinesischer Sprache durchgesagt. Außerdem wird auf die Lücke zwischen Bahn und Gleis hingewiesen. Des Weiteren gibt es überall kostenloses W-Lan.²⁴

Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass alle am öffentlichen Leben in gleicher Weise teilhaben können. Deshalb fordern wir, dass 100% der Haltestellen in der kommenden Legislaturperiode Barrierefreiheit gewährleisten.

Volt Köln fordert eine gestalterische und verkehrstechnische Neugestaltung des Neumarkts

Der Neumarkt ist einer der zentralsten Plätze in Köln. Von gelegentlich dort stattfindenden Veranstaltungen abgesehen, ist er eine ungenutzte Fläche zwischen lärmenden Straßen und überfüllten Gleisen. Die allgemeine Umgestaltung des Neumarkts hat für Volt eine hohe Priorität, da hier langfristig das Stadtbild nachhaltig aufgewertet und der Platz besser durch die Kölner*innen genutzt werden kann.

Der Neumarkt muss grundlegend umgestaltet werden. Die den Platz eingrenzenden Straßen sollten für Autos geschlossen werden, damit er wieder als städtischer Begegnungsraum zur

²⁴ <https://www.sueddeutsche.de/auto/sz-serie-nahverkehr-weltweit-seoul-hat-das-laengste-und-beste-oepnv-system-der-welt-1.3902703>

Verfügung steht und den heutigen Charakter einer Verkehrsinsel verliert – in Straßburg war eine solche Umgestaltung bereits wirksam.

Best Practice: Straßburg

Straßburg hat es 1990 vorgemacht und den zentralsten Platz der Stadt, befahren von Autos und Bahnen, für Fußgänger*innen umgestaltet: Heute ist der Kléberplatz ein Anziehungspunkt für Tourist*innen.²⁵

Trotz des steigenden ÖPNV-Bedarfs der Zukunft darf der Neumarkt nicht zu einem großen „Bahnhofsvorplatz“ werden. Der Schienenverkehr muss kurzfristig durch neue Busrouten und Langzüge, mittelfristig durch alternative Fortbewegungsmittel (siehe [Volt Köln fordert alternative Beförderungsmittel für den ÖPNV](#)) und langfristig durch einen mehrgleisigen Tunnel entlastet werden. Der Tunnel ist dank Bundesfördermitteln finanzierbar und stadtplanerisch die nachhaltigste Lösung, um den Platz attraktiver und schöner zu gestalten.

Nach europäischem Vorbild können wir einen solchen Umbau auch am Neumarkt ermöglichen; ausgearbeitete Konzepte, wie der Neumarkt umgestaltet werden kann, liegen der Stadt bereits vor²⁶. Des Weiteren wollen wir die Attraktivität und durchgängige Nutzung des Platzes durch die gezielte Förderung von Spezialitäten und regionalen Märkten sowie weiteren Events steigern.

Die (auch zeitweise) Verpachtung des Neumarkts an eine Eventagentur oder andere private Partner*innen, die regelmäßige Veranstaltungen (kostenlos, z.B. Märkte, und kostenpflichtig, z.B. Konzerte) durchführt, stellt die Bewirtschaftung des Platzes sicher und ermöglicht die Nutzung des Platzes, zusammen mit auch heute schon stattfindenden Veranstaltungen wie Zirkussen und Weihnachtsmärkten. Eine solche Verpachtung ist vertraglich genau zu regeln und entsprechend gültiger Vergaberichtlinien wiederkehrend auszuschreiben. Auch Zwischen-nutzungskonzepte wie für den Ebertplatz können hier zum Tragen kommen (siehe auch: [Lebenswertes Köln – „Unser Ebertplatz“](#)).

Volt Köln fordert ein faires Straßenpreisungssystem

Die Probleme, die eine Vielzahl von Autos mit sich bringt, machen sich vielfältig bemerkbar - wie überall in Europa, so auch in Köln²⁷: Durch die Abgase ist die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet – ebenso wie das Klima. Hinzu kommt der Stress, der durch den Lärm und den vielen Verkehr erhöht wird.

²⁵ https://verkehrswende.koeln/wp-content/uploads/2020/01/Neumarkt-autofrei_20191110_HPA.pdf

²⁶ <https://www.agorakoeln.de/2018/05/neugestaltung-ost-west-achse/>

²⁷ <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/209/file/M208.pdf>

Die durch Autos entstandenen Kosten werden von der Allgemeinheit getragen²⁸, dazu zählen externe Kosten wie der Bau und Unterhalt von Straßen und Parkplätzen, Lärm- und Luftverschmutzung, Polizei und Feuerwehr. Hinzu kommen jedes Jahr etwa 700 Schwerverletzte und 20 Tote durch Autounfälle²⁹.

Um all diesen Punkten entgegenzuwirken, ist es Volt Köln wichtig, den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den motorisierten Güterverkehr in der Innenstadt zu verringern.

Volt Köln steht langfristig für eine Innenstadt frei vom MIV und setzt dabei auf verschiedene, an europäischen und weltweiten Vorbildern angelehnte Modelle. Konzepte, mit denen Straßennutzung fair bepreist (Singapur), Staus reduziert (Stockholm) und Verkehrstote auf nahe 0 reduziert (Helsinki) werden können, existieren bereits und können, an Köln angepasst, umgesetzt werden.

Volt Köln fordert allem voran ein Straßenbepreisungssystem als Teil eines Gesamtkonzeptes für ein nachhaltiges, faires und leistungsfähiges Mobilitätsnetzwerk in der kommenden Legislaturperiode.

Eine City-Maut schafft im Hinblick auf die o.g. Kostenverteilung Gerechtigkeit. Durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs wird sich die Luftqualität verbessern; PKW-Fahrer*innen – insbesondere solche, die auf die Nutzung ihres PKWs angewiesen sind, – profitieren von einer entspannten Verkehrssituation; es kann mehr Strecke in weniger Zeit zurückgelegt werden, dies verringert häufiges Anfahren („Stop-and-Go“) und entlastet das Klima.

Best Practice: London, Stockholm, Singapur

London hat eine City-Maut bereits 2003 umgesetzt und konnte den Verkehr damit um ein Drittel senken. Das entspricht 60.000 Autos weniger pro Tag³⁰. London verwendet eine Vignette.

Stockholm hat die Maut 2006 eingeführt, die sieben Monate später aufgrund der positiven Ergebnisse einen solchen Rückhalt in der Bevölkerung hatte, dass sie in einem Referendum bestätigt wurde. Staus gingen überall zurück, auf den Hauptverkehrsstraßen wurde die Wartezeit um die Hälfte reduziert. Der CO₂-Ausstoß konnte damit schätzungsweise um 16% reduziert werden. Der gesellschaftliche Nettonutzen wird auf 76 Millionen Euro pro Jahr geschätzt.³¹

In **Singapur** startete die City-Maut bereits 1975, die Höhe der Maut berechnet sich dynamisch aus Tageszeit, gefahrener Strecke, Gewicht des Autos, Belohnung für das Umfahren von Problemzonen etc. Gerade einmal 2% der Fahrzeit verbringen Menschen dort im Stau. In umliegenden Städten liegt der Wert bei 16%³².

28 <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/209/file/M208.pdf>

29 https://koeln.polizei.nrw/sites/default/files/2020-02/vu-stat2019-stadt-koeln_0.pdf

30 https://de.wikipedia.org/wiki/London_Congestion_Charge

31 <https://de.wikipedia.org/wiki/Innenstadtmaut>

32 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/450/analyse/singapur-transport-verkehr-regelungen/>

Mit Hilfe der eingenommenen Gelder kann der ÖPNV durch eine kürzere Taktung und ein kostengünstigeres Preissystem deutlich benutzer*innenfreundlicher gestaltet werden. Die Erreichbarkeit des ÖPNVs ist mittelfristig durch einen Ausbau des Systems zu verbessern. Die Wahl der technischen Umsetzung ist dabei offen, kann aber z.B. über Nummernschilderkennung, wie sie bei LKWs in Deutschland bereits angewendet wird, über „On-Board-Units“ (OBUs)³³ (mobile Geräte, die beim Passieren des Stadtgebietes direkt abbuchen) oder über Abos in Form von Vignetten geschehen.

Die City-Maut soll:

- auf motorisierten Individual- und Lastverkehr erhoben werden; ausgenommen bleiben der ÖPNV und innerstädtische infrastrukturelevante Dienste (Anlieferungen, Krankendienste, Dienstleister*innen, etc.)
- eine Staffelung nach Schadstoffausstoß des Autos sowie eine soziale Komponente beinhalten (z.B. über Listenpreis des Autos, Nachlass für Familien oder Sozialhilfeempfänger*innen)
- linksrheinisch im Süden auf der Höhe der Südbrücke beginnen und das innere Stadtgebiet entlang des inneren Grüngürtels abdecken sowie rechtsrheinisch zwischen Poll und Mülheim in verkehrsrelevanten Gebieten (z.B. Deutz, Kalk, Rheinufer) gelten
- durch ein einfaches digitales Erhebungssystem gestaltet oder direkt an den Kauf eines Wochen- bzw. Monatstickets der KVB gekoppelt werden
- durch den Ausbau der Park & Ride-Infrastruktur sowie den Ausbau des ÖPNVs in den äußeren Bezirken begleitet werden
- für Anwohner*innen im Innenstadtbereich zunächst niedriger ausfallen und sukzessive über drei Jahre auf das allgemeine Niveau angehoben werden
- für Menschen mit körperlichen Einschränkungen soll eine längere Übergangsphase gelten

Die City-Maut wird begleitet von verschiedenen Umstrukturierungsmaßnahmen:

Im Innenstadtbereich soll auf Zone 30 mit Rechts-vor-Links-Verkehr, bei belebten Straßen vorzugsweise auf gemeinschaftlich genutzte Straßen („Shared Spaces“)³⁴ oder Kreisel, umgestellt werden. Innerstädtische Ampelschaltungen, solange sie nicht ersetzbar sind, sollen auf eine „Grüne Welle für Fahrräder“ bei maximal 25 km/h umgeschaltet werden. Zusätzlich müssen Bus- und Schienenverkehr barrierefrei ausgebaut und durch Sharing-Möglichkeiten ergänzt werden (siehe Kapitel [ÖPNV](#))³⁵.

Das Parken soll auf verschiedene Arten, die bereits in unterschiedlichen Städten Europas Anwendung finden, umgestaltet werden:

- Alle Anwohner*innen dürfen ihre Parkausweise behalten; bei Umzug, Tod oder Abbestellung werden diese jedoch nicht neu vergeben.

³³ <https://slub.qucosa.de/api/qucosa%3A1870/attachment/ATT-0/>

³⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space

³⁵ https://verkehrswende.koeln/wp-content/uploads/2020/01/Neumarkt-autofrei_20191110_HPA.pdf

- Die Einführung eines digitalen Abstimmungssystems soll schnell und konkret für Verbesserungen im Stadtbild sorgen: Bürger*innen können so direkt über die unbeliebtesten Parkplätze abstimmen, welche daraufhin entfernt und fußgänger*innen- oder fahrradfreundlich umgebaut werden. Amsterdam hat mit einem ähnlichen Verfahren 2019 bereits erfolgreich begonnen.
- Der Mindestabstand zwischen Parkplätzen und Kreuzungen oder Abbiegungen soll erhöht werden. Dies erhöht die Sicherheit für Fahrradfahrer*innen.
- Fahrradwege, die sich aktuell auf Gehwegen befinden, werden entfernt und bei Existenz eines Parkstreifens auf diesen, andernfalls auf die Fahrbahn, verlegt.
- Straßen mit hohen Unfallzahlen und solche, an denen besonders häufig Radfahrende oder Passant*innen gefährdet werden, sollen von diesen Umbaumaßnahmen als erste profitieren.
- Ähnlich wie in Wien soll Parken im Stadtkern teurer und auf maximal zwei Stunden begrenzt werden.
- Einzelne Parkplätze sollen durch Parkplätze für mehrere Fahrräder oder Anlaufstellen für Sharing-Möglichkeiten umgestaltet werden.
- Die Kosten für das Anwohner*innenparken sollen mindestens auf europäische Standards wie in Amsterdam oder Stockholm gehoben werden.
- Bußgelder für Falschparken im öffentlichen Raum müssen erheblich erhöht werden. Das Zuparken von Gehwegen, Ein-, Ausfahrten und Fahrradwegen stört nicht nur das Bild der Stadt, es blockiert auch den Verkehrsfluss und gefährdet Menschenleben.

Best Practice: Amsterdam, Wien, Straßburg, Helsinki

Amsterdam hat 2019 damit begonnen, die Bewohne*innenparkplätze nicht neu zu vergeben. Damit reduzieren sich die Parkplatzflächen in der Innenstadt pro Jahr um 1.500 Stellplätze, die daraufhin für Grünraum, Radabstellanlagen, Ladezonen oder zur Verbreiterung von Gehwegen genutzt werden können. Im Stadtkern liegen die Parkgebühren für Nicht-Anlieger*innen bei 7,50€ pro Stunde, der Preis verringert sich bei größerem Abstand zum Stadtzentrum. Park & Ride-Stationen am Stadtrand gibt es bereits ab 1€ für 24h.³⁶

Wien als Vorreiter der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs hat zudem in den stadtkernnahen Bezirken die Maximalparkdauer auf zwei Stunden reduziert.³⁷

In **Straßburg** wurden Park & Ride-Stationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten gebaut; diese haben effektiv zur Senkung des Verkehrs in der Innenstadt beigetragen. Hier können sowohl Autos als auch Fahrräder in abschließbaren Boxen sicher abgestellt werden. Ein dort gelöstes Parkticket gilt gleichzeitig als Ticket für den Nahverkehr. Die Wirtschaft hat sich an den Umbauten beteiligt und profitiert fortwährend davon.³⁸

³⁶ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/169960/urbane-mobilitaet/parken-in-amsterdam-bewohnerparkausweis-parkgebuehren-rueckbau/>

³⁷ <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/bezirk01.html>

³⁸ <https://www.cts-Straßburg.eu/de/sich-bewegen/park-and-ride/>

Helsinki senkt seit 1987 sukzessive die maximal erlaubte Geschwindigkeit innerorts auf einer zunehmenden Anzahl von Straßen: zunächst auf 40, dann auf 30km/h. 2019 verbuchte Helsinki keinen einzigen Fußgänger*innen- oder Fahrrad-Verkehrstoten.³⁹ Zusätzliche Staus gab es keine, die niedrigeren Tempolimits verlangsamten fast ausschließlich die schnellen und allein fahrenden Fahrer*innen.⁴⁰

Der Ausbau verschiedener „Park & (Bike &) Ride“-Systeme spielt bei der Verkehrswende eine entscheidende Rolle und soll nach dem Vorbild von Straßburg umgesetzt werden.

Die Sharing-Möglichkeiten an wichtigen Verkehrsknoten- und Anschlusspunkten wie Bahnhöfen sollen gezielt ausgebaut werden. Direkt am Bahnhof gelegene Abstellflächen sollen als Parkplätze für Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter genutzt werden. Erst dahinter soll Platz für Car-Sharing und Autos gemacht werden. Die Zukunft der Mobilität liegt im fließenden Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln mit einem direkten Anschluss. Die Stadt soll einen einfachen Wechsel der Transportmittel ermöglichen.

Außerhalb des Stadtkerns sollen nach dem Vorbild von Amsterdam und Straßburg Parkhäuser und Stellflächen ausgebaut werden, deren Parktickets direkt als Anslusstickets für Bike-Sharing, Bus und Bahn gelten.

Volt Köln setzt sich schon jetzt für die landesweite Aktion „Lila Punkt“ ein, um den Autoverkehr und die damit verbundenen Staus und Kosten in Köln weiter zu reduzieren. Der private Individualverkehr hat aktuell eine Personenbeförderungsquote (Personen pro Auto) von knapp 1,5.⁴¹

Durch einen kreisförmigen lila Aufkleber in der Windschutzscheibe macht der/die Autofahrer*in im Stadtgebiet die Bereitschaft deutlich, andere Bürger*innen auf dem Weg mitzunehmen. 1969 wurde eine ähnliche Aktion bereits erfolgreich in Dortmund durchgeführt und hat zu einer Reduzierung des Verkehrs insgesamt geführt.⁴² Da die Aktion damals als (wirksamer) Protest gedacht war, wurde sie aber nach kurzer Zeit beendet. Wir wollen die Aktion wieder zurück ins Leben rufen, verstehen sie jedoch nicht als Protest, sondern als Unterstützung des überlasteten ÖPNVs.

Volt Köln fordert **alternative Fortbewegungsmöglichkeiten**

Die Verkehrswende muss nicht nur von den bestehenden Verkehrsmitteln getragen werden. Alternative Verkehrsmöglichkeiten müssen geschaffen und zukunftsfähig erforscht und ausgebaut werden. Volt Köln ist offen gegenüber solchen Neuerungen und möchte sie in ein stimmiges Gesamtkonzept einbinden. Konkret sehen wir große Chancen in alternativen Rheinüber-

³⁹ <https://www.kleinezeitung.at/international/5770471/Tempo-30-als-Schlusselfaktor-2019-keine-Fussgaenger-und>

⁴⁰ <https://de.30kmh.eu/fakten-aus-europaeischen-staedten/helsinki/>

⁴¹ https://www.bundestag.de/presse/hib/2018_03/548536-548536

⁴² <https://de.wikipedia.org/wiki/Rote-Punkt-Aktion>

querungen und der Förderung von autonomem Fahren.

Die Rheinbrücken sind nicht nur zur Hauptverkehrszeit völlig überlastet. Bahnlinien fahren in maximaler Taktung und Busse haben keine Möglichkeit, im Stadtverkehr pünktlich ihr Ziel zu erreichen und so die Bahnen zu entlasten. Ein Rheintunnel wird Bus und Bahn erst in 20 Jahren unterstützen können. Volt Köln unterstützt langfristige Bauvorhaben zu Rheinüberquerungen für den ÖPNV. Geschlossene Ringstrukturen und bessere periphere Verknüpfung des Liniennetzes entlasten zentrale Verkehrsbrennpunkte und verkürzen Fahrzeiten und -strecken erheblich.

Als alternative Rheinüberquerungen bieten sich sowohl das aktuell vom Stadtrat geprüfte „Rheinpendel“, eine nicht touristische Seilbahn, die den Rhein im Zickzack von Süden nach Norden überspannt, als auch die Einrichtung von effizienten, umweltfreundlichen und schnellen Wasserbussen an. Damit die Verkehrswende Wirklichkeit wird, dürfen die Prüfung und der anschließende Bau nicht weiter verzögert werden.⁴³

Volt Köln ist überzeugt, dass eine Vernetzung aller Transportmittel und nahtloses Wechseln zwischen ihnen ein Schlüssel zu schneller, günstiger und staufreier Bewegung für Bürger*innen und Besucher*innen innerhalb der Stadt ist.

Eine wichtige zukünftige Stütze dieser vernetzten Bewegung wird die Nutzung autonomer Automobile sein. Wir streben an, dass die Stadt Köln gemeinsam mit Investor*innen aus der Automobilbranche und dem ÖPNV eine „Smart Mobility City Köln“-Entwicklungsgesellschaft gründet, deren erstes Ziel es sein soll, bis 2025 ein flächendeckendes 5G-Netz im Stadtgebiet von Köln zu errichten, um den sicheren und reibungslosen Betrieb dieser Fahrzeuge in unserer Stadt zu gewährleisten.

Weiterhin soll dieses Unternehmen die Vernetzung des autonomen Verkehrs mit allen anderen Verkehrsmitteln den Bürger*innen als Service zur Verfügung stellen. Das Ziel muss es sein, dass jede Person, die sich in Köln oder um Köln herum bewegt, lediglich Ausgangs- und Zielpunkt in eine App eingibt und ihr von dieser unterschiedliche Verkehrsmittel zu verschiedenen Kosten in Echtzeit vorgeschlagen werden. So wird das selbstfahrende Automobil ein organischer Teil des innerstädtischen Verkehrs, und es fallen Parkflächen für private PKWs weg. Der Stau wird verringert, weil ein Mobilitätsmix die verschiedensten Komponenten bedient und vernetzt.

Um die Fahrgastzahl der autonom fahrenden Autos so hoch wie möglich zu halten, setzt sich Volt Köln für eine Fahrgastzahl-abhängige Bepreisung ein, die bei voller Besetzung der des ÖPNVs gleicht.

Die Smart Mobility City Köln soll nicht nur als Blaupause für eine aktive Verkehrspolitik und Best Practice für andere Städte dienen, sondern auch als verkäufliches Produkt die heimische Wirtschaft fördern. Wir streben an, dass Köln seine Probleme nicht nur lokal löst, sondern mit

⁴³ <https://www.ksta.de/koeln/wasserbus-und-seilbahn-koelner-behoerden-verschleppen-verkehrswende-weiter-33399772>

diesen Lösungen auch eine Vorreiterrolle einnimmt!

