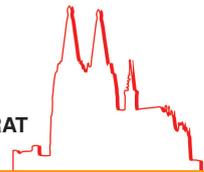




CDU REGIONALRAT
KÖLN



REGIONALRATS- REPORT

Ausgabe 69 / Dezember 2018

Diesel-Fahrverbote für Köln und Bonn?

Harte Urteile des Verwaltungsgerichts

Das Verwaltungsgericht Köln hat in seinem Urteil vom 08. November 2018 entschieden, dass die Städte Köln und Bonn ab April 2019 Diesel-Fahrverbote einführen müssen. Für Köln wurde ein zonenbezogenes Fahrverbot verhängt, welches die gesamte, aktuelle „Grüne Umweltzone“ umfasst, in Bonn geht es um streckenbezogene Fahrverbote. Diese betreffen vor Ort die Straßen Belderberg und Reutherstraße.

„Der Urteilsspruch des Gerichts trifft Köln besonders hart“, so der Fraktionsvorsitzende der CDU, Stefan Götz. In keinem anderen, in Deutschland geführten Prozess zu Diesel-Fahrverboten, sei bisher ein zonenbezogenes Fahrverbot, welches sich auf die gesamte „Grüne Umweltzone“ bezieht, verhängt worden. Die CDU-Fraktion verlange Antworten darauf, welche konkreten Schritte die Bezirksregierung jetzt bezugnehmend auf das gesprochene Urteil einleiten werde, so Götz. Man wolle wissen, welche gezielten Ausnahmeregelungen beispielsweise von behördlicher Seite geplant seien, für Anwohner, Versorgungsfahrzeuge und Wirtschaftsbetriebe die in dem Gebiet leben und in ihrem alltäglichen Geschäft tätig sind, sollte das Urteil rechtskräftig werden. Auf Anfrage teilte die

zuständige Bezirksregierung mit, dass es derzeit keinen landesweiten Ausnahmekatalog geben würde. Für wen und in welchem Umfang straßenverkehrsrechtliche Ausnahmen in Betracht kommen würden, müsse noch landesintern geklärt werden. Die Einführung von zonenbezogenen Fahrverboten für Dieselfahrzeuge ohne Ausnahmeregelungen wäre jedoch unverhältnismäßig (Verwaltungsgericht Düsseldorf, Urteil vom 13.09.2016, und bestätigt durch das Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.02.2018 mit Hinweis auf hinreichende Ausnahmen). Daher wurden bei den Berechnungen des Landesumweltamtes für Fahrverbote pauschal 20 % Ausnahmen, laut Bezirksregierung Köln, berücksichtigt.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat zwischenzeitlich am 06. Dezember beim Verwaltungsgericht Köln Berufungen gegen die beiden Urteile zu Fahrverboten in Köln und Bonn eingelegt. Die Urteile werden somit zunächst nicht rechtskräftig und können dementsprechend auch nicht vollstreckt werden. Das letzte Wort hat jetzt das Obergericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster, das über die Berufungen zu entscheiden hat.

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,



jetzt hat es uns in Nordrhein-Westfalen also auch erwischt! Nach Urteilen zu Diesel-Fahrverboten in anderen Städten wie Hamburg, Stuttgart oder Mainz sind mit Köln und Bonn zwei Großstädte unseres Regierungsbezirkes ab April 2019 betroffen – auch wenn das Urteil zunächst noch nicht rechtskräftig ist und das Land Berufung vor dem Obergericht in Münster eingelegt hat. Mit dem Urteilsspruch vom vergangenen November droht Köln und dem Umland der Kollaps. Praktisch das gesamte Stadtgebiet innerhalb des Autobahnringes wäre hier betroffen, in Bonn zwei wichtige Verkehrsadern, die unmittelbar durch die Stadt führen. Es ist sicher nicht verhältnismäßig, eine gesamte Region stillzulegen. Was passiert mit Anwohnern, Versorgungsfahrzeugen oder Wirtschaftsbetrieben, die täglich das betroffene Gebiet befahren müssen, beispielsweise um zur Arbeit zu gelangen? Im Berufungsverfahren wird deshalb hoffentlich mit Augenmaß und Weitsicht geurteilt werden.

