



An die Vorsitzende
des Rates
Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

**SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Köln**

Rathaus, Spanischer Bau
50667 Köln

fon 0221. 221 259 50

fax 0221. 221 246 57

mail fraktion@koelnspd.de

web www.koelnspd.de

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 14.12.2021

AN/2690/2021

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Rat	14.12.2021

Änderungs- bzw. Ergänzungsantrag zum Antrag AN/2635/2021 – Masterplan Parken

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die SPD-Fraktion bittet Sie, beigefügten Änderungsantrag auf die Tagesordnung der Ratssitzung am 14.12.2021 zu setzen:

Beschluss:

1. Der Antrag AN/2635/2021 wird zur weiteren Beratung in den Verkehrsausschuss, den Stadtentwicklungsausschuss, den Umweltausschuss, den Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen sowie in die Bezirksvertretungen verwiesen.
2. Die Verwaltung wird gebeten, für diese Beratungen eine fachliche Stellungnahme zum Antrag vorzulegen. Darin ist auch zu erläutern, welche der beantragten Maßnahmen KAG-abgabenrechtlich relevant sind, welche ungefähren weiteren haushaltswirksamen Kosten für die Stadt Köln entstehen sowie in welchem groben Zeitrahmen eine Umsetzung aus Verwaltungssicht möglich und sinnvoll ist.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, im Verkehrsausschuss eine Expertenanhörung zum vorliegenden Antrag unter Beteiligung von IHK, Handwerkskammer, Wohnungswirtschaft, Mieterverein, Haus und Grund, Umweltverbänden und weiteren einschlägigen Stakeholdern durchzuführen. An dieser Anhörung sind die unter 1.) genannten Ausschüsse nachrichtlich zu beteiligen.
4. Folgende Änderungen im Beschlusstext des Antrages sind zu berücksichtigen (Änderungen/Ergänzungen **fett**, Streichungen ~~durchgestrichen~~):

Ergänzung vor dem Punkt Digitalisierung:

Aufbau einer alternativen Verkehrsinfrastruktur

ÖPNV-Ausbau und ÖPNV-Finanzierung

Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs – konkret die weitere Takt-Verdichtung der Bus- und Bahnlinien, die Verlängerung von Bahnlinien, die Einführung von Nachtbussen/Nachtbahnen auch unter der Woche etc. – wird seitens der Verwaltung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen (KVB, VRS etc.) prioritär vorangetrieben.

Die Verwaltung geht auf die Akteure der Wohnungswirtschaft zu, um mit diesen die Einführung eines Mietertickets voranzutreiben. Die GAG Immobilien AG wird aufgefordert, ein Mieterticket schnellstmöglich einzuführen.

Die Verwaltung setzt sich bei den kommunalen Spitzenverbänden sowie auf Landes- und Bundesebene dafür ein, die Finanzierung des ÖPNV mittelfristig durch eine dritte – aus Steuergeldern finanzierte – Säule zu ergänzen.

Ausbau Fahrradinfrastruktur

Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur – konkret der Neubau und die Sanierung von Radwegen, die Einrichtung von Radschnellwegen, die Herrichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und die Einrichtung von Fahrradgaragen bzw. Fahrradparkhäusern – wird prioritär vorangetrieben.

Ausbau einer alternativen Parkinfrastruktur

Die Verwaltung wird beauftragt, einen Plan zum schnellen Ausbau von Quartiersgaragen bzw. Quartiersparkhäusern vorzulegen unter besonderer Berücksichtigung der Parksituation in den Stadtvierteln mit überwiegendem Wohnungsbaubestand ohne Garagen.

Änderungen im Punkt Digitalisierung:

Die Verwaltung wird damit beauftragt, Parkraumbewirtschaftung ~~vollständig~~ **schrittweise weitgehend** zu digitalisieren. Das System soll mittelfristig ohne Parkscheinautomaten auskommen und vollständig papierlos funktionieren. Bestehende Automaten sollen dann sukzessive zurückgebaut werden, **wobei alternative analoge Bezahlmöglichkeiten (z.B. an Kiosken) zu schaffen sind**. Um Parksuchverkehre zu reduzieren, sollen Parkplätze **auch** per App verwaltet werden können. ~~Anwohner*innen sollen innerhalb eines limitierten Kontingents Besucher*innen einloggen/einbuchen und von der Parkraumbewirtschaftung befreien können.~~

Die Verwaltung wird gebeten, bereits existierende funktionsfähige Lösungen zur Parkraumbewirtschaftung zu identifizieren und auf ihre Nutzbarkeit in Köln hin zu prüfen. Dabei sind Aspekte der barrierearmen Anwendbarkeit, des Datenschutzes und der energetischen Nachhaltigkeit sowie der Finanzierbarkeit besonders zu beachten.

Das entsprechende Konzept soll dem Digitalisierungsausschuss, dem AVR und dem Verkehrsausschuss vorgelegt werden.