Lebenswertes Köln

Ausbau Förderprogramme, Schutz und Ausbau von Grünflächen, Bürger*innenbeteiligung für grüne Quartiere, Verringerung von Lichtverschmutzung, Erhöhung des Lärmschutzes

Volt Ziel ist es, aus Köln eine Millionenstadt ohne Hektik, Lärm und eintönige Häuserfassaden zu machen. Durch die Reduzierung von Autos in der Innenstadt werden Plätze für Menschen geschaffen. Regelmäßig stattfindende Veranstaltungen, wie Konzerte und Märkte, sollen Straßen und Plätze beleben.

Konsequente Stadtbegrünung mit Grünflächen, Bäumen, Dach- und Fassadenbegrünung reduziert den Lärm der Stadt zusätzlich, die Luft wird sauberer und das Stadtbild schöner. Die Veedel sollen dabei durch fußläufig erreichbare städtische Angebote aufgewertet werden. Weitere Maßnahmen wie Licht⁴⁴ und Lärmschutz sparen Strom und reduzieren den Stress der Bürger*innen.

Volt Köln fordert mehr städtisches Grün

Volt Köln will die positive Wirkung städtischer Grünflächen stärker nutzen und setzt sich daher aktiv für den Erhalt und Schutz bestehender Flächen sowie den Ausbau neuer Flächen ein. Da die Erweiterung von Parks im Wettbewerb zu dringend benötigtem Wohnraum steht, möchte Volt Köln durch innovative und zukunftsorientierte Maßnahmen zu einem grüneren Stadtbild gelangen, beispielsweise durch mehr Dach- und Fassadenbegrünung.

Hierbei setzen wir auf eine konsequente Beteiligung von aktiven Bürger*innen, lokalen Initiativen und Eigentümer*innen: Einerseits, um vielfältige Ideen und lokale Bedürfnisse zu adressieren, andererseits, um bürgerliche Selbstbestimmung und den sozialen Zusammenhalt in den Veedeln zu fördern.

Spürbare Vorteile städtischen Grüns

- CO₂-Bindung, aktiver Beitrag zum Umweltschutz
- Reinigung der Umgebungsluft von Schadstoffen und Feinstaub
- Abkühlung der Umgebungsluft

⁴⁴ <https://freilandoekologie-esser.de/wp-content/uploads/2019/11/HandlungsempfehlungenInsektensterbenKoeln2019.pdf> S.24, <https://www.darksky.org/light-pollution/>, https://biosphaerenreservat-rhoen.de/_upl/br/_pdf/bfn_broschuere_schutz_der_nacht_biodiversitaet_und_nachtlandschaft.pdf, <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/massnahmen-gegen-das-insektensterben-1>

- Regenwasserrückhalt, Schutz vor Überschwemmung
- Möglichkeit zur Erholung und Entspannung, Aufwertung des Stadtbildes
- Erhöhung der Artenvielfalt, Lebensraum für Kleintiere/Vögel
- Fassaden- und Dachbegrünung schützt vor Witterungseinflüssen

Volt Köln unterstützt konkret:

- den Ausbau des bestehenden Förderungsprogramms „Grün hoch 3“⁴⁵ für Entsiegelung sowie Dach- und Fassadenbegrünung, insbesondere durch Informationskampagnen und Beratung, um dessen Bekanntheit zu steigern
- Einnehmen einer Vorreiterrolle der Stadt durch flächendeckende Begrünung öffentlicher Gebäude
- Berücksichtigung klima-angepasster Bebauung⁴⁶ bei Sanierungs- und Neubauprojekten, um Hitzeentwicklungen vorzubeugen, Luftschneisen zu berücksichtigen⁴⁷ und als Klimatisierungshilfe zu dienen
- Erhalt, Schutz und, wo möglich, Ausbau bestehender Grünflächen und Parks, insbesondere des Grüngürtels, ökologische Bewirtschaftung, Bepflanzung mit heimischen Arten
- Auf- und Ausbau von Projekten mit Bürger*innenbeteiligung zur Begrünung von Veedeln, beispielsweise durch Straßenbegrünung, Unterstützung insbesondere von strukturschwachen Veedeln
- die Ausweitung von Urban Gardening-Projekten,⁴⁸ z.B. durch Zurverfügungstellung städtischer Wasseranschlüsse
- strikte Wertung von privaten Kies- und Steingärten als versiegelte Fläche⁴⁹ mit allen Kosten, die daraus resultieren. Gärten sollen klimabegünstigend grün sein!

Best Practice: New York

Die New Yorker High Line⁵⁰ ist eine umgewandelte Eisenbahnhochtrasse, die die Stadt auf mehreren Kilometern (über 2,3 km) durchzieht. Als grüner Weg durch die Stadt wurde das Projekt Mitte der Zweitausender Jahre initiiert. Heute ist die High Line ein Touristenmagnet, Teil der Grünen Lunge der Stadt und eine Referenz für die Umwandlung von Industrieflächen in Ruhezeiten innerhalb der Stadt.

45 <https://www.stadt-koeln.de/service/produkte/20148/index.html>

46 <https://www.gruene-hamburg.de/presse/fassadengruen-in-der-stadt-pflanzen-als-natuerliche-klimaanlage/>

47 <https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf57/93.pdf>

48 https://de.wikipedia.org/wiki/Urbaner_Gartenbau

49 Durch Flächenversiegelung kann zum einen das Regenwasser weniger gut versickern und die Grundwasservorräte auffüllen, zum anderen steigt das Risiko, dass bei starken Regenfällen die Kanalisation die oberflächlich abfließenden Wassermassen nicht fassen können und es somit zu örtlichen Überschwemmungen kommt. Versiegelte Böden können kein Wasser verdunsten, weshalb sie im Sommer nicht zur Kühlung der Luft beitragen. Die natürliche Bodenfruchtbarkeit wird durch Versiegelung massiv beeinträchtigt. Wenn der Boden dauerhaft von Luft und Wasser abgeschlossen ist, geht die Bodenfauna zugrunde, welche wiederum wichtige Funktionen für den Erhalt und die Neubildung von fruchtbaren Böden erfüllt.

50 <https://www.thehighline.org/>

Der Architekt Paul Böhm hat ein vergleichbares Konzept für die Stadt Köln vorgeschlagen, welches u.a. die Verlegung des Hauptbahnhofes und die Begrünung der bisherigen oberirdischen Fernbahntrasse vorsieht.⁵¹

Zusammen mit anderen Maßnahmen wie Dachgärten, Fassadenbegrünung und sogar ersten Konzepten zu begrünten Bussen als „fahrende Gärten“⁵² nimmt **New York** weltweit eine Vorreiterrolle ein.

Volt Köln fordert weniger Lichtverschmutzung

Städtische Lichtverschmutzung hat einen negativen Einfluss auf das ökologische Gleichgewicht und die Biodiversität.⁵³ Außerdem kann sie zu gesundheitlichen Schäden in der Bevölkerung führen. Der erhöhte Stromverbrauch durch ineffektive Lichtnutzung ist weder ökonomisch noch ökologisch nachhaltig^{54,55}.

Deshalb setzt sich Volt Köln für eine Reduktion der städtischen Lichtemission ein. Um dieses Ziel zu erreichen, gibt es bereits vielfältige Lösungsansätze:⁵⁶ Beispielsweise kann die Fassadenbeleuchtung stärker von oben als von unten ausgerichtet sowie Leuchtreklame reduziert und nach oben abgeschirmt werden. Zudem ist es sinnvoll, den Winkel von Lichtkegeln zu verkleinern. Auf weniger genutzten Strecken ist eine durch Bewegungsmelder gesteuerte Beleuchtung denkbar.

Volt Köln unterstützt die Umsetzung von der Stadt bereits vorliegenden Maßnahmen⁵⁷, die unter anderem einen Masterplan Licht für das gesamte Stadtgebiet anhand definierter Kriterien vorsehen.

Best Practice: Fulda

Fulda ist seit 2019 „Sternenstadt“ der international Dark-Sky-Association und setzt damit Zeichen im Kampf gegen die Lichtverschmutzung.⁵⁸ Ein großer Teil der Lichtverschmutzung ist vermeidbar, und Fulda geht mit intelligenten und nachhaltigen Lösungen als Vorbild für andere Kommunen voran. Licht gehört auf den Gehsteig und die Straße – und nicht in den Himmel. Zu viel und vor allem falsch gerichtetes, schlecht gesteuertes Licht mit kalten Lichtfarben beeinträchtigt nachweislich das Leben vieler nachtaktiver Arten, stört Pflanzen und belastet die Gesundheit der Menschen. Künstliches Licht muss standort- und bedarfsgerecht eingesetzt

51 https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Paul_Boehm_will_Koelner_Hauptbahnhof_verlegen_6487405.html

52 <https://www.jetzt.de/jetztgedruckt/die-rollenden-gaerten-von-big-apple-515347>

53 <https://freilandoekologie-esser.de/wp-content/uploads/2019/11/HandlungsempfehlungenInsektensterbenKoeln2019.pdf>, Handlungsempfehlungen Insektensterben Köln 2019.

54 <http://www.verlustdernacht.de/startseite.html>

55 <https://www.br.de/wissen/lichtverschmutzung-lichtsmog-licht-nacht-himmel-milchstrasse-tier-led-hell-102.html>

56 <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/21219/index.html>

57 Handlungsempfehlungen Insektensterben Köln 2019 S. 24, <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/massnahmen-gegen-das-insektensterben-1>

58 <https://www.sternenstadt-fulda.de/>

werden; so ist Lichtverschmutzung zu vermeiden. Die Lichtreduzierung senkt zudem Kosten, und durch die Energieeinsparung wird ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Urbanität und Ökologie werden durch teilweise wenige, einfache – aber sehr effiziente – Maßnahmen in Einklang gebracht.⁵⁹

Volt Köln fordert, den Lärmschutz zu erhöhen

Menschengemachter Lärm ist ein allgegenwärtiger Stressfaktor für die menschliche Gesundheit und die Natur. Volt Köln strebt eine Lärmreduktion hin zu einer natürlichen Geräuschkulisse im urbanen Raum an.

Um das zu erreichen, sind lärmreduzierende Begrünungen, verkehrsberuhigte Zonen und eine Förderung von lärmarmer Mobilität – wie der Ausbau von Fahrradwegen und Flüsterasphalt – denkbar. Eine Vorreiterrolle nimmt hierbei die Stadt New York ein.⁶⁰

Mit ihrem Projekt „SONYC - Sounds of New York City“ haben sich Wissenschaftler*innen und Hochschulen zusammengeschlossen, um in einem groß angelegten Projekt ein Sensornetzwerk, gekoppelt mit einer Künstlichen Intelligenz, zu implementieren. Dieses Sensornetzwerk zusammen mit Daten der Bewohner*innen (z.B. durch Smartphone-Apps) soll dazu dienen, Daten über den gesamten Klangteppich, die Lärmbelastung, deren Entwicklung im Tages- und Jahresverlauf und Lärm-Hotspots sowie Lärmquellen zu sammeln (Lärmkarte). Auf dieser Basis sollen bewusste Maßnahmen zur Reduktion oder gänzlichen Vermeidung von Lärm in der Stadtplanung umgesetzt werden. Die konsistente Erfassung und Auswertung der Daten erleichtert es dabei, Maßnahmen zu testen (z.B. wie sich der Lärm durch den Einsatz von Flüsterasphalt verändert) und deren Wirksamkeit zu bewerten.

Daher setzt sich Volt Köln dafür ein:

- Lärm als einen zentralen Belastungsfaktor anzuerkennen und Lärmvermeidung und -reduktion als Ziel in der Stadtplanung zu berücksichtigen (siehe dazu auch Lärmaktionsplan der Stadt Köln)⁶¹
- lärmreduzierende Begrünung zu fördern und in der Auswahl von geeignetem städtischem Grün zu berücksichtigen. Die Begrünung dient gleichzeitig auch der positiven Annäherung an die Erreichung der Klimaziele.
- verkehrsberuhigte Zonen (siehe [folgendes Kapitel](#)) zu etablieren, um die Lärmbelastung durch den Verkehr zu reduzieren
- den motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet zu reduzieren (siehe dazu [Kapitel Mobilität](#))

⁵⁹ <https://www.darksky.org/light-pollution/>

⁶⁰ <https://wp.nyu.edu/sonyc/publications/>

⁶¹ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/aktionsplan>

- „Ruhige Gebiete“ mit geeigneten Geräuschkulissen als städtische Orte der Ruhe und des Ausgleichs auszubauen und zu schützen (siehe dazu ebenfalls Lärmaktionsplan der Stadt Köln).
- eine zielgerichtete Bürger*innenbeteiligung durch geeignete Mittel der Befragung und Information auf traditionellen und digitalen Wegen zu fördern
- Projekte im Bereich Smart City, die die städtischen Lärm-Herausforderungen adressieren und die finanziell sowie durch geeignete Antrags- und Freigaberegeln zu fördern (siehe dazu [Kapitel Smartes und digitales Köln](#))

Volt Köln fordert neue verkehrsberuhigte Zonen

Im Mobilitäts-Konzeptpapier 2025 der Stadt Köln werden die Severinstraße, die Deutzer Freiheit und der Eigelstein als Vorbilder und als Best Practice Kölns beschrieben – dabei sind gerade diese Straßen für Volt Köln ein Sinnbild für den falschen Umgang mit den Bedürfnissen der Bürger*innen der Stadt Köln. Statt für Fußgänger*innen eine lebenswerte Straße zu sein, ist die Straße von Autos zugeparkt und wird befahren. Statt für Fahrradfahrer*innen eine gleichberechtigte Teilnahme am Verkehr zu gewährleisten und ihnen einen eigenen Fahrstreifen zu stellen, sind diese häufig gezwungen, Fußgänger*innen und parkenden und fahrenden Autos auszuweichen. So entsteht statt einer Fußgänger*innenzone, die zum Flanieren einlädt, eine für jede*n Verkehrsteilnehmer*in stressige Verkehrssituation.

Verschiedene Anwohner*innenbewegungen der Deutzer Freiheit⁶² und am Eigelstein⁶³ haben gezeigt, dass die Bürger*innen ein Stadtbild ohne Autos befürworten.

Volt Köln tritt langfristig für eine autofreie Innenstadt ein. Der erste Schritt zu diesem Ziel besteht darin, die Straßen, die hauptsächlich bereits von Fußgänger*innen genutzt werden, diesen durch eine ausreichende Beschilderung ausschließlich zur Verfügung zu stellen.

Dazu gehören:

- die Severinstraße
- die Venloer Straße
- der innere Abschnitt der Aachener Straße
- die Deutzer Freiheit
- die Zülpicher Straße
- der Barbarossaplatz
- die Ehrenstraße
- die Neusser Straße
- der Brüsseler Platz

⁶² <https://www.ksta.de/koeln/wird-die-deutzer-freiheit-bald-autofrei-31964264>

⁶³ https://www.t-online.de/region/koeln/news/id_87502098/eigelstein-in-koeln-traditions-strasse-wird-bald-autofrei.html

Für viele dieser Straßen und Plätze gibt es bereits Bürger*innenbewegungen oder Aktionen (wie für den Barbarossaplatz⁶⁴ oder die Zülpicher Straße.⁶⁵) Die Erschließung von Fußgänger*innenzonen schafft nicht nur Platz zum Leben, für Cafés und Festivitäten, es stärkt auch die Gemeinschaft im Veedel durch die Schaffung von öffentlichem Raum.

Die Erschließung von „Super Blocks“ nach dem Vorbild von Barcelona, indem ganze Blocks (auf Köln übertragen z.B. die Altstadt Süd oder das Belgische Viertel) als autoarm deklariert werden, will Volt Köln prüfen.

Best Practice: Barcelona

Im Rahmen des Stadt-Verkehrswegeplans 2013 bis 2018 für **Barcelona**⁶⁶ ist der Ausbau sogenannter „Super Blocks“ vorgesehen.

Einen Super Block kann man sich wie eine verkehrsarme Zone vorstellen, jedoch umfasst jeder Super Block einen Bereich von ca. 400 x 400m, in dem Vorrang für den Fuß- und Fahrradverkehr gewährt wird. PKWs dürfen sich nur noch mit ca. 10 km/h bewegen, wobei die Einfahrt vor allem auf Anwohner*innen und notwendigen Lieferverkehr beschränkt ist. Durchgangsverkehr wird um die Super Blocks herum über Straßen mit höherer Geschwindigkeit geleitet. Das Ziel ist, nicht nur die Verkehrsberuhigung, sondern auch den Zugang zum öffentlichen Raum Straße wieder als Lebens- und Aufenthaltsraum für Erwachsene und Spielfläche für Kinder zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen Verkehrstote sowie Lärm und Luftbelastung stark reduziert werden.^{67 68}

Volt Köln fordert eine Aufwertung der Stadt durch Veranstaltungen, Märkte und Projekte

Köln hat nicht nur einen erheblichen Mangel an öffentlichen Plätzen; die vorhandenen sind zu einem wesentlichen Teil laut und wenig lebenswert. Im Herzen der Stadt liegt der Neumarkt, der ein Sinnbild für den Kölner Umgang mit Plätzen ist: Umkreist von Autos, Zügen und Bussen liegt eine Brachfläche, die nur für einzelne Veranstaltungen genutzt wird, anstatt tägliche Lebensqualität zu bieten.

Die bewusste Wiederbelebung von solchen Flächen und Plätzen durch geeignete Maßnahmen der Stadtplanung, Stadtmöblierung, Begrünung, öffentliche Veranstaltungen, Nutzungs- und Zwischennutzungskonzepte sowie durch Bürger*innen- und private Initiativen kann helfen, Plätze wieder an die Bevölkerung zurückzugeben.

⁶⁴ <https://www.radiokoeln.de/artikel/barbarossaplatz-soll-autofrei-werden-494677.html>

⁶⁵ <https://www.ksta.de/koeln/innenstadt/autofreie-zone-zuelpicher-strasse-in-der-koelner-city-in-picknickmeile-verwandelt-24363452>

⁶⁶ https://prod-mobilitat.s3.amazonaws.com/PMU_Sintesi_Angles.pdf

⁶⁷ <http://theconversation.com/superblocks-are-transforming-barcelona-they-might-work-in-australian-cities-too-123354>

⁶⁸ <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/superblocks-in-barcelona>

Unter dem Titel „Unser Ebertplatz“ erarbeiten seit Frühjahr 2018 verschiedene Initiativen, Anwohner*innen und Arbeitsgruppen gemeinsam mit der Stadt Köln Projekte, Konzepte und Veranstaltungen, um den Ebertplatz wieder in einen beliebten und vielfältig genutzten öffentlichen Platz zu verwandeln. Den Schwerpunkt bilden (sozio-)kulturelle Angebote, gestalterische Aufwertungen und Begrünung sowie Gastronomie. Der gesamte Prozess lebt dabei von dem Engagement verschiedenster Menschen⁶⁹ – eine Vorgehensweise, die für ganz Köln Vorbildcharakter hat.

Volt Köln fordert mehr Zwischennutzungsangebote in den Stadtbezirken mit bisher weniger gut ausgebauten Freizeit- und Kulturangeboten, beispielsweise auf der rechten Rheinseite und in Chorweiler, um den kulturellen Austausch⁷⁰ (siehe auch [Soziales Köln](#)) zu fördern und die Attraktivität dieser Stadtbezirke zu erhöhen. Dabei ist auch eine Verpachtung an private Partner*innen, die die Bewirtschaftung des Platzes sicherstellen, regelmäßige Veranstaltungen (kostenlos, z.B. Märkte, und kostenpflichtig, wie Konzerte) durchführen und somit die Nutzung des Platzes attraktiver machen, möglich ([siehe auch Neugestaltung des Neumarkts](#)). Durch die stetige Reduktion des Individualverkehrs in Köln wird Platz gewonnen, der zum Ausbau solcher Plätze genutzt werden kann; aber auch unabhängig von diesen Maßnahmen kann in Köln viel zur Attraktivität der Stadt beigetragen werden.

Dazu zählen die Verschönerung bestehender (siehe [Volt Köln fordert einen Neumarkt – frei von Verkehr](#)) und Schaffung neuer Plätze durch die Verminderung des Autoverkehrs. Weiterhin streben wir z.B. eine Aufwertung der Rheinpromenade an: Dies kann kosteneffizient und kurzfristig durch die Freigabe von Stellplätzen für Foodtrucks, Flohmärkte und Pavillons entlang der Promenade geschehen.