Ihnen und Ihren Familien wünsche ich ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes, erfolgreiches Jahr 2019.

Ihr

Stefan Götz
(Fraktionsvorsitzender)



Region sucht nach Lösungen für den Wohnungsbau

Kommunen diskutierten in Foren über Wohnlandentwicklung

Im November fanden zwei Regionalforen anlässlich der Regionalplanfortschreibung bei der Bezirksregierung Köln statt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Kommunen und regionale Akteure aus dem Umland von Köln und Bonn diskutierten auf Einladung von Regierungspräsidentin Gisela Walsken intensiv die Frage, wo weitere dringend benötigte Flächen zur Wohnlandentwicklung gefunden werden können. Insbesondere auf die größeren Städte wie Köln, Bonn, Leverkusen oder Aachen kommt in den kommenden Jahren eine deutliche Zunahme der für den Wohnungsbau benötigten Flächen zu. Dies stellt alle Beteiligten vor große Herausforderungen. Um auch weiterhin über qualitativ hochwertige Wohnstandorte zu verfügen und den drohenden Verkehrskollaps im Raum Köln nicht weiter zu befördern, stehen bei der Suche nach neuen Flächen Kriterien, wie Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Angebote im Geschosswohnungsbau sowie eine gute Infrastruktur im Vordergrund. „Hier müssen sich die Kommunen im Umland der Metropolen unbedingt beteiligen um eine zukunftsorientierte Wohnlandentwicklung abseits der Großstädte der Region zu ermöglichen“, so der Fraktionsvorsitzende der CDU im Regionalrat Köln, Stefan Götz. Zur Vorbereitung der beiden Regionalforen wurden die Kommunen deshalb gebeten, Flächenabbildungen, die sich für eine Verteilung regionaler Wohnbaurand-

bedarfe eignen, mitzubringen. Berücksichtigt werden sollten dabei auch die bereits im aktuellen Regionalplan dargestellten allgemeinen Siedlungsbereiche, sofern sich diese explizit für eine Aufnahme regionaler Wohnbaurandbedarfe eignen. Ein zentraler Schritt des Eignungschecks betrifft weiterhin die Einschätzung, inwieweit die Flächen der Kommunen Eigenschaften aufweisen, die sie für eine Realisierung regionaler Wohnbaurandbedarfe qualifizieren. Sechs Schwerpunkte sollten im Einzelnen bei der Einschätzung berücksichtigt und betrachtet werden: Die Erreichbarkeit, die Versorgungssituation, die Verfügbarkeit, die örtliche Eignung für eine höhere Baudichte, die Flächengröße und Atypik.

Bei der Eignung für eine höhere Baudichte geht es beispielsweise nicht um die eigenen Wohnflächenbedarfe der Kommunen, sondern um Bedarfe der Kernstädte, die mangels Flächenverfügbarkeit nicht in diesen realisiert werden können.

Die Bezirksregierung Köln strebt deshalb auf den dafür geeigneten Flächen an, höhere Baudichten zu unterstützen. Aspekte wie die umgebende Bebauung vor Ort, die verkehrliche Anbindung, bzw. die Versorgungssituation sollen dabei berücksichtigt werden. Mit dem Hintergrund soll die Eignung einer möglichen Fläche für eine höhere Baudichte geschätzt werden. Beim Schwerpunkt der Atypik werden Aspekte einer besonderen Qualifizierung der betroffenen Fläche gefasst. Es kann sich hierbei beispielsweise um Konversionsflächen handeln oder um eine Fläche, die im Rahmen einer interkommunalen Kooperation bereits für Wohnbauzwecke vorgesehen ist. Am Ende der Veranstaltungen hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch durch ihre kleineren Diskussionsrunden die Erkenntnis, wie Flächen für eine angemessene Verteilung regionaler Wohnraumbedarfe gewonnen werden können.



Die Vertreter der kommunalen und regionalen Akteure diskutierten in den Workshops angeregt über dringend benötigte Flächen zur Wohnlandentwicklung in der Region.

