

Grüne
GUT & Klima Freunde

Frau Bezirksbürgermeisterin
Dr. Diana Siebert

Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Eingang bei der Bezirksbürgermeisterin: 12.04.2022

AN/0838/2022

**Antrag gem. §§ 3 und 38 der Geschäftsordnung des Rates und der
Bezirksvertretungen**

Gremium	Datum der Sitzung
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	

**Fortsetzung und Vervollständigung einer nachhaltigen Parkraumbewirtschaftung im
Bezirk Nippes
- Gemeinsamer Antrag von Grünen und GUT & Klima Freunde -**

Sehr geehrter Frau Bezirksbürgermeisterin,
sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

Die Bezirksvertretung Nippes möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, Maßnahmen zur sofortigen Fortsetzung und Vervollständigung einer nachhaltigen Parkraumbewirtschaftung im ganzen Bezirk Nippes zu ergreifen. Zu diesen Maßnahmen gehört

- die Einführung des Parkraummanagements mit Zonierung in allen Gebieten mit Parkdruck, inklusive einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerausweisen und Parkausweisautomaten für das Kurzzeitparken (ähnlich wie es für die Zonen Nippes, I - IV und Nippes EAW eingeführt wurde und für Longerich Graseggerstraße bereits geplant wird.)
- Kurzfristig sollen zunächst in Nippes, Mauenheim, Riehl und Bilderstöckchen neue Bewohnerparkgebiete ausgewiesen werden. Mittelfristig sollen alle Wohngebiete mit Parkdruck in Longerich, Niehl und Weidenpesch folgen. Die bestehenden Flächen für freies Parken in den bestehenden Zonen in Nippes werden in die Bepreisung integriert.
- die Ausweitung des Parkleitsystems „ParkPilot“, welches in Kernnippes seit 2020 getestet wurde, sukzessive auf alle öffentlichen Parkplätze im Bezirk Nippes. Alternativ kann auch die Nutzung eines digitalen Systems per App, wie im Masterplan Parken vorgeschlagen, in Erwägung gezogen werden. Dies würde die Installation neuer Parkscheinautomaten obsolet machen.
- Die Bepreisung an den Parkschiene-Automaten soll im Zuge dieser Maßnahmen durch die

Verwaltung angepasst werden. Die Preise für das Kurzzeitparken sollen kontinuierlich mindestens an die Preise der Kurzstreckenkarte der KVB angepasst werden.

- Damit die Parkraumbewirtschaftung angemessen funktioniert, wird die Verwaltung aufgefordert, auch die Kontrollen im Bezirk verbessern und erhöhen. Des Weiteren benötigt es auch eine Analyse durch eine Parkraumerhebung sowie die Erstellung eines Parkplatzkatasters für den Bezirk Nippes. Hierzu soll die Verwaltung ebenfalls einen Vorschlag zur Umsetzung unterbreiten.
- Die Verwaltung soll anliegende Unternehmen nach Lieferzonen befragen und diese bei Bedarf unbürokratisch umsetzen. Für Gewerbetreibende in Bewohnerparkgebieten soll es weiterhin möglich sein, eine Parkausnahmegenehmigung zu beantragen, sofern regelmäßig Geschäftsfahrten anfallen.

Begründung:

Die Stadt Köln verfolgt gemäß dem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ das Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am innerstädtischen Gesamtverkehrsaufkommen auf ein Drittel zu senken. Innerstädtische Pkw-Fahrten sollten möglichst mit dem Umweltverbund abgewickelt werden. Auch nach der Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ wird eine konsequente Verkehrswende weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten (Stadt Köln 2020, S. 127) verfolgt. Zur Erreichung der angestrebten Klimaneutralität und der Verbesserung der Luftqualitätswerte gilt es, mit sogenannten „push“- und „pull“-Maßnahmen eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund zu ermöglichen. Hierzu wird immer wieder die Parkraumbewirtschaftung als eine wichtige Maßnahme genannt.

Das Parkraummanagement ermöglicht, Verkehr sinnvoll zu lenken, Parksuchverkehre zu reduzieren und die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen (Agora Verkehrswende 2018a, S. 11). Mit der Begrenzung und Bewirtschaftung von Parkraum soll eine Reduzierung der Nutzung des PKW in überlasteten Gebieten erreicht werden (Wacker 1997, S. 124).

Der Parkdruck im Bezirk nimmt stetig zu und seit Jahren werden nicht die notwendigen Maßnahmen ergriffen. Denn die kostenlosen Parkplätze ziehen immer weiter neue Autos an. Daher muss das kostenlose Parken im Bezirk perspektivisch abgeschafft und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Das verbreitete Verständnis einer Gratisleistung basiert im Wesentlichen darauf, dass die überwiegende Anzahl von Parkplätzen unbewirtschaftet, also gebührenfrei ist und die ohnehin vergleichsweise niedrigen Gebühren oft nur unzureichend durchgesetzt werden. Aufgrund des häufig niedrigen Überwachungsniveaus und einer niedrigen Bußgeldhöhe besteht kein wirklicher Abschreckungseffekt.

Der Bau und die Instandhaltung von Parkplätzen verursachen dabei aber hohe Kosten. Die Bereitstellung und der Unterhalt von öffentlichen Parkflächen binden beachtliche Finanzmittel in Kommunen. So belaufen sich die jährlichen Betriebskosten eines einzigen Stellplatzes auf 60 bis 300 Euro je nach Stadt. Die Kosten der Errichtung von ca. 1.500 bis 5.000 Euro für einen Stellplatz im öffentlichen Raum kommen hinzu.

Der öffentliche Raum ist kein Parkraum für Privateigentum, sondern ein Raum für alle Menschen. Daher kann es nicht sein, dem ruhenden Verkehr so viel „kostenlosen“ Raum zur Verfügung zu stellen. Dies stellt eine indirekte Subvention des PKW dar. Diese gemeinwohlschädigende Übernutzung unserer urbanen Lebensräume durch parkende Kfz (Notz 2017, S. 100) muss daher beendet werden. Im ganzen Bezirk fehlt der Raum für Gehwege, Radwege, Carsharing-Parkplätze, Busspuren und vor allem die Aufenthaltsqualität. Auch stellen

zugeparkte Straßen ein Sicherheitsrisiko dar und behindern sowie gefährden andere Verkehrsteilnehmende (Aichinger u. Klein-Hitpaß 2020, S. 20).

Am Ende nutzt das Parkraummanagement auch den Autobesitzenden. Denn der durchschnittliche Autofahrer in einer deutschen Großstadt wie Köln verbringt 40 bis 70 Stunden im Jahr mit der Suche nach einem Parkplatz, weil es an effektivem Parkraummanagement fehlt (Agora Verkehrswende 2018b, S. 2). Die verschwendete Zeit, der zusätzliche Kraftstoff und die zusätzliche Abgasbelastung durch die Parkplatzsuche kosten die Deutschen im Jahr mehr als 40 Milliarden Euro, 896 Euro pro Fahrer (INRIX Inc 2017). Erst durch die Einführung des Parkraummanagements kann die Nachfrage nach Stellplätzen gelenkt werden und so die Verkehrsbelastung in den Städten sowie der Parkdruck reduziert werden (Agora Verkehrswende 2018b, S. 4).

gez. Max Beckhaus

gez.: Inga Feuser