Nachbarschaftsvereine helfen dabei, ein Wohnviertel attraktiv, lebenswert und einzigartig zu gestalten. Ziel von Volt Köln ist, solche Vereine zu stärken und mit mehr Befugnissen auszustatten. Stadtteile sollten ohne viel Bürokratie darüber entscheiden dürfen, wie sie ihre Straßen gestalten wollen – ob Urban Gardening, Straßenfeste oder das Einrichten eines öffentlich zugänglichen Werkzeugschranks. Solche Projekte stärken die Veedels-Gemeinschaft und dürfen nicht von oben diktiert oder blockiert werden. Zur Unterstützung der Vereine schlagen wir unter anderem ein Bürger*innen-Budget vor, wie es in Wuppertal schon angewendet wird.⁷¹

Volt Köln fordert **eine zeitgemäße und (gender-)gerechte Stadtplanung**

Die Stadt ist Begegnungsraum, Lebensmittelpunkt, Arbeitsstätte und Zuhause für viele von uns in Köln, und ein wichtiges kulturelles und ökonomisches Bildungszentrum für die angrenzenden Regionen. Köln beherbergt jedes Jahr Millionen von Tourist*innen aus Deutschland, Europa und der ganzen Welt. Dabei wird die historisch gewachsene Stadt nicht in allen

69 <https://unser-ebertplatz.koeln/>

70 <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/statistik/statistische-daten-thematische-karte>

71 <https://www.wuppertal.de/microsite/buergerbeteiligung/verfahren/content/Buergerbudget-2019.php>

Belangen den veränderten Lebensentwürfen und Gesellschaftsmodellen des 21. Jahrhunderts gerecht.

Ursprünglich sind viele Städte anhand klassischer Rollenmodelle und eines klassischen Verständnisses von Familie geplant worden. Lebensmodelle wie Generationen-Wohnen, „Patchwork“-Familien, alleinlebende oder -erziehende Elternteile oder andere Lebensentwürfe finden sich in der aktuellen Stadtplanung nur begrenzt wieder. Parallel dazu hat sich die Struktur von Industrie und Gewerbe in den letzten Jahren sehr schnell verändert; hierbei spielen der industrielle Wandel und der Weg zur Dienstleistungsgesellschaft eine wesentliche Rolle, aber auch Themen wie der Online-Handel und damit die Herausforderungen an sich verändernde Innenstädte. Der internationale Zuzug innerhalb des Schengenraums, aber auch von außerhalb der EU, ist ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor geworden und erfordert eine zunehmend multikulturell ausgerichtete Stadt für Kölner*innen, aber auch für kurzfristige Besucher*innen aus Deutschland und der Welt – über ein Wochenende, für Messeaufenthalte oder auch über Monate im Rahmen von Projekten.

Volt Köln fordert daher, bei der Stadtplanung relevante Bevölkerungsdaten und demografische Entwicklungen sowie sich verändernde Lebenssituationen in das Zentrum der städtischen Entwicklung zu stellen – eine lebenswerte und vielfältige Stadt für heutige und zukünftige Generationen soll dabei das Ziel sein.

Städte wie Wien („Gender Mainstreaming – leichtgemacht“)⁷² oder unsere Hauptstadt Berlin („Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung“)⁷³ gehen hierbei bereits einen vorbildlichen Weg.⁷⁴

Kernthemen wie der Ausgleich zwischen den Geschlechtern, gesellschaftliche Vielfalt und durchgängige Teilhabe und Chancengleichheit für Kölner*innen und Neukölner*innen aller Lebensphasen stehen hierbei im Kern unserer Forderungen.

Bunte Veedel und Quartiere, die Leben, Arbeit und Freizeit verknüpfen und nach dem Prinzip der „kurzen Wege“ Verkehr reduzieren und gesellschaftliche Mobilität erhöhen, sind Teil dieser Forderungen. Fußläufige Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen wie Kinderbetreuung, Bildungseinrichtungen, Co-Working-Spaces, Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten, Grünflächen und öffentliche Sportangebote, öffentliche, für alle (Geschlechter) verfügbare WCs und Duschen sowie zentrale ÖPNV-Anbindung können dies möglich machen und unterstützen Volts Ziele im

⁷² <https://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/pdf/genderhandbuch-barrierefrei.pdf>

⁷³ http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_deutsch.pdf

⁷⁴ **Erklärung des Berliner Konzepts der Stadtentwicklung im Vorwort:** Gender Mainstreaming verfolgt das Ziel, soziale Ungleichheiten zwischen allen Geschlechtern auf allen politischen Ebenen und in allen Planungs-, Entscheidungs- und Bauprozessen bewusst wahrzunehmen und durch Teilhabe Chancengleichheit zu fördern. Gendergerechte Städte und Quartiere spiegeln gesellschaftliche Vielfalt wider, sie sind barrierefrei, gut erschlossen und vernetzt und bieten Räume, die bedarfsgerecht interpretier- und nutzbar sind. Chancengleichheit bringt neue Lebens- und Arbeitsmodelle hervor, lässt Mädchen Tore schießen und Jungen schaukeln. Integration ist nicht länger politisches Programm, sondern gelebtes Leben vieler verschiedener Kulturen und Religionen. Die gendergerechte Stadt verknüpft Leben, Arbeit, Freizeit; nutzt Synergien, schafft Verknüpfungen, macht aus Wohnorten nachhaltige Lebensräume. Sie vermeidet Lärm und schafft dennoch eine Infrastruktur der kurzen Wege. (https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_deutsch.pdf)

Bereich Umwelt, Mobilität und Soziale Gerechtigkeit. Hierzu gehört auch die Beseitigung von Angsträumen, um z.B. durch helle und freundliche Haltestellen und saubere Parks den Zugang zu öffentlichen Flächen angstfrei zu gestalten und so allen Kölner*innen eine regelmäßige Nutzung zu ermöglichen.

Volt Köln setzt sich daher ein, um:

- den „Masterplan Innenstadt“ der Stadt Köln hinsichtlich der genannten Ziele zu überprüfen und regelmäßig anzupassen
- bei allen aktuellen und zukünftigen Projekten der Stadtentwicklung Aspekte der lebenswerten und vielfältigen Stadt sowie eines erweiterten „Gender Mainstreaming“-Begriffes anhand eines definierten Kriterienkatalogs in den Mittelpunkt zu stellen
- einen kontinuierlichen Abgleich der Stadtplanung und Veedelsentwicklung, nicht nur hinsichtlich genereller demografischer Daten, sondern auch in Hinblick auf die sich verändernde Gesellschaft zu initiieren
- eine gerechte Stadt für Kölner*innen aller Altersgruppen, Geschlechter, Lebensentwürfe, Lebensphasen und Religionen zu werden
- Konzepte und aktuelle Best Practices im Bereich Inklusion und Barrierefreiheit durchgängig anzuwenden
- in einer internationalen Großstadt wie Köln durchgängige Mehrsprachigkeit öffentlicher Informationen anzubieten – Anzeigetafeln und Ansagen mindestens in Deutsch und Englisch
- einen verstärkten Ausgleich zwischen den Veedel und Quartieren zu erreichen, um alle Viertel Kölns lebenswerter zu machen und somit der Preisentwicklung am Wohnungsmarkt mit mehr Vielfalt und Attraktivität der gesamten Stadt Köln zu begegnen
- eine durchgängige Bürger*innenbeteiligung und -information sowie eine bessere Aufklärung über die Strategie und Ziele der Stadt Köln im Rahmen eines bewussten Veränderungsmanagements („Management of Change“) anzustreben
- die Neubeschaffung und Bewirtschaftung von WCs und Duschen im öffentlichen Raum in Partnerschaft mit geeigneten privaten Anbieter*innen zu ermöglichen

Nachhaltiges Köln

Volt Köln fordert die konsequente Umsetzung der Kölner Klimaziele

Dezernatsübergreifendes Gesamtkonzept für Klimaziele, übergreifende Koordination, Mobilisierung der Zivilgesellschaft, regelmäßige Berichterstattung

Die Klimaziele für Köln 2030 sehen eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 50% gegenüber dem Wert von 1990 (12,3 Mt) vor. Bis 2015 wurden Einsparungen von 2,13 Mt erreicht (Ausstoß von 10,17 Mt); weitere 3,9 Mt fehlen zur Zielerreichung, was linearen jährlichen Einsparungen von 262.000 t entspricht.⁷⁵

Bei der Betrachtung des Zeitraums 2008 bis 2015 (keine aktuelleren Werte verfügbar⁷⁶), fällt auf, dass der Energieverbrauch um 5% gestiegen sowie die Treibhausgasemissionen nur um 1% gesunken sind (Gesamtbilanz für alle Sektoren). Grund hierfür ist auch das Bevölkerungswachstum im Stadtgebiet. Der Pro-Kopf-Verbrauch ist leicht gesunken.⁷⁷

Der Rat der Stadt Köln hat im Juli 2019 den Klimanotstand beschlossen und bekennt sich damit ausdrücklich zu den Pariser Klimaschutzziele sowie zu weiteren konkreten Maßnahmen für Köln. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Klimafolgenabschätzung als verbindliches Prüfkriterium für künftige relevante Projekte und Ratsvorlagen eingeführt.⁷⁸ Welche Kriterien diese Klimafolgenabschätzung im Detail beinhaltet, ist bisher unklar.

Ebenso unklar ist, wie die Ziele bis 2030 im Einzelnen erreicht werden sollen (fehlende Aufteilung in Teilziele für die Bereiche Mobilität, Energie, Stadtplanung, Wohnen und Gebäudesanierung etc.). Ebenso fehlen eine koordinierte Zusammenarbeit in den Verwaltungsdezernaten und ein ausreichender Einbezug von Zivilbevölkerung und Wirtschaft. Zu berücksichtigen ist außerdem der prognostizierte Bevölkerungszuwachs von 1,08 Mio. in 2018 auf ca. 1,12 Mio. in 2030 (~3,5%)⁷⁹ für das Kölner Stadtgebiet, der eine Erhöhung der Emissionswerte nahelegt, wenn nicht zusätzlich gegensteuernde Maßnahmen eingeleitet werden.

⁷⁵ Köln KlimaAktiv 2022, S. 14-15, <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68713/index.html>

⁷⁶ <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68713/index.html>

⁷⁷ Köln KlimaAktiv 2022, S. 14. <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68713/index.html>

⁷⁸ <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/rat-beschliesst-klimanotstand>

⁷⁹ Bevölkerungsprognose für Köln 2018 bis 2040, S. 8.

Volt Köln fordert daher stärkere und ambitioniertere Maßnahmen von der EU, Deutschland und den Kommunen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie die dringliche Umsetzung des Pariser Abkommens. Dies kann aus unserer Perspektive nur durch konkrete Maßnahmen, übergreifend für alle relevanten Bereiche, erfolgen.

Daher setzt sich Volt Köln ausdrücklich ein für:

- die Definition von Standardkriterien für die vom Rat verabschiedete Klimafolgenabschätzung
- die Entwicklung eines Gesamtkonzepts, das Kölns Klimaziele 2030 und langfristig die Emissionsneutralität für die Bereiche Mobilität, Energie, Stadtplanung, Wohnen und Gebäudesanierung etc. definiert und dessen dezernatsübergreifende Umsetzung ermöglicht
- die Förderung neuer Technologien, die zur Zielerreichung beitragen können
- das Einrichten einer übergreifenden Koordinationsstelle (beispielsweise die Koordinationsstelle Klimaschutz) und deren Ausstattung mit benötigten Ressourcen und dem Mandat, die Umsetzung zu koordinieren⁸⁰
- Koordination und Wissensaustausch dezernatsübergreifend zwischen laufenden und künftigen Programmen/Maßnahmen der Stadt Köln
- die stärkere Mobilisierung der Zivilgesellschaft und der Wirtschaft
- Umsetzung der vorgeschlagenen berichtenden Maßnahmen, insbesondere eine jährliche Veröffentlichung der städtischen CO₂-Bilanz (bürger*innenfreundlich, in verständlicher Sprache)⁸¹

Volt Köln fordert eine nachhaltige Lebensmittelproduktion und -versorgung

Volt Köln setzt sich für eine sinnvolle Ernährungspolitik ein, die die Versorgung der Bürger*innen mit nachhaltigen und regional erzeugten Lebensmitteln unterstützt. Innerhalb des Entscheidungsbereichs der Stadt (Kitas etc.) soll nachhaltige Ernährung gefördert werden. Hier sollen verschiedene Akteur*innen, wie Landwirtschaft, Gastronomie und Bildungseinrichtungen, ebenfalls berücksichtigt werden. Ziel ist die Erhöhung des Bio- und Regionalanteils für Essen in städtischen Einrichtungen auf 60-70% und langfristige Verträge bzw. Vertragssicherheit für regionale Erzeuger*innen, die städtische Kantinen beliefern.

Volt Köln tritt für nachhaltige Wochenmärkte ein. Die Stadt Köln kann innerhalb ihrer Zuständigkeit und somit im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen nachhaltigeren Konsum fördern, indem sie – mit genügend Vorlaufzeit für die Händler*innen – dazu übergeht, bei der Vergabe der Marktstandflächen auf den Wochenmärkten vorrangig nach Kriterien der Nachhaltigkeit zu entscheiden; die Marktsatzung ist entsprechend zu ändern.

⁸⁰ Köln KlimaAktiv 2022, S. 12. <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68713/index.html>

⁸¹ Köln KlimaAktiv 2022, S. 74. <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68713/index.html>

Als Kriterien kommen in Betracht: kurze Lieferwege, biologische Herstellung, fairer Handel, Reduzierung von Verpackungen, Anlieferung mit nachhaltigeren Fahrzeugen, etc.

Die Marktstandbewerbungen der Händler*innen und die Vergabe durch die Stadt sollten – beispielsweise über das Internetportal der Stadt – frei zugänglich für die Öffentlichkeit sein, damit die Anwendung der Kriterien der Nachhaltigkeit transparent nachvollzogen werden kann. Der neue Ansatz der Nachhaltigkeit bietet den Händlerinnen und Händlern eine Chance im Wettbewerb mit den Supermärkten und Discountern und der Stadt die Chance für eine lebendige und gleichzeitig nachhaltigere Marktkultur auf Basis der gewachsenen Strukturen der Märkte in unseren Veedeln.

Best Practice: Toronto

In vielen anderen Städten, wie Toronto, hat sich die Zusammenarbeit mit einem Ernährungsrat bereits etabliert: Dort wurde beispielsweise seit 2005 ein Grüngürtel geschützt, um Ackerland für die lokale Lebensmittelproduktion zu schaffen. Auf über 700.000 Hektar Land konnten 5500 landwirtschaftliche Betriebe erhalten oder neu angesiedelt werden, meist Familienbetriebe. Ernährungsräte forcieren einen aktiven Dialog zwischen Politik, Verwaltung, Erzeuger*innen, Vertrieben und den Verbraucher*innen, um so langfristig und nachhaltig die Strukturen einer regionalen Lebensmittelversorgung zu stärken.⁸²

Volt Köln engagiert sich daher, um:

- nachhaltige Ernährungspolitik zu etablieren
- die Arbeit und Konzepte des Ernährungsrats Köln zu unterstützen, die auch Bildung über Ernährung beinhalten
- regionale Versorgung sicherzustellen und auszubauen

Volt Köln fordert eine innovative und effiziente Energienutzung

Die Rheinenergie als regionaler Energieversorger und zu 80% in städtischer Hand⁸³, verantwortet einen großen Anteil (ca. 1/3) der CO₂-Emissionen der Stadt Köln⁸⁴ (1,9 Mt 2018, 84% aus Erdgas)⁸⁵. Bezogen auf die Stromversorgung (reiner Strommix ohne EEG-Anteil) produziert die Rheinenergie lediglich 13% aus erneuerbaren Energien (6% Atomstrom, 81% fossile Brennstoffe).⁸⁶

⁸² http://institut-fuer-welternaehrung.org/wp-content/uploads/2018/01/Vortrag_Bowinkelmann_ER-Ko%CC%88ln.pdf

⁸³ https://www.stadtwerkekoeln.de/fileadmin/_media/Bilanzpressekonferenz_2019/SWK_GB_2018_minus.pdf, S. 17.

⁸⁴ https://www.energieagentur.nrw/eanrw/klimanotstand_in_koeln_gespraech_mit_harald_rau

⁸⁵ <https://www.rheinenergie.com/media/documents/werbemittel/Geschäftsbericht-2018.pdf>, S. 23.

⁸⁶ <https://www.lichtblick.de/strommix/>, https://www.rheinenergie.com/de/geschaeftskunden/service_und_informationen/stromkennzeichnung/stromkennzeichnung.html

Volt Köln fordert daher einen konsequenten Ausbau erneuerbarer Energien durch die Rheinenergie. Das hohe Solarstrompotenzial (Photovoltaik) auf Kölner Hausdächern sollte dabei priorisiert ausgebaut werden.⁸⁷

In ihrer Rolle als Vorreiterin sollte die Stadt Dächer öffentlicher Gebäude schnellstmöglich als Photovoltaikstandorte ausbauen lassen und in diesem Bereich das bestehende Angebot für private Investor*innen beenden, um die Energieversorgung in öffentlicher Hand zu halten.⁸⁸

Volt Köln setzt sich außerdem für den notwendigen Ausbau bestehender Anreizsysteme, Beratungsangebote und reichweitenstarke Informations- und Imagekampagnen für Bürger*innen und Unternehmen ein, um den privaten Ausbau zu fördern.

Mehr als 2/3 des stationären Energieverbrauchs einer Großstadt wie Köln entfallen auf die Wärmeversorgung. Daher sollten vermehrt innovative Lösungen wie Abwasserwärme auf Umsetzbarkeit geprüft und schnellstmöglich flächendeckend nach Potenzial ausgerollt werden; Untersuchungen gehen von bis zu 20% Deckung für den deutschlandweiten Wärmebedarf aus. Ein zu berücksichtigendes Beispiel ist das laufende Celsius-Projekt im Rahmen der Smart City Cologne.⁸⁹

Um die Transparenz über Fortschritte im Ausbau der erneuerbaren Energien zu erhöhen, plädiert Volt Köln für die Einführung eines bürger*innenfreundlichen Berichtssystems, das die Stadt regelmäßig veröffentlicht.

Volt Köln engagiert sich daher für:

- den konsequenten Ausbau erneuerbarer Energien durch die Rheinenergie mit Fokus auf Photovoltaik, wobei die Stadt ihre Rolle als Vorbild im Ausbau der Solarenergie auf städtischen Gebäudedächern wahrnehmen sowie sich um Schaffung und Ausbau bestehender Anreizsysteme für Bürger*innen und Unternehmen kümmern soll
- die Nutzung innovativer Lösungen bei der städtischen Wärmeversorgung, beispielsweise Abwasserwärme
- die regelmäßige, für die Bürger*innen leicht zugängliche Berichterstattung über den Ausbaufortschritt.

⁸⁷ https://www.energieatlas.nrw.de/site/karte_solarkataster, Köln KlimaAktiv 2022, S. 45-51.

⁸⁸ https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf26/energiebericht_2018.pdf, S. 54-56.

⁸⁹ <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/index.php/celsius.html>

Volt Köln fordert **mehr Energieeffizienz bei Gebäuden**

Private Haushalte sind für 35% des Energieverbrauchs in Köln verantwortlich, Gewerbe, Handel und Dienstleistung für 21%.⁹⁰ Ein Großteil des Energiebedarfs entsteht durch Verluste aufgrund ineffizienter Gebäudesysteme.

Volt Köln unterstützt daher den Passivhaus-Stil als energetisch effizienten Standard für Neubauten vor anderen ebenfalls durch die KfW⁹¹ geförderten Standards und plädiert für dessen flächendeckende Einführung bei städtischen Bauprojekten bzw. als notwendiges Ausschreibungskriterium in der Vergabe von Bauprojekten. Der Passivhaus-Stil eignet sich als Baukonzept insbesondere aufgrund energieeffizienter Bauteile und Lüftungstechnik, wodurch Passivhäuser im Vergleich zu Neubauten bis zu 75% weniger Wärme verbrauchen. Damit sind sie langfristig sowohl günstiger als auch umweltfreundlicher.⁹²

Um die Energieeffizienz im Bestand zu fördern, setzt sich Volt Köln für die Steigerung des städtischen Ziels von jährlich 2% Bestandssanierung auf 5% ein. Die dadurch potentiell entstehenden Mieterhöhungen sollen sozialverträglich gestaltet werden (siehe [Best Practice Bottrop](#)).⁹³

Volt Köln schlägt zum Erreichen dieses Zieles vor, bestehende Anreizsysteme für Altbausanierung stärker zu fördern und gezielt mit Informationskampagnen zu bewerben. Insbesondere soll das Aufstocken von Gebäuden unterstützt werden. Ohne zusätzliche Flächenversiegelung lässt sich neuer Wohnraum schaffen. Die Gebäudestatik lässt eine Aufstockung im Holzbau meist zu, wobei die neue Dachkonstruktion Photovoltaik, Thermosolar- und Passivhaustechnik in Bestandsgebäude einbringen kann.

Volt Köln fordert **Aufklärungsarbeit zum Thema Einsparung von Energie**

Jede*r einzelne Bürger*in kann tätig werden, um die eigene Energiebilanz zu verbessern – und sich damit für ein klimaneutrales Köln stark machen. Allerdings fehlen vielen Bürger*innen konkrete Ideen beziehungsweise konkretes Wissen, welche gezielten Maßnahmen den größten Einfluss auf die eigenen Emissionswerte haben. Daher setzt sich Volt Köln für entsprechende Aufklärungs- und Informationskampagnen durch die Stadt ein. Bürger*innen und Unternehmen/Organisationen sollten über die eigenen Einsparpotenziale aufgeklärt und durch Beratung, Aktionen und Prämien dabei unterstützt werden, selbst aktiv zu werden.

