

BV1 Die Linke
BV1 Deine Freunde

Herrn Bezirksbürgermeister
Andreas Hupke

Herrn Bürgeramtsleiter
Dr. Ulrich Höver

Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Eingang beim Bezirksbürgermeister: 01.09.2016

AN/1402/2016

Antrag gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	

Parkfreie Zone Innenstadt

Öffentlicher Raum ist kein Parkplatz – für eine parkraumfreie Zone zwischen Burgmauer und Cäcilienstraße

Beschluss:

Die nachfolgenden Beschlusspunkte beziehen sich

- (a) auf eine Zone, die im Norden durch Komödienstraße, Burgmauer und Magnusstraße, im Osten durch die Brabanter Straße, im Süden durch Hahnenstraße, Cäcilienstraße und Pipinstraße und im Osten durch den Rhein begrenzt wird. (In der Anlage blau unterlegt)
- (b) auf eine Zone, die im Norden durch Gereonstraße und Christophstraße, im Westen durch Kaiser-Wilhelm-Ring und Hohenzollernring, im Süden durch die Magnusstraße und im Osten durch Steinfelder Gasse und Gereonsdriesch begrenzt ist. (In der Anlage violett unterlegt)

Innerhalb dieser Zonen soll das Parken schrittweise aus dem öffentlichen Straßenraum in die umliegenden Parkhäuser verlagert werden. Ziel ist es dabei, die Zahl der PKW, die im öffentlichen Straßenraum parken, jährlich um 10 % zu reduzieren. Hierzu sollen die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Das Parken für einpendelnden Einkaufs- und Berufsverkehr findet nicht mehr im Straßenraum, sondern in den umliegenden Parkhäusern statt. Die Anzahl der Stellplätze in diesen Zonen, auf denen ohne Anwohnerparkausweis geparkt werden darf, wird schrittweise reduziert. Behindertenparkplätze bleiben erhalten.
2. Anwohnerparken wird über Angebote nach und nach in die umliegenden Parkhäuser verlagert.
Hierzu tritt die Stadt Köln in Verhandlungen mit den Betreibern der Parkhäuser in der beschriebenen Zone. Ziel ist die über die Anzahl rabattierte, dauerhafte Anmietung von Stellplätzen für Anwohnerparken. Die Stadt bietet diese vergünstigten Stellplätze den Anwohnern in der beschriebenen Zone an.
3. Die Stellplätze im Straßenraum, die durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser überflüssig werden, werden zurückgebaut. Der freiwerdende Straßenraum wird für den Fußgänger- und Radverkehr umgestaltet.
4. Straßen, die nicht als Zuwegung zu einem Parkhaus benötigt werden, werden für den PKW-Verkehr gesperrt und nur für Anlieger freigegeben.

Begründung:

Der öffentliche Raum in der Kölner Innenstadt ist begrenzt. Fußgänger, Radfahrer, der ÖPNV und der motorisierte Individualverkehr teilen sich teilweise mittelalterlich schmale Straßen. Bei weitem den größten Raum beansprucht eine Person, die mit dem eigenen PKW in die Innenstadt fährt. Dies gilt sowohl für das fahrende wie für das abgestellte Fahrzeug.

Um eine gerechte Verteilung der Flächen auf die Verkehrsträger zu erreichen, muss das Auto Raum abgeben. Nicht nachvollziehbar ist es, wenn für PKW Flächen im eh

schon begrenzten Straßenraum reserviert werden, während im direkten Umfeld Parkhäuser stehen, die bei weitem nicht ausgelastet sind.

Als Einzugsgebiet einer Bushaltestelle wird ein Umkreis von 300 Metern definiert. Dies ist die Entfernung, bis zu der eine Bushaltestelle angenommen wird. Ein Fußweg von bis zu 300 Metern ist auch für Autofahrer zumutbar.

In der umschriebenen Zone gibt es keinen Ort, von dem aus das nächste Parkhaus mehr als 300 Meter entfernt wäre. Für einen Großteil dieses Gebietes besteht sogar eine Mehrfachabdeckung und die Entfernung ist deutlich geringer. (Siehe hierzu Anlage 1).

Die Anzahl der Stellplätze in den Parkhäusern lässt eine komplette Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum in die Parkhäuser zu. In oder am Rande der blauen Zone befinden sich in Parkhäusern 11.233 Stellplätze. Im Jahresmittel sind diese Parkhäuser zu 50-70% ausgelastet (Schätzung der IHK). Das heißt, dass im Schnitt 3370 bis 5600 Stellplätze unbesetzt sind.

Die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der blauen Zone liegt dagegen nur bei etwa 1384. Bei einer vollständigen Verlagerung der parkenden Fahrzeuge aus dem Straßenraum in Parkhäuser würde deren Auslastung allenfalls auf 62-82% steigen.

Eine Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum in Parkhäuser vermindert auch den fließenden Verkehr. Da die innerstädtischen Parkhäuser Teil des Parkleitsystems sind, fährt ein PKW-Fahrer sie direkt an. Der Parksuchverkehr wird damit deutlich reduziert.

Die Entfernung parkenden Einkaufs- und Berufsverkehrs aus dem Straßenraum und die Schaffung attraktiver Angebote für Anwohnerparken im Parkhaus entspannen für die Anwohner im Innenstadtbereich ihre Schwierigkeiten einen Parkplatz zu finden.

Und schließlich ergibt sich in der Innenstadt eine höhere Aufenthaltsqualität und auch eine ästhetische Verbesserung, wenn der öffentliche Raum nicht mehr als Parkfläche verwendet wird, sondern anderen Nutzungen offensteht.

Michael Scheffer
Manfred Müller

Adrian Kasnitz
Thomas Geffe

Anlagen:

