

An die Oberbürgermeisterin  
Frau Henriette Reker

An den Ausschussvorsitzenden  
Herrn Lino Hammer

Rathaus, Spanischer Bau  
50667 Köln

Postanschrift:

Postfach 103564 · 50475 Köln

Tel: 0221/221-27840 · Fax: 0221/221-27841

E-mail: [DieLinke@stadt-koeln.de](mailto:DieLinke@stadt-koeln.de)

Fraktionsvorstand

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 06.04.2022

**AN/0792/2022**

## **Anfrage gem. § 4 der Geschäftsordnung des Rates**

<b>Gremium</b>	<b>Datum der Sitzung</b>
Verkehrsausschuss	17.05.2022

### **Routen für den Schwerlastverkehr**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Reker,  
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Hammer,

die Fraktion DIE LINKE bittet Sie folgende Anfrage auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses zu setzen:

Seit dem 22. August 2019 gilt in der Kölner Innenstadt sowie in Teilen von Deutz und Mülheim eine Durchfahrtsverbotszone für Lastkraftwagen (Lkw) mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht.

*“Ausgenommen ist der Anlieferverkehr innerhalb der genannten Zone. Ausweichrouten für die von dem Verbot betroffenen Lkw befinden sich auf dem übergeordneten Straßennetz.”* Die Ausweichrouten werden im [Verkehrskalender-Logistik](#) der Stadt Köln angegeben. Hier werden auch die Gefahrgut Routen durch die Stadt aufgeführt. Die Logistik-Unternehmen nutzen jedoch weniger den städtischen Kalender als vielmehr das offizielle Lkw Navigationsroutensystem des Landes NRW - SEVAS: *“Mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr NRW digitalisiert das Projekt SEVAS Lkw-relevante Daten für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre. Restriktionen (Gewichts-, Höhen-, Längen- und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote) und Vorrangrouten werden über das Web-basierte Portal SEVAS kommunal erfasst und der weiteren Wertschöpfungskette zur Verfügung gestellt.”*

Die Daten hierfür liefert das Amt für Verkehrsmanagement. Die Routenangaben der beiden Kalender sind nicht identisch. Strecken, die im Kölner Verkehrskalender verboten sind, werden im offiziellen Navigations-Leitsystem als Transitstrecken angegeben, u. a. die Kyotostraße, entlang der die Bildungslandschaft Altstadt Nord (BAN) mit über 2000 Schüler\*innen liegt. Auf Anfrage der Schulpflegschaften wurde erwidert, dass der Verkehrsfluss oberste Priorität hat. Tempo 50 stehe nicht zur Disposition. Die Stadt erklärte, dass es sich bei der (sehr lauten) Kyotostraße, um eine Straße handelt, die dem “Vorbehaltensnetz” angehört: *“Die Erschließung der Innenstadt durch den Lieferverkehr, auch und gerade mit Lastkraftwagen, ist vorwiegend über diese Straße möglich. Da andere Verbindungen und auch Gewichtsbegrenzungen der Kölner Rheinbrücken kaum mögliche*

*alternative Wege ermöglichen, ist die Kyotostraße auch für den Schwerlastverkehr eine wichtige Hauptroute”.*

Aus den geschilderten Sachverhalten ergeben sich eine Reihe von Fragen.

1. Die Kyotostraße ist eine Gemeindestraße. Die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen ist gemäß § 2 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Köln in Verbindung mit § 41 Abs. 3 der Gemeindeordnung NRW ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Welches Gesetz sieht es vor, dass auf einer Straße des Vorbehaltsnetzes Tempo 50 gelten muss? Zumal es ein Bundesgesetz gibt das Tempo 30 vor Schulen vorsieht. Warum wendet die Stadt nicht das weitergehende Gesetz an und kommt seiner Pflicht nach Verkehrssicherheit und Schulwegsicherung nach? Wir bitten um Klarstellung, insbesondere der Frage, welches Gesetz hier Anwendung finden sollte.
2. Wie erklärt sich die Diskrepanz zwischen den offiziellen Daten, die für den Verkehrskalender Logistik der Stadt Köln gelten und jenen des offiziellen LKW-Navigationssystems des Landes NRW SEVAS?.
3. Wir bitten um Ausweisung der Anlieferungszonen für den Schwerlastverkehr der Gewerbe- und Industriebetriebe und der Händler\*innen in der LKW-Verbotszone in einer Karte (linksrheinischer Innenstadtbereich und rechtsrheinischer Innenstadtbereich).
4. Wie wird sichergestellt, dass kein reiner Transitverkehr durch die Kölner Innenstadt geführt wird?
5. Die Gefahrgut-Strecken führen mitten durch die Innenstadt, entlang von Wohngebieten und durch den Campus der BAN. Wie kann das sein und wie kann eine Änderung der Strecke erreicht werden kann, so dass weniger bewohnte Gebiete durchfahren werden müssen?

Mit freundlichen Grüßen,  
gez.  
Michael Weisenstein  
Fraktionsgeschäftsführer