90 <https://www.stadt-koeln.de/artikel/67219/index.html>

91 https://www.energieagentur.nrw/eanrw/klimanotstand_in_koeln_gespraech_mit_harald_rau

92 https://passipedia.de/grundlagen/was_ist_ein_passivhaus

93 https://www.energieagentur.nrw/eanrw/klimanotstand_in_koeln_gespraech_mit_harald_rau

Volt Köln engagiert sich daher für entsprechende Aufklärungs-, Informations- und Mitmachkampagnen durch Beratung, Aktionen und Prämien nach dem Vorbild einer Energieagentur in Bottrop und Frankfurt am Main.

Best Practice: Bottrop

Ein wichtiger Teil des Klimakonzeptes in Bottrop ist es, immer wieder auf die Unternehmen zuzugehen, individuelle Konzepte auszuarbeiten und auf die Einsparmöglichkeiten hinzuweisen. Die größten Einsparungen wurden jedoch bei der Sanierung von Wohnungen erreicht: Pro Jahr werden in Bottrop derzeit dreimal so viele Privathäuser auf das Energiesparen eingestellt wie im Bundesdurchschnitt. Das Auffällige dabei ist, dass die Berater*innen den Hauseigentümer*innen ausdrücklich empfehlen, auf besonders teure Maßnahmen zu verzichten, um diese so leichter überzeugen können. (Beispiel: Wenn die obere Geschossdecke gedämmt wird, folgt darauf eine Wirkung, die zwischen 90 und 95 Prozent gegenüber einer vollkommen neuen Eindachung einzustufen ist – sie kostet aber nicht 30.000, sondern nur 3.000 Euro.)⁹⁴

Auf diese Weise konnte Bottrop den CO₂-Ausstoß innerhalb von 10 Jahren halbieren.

Die kommunale Bezuschussung soll günstige, pragmatische Lösungen unterstützen (80/20 Regel), die einfach und unbürokratisch abrufbar sein sollen.

⁹⁴ https://www.deutschlandfunk.de/innovation-city-bottrop-die-klimafreundliche-industriestadt.724.de.html?dram:article_id=431226

Soziales Köln

Ausbau Förderprogramme, Schutz und Ausbau von Grünflächen, Bürger*innenbeteiligung für grüne Quartiere, Verringerung von Lichtverschmutzung, Erhöhung des Lärmschutzes, Stärkung des sozialen Wohnbaus, gemeinwohlorientierte Wohnprojekte, Modell Mietkauf; Baupflicht; Stärkung von Pflegekräften; Integration und kulturelles Zusammenleben; Bekämpfung von Kinderarmut; Sanierung von Bildungseinrichtungen; Digitalisierung der Schulen; Aufarbeitung NS-Zeit; Kultur- und Party-Szene stärken; Hilfsangebote für Drogenabhängige

Volt Köln fordert **erschwingliches Wohnen für alle**

Köln ist eine Stadt mit einem der schnelllebigsten Wohnungsmärkte Deutschlands; sie ist gekennzeichnet durch stetigen Um- und Zuzug. Das führt zu einer angespannten Wohnungssituation und zu einer unverhältnismäßig guten Verhandlungsposition für Vermieter*innen gegenüber ihren Mieter*innen – hiervon sind gerade wirtschaftlich schwächere Haushalte besonders betroffen, da sie häufiger zur Miete leben.

Momentan werden in Köln Neubauten im sozialen Wohnungsbau sowie Genossenschaften fast ausschließlich und in nicht ausreichendem Umfang über die NRW Bank gefördert, kaum durch die Stadt. Eine wesentlich stärkere Förderung würde die Situation auf dem Wohnungsmarkt vor allem – jedoch nicht nur – für sozial schwächere Haushalte verbessern.

Zur Stärkung von sozialem, nachhaltigem und gemeinwohlorientiertem Wohnen will Volt Köln Formen gemeinsamen Wohnens fördern, wie beispielsweise Mehrgenerationenhäuser. Des Weiteren fordern wir stärkere Investitionen in Chorweiler, Porz und Mülheim, um die Attraktivität dieser Bezirke zu erhöhen und die Innenstadt, Ehrenfeld, Nippes und Lindenthal zu entlasten sowie den Mietpreisspiegel zu senken.

Ebenfalls fordern wir die konsequente Nutzung eines Mieterhöhungsstopps als Instrument, um den Wohnungsmarkt zu entspannen. Volt Köln setzt sich dafür ein, auf Länderebene die Voraussetzungen für einen Mieterhöhungsstopp zu schaffen. Eine konsequente Anpassung der zumutbaren Kosten der Unterkunft im Arbeitslosengeld II in Köln an einen aktuellen Mietpreis ist ebenfalls unbedingt notwendig.

Volt Köln fordert bessere Wohnverteilung

Ein Datensatz (Stand 31.12.17) der Stadt Köln⁹⁵ zeigt, dass die Einwohner*innendichte in Köln in der Innenstadt, Ehrenfeld, Nippes und Lindenthal mit Werten zwischen 36,4 und 78,9 Einwohner*innen je Hektar am höchsten ist. Die Bezirke der rechten Rheinseite sowie das linksrheinische Chorweiler und Rodenkirchen sind demgegenüber erheblich weniger stark besiedelt (12,4 bis 31,8 Einwohner*innen je Hektar), und im Durchschnitt leben in Köln 26,8 Einwohner*innen auf einem Hektar Land. Verschärfend kommt hinzu, dass kein rechtsrheinischer Bezirk einen positiven Saldo aus Zuzug und Wegzug der Bevölkerung hat. In Chorweiler zeigt der Saldo am deutlichsten einen negativen Trend (-0,9%), in der Innenstadt hingegen am deutlichsten einen positiven (+1,8%). Im Durchschnitt ziehen mehr Personen nach Köln als aus Köln weg (+0,1%). Der Konflikt um Wohnraum wird in dicht besiedelten Bezirken immer ernster, während andere Bezirke Einwohner*innen verlieren.

Um diesem Verteilungsproblem entgegenzuwirken, ist es notwendig, die Kölner Randbezirke attraktiver zu gestalten. Eine kurzfristige Maßnahme können Zwischennutzungsangebote sein ([siehe auch Lebenswertes Köln](#)). Langfristig fordern wir neben der Ausweitung des ÖPNVs auch die Ausweitung der Sharing-Angebote in die Randbezirke der Stadt. Auch die Errichtung und Sanierung von weiteren Freizeitangeboten (Schwimmbädern, Sportplätzen und Parks) können die Attraktivität eines Veedels steigern. Durch den steigenden Bedarf an Wohnfläche in Köln ist es unerlässlich, weiteren Wohnraum zu schaffen. Die Innenstadt, Nippes und Ehrenfeld bieten kaum noch Platz für den benötigten Wohnraum, auch die Höhe von (Neu-)Bauten ist durch Denkmäler und Kirchen begrenzt. Eine Möglichkeit ist die Bebauung von landwirtschaftlichen und Waldflächen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Wohnungsbau nicht zu Lasten des Klima- und Naturschutzes gehen darf, weshalb der Nutzung bereits versiegelter Flächen Vorrang gegeben werden muss.

Daher schlagen wir eine Auskunftspflicht für Vermieter*innen vor, um anhand der erhobenen Daten einen realitätsnahen Mietspiegel zu erheben. Langfristig soll die Stadt Köln dazu übergehen, Sozialwohnungen zu kaufen und selbst zu vermieten, anstatt diese nur zu fördern; mittel- bis langfristig sollte ein Mietkaufmodell eingeführt werden. Dem Wohnraummangel, der sich in Zukunft weiter verschärfen wird, möchte Volt Köln mit der Förderung von modernen, energieeffizienten Hochbauprojekten sowie der Erschließung neuer Flächen begegnen. Dies soll nicht zu Lasten von Grünflächen erfolgen.

Volt Köln möchte die Umsetzung dessen realisieren, indem:

- vorhandenen Gebäuden, besonders Flachbauten, zusätzliche Etagen aufgesetzt werden
- überdachte Bebauung von Parkplätzen und ähnlichen Flächen umgesetzt wird
- in der ganzen Stadt die Baulücken⁹⁶ geschlossen werden

⁹⁵ <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/statistik/statistische-daten-thematische-karte>

⁹⁶ http://www.wiegandt-stadtforschung.de/fileadmin/bilder/projekte/BaulueckenNRW_kurz.pdf

Im Zuge dieser Veränderungen ist es notwendig, Neubauprojekte weiterhin für Bauherr*innen lukrativ zu gestalten. Deshalb fordern wir, dass die Stadt Köln entsprechende Auflagen, soweit möglich, lockert und gleichzeitig auf die Landesgesetzgebung zwecks einer Reform der Landesbauordnung in Richtung einfacherer und schnellerer Baugenehmigungen einwirkt.

Volt Köln fordert eine Stärkung des sozialen Wohnungsbaus

Volt Köln betrachtet die aktuelle Politik als unzureichend und fordert eine Priorisierung von sozialem und gemeinwohlorientiertem Wohnungsbau für die Erteilung von Baugenehmigungen.

Langfristig fordert Volt Köln einen grundlegenden Wandel: weg von befristeten Sozialwohnungen und hin zu einer flexiblen, nachhaltigen Nutzung von Bestandsimmobilien als Sozialwohnungen. Nach dem Vorbild von Wien kann dies dafür sorgen, dass die Mietpreise in der Stadt für alle erschwinglich bleiben und das Mietniveau insgesamt sinkt.

Best Practice: Wien

Statt sozialen Wohnungsbau lediglich zu fördern, kauft und baut die Hauptstadt Österreichs seit über 100 Jahren mit ihrer städtischen Gesellschaft „Wiener Wohnen“ selbst Immobilien und vermietet diese zu erschwinglichen Preisen. Dadurch kann auch in Zeiten niedriger und einseitiger Investitionen der Privatwirtschaft in den Wohnungsmarkt ein hoher Anteil an bezahlbarem Wohnraum, insbesondere an Sozialwohnungen, geschaffen und erhalten werden. Das sorgt dafür, dass die Stadt dauerhaft erschwinglichen Wohnraum für alle bietet.

In NRW ist die Bindung der Sozialwohnungen an Darlehen und Förderung gekoppelt und beträgt immer zwischen 20 bis maximal 30 Jahre. Nach Ablauf dieser zeitlichen Bindung kann dieser Wohnraum von dem*der Eigentümer*in als nicht mehr zweckgebundener Wohnraum angeboten werden.⁹⁷ Dies hat zur Folge, dass sie für Haushalte mit niedrigen Einkommen schnell nicht mehr bezahlbar sind. Das möchte Volt Köln nach dem Modell von Wien (s.o.) ändern.⁹⁸

Trotz großer Investitionen in Deutschland – von 2018 bis 2021: 5 Mrd. Euro – ist der Anteil der Sozialwohnungen gesunken statt zu steigen, da schon bestehende Sozialwohnungen aus der Bindung fielen und somit anderweitig angeboten wurden.⁹⁹

97 <https://www.nrwbank.de/de/themen/wohnen/verzinsung-mietwohnungen.html#Verl%C3%A4ngerung-der-Bindung-mit-gleichzeitiger-Beibehaltung-des-beg%C3%BCnstigten-Zinssatzes>

98 <https://www.wienerwohnen.at/dokumente-downloads.html>

99 https://www.wohnenweiterdenken.de/zahl-der-woche-5-mrd-euro-fuer-den-wohnungsbau-bis-2021/?seaid=g_fsk&gclid=EAlalQobChMIwrzi2PCu6AIVwUPTCh2G3AvxEAMYAyAAEgJS3fD_BwE

Volt Köln setzt sich daher dafür ein:

- die GAG Immobilien AG, an der die Stadt Köln mit 68% Mehrheitseignerin ist, ähnlich der „Wiener Wohnen“ mit mehr Kapital auszustatten, um neue Investitionen und Bauvorhaben im sozialen Wohnungsbau umzusetzen
- bei Neubauten ab 10 Wohneinheiten einen Pflichtanteil von 30% geförderter Sozialwohnungen nach dem derzeitigen Modell anzusetzen, um eine Durchmischung der Veedel zu fördern
- die ausgiebige Nutzung des Vorkaufsrechts nach § 24 BauGB vorzusehen, um weitere städtische Sozialwohnungen zu errichten

Eine zweite Fehlentwicklung im sozialen Wohnungsbau beruht auf der Regelung, dass eine Bedürftigkeitsprüfung lediglich beim Bezug einer Sozialwohnung durchgeführt wird. 2016 hat das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (DIW) festgestellt, dass nur rund 46% der Bürger*innen in Sozialwohnungen armutsgefährdet und somit längst nicht mehr auf diese angewiesen sind.¹⁰⁰ Entsprechend fordert Volt Köln eine regelmäßige Bedürftigkeitsprüfung bei den Bewohner*innen von Sozialwohnungen und bei starker Abweichung von der Bedürftigkeit Sanktionen durch das Wohnungsamt.

Es muss gewährleistet sein, dass alle Sozialwohnungen in Köln auch wirklich Bedürftigen zur Verfügung stehen.

Volt Köln fordert die Unterstützung von Mehrgenerationenhäusern

Als weiteren Teil der Initiativen zur Stärkung des sozialen Wohnungsbaus will Volt Köln neue Formen gemeinsamen Lebens und gemeinschaftlichen Wohnens – darunter auch Mehrgenerationenhäuser – fördern. Solche Modelle machen das Wohnen potentiell erschwinglicher, verringern durch das gemeinsame Nutzen der Ressourcen die negativen Auswirkungen auf die Umwelt und verbessern den sozialen Zusammenhalt; deshalb fordert Volt Köln, dass die Stadt diese Modelle mit finanziellen Zuschüssen und konzeptionellen Hilfen unterstützt.

Innerhalb dieses Rahmens soll auch das Projekt „Wohnen für Hilfe“ ausgebaut werden.

Im Rahmen von Wohnen für Hilfe bekommt ein*e Student*in eine Mietwohnung zu reduzierten Konditionen. Der Vertrag sieht vor, dass der*die junge Mieter*in je nach Größe seiner*ihrer Wohnung eine flexible Anzahl Arbeitsstunden rund um die Immobilie, oder als Unterstützung für ältere Hausbewohner*innen ableistet und im Idealfall die monatliche Kaltmiete auf Null reduzieren kann; somit müssten die Studierenden lediglich die Nebenkosten zahlen. Weitere Projekte dieser Art sind notwendig, um den Wohnungsmarkt zu entlasten.

¹⁰⁰ https://www.iwkoeln.de/fileadmin/publikationen/2015/266056/IW-Trends_2016-01-02_Schier-Voigtlaender.pdf

Best Practice: USA

Das Konzept des „Wohnen für Hilfen“ wurde erstmals 1972 in der USA entwickelt, seitdem ist international das Konzept des „House Sharing“ in 14 Ländern angegangen worden. In Deutschland wurde es erstmals 1992 in Darmstadt eingeführt. Seit 2005 versucht die Universität zu Köln, es zu etablieren. Es wird bisher primär für Studierende angeboten, Volt Köln erkennt jedoch das Potenzial und will es ausweiten.¹⁰¹

Volt fordert für Köln das Modell Mietkauf

Viele Haushalte mit kleinen oder mittleren Einkommen haben vor allem in Großstädten und Ballungsräumen kaum noch eine Chance auf den Erwerb einer Immobilie. Der Anteil der Haushalte, die in selbstgenutztem Wohneigentum leben, ist in Deutschland schon heute der geringste in der Europäischen Union.¹⁰² Neben hohen Kaufpreisen beim Eigentumserwerb stellen auch die hohen Kaufnebenkosten (beispielsweise Makler*innencourtage, Grunderwerbsteuer und Notar*innenkosten) eine zusätzliche Hürde dar. Volt Köln fordert deshalb ein „Kölner „Modell Mietkauf“ als Förderkonzept zum Eigentumserwerb.

Die Mietzahlungen in gefördertem Wohnraum sollen in einem Anspar-Prozess den Erwerb des Wohnraums durch die Mieter*innen vorbereiten.

Das heißt: Nachdem der kumulierte Mietzins die Nebenkosten des Kaufpreises für die geförderte Wohnung überschritten hat, soll die Möglichkeit bestehen, den Mietvertrag in einen Kaufvertrag zu überführen, wenn es für den Käufer*die Käuferin möglich ist, den Kaufpreis bis zum Renteneintrittsalter zu tilgen. Dabei bleibt das Grundstück selbst in städtischem Besitz. Für den anschließenden Kauf der Wohnung soll die Stadt nach diesem Modell günstige und langfristig zinsgebundene Finanzierungen zur Verfügung stellen.

Die Tilgungsrate bemisst sich an der Einkommenssituation der zu fördernden Zielgruppen, wie Auszubildende, Alleinerziehende, Familien mit kleinem oder mittlerem Einkommen, Erwerbsminderungsrentner*innen u.a.m. Die betroffenen Haushalte werden so durch stabile Rückzahlungsraten vor steigenden Mieten geschützt und bauen gleichzeitig Vermögen auf, das vor Altersarmut schützen kann.

Die städtischen Kaufnebenkosten werden in diesem System geförderter Wohnraumsicherung ebenfalls entfallen und den Immobilienerwerb deutlich erleichtern.¹⁰³

¹⁰¹ <https://homeshare.org/>

¹⁰² <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/155734/umfrage/wohneigentumsquoten-in-europa/>

¹⁰³ https://www.diw.de/de/diw_01.c.669801.de/staatlich_gefoerderter_mietkauf_kann_einkommensschwachen_familien_weg_in_eigene_vier_waende_ebnen.html

Volt Köln fordert eine Baupflicht für Grundstücke

Aufgrund des angespannten Kölner Wohnungsmarktes sieht es Volt Köln als Pflicht der Stadt an, alle Möglichkeiten aus § 176 des Baugesetzbuchs (BauGB) zu nutzen, um die Besitzer*innen brachliegender Parzellen zur zügigen Bebauung, Verpachtung mit einer angemessenen Laufzeit oder Veräußerung an die Stadt zu bewegen und damit die Anzahl der ungenutzten Grundstücke in der Stadt zu reduzieren. Dabei ist durch entsprechende Förderungen dafür Sorge zu tragen, dass eine klimafreundliche Bebauung stattfinden kann.

Volt Köln fordert kommunale Anleihen zur Finanzierung städtischen Wohnungsbaus

Die Stadt Köln nutzt neben den Werkzeugen der Ausweisung von Bauland und der Regulation der Bebauung ihre Möglichkeiten¹⁰⁴, selbst als Käuferin von Immobilien oder als Bauherrin von Wohngebäuden aufzutreten, nicht ausreichend.¹⁰⁵ Wir fordern, dass die Stadt bei der Bekämpfung der Wohnungsnot aktiver wird, indem die GAG ihre Investitionen ausbaut und die Nutzung von städtischen Immobilien als Sozialwohnungen bei der Bekämpfung der Wohnungsnot verstärkt wird. Sie sollte diese Möglichkeiten intensiv nutzen und ggf. dafür eine eigene Infrastruktur aufbauen, um so gezielt Wohnraum für die von der Wohnungsnot besonders betroffenen Teile der Bürger*innenschaft zu schaffen.

Dazu sollen u.a. folgende kommunalrechtlichen Instrumente erwogen werden:

- konsequente Nutzung des Vorkaufsrechts in Gebieten, die eine Erhaltungssatzung haben, zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums
- die Ausweitung über das Severinsviertel hinaus
- Vergabe städtischer Immobilien nach Erbbaurecht zur Bebauung nach städtischen Vorgaben (Grundstück verbleibt im Eigentum der Stadt)

Zur Finanzierung des Erwerbs und der Errichtung von Immobilien soll eine städtische Anleihe, in die Anleger*innen und Bürger*innen investieren dürfen, aufgelegt werden. Die Anleihe bietet der Stadt Köln eine Möglichkeit zur preiswerten Finanzierung dieser Wohnprojekte und gibt den Bürger*innen die Möglichkeit, ihr Geld sicher anzulegen und damit die Mietsituation in Köln zu verbessern. Im Idealfall profitieren die Anleger*innen hier doppelt.

Langfristig kann die Wohnungsknappheit in wachsenden mitteleuropäischen Metropolen nur durch den Bau neuer Wohnungen gelöst werden. Volt Köln unterstützt die Erschließung neuer Wohngebiete im Zuge städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen (SEM) und ist auch offen für

¹⁰⁴ z.B. nach § 27a BauGB

¹⁰⁵ Aufgabenbeschreibungen des Baureferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

moderne, innovative Hochhausprojekte, solange die parallele Realisierung der dazu nötigen Verkehrsinfrastruktur gewährleistet ist. Wo keine ausreichenden Privatinvestitionen erfolgen, soll die Stadt Köln verstärkt als Käuferin und Bauherrin auftreten.