Fotos: Bezirksregierung Köln

Fraktionsübergreifender Antrag des Regionalrates Köln

„Rheinspange“ mit Straße und Schiene realisieren

In seiner letzten Sitzung im Jahr 2018 hat der Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln am 14. Dezember fraktionsübergreifend beschlossen, beim Bauprojekt „Rheinspange“ im weiteren Verfahren die Bereiche Straße und Schiene gemeinsam zu betrachten und zu planen. Die Bezirksregierung wurde weiterhin gebeten, den aktuellen Sachstand zur Rheinquerung zukünftig durch Straßen.NRW, regionale Verkehrsträger wie den NVR, sowie die Kreise Rhein-Sieg und Rhein-Erft darstellen zu lassen.

Hintergrund sind konkrete Überlegungen, die Rheinquerung auch für den Schienen-, Rad und Personenverkehr zu nutzen. Der Ballungsraum Köln-Bonn ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Er unterliegt als Teil der Metropolregion Rheinland damit seit Jahren auch einem deutlichen Verkehrswachstum. Wer in Stoßzeiten den Rhein in diesem Gebiet



überqueren möchte, muss häufig mit Staus und Verzögerungen rechnen. Die Rheinbrücken der A4 im Norden sowie der A565 im Süden sind stark belastet. Der

Bundesverkehrswegeplan 2030 stuft die Herstellung einer neuen Autobahnquerspange (A553) zwischen der A59 und der A555 mit einer Rheinquerung deshalb bereits in den „Vordringlichen Bedarf“ ein. „Der Regionalrat möchte mit dem Beschluss erreichen, dass nicht nur eine Entlastung der Autobahnen in unserer Region erreicht wird, sondern nach Möglichkeit auch das überfüllte Schienennetz entzerrt werden kann“, so der CDU-Fraktionsvorsitzende des Regionalrates, Stefan Götz. Dies gelte auch, wenn eine Realisierung womöglich nicht zeitgleich erfolgen könne.

Die aktuellen Planungsschritte bestehen zur Zeit noch in der Grundlagenermittlung und der so genannten Vorplanung, an deren Ende die finale Linienfindung der Strecke steht. 39 Interessenvertreterinnen und -vertreter sind als Mitglieder eines Dialogforums in den Planungsprozess zur Rhein-

spange 553 einbezogen und entwickeln aus der Vielfalt ihrer Perspektiven Empfehlungen für die Realisierung des Projektes. In der Grundlagenermittlung wird zunächst in Abstimmung mit unterschiedlichen Behörden der Umfang der für die Planung erforderlichen Untersuchungen und Gutachten festgelegt. Die wichtigsten Untersuchungen, die bereits in dieser Phase erstellt werden, sind die Umweltverträglichkeitsstudie und die Verkehrsuntersuchung. Mit Hilfe einer sogenannten Raumwiderstandskarte, die alle Umweltfaktoren im Planungsraum berücksichtigt, werden verschiedene Linienvorschläge in einem Variantenvergleich auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Dabei werden die Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante untersucht und so die optimale Streckenführung herausgearbeitet. Diese Vorzugsvariante muss weiterhin den aktuellen, verkehrlichen Anforderungen gerecht werden. Die Ausarbeitungen werden anschließend dem Bundesverkehrsministerium in einem formalen Verfahren zur „Bestimmung der Strecke“ vorgelegt und die bevorzugte Streckenführung der Öffentlichkeit präsentiert. Diese hat dann die Möglichkeit die erarbeiteten Unterlagen einzusehen. Bei einem Neubau von Autobahnen legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die geplante Trasse als Ausgangsbasis für die weiteren Planungsschritte fest. Die bestimmte Linienführung ist dann verbindlich für alle öffentlichen Planungsträger und für die weitere Entwurfsbearbeitung.



Fotos: Straßen NRW / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Abschaffung der kommunalen Stichwahlen in Nordrhein-Westfalen

Rainer Deppe MdL, Vorsitzender des Regionalrates Köln:

Wer will, dass Wahlergebnisse sich auf eine starke demokratische Legitimation stützen, tut alles dafür, dass so viele Wählerinnen und Wähler wie möglich an der Wahl teilnehmen. Das Wahlrecht darf auf keinen Fall dazu führen, dass die Beteiligung abnimmt.