Volt Köln fordert die Stärkung der ambulanten und stationären Pflege

„Jeder Mensch hat uneingeschränkten Anspruch darauf, dass seine Würde und Einzigartigkeit respektiert werden. Menschen, die Hilfe und Pflege benötigen, haben die gleichen Rechte wie alle anderen Menschen; sie dürfen in ihrer besonderen Lebenssituation in keiner Weise benachteiligt werden. Da sie sich häufig nicht selbst vertreten können, tragen Staat und Gesellschaft eine besondere Verantwortung für den Schutz ihrer Würde.“¹⁰⁶

Derzeit wird dies in Köln zunehmend schwerer, da den pflegenden Angehörigen, zu Pflegenden, Hilfebedürftigen und Pflegekräften nicht die nötigen Kapazitäten sowie Personalstärke und Zeit zur Verfügung stehen. Seit dem Jahr 2000 (Einführung des Landespflegegesetzes) ist die Stadt nicht mehr verpflichtet, eine Bedarfsplanung für Pflegebedürftige in Köln zu erstellen. Um den stetig steigenden Bedarf zu decken, müssten bis 2040 schätzungsweise 4.000 Pflegeplätze mehr geschaffen werden – das sind etwa 50 zusätzliche Heime.¹⁰⁷

Um diesen Mangel zu beheben, fordert Volt Köln eine nachhaltige Quartiersplanung, in der sowohl Jung als auch Alt Platz finden und voneinander profitieren. Auch sollen Einrichtungen für Kinder verstärkt mit Einrichtungen für Ältere kooperieren; dies hat für beide Seiten nachweislich einen positiven Effekt.^{108 109}

Best Practice: Moers

Das Konzept beinhaltet eine gemeinsame Unterbringung von Kindergarten und Altenheim unter einem Dach/auf einem Gelände und zeichnet sich durch die gegenseitige Unterstützung und entstehende Beziehungen aus.¹¹⁰

In der ambulanten Patient*innenversorgung besteht ebenso wie im stationären Bereich ein Versorgungsmangel. Aufgrund des Pflegenotstandes und des stetig steigenden Bedarfs an ambulanter Pflege kommt es zu einem starken Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage. Um die Versorgung pflege- und hilfebedürftiger Menschen in der Stadt für die Pflegedienste nicht zusätzlich zu erschweren, fordert Volt Köln, dass diese im Rahmen der täglichen Versorgung auch in für PKWs gesperrte Bereiche fahren dürfen, ähnlich der Post – denn hier geht wertvolle Arbeitszeit verloren.

¹⁰⁶ <https://www.wege-zur-pflege.de/pflege-charta/praeambel.html>

¹⁰⁷ <https://www1.wdr.de/nachrichten/in-koeln-fehlen-tausende-pflegeplaetze-100.html>

¹⁰⁸ <https://www.zeit.de/2009/30/C-Interview-Elschenbroich>

¹⁰⁹ <https://kindergartenpaedagogik.de/fachartikel/bildungsbereiche-erziehungsfelder/soziale-und-emotionale-erziehung-persoenslichkeitsbildung/20>

¹¹⁰ <https://www.welt.de/regionales/nrw/article173662645/In-Moers-gibt-es-eine-Kita-und-ein-Seniorenheim-unter-einem-Dach.html>

Volt Köln fordert daher gesonderte Parkrechte für Pflegedienstleister*innen in der Stadt Köln.

Best Practice: Niederlande

Das „Buurtzorg-Modell“ (übersetzt aus dem Niederländischen: Nachbarschaftshilfe) bindet sämtliche an der Versorgung des Menschen beteiligte (Berufs-)Gruppen ein, inklusive der*des Pflegebedürftigen im Zentrum. Da Buurtzorg¹¹¹ aufgrund eines anderen Abrechnungssystems mit einem geringeren Dokumentationsaufwand auskommt, liegt der Fokus auf der Versorgung der*des zu Pflegenden. Derzeit existieren schon einige Modellversuche, z.B. in Münster und Leipzig. Um bessere Arbeitsbedingungen für die Pflegekräfte, mehr Zeit für den*die Patient*innen und klientelzentriertes Handeln zu ermöglichen, will Volt dieses Modell auch in Köln fördern sowie die Abrechnungsmethode seitens der Kassen vereinheitlichen.¹¹²

Drei Viertel der pflegebedürftigen Menschen werden entweder durch Angehörige, ambulante Pflegedienste oder eine Kombination aus beidem versorgt.¹¹³ Der Versorgung durch pflegende Angehörige kommt damit weiterhin eine hohe Bedeutung zu. Aus diesem Grund müssen für pflegende Angehörige – zusätzlich zu den bereits bestehenden Möglichkeiten wie beispielsweise den Fachberatungsstellen der Caritas und der Diakonie – weitere Entlastungs- und Unterstützungsmöglichkeiten¹¹⁴ geschaffen werden. Pflegende Angehörige geraten häufig plötzlich und dementsprechend unvorbereitet in ihre Situation, hier muss Beratung schnell und transparent erfolgen, ohne dass eine lange Suche nach der richtigen Anlaufstelle erforderlich wird.

Volt Köln fordert zudem, das „Zentrale Beratungstelefon für Senioren und Menschen mit Behinderungen“ besser zu kommunizieren und bekannt zu machen.¹¹⁵

Um den teilweise komplexen Herausforderungen in der Begleitung und Versorgung von schwerkranken und sterbenden Menschen sowie ihren Angehörigen begegnen zu können, ist eine weitere Vernetzung durch z.B. Palliativnetzwerke von bereits bestehenden Einrichtungen, Leistungsträger*innen und Organisationen erforderlich. Volt Köln will dabei die bereits stattfindende Vernetzung und den Ausbau von Kooperationen und Innovationen zukünftig unterstützen. Die an der Versorgung beteiligten Berufsgruppen können sich durch bessere Vernetzung untereinander gegenseitig entlasten.

Volt Köln fordert mehr Teilhabe für geflüchtete Menschen in Köln

In Köln sinkt die Anzahl der Geflüchteten. Im Januar 2020 waren 7.358 Menschen in unserer Stadt untergebracht. Der Höchststand lag im Jahr 2016 bei 13.253 Menschen; dies ist ein

¹¹¹ <https://www.buurtzorg-deutschland.de/>

¹¹² <https://www.pm-pflegemarkt.com/buurtzorg/>

¹¹³ http://www.sozialpolitik-aktuell.de/tl_files/sozialpolitik-aktuell/_Politikfelder/Bevoelkerung/Datensammlung/PDF-Dateien/abbVIII1d.pdf

¹¹⁴ <https://www.selbsthilfekoeln.de/content/e2591/>

¹¹⁵ <https://www.stadt-koeln.de/service/produkt/beratungstelefon-fuer-senioren-und-menschen-mit-behinderung-1?kontrast=schwarz>

Rückgang von fast 45% in den vergangenen drei Jahren. Dank der geringeren Anzahl an Geflüchteten ist es nun möglich, Fördermaßnahmen und Integrationsleistungen besser zu gestalten.

Für viele geflüchtete Menschen ist es schwierig, sich in der neuen Umgebung einzufinden. Für eine gelingende Integration brauchen Geflüchtete intensive Unterstützung, um Wohnungen zu finden und sich in ihrer neuen Umgebung einzuleben. Zudem muss angestrebt werden, Geflüchtete in den Arbeitsmarkt und sonstige soziale Strukturen (Vereine, Wohnprojekte etc.) einzugliedern, um damit die Integration in die Gesellschaft zu erleichtern.

Volt Köln will, dass hier lebende geflüchtete Menschen am gesellschaftlichen Leben teilhaben und sich mit ihren Fähigkeiten in die Gesellschaft einbringen können.

Daher engagiert sich Volt Köln für:

- die frühzeitige Vermittlung in eine feste Arbeit
- eine intensive persönliche Betreuung
- die Stärkung des Ehrenamtes¹¹⁶
- den Aufbau eines Dolmetscher*innen-Pools, damit Sprachprobleme, besonders bei behördlichen Briefen, vermieden werden
- die Förderung der Zusammenarbeit der verschiedenen Vereine, etc., um Kontakte zu Nachbarschaft, Vereinen, Initiativen im Veedel herzustellen
- bei Bedarf therapeutische Angebote, um die nötige mentale Unterstützung zur Verarbeitung von Krieg und anderen belastenden Umständen zu gewährleisten
- die frühzeitige aktive Vermittlung von gesicherten, zuverlässigen und umfassenden Informationen zu Asylrechten und -pflichten

Volt Köln fordert auch einen verbesserten Betreuungsschlüssel in der Integrationsberatung und Unterstützung für geflüchtete Menschen: Nur durch intensive persönliche Beratung können die Hürden eines Neuanfangs in Deutschland überwunden und eine aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden.

Ebenfalls wichtig ist, die Grundsicherheit zu gewährleisten. Daher fordert Volt die Stadt Köln dazu auf, alle rechtlich verfügbaren Möglichkeiten auszuschöpfen, Afghan*innen und Syrer*innen bzw. Menschen aus anderen nicht sicheren Herkunftsländern, die evtl. durch Abschiebungen bedroht sind, zu schützen und eine solche Abschiebung zu verhindern, mindestens solange Afghanistan und Syrien auf Bundesebene von einer unabhängigen Expert*innenkommission weiterhin als nicht sichere Herkunftsländer eingestuft sind.

Immer wieder sind die Entscheidungen zu den Aufenthaltsgenehmigungen für die Betroffenen nicht nachvollziehbar. Aus diesem Grund möchte Volt Köln eine unabhängige Institution einsetzen, um solche Situationen aufzuklären und die involvierten Menschen zu unterstützen. Dies könnte der Integrationsrat übernehmen.

¹¹⁶ <https://deutsches-ehrenamt.de/steuern-im-verein/aufwandsentschaedigung/>

Um die gesellschaftliche Integration zu fördern, ist sowohl für Geflüchtete als auch für ansässige Mitmenschen ein Dialog notwendig; so können gegenseitige Vorurteile und Ängste abgebaut werden.

Deswegen schlägt Volt Köln vor:

- die Einführung eines Tages der offenen Tür der Unterkünfte für Geflüchtete, damit dies ein Ort der Begegnung wird (ein Tag pro Monat)
- die Finanzierung kultureller Veranstaltungen von Kölner Künstler*innen in den Unterkünften für Geflüchtete und Öffnung der Unterkunft für Besucher*innen von außen anlässlich dieser kulturellen Veranstaltungen
- die Einführung und Finanzierung eines jährlichen Begegnungsfestes in der nahen Umgebung der Unterkünfte für Geflüchtete, z.B. in Form eines Straßenfestes. Dies könnte von den schon vorhandenen Angeboten wie beispielsweise „Start with a Friend“ begleitet werden.

Volt Köln will das „Bündnis Sicherer Hafen“¹¹⁷ mit der Stadt Köln vorantreiben und fordert weiterhin eine intensive Einbringung in allen Ebenen und Instanzen, um das Angebot umzusetzen.

Volt Köln fordert erleichterten Zuzug von EU-Mitbürger*innen

Ende letzten Jahres ist das Projekt „Willkommen und Ankommen in Köln“¹¹⁸ ausgelaufen und ersatzlos gestrichen worden. Dieses Projekt, das zunächst durch die Europäische Union (2014 bis 2018) und bis Ende 2019 durch die Stadt Köln finanziert wurde, hat eine große Lücke hinterlassen. Es gibt zurzeit keine angemessene Alternative für das ehemalige Beratungsangebot zu Bildung und Arbeitsmarktzugang für EU-Bürger*innen.

Um diesen elementaren Beitrag zur Armutsbekämpfung in sozial schwächer gestellten Vierteln aufzufangen, will Volt Köln einen „EU-Welcome-Desk“ in Köln etablieren, mit dem Ziel, die Ansiedlung von EU-Bürger*innen und ihren Familien zu erleichtern.

Dies trägt nicht nur zu ihrer schnellen und erfolgreichen Integration bei, sondern entlastet andere Einrichtungen der Stadt. Der EU-Welcome-Desk soll in Form einer von der Stadt geführten Institution mit einem Beratungsbüro im ausgebauten Europabüro angesiedelt sein.

Der EU-Welcome-Desk soll die erste Anlaufstelle für neue EU-Mitbürger*innen bei der Stadt Köln sein und schon im Vorfeld des Umzugs nützliche Informationen bereitstellen. Die Mitarbeiter*innen können hierfür eng mit allen relevanten Institutionen zusammenarbeiten,

¹¹⁷ <https://seebruecke.org/startseite/sichere-haefen-in-deutschland/>

¹¹⁸ <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68147/index.html>

z.B. mit Universitäten, Arbeitsagenturen, Konsulaten sowie Unternehmen und anderen öffentlichen Organisationen.

Relevante Informationen werden von sprachlich und interkulturell gut ausgebildeten Mitarbeiter*innen des EU-Welcome-Desk gesammelt, verdichtet, in verständliche und anschauliche Form (Checklisten, Prozessbeschreibungen) gebracht und den Zuzügler*innen in allen EU-Sprachen zur Verfügung gestellt. Das Informationsangebot soll auch auf der Homepage der Stadt verfügbar sein. Die Aktualität der Informationen wird regelmäßig von den Mitarbeiter*innen des EU-Welcome-Desk geprüft. Darüber hinaus soll ein physisches Büro mit Sprechstunden und gegebenenfalls möglicher telefonischer Beratung (zumindest auf Englisch) angeboten werden. Der EU-Welcome-Desk soll jedoch keine Behördengänge für die neuen Bürger*innen übernehmen: Er soll als Vermittler von Informationen verstanden werden. In diesem Rahmen können Ehrenämter und Organisationen vermittelt werden, die bei den Behördengängen unterstützend tätig sind.

Best Practice: Brüssel

Der Welcome Desk ist in Brüssel seit 25 Jahren ein Angebot für EU-Bürger*innen und Unternehmen, die neu in Belgien bzw. Brüssel sind, um einen leichteren Einstieg zu schaffen. Das Angebot umfasst die Bereiche Arbeit, Bildung, Versicherung, Wohnen, Transport, Steuern, Soziale Sicherheit und Leben, Informationen zu den Behördenverfahren sowie praktisches Wissen für das alltägliche Leben.¹¹⁹

Volt Köln fordert die aktive Bekämpfung von Kinderarmut und die Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

Volt strebt eine Gesellschaft an, in der jeder Mensch seine Potenziale und Talente frei entfalten und in das gesellschaftliche Leben einbringen kann und soll. Die dafür notwendigen Voraussetzungen sind Kindern, die aus wirtschaftlich schwächeren Verhältnissen kommen, häufig verwehrt.

Deshalb setzt sich Volt Köln dafür ein, dass auch diesen Kindern, Jugendlichen und ihren Eltern ungehinderter Zugang zu einem reichen Bildungsangebot, Gemeinschaftserleben, Sport und Kultur ermöglicht wird.

Die Stadt Köln hat bereits Schritte hin zu einem positiven Veränderungsprozess eingeleitet, den Volt Köln ausdrücklich unterstützt.¹²⁰ Dabei werden Formen der Zusammenarbeit kommunaler Stellen und gesellschaftlichen Engagements sehr umsichtig, beteiligungsorientiert und unter wissenschaftlicher Begleitung erarbeitet, damit Kinder von früh an unter guten Bedingungen aufwachsen können.

¹¹⁹ <http://www.commissioner.brussels/i-am-an-expat>

¹²⁰ <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=744499&type=do&lle>

Volt Köln will zielgerichtet Bildungsbenachteiligung dort ausgleichen, wo betroffene Menschen im Alltag erreicht werden können. So soll in den Veedeln eine Zusammenarbeit von unterschiedlichen Verwaltungsebenen, Vereinen, Institutionen, Initiativen und Stiftungen aufgebaut werden; zunächst sollen Regelinstitutionen wie Kitas und Grundschulen unter bestimmten Auflagen dem Gemeinwesen zugänglich gemacht werden können.

Wir setzen uns dafür ein – nach einem Prinzip, das in anderen Städten schon seit längerem Anwendung findet –, Schulhöfe außerhalb der Öffnungszeiten auf derselben Rechtsbasis, die für öffentliche Spielplätze gilt, für alle zu öffnen.

Das bisherige Angebot von Elternarbeit, Beratung und Information in Familienzentren¹²¹ und Kitas soll auf sog. „Gesunde Familiengrundschulen“ ausgeweitet werden. Vor allem Projekte zu den Themen Gesundheit, Ernährung und Bewegung sowie Familienberatung und Bildung sollen in Zusammenarbeit mit Vereinen und ehrenamtlichen Initiativen angeboten werden. Ziel ist es, Eltern verstärkt über die Schulen zu erreichen und gleichzeitig Schulen für die Zusammenarbeit mit Eltern zu sensibilisieren.

Volt Köln unterstützt die modellhafte Umsetzung von zunächst zwei „Gesunden Familiengrundschulen“. Grundsätzlich fordert Volt Köln die aktive und frühzeitige Einbeziehung der Adressat*innen bei der Entwicklung der jeweiligen Angebote.

Es gibt zwei Projekte, die sich in der Stadt Köln schon lange bewähren, deren Zukunft jedoch ungeklärt ist.¹²² Beide sind Projekte, die darauf ausgerichtet sind, Mütter mit Migrationshintergrund als Trägerinnen von Kompetenzen (zum Beispiel Sprache und Kulturwissen) anzuerkennen und darin auszubilden, diese Fähigkeiten im Wohnumfeld nutzbringend anzuwenden – z.B., indem sie in Schulen und Kitas als Sprach- und Kulturvermittlerinnen auftreten. So werden die Adressat*innen der Arbeit effizient angesprochen und gleichzeitig Menschen ermutigt und befähigt, ihren Sozialraum mitzugestalten.

Wir setzen uns dafür ein, dass diese Arbeit („Rucksack-“ und „Stadtteileltern“) aus dem Projektstatus in ein dauerhaft finanziell abgesichertes Arbeitsfeld umgewandelt wird.

Volt Köln fordert, dass alle öffentlichen Angebote für Kinder und Jugendliche kostenlos sind. So ermöglichen wir Teilhabe, die nicht an die finanzielle Unterstützung der Eltern gebunden ist und ohne dass Kinder durch Vorzeigen ihres Kölner Ausweises stigmatisiert werden. Das beinhaltet Sportangebote (auch Schwimmbäder), Musikschulen, Theater, Konzerte, Kinderopern und ähnliche Angebote; dies entspricht der bereits etablierten kostenlosen Nutzung der städtischen Museen und Stadt(-teil)bibliotheken bis zur Erreichung des 18. Lebensjahres.

Um am öffentlichen Leben uneingeschränkt teilnehmen zu können, sollen Kinder und alle, die in Schul-, Berufs- oder Universitätsausbildung sind, den öffentlichen Nahverkehr so günstig wie möglich nutzen können.

¹²¹ <https://www.stadt-koeln.de/artikel/61140/index.html>

¹²² <https://www.ki-koeln.de/aufgaben/bildung/rucksack-programm/>, <https://vhs-koeln.de/Artikel/titel-Stadtteileltern+K%C3%B6ln/cmx5a5cabd92ea7b.html>

Volt Köln fordert **ein Ausschöpfen der städtischen Möglichkeiten, um das Bildungsangebot in der Stadt zu verbessern**

Volt Köln verfolgt die Vision einer zukunftsweisenden Bildungs- und Kulturlandschaft für alle Kölner*innen. Volt sieht Köln in Zukunft als eine moderne und inklusive Stadt, in der sich alle Bürger*innen frei entfalten und ihr individuelles Potenzial voll nutzen können. Alle Bildungseinrichtungen sollen über eine funktionierende Ausstattung auf dem aktuellen Stand der Technik verfügen und an die Anforderungen der verschiedenen Bildungszweige angepasst sein.

Volt Köln fordert **eine bestmögliche Betreuung für Kinder vor Schuleintritt**

Kinder erleben in den Kindertagesstätten ein vielfältiges, analoges Programm. Die Beschäftigung mit Sport und Bewegung, Musik und Kunst, Sprach- und Kulturvermittlung sowie Umwelt- und Gesundheitsthemen soll die individuelle Entfaltung von Persönlichkeit und Potenzial ermöglichen, auf die Anforderungen des Alltags und der Gesellschaft vorbereiten. Wir setzen uns dafür ein, dass für jedes Kind durch einen Platz in einer Kölner Kita diese Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Volt Köln fordert den Ausbau der Kita-Plätze in Köln.

Volt Köln fordert, **die Suche nach geeigneten Kita-Plätzen einfacher zu gestalten**

Der Kita-Finder¹²³ muss weiter verbessert werden, damit vorhandene Plätze in dem Portal gesucht werden und bestehende Beratungs- und Vermittlungsangebote rechtzeitig und übersichtlich bekannt gemacht werden können. Dies schließt auch eine umfängliche Darstellung der Einrichtungen in Bezug auf Öffnungs- und Schließzeiten mit ein. Insbesondere im privaten Kita-Bereich muss die Plattform ausgebaut werden, um den Eltern das schon vorhandene Angebot zugänglich zu machen.

Volt Köln fordert eine Verbesserung der Lernbedingungen für Schüler*innen in Köln und eine stärkere Unterstützung von Pädagog*innen

Volt Köln setzt sich für eine stärkere Integration von Ehrenamtlichen im Raum Köln ein, insbesondere im Grundschulbereich.. Eine konkrete Maßnahme ist dabei die flächendeckende Implementierung des Lernpaten-Konzepts, was eine individuelle Förderung und Begleitung der Schüler*innen neben dem regulären Unterricht ermöglicht.

¹²³ <https://portal-koeln.little-bird.de//>

Best Practice: Ratingen, Hilden

Lernpat*innen: Ehrenamtliche unterstützen mindestens ein Jahr lang ein Lern-Patenkind bis zur 8. Klasse und lernen 1-2 mal die Woche mit den Kindern zusammen in den Räumen der Schule bzw. der Stadtbibliothek. Lehrende weisen die Kinder zu und stellen Fortbildungen und Aufgaben zur Verfügung.^{124 125}

Für andere Zugänge zur individuellen Unterstützung wird sich Volt Köln für den stärkeren Einsatz von Lernpatenschaften am Köln-Kolleg¹²⁶ und ähnlichen bestehenden Konzepten und Förderinitiativen an Schulen einsetzen. Die persönliche Unterstützung darf nicht von der wirtschaftlichen Lage der Schüler*innen abhängen. Deshalb sollen Förderkonzepte ausgebaut werden.

Damit die Förderung nicht nur defizitorientiert ist, müssen besonders die Stärken der Schüler*innen in den Fokus gesetzt werden: So soll durch den Einsatz von Ehrenamtlichen eine Vielfalt von AGs direkt an Schulen angeboten werden, die auch in der Freizeit ausgeweitet werden können. Jede*r Lernende soll seiner*ihrer persönliche Stärke bzw. seinem*ihrer Interesse nachgehen können.

Volt Köln fordert die Sanierung und den Neubau von Gebäuden des Bildungswesens

Volt Köln setzt sich für moderne und funktionierende Gebäude in allen Bildungsbereichen ein. Es existieren Verfahren¹²⁷, um die Missstände festzustellen und diese dann zu beheben, beispielsweise bei durch Vandalismus entstandenen Schäden im Sanitärbereich oder durch die Neuanschaffung von feuerfeste Vorhängen.. Oftmals lassen sich aber die ersten Mängel nicht beheben, da die Vorgänge langwierig sind. Währenddessen treten neue und dringlichere Mängel auf, die Vorrang haben. Hier sollten die Abläufe verschlankt bzw. beschleunigt werden.

Volt Köln engagiert sich für:

- eine fortlaufende Überprüfung durch die Gebäudewirtschaft Köln in Zusammenarbeit mit den Hausmeister*innen der Schulgebäude in Hinsicht darauf, welche Gebäude sinnvoll sanierungsfähig sind und wo ein Neubau mehr Nutzen bringt. Hierbei sollten die Interessen der Schulen mit Blick auf zukunftsweisende Lernplätze im Vordergrund stehen.

¹²⁴ <http://www.lernpaten-hilden.de/>

¹²⁵ https://caritas.erzbistum-koeln.de/mettmann-cv/kinder_familie/lernpaten/

¹²⁶ <https://www.koeln-kolleg.de/lernpatenschaften-foerderangebot>

¹²⁷ <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/gebaeudewirtschaft-der-stadt-koeln/koelner-schulbau-nimmt-fahrt-auf>

- eine stärkere und transparente Vernetzung der an den einzelnen Projekten beteiligten Personen, um Zeitpläne und Ausweichmöglichkeiten besser einzuhalten. Das könnte zum Beispiel über Kommunikationsteams für die einzelnen Bauprojekte erreicht werden, damit Probleme frühzeitig erkannt und entsprechend effizient gelöst werden können.

Volt Köln fordert **Entlastungen für die Aushilfslehrkräfte und ggf. fachfremd eingesetzte Pädagog*innen**

Das Fehlen von Personal und der Einsatz von fachfremdem bzw. nicht adäquat qualifiziertem Personal soll sich nicht auf die Qualität der Bildung auswirken. Deshalb soll eine Datenbank eingerichtet werden, in der Unterrichtsmaterial und Anforderungen von Lehrenden gesammelt, kommentiert und weiterentwickelt werden. Wenn Lehrkräfte die Inhalte dieser lebenden Datenbank kommentieren, diskutieren, verbessern und weiterentwickeln, wird sich eine für alle Lehrenden effiziente und hilfreiche Material- und Erfahrungssammlung entwickeln, durch die die Qualität der Bildungsvermittlung verbessert und der Lehrkörper langfristig entlastet wird.

Volt Köln wird sich für eine Kooperation mit der Universität sowie den Fachleiter*innen der Lehrerbildung einsetzen, um so eine zukunftsweisende und lehrplangerechte Plattform aufzubauen und diese stetig auf den neuesten Stand weiterzuentwickeln.

Volt Köln fordert **Vertragsverbesserungen für Pädagog*innen im Angestelltenverhältnis bei der Stadt Köln**

Auch im laufenden Schuljahr sind immer wieder Lehrer*innen-Stellen, Vertretungslehrer*innen-Stellen und Quereinsteiger*innen-Stellen in unterschiedlichem Umfang und zu verschiedenen Bedingungen unbesetzt, obwohl für gewöhnlich diese Stellen erst zum Schuljahresende frei und neu besetzt werden.^{128 129 130}

Verträge für Pädagog*innen sowie Lehrer*innen müssen hinsichtlich Stundenzahl, Inhalte der Stunden, Vertragslaufzeit und individuellen Weiterbildungsbedarfs verbessert werden. Damit adäquate Besetzungen schneller und bedarfsgerechter vollzogen und Ausfallstunden¹³¹ besser aufgefangen werden können, fordert Volt eine in die Bildungseinrichtungen integrierte Lehrkräfte-Reserve zum Auffangen von Stundenausfällen. Hierdurch wird sich die Anzahl an Ausfallstunden stark vermindern.

¹²⁸ <https://www.schulministerium.nrw.de/BiPo/Verena/angebote?action=131.54073217525197&block=b100&suchid=205326>

¹²⁹ <https://www.schulministerium.nrw.de/BiPo/LOIS/angebote?action=225.39003383249445>

¹³⁰ <https://www.schulministerium.nrw.de/BiPo/LEO/angebote?action=942.1671537666233&seite=2&suchid=35472>

¹³¹ https://www.schulministerium.nrw.de/docs/bp/Ministerium/Presse/Pressemitteilungen/2019_17_LegPer/PM20190321_Unterrichtsausfall/index.html

Volt Köln fordert, **gesunde Ernährung in öffentlichen Einrichtungen als Standard zu etablieren**

Volt will erreichen, dass alle öffentlichen Angebote zur Tagesverpflegung auf gesundes und ausgewogenes Essen in saisonaler, regionaler und biologischer Qualität umgestellt werden. Hierfür sollen bestehende Initiativen wie das Projekt „Stern-Kita“ des Ernährungsrats Köln^{132 133} gefördert und ausgeweitet werden. Dazu gehört auch die Reduktion des Fleischkonsums: Mindestens an einem Tag in der Woche sollen keine fleischlichen Produkte zur Verfügung stehen, da eine besonders fleischhaltige Ernährung nicht nur Folgen für die Gesundheit haben kann, sondern auch nachweislich der Umwelt schadet.¹³⁴

Volt Köln fordert mehr Digitalisierung als Bestandteil des Lehrplans

Volt Köln fordert, dass alle allgemeinbildenden Schulen zügig mit Endgeräten (Tablets, Laptops etc.) ausgestattet werden. Die Mittel im Rahmen des „DigitalPakt Schule“ bilden hierfür eine finanzielle Grundlage. Die regelmäßige Wartung der Infrastruktur soll durch Fachpersonal an den Schulen vor Ort erfolgen. Zudem ist die Bereitstellung schuleigener Leihgeräte nötig, damit diejenigen Schüler*innen keinen Nachteil haben, die sich kein eigenes Gerät leisten können

Die Ausstattung in den Klassenzimmern soll den Lehrenden erlauben, Inhalte aus digitalen Quellen ohne Mehraufwand oder Zeitverlust in den Unterricht einzubauen. Alle Lehrer*innen müssen ausreichend Zeit, Unterstützung und qualifizierende Schulungen erhalten, um sich in die Bedienung einzuarbeiten.

Volt Köln setzt sich daher ein für:

- die Weiterbildung des Lehrpersonals nach einem Gesamtkonzept mit Schwerpunkt auf dem Bereich Digitalisierung. So soll den Lehrenden ein besseres Verständnis für Digitales vermittelt werden. Ein kritischer und verantwortungsbewusster Umgang mit digitaler Technik muss ebenso Teil der Fortbildung sein – eine Schulung zum kompetenten Umgang mit Falschinformationen und Hassreden im Netz.

Volt Köln unterstützt dafür ausdrücklich:

- die Zusammenarbeit von Schulbehörden und Einrichtungen mit Expertise im Bereich Digitales Lernen

132 <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/20673/index.html>

133 <http://www.ernaehrungsrat-koeln.de/>

134 <http://www.fao.org/news/story/en/item/197623/icode/>

Best Practice: IT macht Schule /private Initiativen

Programme und Angebote im Bereich der digitalen Bildung sollen bewusst gefördert werden. Als Best Practice können hier z.B. angegeben werden: „IT macht Schule – Initiative zur Verbesserung der IT-Berufsorientierung“ oder auch die private Initiative „DiKju-Digital Creative Lab – Wir machen dein Kind fit für die digitale Zukunft. Kurse für Kinder/Jugendl. Robotik, Coding, Design Thinking, Internet“.¹³⁵

Im Rahmen der unter anderem von der IHK Hannover unterstützten Initiative „IT macht Schule“ absolvieren Schüler*innen Praktika bei IT-Unternehmen und erwerben so wichtige Kompetenzen für entsprechende IT-Ausbildungsgänge.¹³⁶

Volt Köln fordert, die Herausforderungen der Digitalisierung auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene anzugehen

Volt unterstützt auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene insbesondere:

- Stärkung der englischen Sprache in Wort und Schrift, um frühzeitig internationale Kommunikationskompetenzen aufzubauen und zu stärken
- Stärkung der MINT-Fächer, also von Unterrichts- und Studienfächern beziehungsweise Berufen aus den Bereichen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik.
- Demokratiebildung: Vermittlung des politischen Systems auf kommunaler Ebene, regionaler Ebene, der Ebene der Bundesrepublik Deutschland und der Ebene der Europäischen Union
- Steigerung der Allgemeinbildung und persönlicher Kompetenzen
- Förderung und Steigerung von Toleranz und interkulturellem Dialog in der Ausbildung
- bessere Ausbildung im Bereich der körperlichen und geistigen Gesundheit
- Steigerung der Medienkompetenz in traditionellen Medien und digitalen Plattformen
- einen klaren Schwerpunkt auf lebenslanges Lernen, Lernfähigkeit und Selbstlernen sowie die Ausbildung geeigneter Kompetenzen^{137 138}

Volt Köln fordert den Ausbau Kölns als globaler und digitaler Wissenschaftsstandort

Neben der Universität zu Köln, die eine der größten Universitäten Deutschlands ist, und der größten europäischen Sporthochschule, bietet Köln auch die größte staatliche und die größte

¹³⁵ https://www.picuki.com/profile/dikju_digital_creative_lab

¹³⁶ https://itms.online/files/itms_files/it-macht-schule/200207_Webseite_IT%20macht%20Schule_Innovationstransfer_V2.pdf, <https://itms.online/>

¹³⁷ https://ec.europa.eu/ploteus/sites/eac-efq/files/brochexp_de.pdf

¹³⁸ https://ec.europa.eu/ploteus/sites/eac-efq/files/leaflet_de.pdf

private Fachhochschule, die Hochschule für Musik und Tanz, Kunsthochschulen sowie weitere staatlich anerkannte Hochschulen; dazu kommen das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) und vier Max-Planck-Institute.

Damit ist Köln einer der bedeutendsten Wissenschaftsstandorte Deutschlands, der Studierende und Lehrende aus der ganzen Welt anzieht. Das volle Potenzial der Kölner Forschung ist allerdings noch längst nicht ausgeschöpft: Denn auch wenn die Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen in der Region Köln sowie den benachbarten Universitäten in den letzten Jahren deutlich intensiviert wurde, gibt es bis heute nur wenige Fakultäts- und hochschulübergreifende Projekte wie z.B. in der Altersforschung oder der (Bio-)Medizin.

Volt Köln setzt sich hier ein für:

- eine größere Vernetzung von einzelnen Instituten und Hochschulen im Kölner Raum
- eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Wissenschaftler*innen sowie Studierende im Kölner Raum, um als Wissenschaftsstandort global attraktiv zu bleiben
- die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum für Studierende
- die Bereitstellung von attraktiven Standorten für Erweiterungsbauten der wissenschaftlichen Einrichtungen
- die Bereitstellung von öffentlichen internationalen Kindergärten und Schulen
- (Zu weiteren Themen hinsichtlich des Wirtschaftsstandorts Köln siehe bitte ebenfalls das [Kapitel Wirtschaftlich starkes Köln.](#))

Volt Köln fordert eine konstruktive Arbeit an einem inklusiven Köln

Verstehen als erster Schritt: Volt Köln setzt sich für eine stärkere Aufklärung über Behinderungen ein, da ein Wissen über die Lebensumstände von Personen mit Handicap auch mehr Verständnis für ihr Verhalten mit sich bringt. Dieses Verständnis kann durch die Förderung inklusiver Räume und Angebote vertieft werden und für mehr soziale Kontakte zwischen Menschen mit und ohne Behinderung sorgen. So setzt sich Volt Köln zum Beispiel für den Ausbau von Bildungseinrichtungen des Gemeinsamen Lernens, wie etwa inklusive Gesamtschulen, im Raum Köln ein.

Volt Köln fordert **passende, kompetente Begleitung für Menschen mit Handicap**

Derzeit beziehen alle inklusiv arbeitenden Schulen im Raum Köln ihre Schulbegleiter*innen von externen Träger*innen. Diese können, müssen aber nicht, aus dem pädagogischen Bereich kommen, was keine kompetente bzw. verlässliche Betreuung der Schüler*innen mit Handicap garantiert.

Volt Köln fordert einen stärkeren Fokus auf die Aus- bzw. Weiterbildung von qualifizierten Schulbegleiter*innen und persönlichen Assistenzen im Raum Köln, um jedem Menschen die Begleitung zu ermöglichen, die er oder sie braucht.

Dasselbe gilt auch für erwachsene Menschen mit Behinderung: Auch hier ist die persönliche Assistenz oft mit geringen Stunden beziffert und wird oft durch ungelerntes Personal ausgeübt. Damit eine adäquate Begleitung gewährleistet sein kann, setzt Volt Köln sich für qualifiziertes Personal in angemessener Zeitstruktur ein, die mit den Interessenvertreter*innen festgelegt werden muss.

Volt Köln fordert, **ein kulturell vielfältiges Zusammenleben zu erhalten und zu fördern**

Der konsequente Kampf gegen Rechtspopulismus, Rechtsextremismus, Sexismus, Rassismus, Antisemitismus, Homophobie und Islamfeindlichkeit sowie gegen die Anfeindung aller Minderheiten muss eine Selbstverständlichkeit sein.

Volt Köln stuft die gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre als höchst bedenklich ein: Die Zahlen antisemitischer Straftaten nahmen in NRW in den letzten Jahren massiv zu.¹³⁹ Islamfeindliche Straftaten werden daher mittlerweile aufgrund ihrer Häufigkeit seit 2017 in einer gesonderten Statistik geführt.^{140 141} Antisemitische und islamfeindliche Straftaten sind in unterschiedlichen Gesellschaftsschichten – nicht nur an den politischen Rändern – weit verbreitet. Da dies ein gesamtgesellschaftliches Problem darstellt, ist auch Köln dazu verpflichtet, diesen Tendenzen gegenüber klar Stellung zu beziehen und an Gegenmaßnahmen wie gezielter Aufklärung zu arbeiten. So sympathisiert Volt Köln ausdrücklich mit allen Einrichtungen, Vereinen und Gruppen, die sich gegen Diskriminierungen jeglicher Art in unserer Gesellschaft einsetzen. Unter anderem sind dies „Arsch Huh“, die „Charta der Vielfalt“, „Kein Veedel für Rassismus“, der Integrationspreis und viele mehr, deren Einsatz für ein diskriminierungsfreies Zusammenleben sehr wichtig ist.

¹³⁹ <https://www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/antisemitische-straftaten-nrw-zunahme-100.html>

¹⁴⁰ <https://www.morgenpost.de/politik/article213442107/Mehr-als-1-000-islamfeindliche-Straftaten-im-Jahr-2017.html>

¹⁴¹ https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/2020/pmk-2019.pdf?__blob=publicationFile&v=11

Volt Köln fordert **die Förderung und den Ausbau des NS-Dokumentationszentrums in Köln**

Die Arbeit des NS-Dokumentationszentrums leistet einen beträchtlichen Beitrag zur Aufklärung und Auseinandersetzung mit aktuellen rechtsextremen Erscheinungsformen, denn dafür bedarf es eines geschichtlichen Rückblicks, insbesondere auf den Nationalsozialismus, um daraus Rückschlüsse für die Gegenwart und Zukunft zu ziehen. Volt Köln unterstützt somit ausdrücklich die Arbeit des NS-DOK und setzt sich für eine Ausweitung des vorhandenen Angebots ein, zum Beispiel durch die Schaffung weiterer städtisch geförderter Referent*innenstellen.

Volt Köln fordert **den Ausbau von Fort- und Weiterbildungsangeboten zur gesellschaftlichen Partizipation**

Digitalisierung und technischer Fortschritt führen auch zu einem Strukturwandel auf dem Arbeitsmarkt, wodurch sich viele Menschen abgehängt oder im Stich gelassen fühlen.¹⁴² Eine chancengerechte Politik muss deswegen anstreben, jedem Menschen Zugang zu ausreichend (digitalen) Fort- und Weiterbildungsangeboten zu gewährleisten, um neue Arbeitsperspektiven zu eröffnen. Dabei muss der Fokus stets auf eine Verbesserung der Lebensumstände und Arbeitsbedingungen gerichtet sein, die jedem Menschen letztendlich mehr gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Volt Köln unterstützt deswegen ausdrücklich sämtliche öffentliche Einrichtungen auf kommunaler Ebene, die sich im Bereich der (digitalen) Fort- und Weiterbildung engagieren.

Volt Köln fordert, **die VHS Köln als Schnittstelle von kultureller sowie beruflicher Weiter- und Fortbildung auszubauen**

Als die größte Volkshochschule NRWs umfasst die VHS Köln jährlich ca. 7.500 Kurse und Veranstaltungen. Sie wird von etwa 80.000 Teilnehmenden genutzt. Deren Motivation ist unterschiedlich: Es geht sowohl um die persönliche und berufliche Weiterentwicklung als auch um gesellschaftliche Integration. Volt Köln setzt sich daher für eine Erhaltung bzw. eventuelle Ausweitung des Kursangebots der VHS Köln als berufliche sowie kulturelle Bildungs- und Begegnungsstätte ein, indem die Dozent*innen einen angepassten Lohn und damit eine Erhöhung ihres Stundensatzes erhalten, um das Angebot aufrecht zu erhalten.

¹⁴² <https://www.netzoekonom.de/2017/12/19/der-digitale-graben-auf-dem-arbeitsmarkt-wird-tiefer/>

Volt Köln fordert, **Kultureinrichtungen weiterzuentwickeln**

Volt Köln setzt sich besonders ein für den Bestand und die Fortentwicklung der vielen (Sub-) Kultureinrichtungen – wie z.B. die städtischen Museen, die Stadtbibliothek, Räume für Kunst- und Kulturschaffende wie die Kolbhalle in Ehrenfeld oder die Wachsfabrik in Rodenkirchen, das Autonome Zentrum und viele mehr: Denn sie tragen in hohem Maß zur kulturellen Vielfalt innerhalb Kölns bei.

Volt Köln fordert, **das Kölner Nachtleben zu erhalten**

Das Nachtleben Kölns ist ebenso ein Teil der kulturellen Vielfalt der Stadt. In den letzten Jahren mussten besonders innerstädtisch viele Kneipen und Clubs der Stadt Köln schließen – aufgrund lärmschutzrechtlicher Sanktionen der Stadt oder geänderter Flächennutzungsregelungen. Volt Köln erkennt die Kölner Kneipen- und Clubszene als vollwertigen Teil der städtischen Kulturlandschaft an. Daher setzen wir uns dafür ein, dass der Ermessensspielraum der Stadt Köln bei der Beurteilung und Ahndung etwaiger Verstöße von Kneipen, Clubs, Veranstaltungshallen und Restaurants im Rahmen der bundes- und landesrechtlichen Regelungen wohlwollend zugunsten der Wirt*innen und Veranstalter*innen genutzt wird; dies gilt ausdrücklich auch bei Veranstaltungen mit Livemusik.