Diese Grundüberzeugung führt die NRW-Koalition dazu, im kommenden Jahr zur Wahl von (Ober-)Bürgermeistern und Landräten zu einem einzigen, dann aber entscheidenden Wahlgang zurückzukehren. Bei der nächsten Kommunalwahl sollen die Hauptge-



meindebeamten wie bis 2011 wieder in einem Wahlgang gewählt werden. Denn den Praxistest hat die von SPD und Grünen 2011 eingeführte Stichwahl mehr als eindeutig verfehlt. Bei allen 93 Stich-

wahlen zu Bürgermeister-, Oberbürgermeister- und Landratswahlen von 2011 bis 2017 lag die Wahlbeteiligung in den zweiten Wahlgängen unter der des ersten. Landesweit haben so im zweiten Wahlgang 1,2 Mio. Wählerinnen und Wähler weniger als beim ersten Wahlgang teilgenommen. Auch bei den letzten Stichwahlen in der Städteregion Aachen und in der Gemeinde Schleiden am 18.11.2018, die mit großen Erfolgen für die CDU endeten, war die Wahlbeteiligung signifikant zurückgegangen.

Anders als in unserem Nachbarland Frankreich haben Stichwahlen in Nordrhein-Westfalen keine Tradi-

tion. Briefwahlen und die immer beliebter werdende Stimmabgabe in den Rathäusern bis zu vier Wochen vor dem Wahltermin sind bei der Stichwahl nur für wenige Tage möglich – kein Wunder, dass die Wahlbeteiligung sinkt. Wahlen als niederschwellige und zugleich entscheidende Form der politischen Beteiligung sichern stärker als andere Arten politischen Engagements die gleiche Teilhabe für alle Wahlberechtigten. Zwar sind unkonventionelle Beteiligungsformen weit verbreitet, doch ist bei ihnen die Verzerrung zu Lasten bildungsferner Bevölkerungsgruppen besonders ausgeprägt. Wahlen sind weniger sozial verzerrt als andere Beteiligungsformen. Allerdings gilt dies nur, solange die Wahlbeteiligung hoch ist. Nimmt die Wahlbeteiligung flächendeckend ab, verliert ausgerechnet die Beteiligungsform an Bedeutung, die am stärksten die politische Gleichheit der Bürger wahrt. In den nächsten Monaten wird der Landtag den Gesetzentwurf von CDU und FDP zur Wiedereinführung der Wahlen in einem Wahlgang beraten. Dass die Opposition im Landtag versucht, dies als ein „Weniger an Demokratie“ in Misskredit zu bringen, ist zwar nicht verboten, aber doppelbödig. Von 128 direkt gewählten Landtagsabgeordneten haben gerade mal zehn mindestens 50 % der Erststimmen erreicht. Übrigens gehören alle der CDU und kein einziger der SPD an. Deren Legitimation haben die gleichen Leute allerdings noch nie in Frage gestellt.

Lassen wir uns nicht beirren und argumentieren wir für mehr Demokratie – für alle Bürger. **Foto: Pixelio.de**

Termine

01. Februar 2019
Kommission für Regionalplanung und
Strukturfragen

11. / 13. Februar 2019
Unterkommissionen Rhein-Berg und
Ville-Eifel

15. März 2019
Verkehrskommission

05. April 2019
Regionalrat

IMPRESSUM

Vorsitzender:
Stefan Götz (verantwortlich)
Stadt Köln

1. Stellv. Vorsitzende:
Brigitte Donie
Rhein-Sieg-Kreis

2. Stellv. Vorsitzender:
Franz-Michael-Jansen
Kreis Heinsberg

Vorsitzender des Regionalrats:
Rainer Deppe MdL
Rheinisch-Bergischer Kreis

Beisitzer:
Paul Hebbel
Stadt Leverkusen
(Vorsitzender der
Verkehrskommission)

Fraktionsgeschäftsstelle:
Benjamin Schmidt
Fraktionsgeschäftsführer
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

Tel: 02 21 / 139 54 46
Fax: 02 21 / 139 54 51

E- Mail:
info@cdu-regionalrat-koeln.de
Internet:
www.cdu-regionalrat-koeln.de