Möglichkeiten der Vermittlung (Mediation) zwischen Anwohner*innen, Kneipen und Feiernenden sollen auch frühzeitig zur Verfügung stehen, durch die Stadt finanziert werden und nicht erst auf richterliche Anordnung erfolgen (siehe auch „Brüsseler Platz – Klage und Güterichterverfahren“¹⁴³).

Als Teil dieses Verständnisses sollten Gastronomie- und Veranstaltungsbetriebe, die wegen unverschuldeter Umstände wie der Covid-19-Epidemie oder lang andauernden Baustellen existenzgefährdende Umsatzeinbußen erleiden, durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt werden.

Volt Köln fordert **eine Neuorientierung der Drogenpolitik**

Volt Köln setzt auch in der Drogenpolitik auf einen progressiven und pragmatischen Ansatz. Die Kriminalisierung und Marginalisierung von Suchtkranken führt auch auf kommunaler Ebene nicht zum Erfolg: Drogen verschwinden nicht, nur weil man sie verbietet. Ein möglicher Ansatz ist eine auf die kommunale Ebene angepasste Variante des portugiesischen Modells.

¹⁴³ <https://www.stadt-koeln.de/artikel/02198/index.html>

Best Practice: Portugal

Nachdem Portugal jahrzehntelang massive Probleme mit Drogen hatte, wurden der Konsum und der Besitz aller Drogen im Jahr 2001 entkriminalisiert. Die Drogen sind nicht legal, allerdings wird der Besitz seitdem nur noch als Ordnungswidrigkeit und nicht als Straftat angesehen. Wer erwischt wird, muss vor den „Ausschuss zur Bekämpfung der Drogensucht“: Ein*e Jurist*in, ein*e Psycholog*in und ein*e Sozialarbeiter*in ermitteln in einem Gespräch das Suchtverhalten der Person und dessen Folgen, bieten Therapien an und klären, ob der Konsum problematisch ist.¹⁴⁴

Begleitet durch Aufklärungs- und Präventionsmaßnahmen konnten so große Erfolge erzielt werden: Reduzierung der Beschaffungskriminalität und von Gefängnisaufenthalten, weniger Drogentote und -konsumenten, ein höheres Einstiegsalter und eine Entstigmatisierung von Drogenabhängigen.

Zusätzlich mangelt es bisher auf kommunaler Ebene an umfassenden Erhebungen zur Drogenproblematik. In Köln wurde im Jahr 2016 erstmals und einmalig ein Suchtbericht verfasst: Darin werden die Entwicklung und die aktuelle Situation der Zustände in Köln abgebildet, und es wird ein Ausblick gegeben. Neben legalen und illegalen Drogen werden auch Internet- und Glücksspielsucht behandelt. Diese Erhebungen sind von großer Bedeutung, wenn es darum geht, die Drogenproblematik anzugehen.¹⁴⁵ Drogentherapeutischen Institutionen fehlt weitgehend ein wirtschaftlicher Anreiz, Patient*innen nachhaltig von ihrer Drogensucht zu heilen: An sogenannten „Drehtürpatient*innen“, die bis zu zwanzig Mal rückfällig werden, wird viel Geld verdient.

In Zusammenarbeit mit der Katholischen Hochschule Köln wollen wir einen Maßnahmenkatalog erarbeiten, der Anreize auf nachhaltigen Therapieerfolg ausrichtet. Es besteht ein akuter Mangel an Drogenkonsumräumen und Streetworker*innen¹⁴⁶. In Köln gibt es nur drei solcher Räume (zum Vergleich: Hamburg 48, Dortmund 23). Das fehlende Angebot führt dazu, dass sich die Suchtkranken alleingelassen und an den Rand gedrängt fühlen.¹⁴⁷

Gemäß dem portugiesischen Modell folgen unsere Maßnahmen einem humanistischen Menschenbild, wonach die Würde aller Menschen im Vordergrund steht. Die Suchtkranken sollen entsprechend ihrer individuellen Möglichkeiten am gesellschaftlichen Leben teilhaben können.

¹⁴⁴ <https://www.heise.de/tp/features/15-Jahre-entkriminalisierte-Drogenpolitik-in-Portugal-3224495.html>

¹⁴⁵ https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf53/koelner_suchtbericht_2016.pdf

¹⁴⁶ In einem Drogenkonsumraum können Drogenabhängige unter medizinischer Aufsicht mitgebrachte Drogen injizieren oder rauchen. Neben medizinischer Beratung werden weiterführende Hilfen vermittelt. Streetworker*innen sind in der Regel diplomierte Sozialarbeiter*innen die mittels Streetwork versuchen, Zugang zu diesen Zielgruppen herzustellen. Zur typischen Zielgruppe von Streetworker*innen zählen vor allem Personengruppen mit selbst- oder fremdgefährdenden Verhaltensweisen wie Obdachlose, Drogenabhängige, Prostituierte und delinquente Jugendgruppen.

¹⁴⁷ https://www.t-online.de/region/koeln/news/id_86926848/koeln-erstes-drogenmobil-projekt-am-neumarkt-trifft-auf-unzufriedene-anwohner.html

Volt Köln engagiert sich deshalb für:

- die Schaffung von Drogenkonsumräumen und Spritzenautomaten in allen Veedeln und an relevanten Konsumplätzen, um den Suchtkranken einen Rückzugsraum zu gewähren
- niedrigschwellige Angebote zur Arbeitsmarktintegration (z.B. Jugendwerkstätten) von Suchtkranken und in Therapie Befindlichen, da die Rückfallquote erhöht ist, wenn die Menschen keinen Weg zurück in ein geregeltes Leben finden
- Präventionsangebote schon an den Schulen
- mehr Streetworker*innen
- wirtschaftliche Anreize zugunsten therapeutischer Institutionen für einen nachhaltigen Therapieerfolg
- Unterstützung der Suchtkranken statt mehr Polizei
- ein wissenschaftlich begleitetes Pilotprojekt zur kontrollierten Abgabe von Cannabis an volljährige Kölner*innen in enger Abstimmung mit Beratungsstellen; die Erkenntnisse sollen der Öffentlichkeit alle zwei Jahre in einem Suchtbericht zur Verfügung gestellt werden

Smartes und digitales Köln

Digitaler Masterplan, Digitale Stadt, Digitale Verwaltung, Ernennung Chief Digital Officers, Open Data, Datenschutz

Die Stadt Köln zählt zu den digital fortschrittlichsten Städten in Deutschland, wie bereits 2015 in einer Studie der Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers¹⁴⁸ und erneut im „Smart City Ranking Deutschland 2019“ festgestellt wurde.¹⁴⁹ Mit der Stabsstelle Digitalisierung, dem „Kölner Zukunftslabor“ und dem vorliegenden Konzept „Internetstadt Köln“ übernimmt Köln hier eine Vorreiterrolle bei den Kommunen in Deutschland.

Volt Köln unterstützt den eingeschlagenen Weg und setzt sich für eine Weiterentwicklung Kölns zu einer integrierten „Smart City“ ein – unsere Forderungen umfassen dabei die Themenbereiche:

- Entwicklung eines Digitalen Masterplans, entsprechend Kapitel Digitaler Masterplan
- Transformation zur Smart City Cologne
- Ausbau der digitalen und bürger*innenorientierten Verwaltung
- Stärkung der Bürger*innenbeteiligung
- Ausbau der digitalen Infrastruktur
- Etablierung eines Chief Digital Officers (CDO)¹⁵⁰
- Effizientere Verwaltungen durch konsequente Fortbildung der Mitarbeiter
- offene, digitale Plattformen bei gleichzeitigem strengem Datenschutz
- gezielte Wirtschaftsförderung im Dienstleistungs- und Digitalsegment
- eine starke Bildungslandschaft mit Hochschulen und Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten (siehe dazu [Kapitel Bildung](#))
- Sharing-Lösungen und Sharing Mobility (siehe dazu [Volt Köln fordert eine Mobility-as-a-Service-Strategie für den ÖPNV](#)).

Durch die aktive Bewerbung, gezielte Einführung und einen bewussten Einsatz von digitalen Technologien und Diensten soll das Zusammenleben in der Stadt für die gesamte Bevölkerung verbessert werden.

Digitale Technologien, die im privaten Bereich bereits weitgehend Einzug gehalten haben (Smartphones, Apps, Online Banking, digitale Recherche, Home-Office / Telearbeit u.v.m.), können dabei unterstützen, den Zugang zu Services und Informationen zu erleichtern,

¹⁴⁸ pwc Deutschland - Ranking Digitalste Städte Deutschlands, 2015.

¹⁴⁹ <https://www.haselhorst-associates.com/themen/smart-city/studie-digitales-staedteranking-2019/>

¹⁵⁰ Erläuterung CDO - <https://digitaler-mittelstand.de/business/ratgeber/chief-digital-officer-was-er-leistet-und-mitbringen-sollte-30754>

Barrieren zu senken, Ressourcen besser verfügbar zu machen und zukünftige Konzepte der Stadtentwicklung zu ermöglichen.

Konzepte wie digitale Bürger*innenportale und Informationen, Kita-Platz- oder Pflegeplatz-Finder, eine bewusste Verkehrslenkung, die Vernetzung von Mobilitätsplattformen bis hin zu autonomen Mobilitätskonzepten können somit ebenso effizienter und zielgerichteter erfolgen wie die Abwicklung täglicher Aufgaben im Bereich der städtischen Dienste (Antragswesen, Stadtplanung, Instandhaltung von Infrastruktur oder Müllbeseitigung).

Volt Köln fordert **einen Digitalen Masterplan**

Im Kern unserer Forderungen im Bereich Digitalisierung steht die Entwicklung eines Digitalen Masterplans.

Volt begreift die Digitale Transformation als eine der zentralen Herausforderungen, aber auch als wesentliche Chance für urbane Ballungsräume im kommenden Jahrzehnt.

Dabei unterstützt der Masterplan die Forderungen der bestehenden Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030“¹⁵¹ im Bereich Digitalisierung als Querschnittsthema und zentralen Faktor für den zukünftigen zwischenmenschlichen, organisatorischen, wirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Erfolg unserer Stadt.

Das vorliegende Konzept „Internetstadt Köln“¹⁵² soll hierbei zielgerichtet erweitert werden, um die zentralen Herausforderungen der Digitalisierung im Bereich Bildung und Wirtschaft, aber auch die zentralen Chancen in diesen Bereichen zu berücksichtigen; dies gilt auch für die Themen der Mobilitätswende, Klima und Umwelt sowie der sozialen Gerechtigkeit.

Als integrierter Planungsansatz soll der Masterplan hierbei den Zeitraum bis 2030 umfassen und einer jährlichen Überprüfung unterzogen werden. Dies muss die Aufgabe der bisherigen Stabsstelle Digitalisierung bzw. der zukünftigen Position des Chief Digital Officers (CDO) (siehe auch: [Etablierung eines Chief Digital Officers](#)) sein.

Die Vision einer „Smart City Cologne – die intelligente Stadt für die gesamte Kölner Bevölkerung“ muss dabei im Mittelpunkt stehen. Quantifizierbare Ziele und ein direkter Austausch mit den Einwohner*innen sowie den hier ansässigen Unternehmen stehen hierbei im Fokus.

¹⁵¹ Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030“, Leitsatz 4, Ziel 4.4.

¹⁵² Konzept Internetstadt Köln 2011, folgend auf Ratsbeschluss vom 20. Juni 2010.

Volt Köln fordert eine „Smart City Cologne – die intelligente Stadt“

Eine Smart City unterstützt ihre Bevölkerung, ansässige Einrichtungen und Unternehmen, aber auch Besucher*innen und Tourist*innen aus aller Welt mit nahtlosen digitalen Services und der dafür nötigen Infrastruktur.

Die Basis bildet hier eine durchgängige digitale Infrastruktur mit Glasfaserausbau, öffentlichem Internetzugang, auch im ÖPNV, und der Etablierung moderner Mobilfunkinfrastrukturen wie 5G oder geeigneter „Long Range Wide Area Network“ (LoRaWAN)-Strukturen¹⁵³, um Sensoren und zukünftige Mobilitätsservices im Stadtumfeld zu unterstützen.

Hierauf aufbauend müssen geeignete Services und Datenplattformen geschaffen werden. Ziel dieser Services und (offenen) Daten ist es, das Leben in der Stadt für alle Bevölkerungsschichten zu verbessern, sicherer zu machen und vor Gefahren zu warnen. Zudem können neue zukünftige Dienstleistungen wie der autonome ÖPNV, „digitale Mülleimer“¹⁵⁴ oder ein zielgerichtetes Parkleitsystem zur Verkehrsreduzierung verwirklicht werden.

Als integriertes Konzept umfasst die Smart City dabei alle Sektoren der Stadtentwicklung und Stadtplanung; sie, entwickelt und vernetzt wesentliche Dienste in allen Bereichen der Sicherheit, Energieversorgung, Mobilität und Verkehrssteuerung, Bildung, Gesundheit und der digitalen Verwaltung. Eine enge Verknüpfung der relevanten Beteiligten in Bevölkerung, Bildung, Forschung Unternehmen sowie aufkommenden Start-Ups und den relevanten Stellen in der Stadtentwicklung ist hierbei eine Voraussetzung.

Der Einsatz und das Lernen durch Erfahrungen sowie das Denken in Netzwerken mit anderen Städten und Kommunen helfen dabei, Kosten zu senken und Potenziale gemeinsam zu nutzen.

Volt Köln verfolgt daher den klaren Ansatz, die Entwicklung der Smart City Cologne in den zu schaffenden Digitalen Masterplan aufzunehmen. Digitale Infrastrukturen und Dienste müssen dabei der Gesellschaft dienen und die Weiterentwicklung unserer Stadt zielgerichtet unterstützen.

Volt Köln fordert den Ausbau der digitalen und bürger*innenorientierten Verwaltung

Die Bürger*innen und die Angestellten im öffentlichen Dienst sollen durch eine bediener*innenfreundliche und zukunftssichere Digitale Verwaltung (E-Government)

¹⁵³ https://de.wikipedia.org/wiki/Long_Range_Wide_Area_Network

¹⁵⁴ Digitale Mülleimer können u.a. mit einer Füllstandsanzeige angeben, wie viel Müll noch hineinpasst; dadurch kann die Entleerung gezielt und effizient erfolgen.

entlastet werden. Volt Köln begrüßt ausdrücklich alle bereits getroffenen Maßnahmen, die Behördengänge ersetzen oder zumindest deutlich verkürzen. Wir setzen uns für einen konsequenten und raschen Ausbau dieser Möglichkeiten ein; dabei soll jede*r Bürger*in auf Wunsch dennoch alle Belange nach wie vor in einem der Ämter lösen können.

Um einen ressourcenschonenden Ansatz zu fördern, unterstützt Volt Köln Initiativen, die das Angebot digital einreichbarer Formulare erweitern. Bei Vorgängen, bei denen die persönliche Anwesenheit zunächst nicht ersetzt werden kann, sollen die Daten vorab digital übertragbar sein. Auch interne Prozesse der Verwaltung sollen hinsichtlich ihres Digitalisierungspotenzials überprüft werden, um die Bearbeitungsdauern bürokratischer Vorgänge zu verkürzen.

Die Barrierefreiheit des Onlineangebots der Stadt ist ebenfalls ein wichtiger Faktor: Volt Köln möchte diese von unabhängiger Seite prüfen lassen. Etwaige Hürden sollen in der Folge behoben werden, um den problemlosen Zugriff für alle Bürger*innen zu gewährleisten.

Den Herausforderungen der Digitalisierung in Bezug auf Umfang und Sicherheit steht nicht nur die Stadt Köln gegenüber. Volt Köln setzt sich daher für Austausch und Partnerschaften mit anderen Städten ein, um diesen Herausforderungen in vollem Umfang gerecht zu werden, gleichzeitig Kosten zu sparen und Synergien zu schaffen. Die Verwendung von europaweit standardisierten Schnittstellen kann der Stadt helfen, ihre IT-Kosten zu senken und trotzdem ihr digitales Angebot zeitnah auszuweiten. Dabei sollten insbesondere die von der Europäischen Kommission 2017 im EIA (European Interoperability Architecture) definierten EIRA-Standards¹⁵⁵ angewandt werden.

Um bei diesen Vorhaben das Thema Sicherheit nicht aus den Augen zu verlieren, sollen Gutachten und Einschätzungen von unabhängigen Expert*innen, beispielsweise vom Chaos Computer Club, eingeholt werden.

Volt Köln setzt sich daher ein für:

- die Ausweitung der online ausfüllbaren Formulare
- das Ermöglichen der digitalen Übertragung von allen Formularen
- die Überprüfung der digitalen Barrierefreiheit von unabhängiger Stelle
- Partnerschaften mit anderen Städten in Europa
- die Implementierung des EIRA-Standards des EIF
- eine Sicherheitsprüfung durch unabhängige Expert*innen

¹⁵⁵ https://ec.europa.eu/isa2/actions/towards-european-interoperability-architecture_en

Volt Köln fordert durchgängige Bürger*innenbeteiligung

Die ständige Teilhabe der Bevölkerung am demokratischen Prozess kann durch direkte Beteiligung von Bürger*innen nicht nur ergänzt, sondern es kann dadurch auch der Rückhalt für die Demokratie an sich maßgeblich gestärkt werden. Auf keiner Ebene ist dies besser umzusetzen als auf der kommunalen: Hier kommen Menschen mit getroffenen Entscheidungen und drängenden Problemen unmittelbar in Berührung. Volt Köln setzt sich daher für den Ausbau der Möglichkeiten ein, mit denen Bürger*innen sich zusätzlich zu Wahlen einbringen können. Dies kann zu einer bürgernahen, effektiven Entscheidungsfindung führen und helfen, Politikverdrossenheit zu senken. So können sich beispielsweise auch diejenigen mit einbringen, die sich nicht im Rahmen einer Partei engagieren möchten.

Die Stadt Köln hat in der Vergangenheit Maßnahmen ergriffen, um die Bürger*innenbeteiligung zu stärken. Hier sind die Initiative „Sag’s uns“ sowie der „Bürger*innenhaushalt“¹⁵⁶, der seit 2017 nicht mehr besteht, zu nennen. Wir fordern eine Erweiterung und Weiterentwicklung der „Sag’s uns“-Plattform über die bisherigen Meldekategorien hinaus. Insbesondere sollte das Thema Umwelt- und Klimaschutz einbezogen werden, sodass Vorschläge dazu schnell und sinnvoll eingebracht werden können. Zusätzlich könnte in dem Punkt eine Hotline helfen, über die sich jede*r Kölner*in mit Vorschlägen einbringen kann.

Des Weiteren setzen wir uns für die Wiedereinführung eines Bürger*innenhaushalts ein. Hier können Kölner*innen Ideen und Konzepte einbringen, wie Gelder sinnvoll eingesetzt werden sollten. Mitbürger*innen können über die Plattform Vorschläge mit einem „Daumen hoch“ unterstützen. Die Hauptkritik der Nutzer*innen an dem zuvor durchgeführten Bürger*innenhaushalt war die fehlende Umsetzung der beliebtesten Vorschläge durch die Stadt; als Lösung dazu fordern wir hierzu das Festsetzen eines Mindestbudgets aus dem Stadthaushalt. Dadurch sehen wir die Möglichkeit, eine dauerhaft hohe Beteiligung zu erreichen.

In einem weiteren Schritt soll eine einheitliche Plattform entstehen, die nicht nur die bisher genannten Punkte bündelt, sondern auch die Möglichkeit eröffnet, Umfragen durchzuführen oder, in Abhängigkeit von der Gesetzeslage und unter der Gewährleistung der Sicherheit, sogar Abstimmungen anzubieten.

Durch die Einführung von Bürger*innenräten wollen wir die Beteiligung der Bevölkerung weiter stärken. Diese können dabei unterstützen, kontroverse Fragestellungen inhaltlich aufzubereiten und damit die Entscheidungsfindung im Stadtrat maßgeblich zu verbessern. Bürger*innenräte werden zufällig, aber repräsentativ zusammengesetzt. In einer ersten Phase wird das zugrunde liegende Problem behandelt. Expert*innen halten Vorträge, und es findet ein genereller Austausch statt. Danach erarbeitet die Gruppe konkrete Vorschläge und stimmt über sie ab. Über den resultierenden Vorschlag wird schließlich im Stadtrat entschieden.

¹⁵⁶ <https://buengerhaushalt.stadt-koeln.de/2017>

Best Practice: British Columbia (Kanada), Irland

Im **kanadischen British Columbia** wurde 2004 die sogenannte „Citizens' Assembly“ aus zufällig ausgewählten Bürger*innen zusammengesetzt, um einen Vorschlag für eine Wahlrechtsreform zu erarbeiten. Dies hatte den Vorteil, dass Parteien, die von bestimmten Wahlsystemen profitieren, keine direkte Einflussnahme hatten. Die erarbeitete Lösung scheiterte letztendlich lediglich an den sehr hohen Anforderungen des anschließenden Referendums (die sogenannte „Super Majority“).

In **Irland** wurde 2016 ein ebenfalls „Citizens' Assembly“ genannter Bürger*innenrat ins Leben gerufen, um Lösungen für sehr kontroverse Fragen, also auch drängende Zukunftsthemen (z.B. alternde Gesellschaft oder Klimawandel), neben dem regulären Politikbetrieb zu erarbeiten. Der Prozess ist hier noch nicht abgeschlossen, da die Regierung noch nicht alle erarbeiteten Berichte beantwortet hat.

Generell setzt sich Volt Köln dafür ein, dass die Stadt Köln jede Form bürgerlichen Engagements ermutigt und fördert, um die Lösungsfindung bestehender Probleme effizient zu gestalten und eine breite Akzeptanz bei den Bürger*innen zu erzeugen. Zudem begrüßen wir jede Initiative, die es der Bevölkerung erleichtert, sich transparent über das politische Geschehen zu informieren.

Volt Köln setzt sich daher konkret ein für:

- mehr Bürger*innenbeteiligung durch digitale Plattformen
- die Erweiterung der „Sag's uns“-Plattform
- die Einrichtung einer Umwelt- und Klimahotline für Vorschläge zum Umwelt- und Klimaschutz
- eine Wiederbelebung des Bürger*innenhaushalts
- die Einführung von Bürger*innenräten
- die Förderung von bürgerlichem Engagement

Volt Köln fordert den Ausbau der digitalen Infrastruktur

Köln benötigt sowohl als Bildungs- und Wirtschaftsstandort als auch für zukünftige Technologien, wie den autonomen Personenverkehr, eine starke und zuverlässige digitale Infrastruktur.

Hierzu zählen im Wesentlichen:

- der Ausbau der Glasfaser-Infrastruktur im gesamten Stadtgebiet
- die Anbindung aller neu zu erschließenden Stadtgebiete an Glasfaser
- Förderung von „Fibre-to-Home“, da Bürger*innen vom Glasfaserausbau nur profitieren,

- wenn das Kabel in ihrem Haus auch eine Glasfaser ist
- eine durchgängige Abdeckung im Stadtgebiet mit modernen Mobilfunkstandards (LTE, 4G, sowie Standards des „Internets der Dinge“ LTE-M und NB-IoT)
- die Unterstützung des 5G-Ausbaus in Köln durch Förderung der Abdeckung des Stadtgebiets von Köln und Aufbau eines 5G-Campus-WLAN für relevante Teile der Kölner Verwaltung
- mehr Investition in Long Range Wide Area Network (LoRaWAN)-Strukturen, um stadtweite Sensoren und Services zu betreiben und z. B. Verkehrsleitsysteme, vernetzte Fahrzeuge und Ampeln dynamisch miteinander zu vernetzen
- Ausbau und Förderung von öffentlichen WiFi-Hotspots im Stadtgebiet
- eine nahtlose Einbindung des öffentlichen Nahverkehrs in die digitale Grundversorgung und somit mobile Erreichbarkeit und Internetzugang in allen Verkehrsmitteln und auf allen Strecken
- die notwendige Härtung der Systeme und Infrastrukturen auch für den Einsatz in Krisensituationen (z.B. Services für Polizei und Feuerwehr) und mit höchster Ausfallsicherheit z.B. im Bereich des autonomen Fahrens

Nicht alle vorgenannten Investitionen liegen in der Verantwortung der Stadt bzw. sind durch die Stadt zu tragen. Durch geeignete Partnerschaften sowie eine enge Zusammenarbeit und gemeinsame Planung mit den relevanten Versorgern wie Telekommunikationsunternehmen, Stadtwerken und neuen Unternehmen sowie Investor*innen in diesen Bereichen soll eine zuverlässige Infrastruktur bei Planungssicherheit für alle Beteiligten aufgebaut werden.

Volt Köln fordert **die Etablierung eines Chief Digital Officers**

Digitalisierung hat höchste Priorität – um die in diesem Wahlprogramm vorliegenden Forderungen wirksam umzusetzen, fordern wir die Etablierung einer*eines Chief Digital Officers (CDO). Die bestehende Stabsstelle Digitalisierung soll im Zuge dessen zu einer vollwertigen Abteilung innerhalb der Kölner Stadtverwaltung ausgebaut werden.

Die zentralen Aufgaben der*des CDO sind hierbei:

- Entwicklung und Implementierung der Digitalstrategie der Stadt Köln in Koordination mit anderen Kommunen in NRW
- Führung der Transformation der Stadt Köln zur Smart City Cologne
- Identifizieren und Anwenden nationaler und internationaler Best Practice-Modelle
- Formulierung und Verantwortung für den Digitalen Masterplan der Stadt Köln
- Vernetzung relevanter Interessengruppen aus Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung
- Optimierung der digitalen Services (Bürger*innendienste) der Stadt Köln sowie der dafür nötigen IT- und Software-Services, Funktionen und Infrastruktur (Backend) und der entsprechenden Projekte und Methoden

Best Practice: Hamburg, Estland

Die Stadt **Hamburg** ist den Weg zum CDO bereits 2018 gegangen. Dadurch konnte die Digitalstrategie der Hansestadt zentral überwacht und weiterentwickelt werden.

Estland setzt auf einen „Government Chief Information Officer“ auf höchster Verwaltungsebene und zeigt auf, wie wichtig ein solches Vorgehen ist. Das Land gilt als Vorreiter im Bereich der digitalen Gesellschaft und Bürger*innenservices.

Volt Köln fordert eine Stärkung der Verwaltung und den Ausbau der Methodenkompetenz

Die erfolgreiche Umsetzung von Digitalprojekten ebenso wie von Projekten in traditionellen Sektoren wie Stadtentwicklung und Bauwesen erfordert eine umsetzungsstarke Verwaltung mit klarer Methodenkompetenz.

Leider hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass Köln – wie so viele Städte in Deutschland – mit Großprojekten wie der Opersanierung oder der Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn und des daraus erfolgten Einsturzes des Stadtarchivs erhebliche Probleme hat.

Diese Art von Projekten ist hochkomplex und kaum allein durch die Verwaltung zu stemmen. Um jedoch den Herausforderungen der kommenden Jahre und auch in der nötigen Geschwindigkeit bei Themen wie der Mobilitätswende, einer bürger*innengerechten Stadt, der Klimakrise, Wohnraumnot, dem wirtschaftlichen Wandel und der Digitalisierung gewachsen zu sein, braucht es eine starke Verwaltung mit den richtigen Methodenkompetenzen.

Volt Köln engagiert sich daher für:

- die Schärfung des Kompetenzkatalogs für die Verwaltung der Stadt Köln anhand identifizierter Projekt-Herausforderungen und relevanter städtischer Megatrends
- eine klare Bewertung der Verwaltungsstellen hinsichtlich Anzahl und notwendiger Ausbildung
- einen Ausbau relevanter Stellen, besonders im Bereich Stadtentwicklung, Bau- und Antragswesen, Projektmanagement und Digitalisierung
- das Besetzen relevanter Stellen mit einer Mischung aus internen Mitarbeiter*innen und Neueinstellungen aus der freien Wirtschaft
- die bewusste Bewertung von (temporären) Kompetenzlücken und die Beschaffung geeigneter Unterstützung in diesen Bereichen, z.B. durch Rahmenverträge mit Projektbüros oder Beratungsunternehmen
- einen Abgleich und die Entwicklung eines gemeinsamen Kompetenzzentrums mit anderen NRW-Kommunen, um von Erfahrungen zu profitieren und Ressourcen gemeinsam zu nutzen

Der Fokus sollte hierbei auf folgenden Themenbereichen liegen:

- Innovationsmanagement
- Change Management (Organisationsentwicklung und Veränderungsmanagement)¹⁵⁷
- Projektmanagement
- Vergabe- und Ausschreibungsmanagement
- Digitalisierung und Digitale Transformation
- Entwicklung und Betrieb von digitalen Infrastrukturen

Volt Köln fordert offene Plattformen bei gleichzeitigem strengen Datenschutz

In einer zunehmend vernetzten Gesellschaft werden Daten immer mehr zu einem zentralen Gut – seien es Daten, die durch städtische Dienste erhoben werden, oder Daten privater Unternehmen in Form von Navigationsdiensten, Suchanfragen oder ähnlichem.

Dies umfasst sowohl die Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) auf Ebene aller städtischen Services als auch ein „Härten“ dieser Services gegen digitale Angriffe von außen (Cyber Security) sowie das gezielte Aktualisieren älterer IT-Systeme, um vor Angriffen geschützt zu sein.¹⁵⁸

Besonders im Austausch mit privaten Unternehmen, aber auch im Bereich offener Daten (Open Data) muss hier höchster Wert auf eine vollständig anonyme und nicht individuell identifizierbare Datenstruktur gelegt werden.

Wie aktuelle Studien der EU belegen, wird Deutschland auf gesamteuropäischer Ebene im Bereich Open Data („offene Daten“) eher als Nachzügler denn als ambitionierter Anführer wahrgenommen.¹⁵⁹

Die Stadt Köln hat jedoch mit „Offene Daten Köln“¹⁶⁰ ein Portal entwickelt, das bereits heute wesentliche Daten der Stadtentwicklung und Nutzung öffentlich zur Verfügung stellt. Volt Köln unterstützt den weiteren Ausbau dieses Datenportals und die Integration in relevante deutsche und europäische Dienste.

Auch Daten, die im städtischen Umfeld durch private Unternehmen gesammelt werden, sollten gewinnbringend für die Gesellschaft zur Verfügung stehen. Die Erarbeitung von Open-Data-Vereinbarungen, z. B. mit Mobilitätsanbieter*innen oder Transportfirmen – wie

¹⁵⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Change_management

¹⁵⁸ https://www.heise.de/newsticker/meldung/36C3-Ransomware-als-Rache-nie-aufgeraemter-IT-Probleme-4624964.html?utm_source=pocket-newtab

¹⁵⁹ <https://www.europeandataportal.eu/de/dashboard#2019>

¹⁶⁰ <https://offenedaten-koeln.de/>

auch durch den Branchenverband „Bitcom“¹⁶¹ vorgeschlagen –, ist Teil unserer Forderung.

Auf allen Ebenen ist hierbei ein strenger Umgang mit persönlichen Daten und Daten im Allgemeinen gefordert. Volt Köln unterstützt den Grundsatz „Deine Daten gehören dir“, bei dem alle Kölner*innen selbst entscheiden können, was mit ihren Daten geschieht.

¹⁶¹ <https://www.bitkom.org/sites/default/files/pdf/NP-Themen/Branchen/Mobility/FirstSpirit-1498131485664Roadmap-Intelligente-Mobilitaet.pdf>, S. 22.

Wirtschaftlich starkes Köln

Nachhaltige Wirtschaft, Unterstützung von Gründungen, Förderung von privat-öffentlichen Kooperationen, Grüner Tourismus

Um Köln zu einer noch lebenswerteren Stadt zu machen, bedarf es auch einer starken und innovativen Wirtschaft, in der sowohl heimische Kleinstbetriebe, Mittelständler*innen und Start-Ups, als auch etablierte Großunternehmen einen Platz haben.

In einer sich durch Digitalisierung und Konsumverhalten verändernden Welt geraten Unternehmen aktuell an vielen Stellen unter Druck, und Geschäftsmodelle verändern sich – exemplarisch seien hier die Mobilitätswende für die Automobilwirtschaft und der zunehmende Onlinehandel als Herausforderung für den Einzelhandel und die Handelsketten genannt ebenso wie die Digitalisierung der Medien für die in Köln ansässigen Medienunternehmen. Diese Herausforderungen betreffen nicht nur die Unternehmen und deren Arbeitnehmer*innen selbst, sondern auch eine große Menge an Zulieferern, Dienstleister*innen und anderen Geschäftspartner*innen.

Volt Köln strebt deshalb einen bewussten Austausch mit den relevanten Akteur*innen der genannten Bereiche an. Unser Ziel ist dabei, den wirtschaftlichen Wandel im engen Austausch mit den Unternehmen aktiv zu gestalten, zukunftsfähige Geschäftsmodelle zu fördern und gemeinsam mit den Unternehmen und Mitarbeiter*innen einen zukunftsfähigen und nachhaltig erfolgreichen Weg innerhalb der digitalen Transformation zu finden. Volt Köln sieht sich dabei als Mittlerin, Ermöglicherin und in manchen ausgewählten Fällen als Förderin, um die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich tragfähige Geschäftsmodelle entfalten können.

Förderung will Volt Köln hier ausdrücklich mit festen, nachweisbaren Zielen verknüpfen, um die Sinnhaftigkeit von Fördermitteln zu gewährleisten.

Volt Köln setzt sich deshalb konkret für die folgenden Maßnahmen ein:

- die Förderung von Gründungen,
- Innovation und Vernetzung,
- eine Attraktivitätssteigerung der Stadt Köln für heimische und internationale Fachkräfte,
- den sinnvoller Einsatz von privat-öffentlichen Kooperationen sowie
- die Förderung von nachhaltiger Wirtschaft und grünem Tourismus.

Volt Köln fordert **die Unterstützung von Gründungen, Innovation und Vernetzung**

Die zunehmende Digitalisierung von Produkten und Dienstleistungen eröffnet immer neue Geschäftsfelder. Volt Köln setzt sich das Ziel, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich innovative und zukunftsorientierte Unternehmen in unserer Stadt niederlassen und wohlfühlen. Start-Ups und junge Gründer*innen möchten wir noch stärker fördern und Köln zu einem Ort machen, in dem Menschen ihr eigenes Unternehmen aufbauen wollen.

Um das zu erreichen, wollen wir bestehende Netzwerke wie „Startupregion.Koeln“¹⁶² und „digitalhubcologne“¹⁶³ auf ihren Erfolg prüfen, entsprechend weiter fördern und gleichzeitig darüber nachdenken, an welcher Stelle die Politik noch unterstützen kann, damit innovative Menschen aufeinandertreffen, um gute Ideen zu entwickeln.

Außerdem sollen Gründer*innen und Startups insbesondere in der Anfangsphase stärker unterstützt werden. Mögliche Maßnahmen sind die einfache und kostengünstige Bereitstellung von Büroflächen für neue Betriebe, die Schaffung neuer und die Prüfung alter Angebote bezüglich rechtlicher Beratung zur Unternehmensgründung sowie die lückenlose Bereitstellung aller relevanten Portale, Informationen und Beratungsangebote – auch in englischer Sprache.

Volt Köln fordert **das Anwerben von Fachkräften im In- und Ausland**

Der Fachkräftemangel ist eine große Herausforderung für die Kölner Wirtschaft. Volt Köln ist überzeugt, dass hier noch mehr getan werden kann. Wir setzen uns daher für die Fachkräftegewinnung im Inland sowie auch über Ländergrenzen hinaus ein.

Wir möchten Köln als offene und lebenswerte Stadt positionieren, um Fachkräfte aus dem Inland zur Niederlassung in Köln zu bewegen und Fachkräften aus dem Ausland den Zuzug nach Köln so einfach wie möglich zu gestalten; hierfür sollen ein einfacher Zugang zum Kölner Arbeits- und Wohnungsmarkt ermöglicht und bürokratische Hürden gesenkt werden. Die durchgängige Zweisprachigkeit aller relevanten Portale und Dienste in Deutsch und Englisch ist dabei für uns eine Grundvoraussetzung.

Best Practice: Welcome Desk und Expat Brussels

In **Brüssel** stehen Neuankommenden in der Stadt verschiedene Dienstleistungen und Ansprechpersonen zur Verfügung, um sich schnell in wesentlichen Bereichen wie Wohnen, Arbeit, Bildung, Verwaltung, Steuern, Gesellschaft zurecht zu finden, und praktische Tipps für

¹⁶² <http://startupregion.koeln/>

¹⁶³ <https://digitalhubcologne.de/>

den Alltag sowie die Freizeit zu erhalten. Zu nennen sind hier z.B. der „Expat Welcome Desk“¹⁶⁴ oder auch „Expats in Brussels“.¹⁶⁵

Volt Köln fordert **den Einsatz von privat-öffentlichen Kooperationen**

Volt Köln ist davon überzeugt, dass in vielen Fällen private Unternehmen besser darin sind, von den Bürger*innen gewünschte Leistungen zu erbringen, als Verwaltungen, Gremien oder Unternehmen in öffentlicher Hand. Wir setzen uns deshalb dafür ein, auf privat-öffentliche Kooperationen zu setzen – insbesondere in Fällen, in denen ein Bedarf im öffentlichen Raum nicht mit Expertise und der nötigen Wirtschaftlichkeit durch öffentliche Strukturen erfüllt werden kann. Faire Verträge und klar formulierte Ziele ermöglichen die privatwirtschaftliche Entwicklung tragfähiger Geschäftsmodelle zur Erfüllung öffentlicher Bedürfnisse.

Ein Beispiel für einen möglichen sinnvollen Einsatz einer privat-öffentlichen Kooperation ist die Schaffung öffentlicher Toiletten und Waschräume in Parks und auf Plätzen Kölns. Eine mit klaren Zielvorgaben beispielsweise im Bereich Hygiene und Ausstattung gestaltete Ausschreibung ermöglicht es privaten Unternehmen, hier ein Geschäftsmodell zu entwickeln, das unter den gewünschten Bedingungen tragfähig ist.

Weiterhin denkbar ist die Ausschreibung der Nutzung öffentlicher Flächen wie des von Volt Köln geforderten umgestalteten Neumarkts oder die Vergabe von Nutzungsrechten an anderen, leeren öffentlichen Arealen. Dabei ist es für Volt Köln von zentraler Bedeutung, durch klare Zielvorgaben sicherzustellen, dass die Bedürfnisse der Öffentlichkeit auch wirklich erfüllt werden. Damit die Vergabe der Nutzungsrechte öffentlicher Flächen nicht zu einer Fülle an geschlossenen, mit Eintrittskosten versehenen Veranstaltungen führt, können hier bestimmte Quoten von öffentlich frei zugänglichen Veranstaltungen festgeschrieben werden.

Volt Köln fordert **die Stärkung einer nachhaltigen Wirtschaft und eines grünen Tourismus**

Unser ökologischer Fußabdruck in Köln ist noch viel zu groß. Volt Köln fordert daher das Anstreben einer Kreislaufwirtschaft innerhalb unserer Stadt. Durch einen gesetzlichen Rahmen, monetäre Anreize sowie Aufklärung über bereits bestehende technologische Möglichkeiten gilt es, private Konsument*innen sowie das produzierende Gewerbe, die Produktgestaltung, die Logistik und den Vertrieb in eine Kreislaufwirtschaft einzubinden. Die übergeordnete Zielsetzung besteht darin, die Wiederverwendbarkeit von Ressourcen zu maximieren und eine biologische Abbaubarkeit sicherzustellen.

¹⁶⁴ <http://www.commissioner.brussels/i-am-an-expat>

¹⁶⁵ <https://expatsinbrussels.be/en>

In diesem Zuge streben wir an, erste Pilotprojekte zu fördern und Köln zu einem Vorreiter im Bereich der nachhaltigen Wirtschaft zu machen.

Best Practice: Frankfurt

Ein Unternehmer in **Frankfurt** bedient sich einer Technologie des Dresdner StartUps „Cloud&Heat“¹⁶⁶, um die Abwärme von Serverfarmen zur Gebäudeheizung (in diesem Fall eines Hotels) zu nutzen. Dadurch wird der Ausbau für den wachsenden Bedarf von Rechenleistung nachhaltig und effizient umgesetzt.

Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig für die Stadt Köln. Leider erzeugt er auch ökologische Herausforderungen; daher setzt sich Volt Köln für grünen Tourismus ein. Wir fordern stärkere Anreize für nachhaltiges Handeln in der Tourismusbranche – z.B eine reduzierte Bettensteuer / Kulturförderabgabe für nachweislich nachhaltig wirtschaftende Hotels. Vergünstigte Tickets für den öffentlichen Nahverkehr und eine gute Erreichbarkeit der Stadt, vor allem mit nachhaltigen Angeboten wie der Bahn, stehen hierbei im Fokus, ebenso wie Landstrom für Flusskreuzfahrtschiffe.

¹⁶⁶ <https://www.fr.de/zukunft/projekte/technologie/heizen-hardware-13546354.html>, <https://www.gruenderszene.de/technologie/cloud-heat-server-heizung>

#VoteVolt

koeln@voltdeutschland.org
www.voltdeutschland.org/koeln
www.volteuropa.org

 Voltkoeln

 voltkoeln