Änderungen im Punkt Parkraumbewirtschaftung:

Die Verwaltung wird damit beauftragt, die Stadt in Parkzonen einzuteilen, welche unterschiedliche Parkraumbepreisungen von Oberflächenstellplätzen (On-Street Parking) und eine

maximale Parkdauer zwischen 2 und 4 Stunden beinhalten sowie in den ersten 15 Minuten kostenfrei sind. Der Preis der Parkraumbewirtschaftung soll angehoben und überall dahin ausgeweitet werden, wo der Parkdruck es erforderlich macht. Dadurch sollen Anwohner*innen und der fließende Verkehr spürbar entlastet werden. Die Zonen ohne Parkraumbewirtschaftung sind einer kontinuierlichen Prüfung zu unterziehen. Die bereits bestehenden Ausnahmegenehmigungen für z.B. Sozialdienstleistende, Pflegekräfte, Handwerker*innen und Menschen mit Einschränkungen finden weiterhin Anwendung.

Die Verwaltung prüft die Einführung einer Parkvignette, mit der für „Häufig-Parker*innen“ die Möglichkeit geschaffen wird, über eine wahlweise monatliche oder jährliche Pauschale in einer Parkzone zu parken, ohne für einzelne Parkvorgänge zahlen zu müssen. Bei der Nutzung einer Parkvignette soll auch die Parkdauerbegrenzung entfallen.

Änderungen im Punkt Neuaufteilung des öffentlichen Raums:

10% aller Stellflächen sind ausschließlich für Autos mit alternativen Antrieben oder mit Sondergenehmigung freizugeben. Bei punktueller hoher Auslastung soll der Anteil im entsprechenden Gebiet höher ausfallen. Sondergenehmigungen sollen sowohl für stationsbasierte Car Sharing-Autos als auch für die zuvor genannten Personengruppen ausgestellt werden. Dabei ist der Ausbau ~~der~~ **einer ganztägig nutzbaren** Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. **Der Ausbau stationsbasierter Carsharing-Angebote entsprechend des Carsharingkonzeptes (vgl. 1630/2021) ist prioritär voranzutreiben.**

In jeder Straße sollen kleinmaschig Parkplätze in Abstellmöglichkeiten für (Lasten-) Fahrräder umgewandelt werden. Dabei sollen Häufungspunkte identifiziert und stärker umgewidmet werden.

Auf der Severin-, Apostel-, Maastrichter und Zülpicher Straße (Zülpicher Platz bis Universitätsstraße) entfällt das Parken komplett. Ladezonen bleiben erhalten und sollen – wo benötigt – ausgebaut werden. Laufende Prozesse sind davon nicht betroffen. Nach einer Evaluierung sollen weitere Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität identifiziert werden, auf denen das Parken vollständig entfallen kann.

Ein Wegfall von Parkplätzen darf grundsätzlich erst erfolgen, wenn für mindestens 75% der wegfallenden Parkplätze Ersatzparkplätze zum Beispiel in Quartiersgaragen geschaffen wurden.

Um Be- und Entladen sowie kurzfristiges Halten zur Unterstützung hilfsbedürftiger Personen und das Parken für mobilitätseingeschränkte Menschen und Handwerksbetriebe etc. zu ermöglichen, werden beim Wegfall von Parkplätzen bedarfsgerechte Multifunktionsladezonen eingerichtet, die Halten und Parken für den berechtigten Personenkreis auch außerhalb der Ladezeiten von 9 bis 11 Uhr erlauben. Soweit dafür eine Änderung der StVO notwendig ist, wird die Verwaltung aufgefordert, entsprechend auf den Bundesgesetzgeber einzuwirken.

Änderungen im Punkt Faires Parken:

Die Straßen des Kölner Stadtgebietes sind einer kontinuierlichen Prüfung auf Barrierefreiheit zu unterziehen. Durch individuelle Konzepte soll die Barrierefreiheit auf jeder Straße sukzessive umgesetzt werden, dazu gehört auch das Queren zwischen parkenden Fahrzeugen. Gehwege, die schmaler als 1,80 Meter sind, sollen mittelfristig verbreitert werden.

Verbleiben weniger als zwei Meter Gehweg, entfällt das Parken. Sollten dadurch große Teile aller Parkplätze entfallen, ist stattdessen ein längerfristiges, barrierefreies Konzept vorzulegen (z.B. Spielstraße, Verkehrsberuhigter Bereich). Verbleibende Parkflächen sind zu markie-

ren. Das Parken auf Mittelalleen soll, wenn möglich, sukzessiv aufgehoben werden. Ähnlich wie in Karlsruhe soll ein Gestaltungshandbuch „Faires Parken“ für Köln entwickelt werden. **Als Voraussetzung für die Verbreitung von Gehwegen und jeglicher sonstiger KAG-abgabenrelevanter Umbaumaßnahmen an öffentlichen Flächen ist jedoch eine Änderung des Kommunalabgabengesetzes NRW abzuwarten, um eine finanzielle Belastung der Bürgerinnen und Bürger zu vermeiden, die bei der derzeitigen Rechtslage bis zu 90% der entstehenden Umgestaltungskosten tragen müssten.**

Die Verwaltung wird aufgefordert, sich bei der Landesregierung und den kommunalen Spitzenverbänden für eine Änderung des KAG NRW einzusetzen, um Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, Bürgerinnen und Bürger von den KAG-Abgaben zu entlasten.

Änderungen im Punkt Neuaufteilung des nicht öffentlichen Raums:

Es soll geprüft werden, ob Parkplätze städtischer und Bezirkseinrichtungen oder Parkplätze abseits von Schulgeländen und außerhalb der Nutzungszeiten für Anwohner*innen freigegeben werden können. Die Verwaltung soll Gespräche mit Betreibenden von Parkplätzen und Tiefgaragen sowie mit Automobilhändler*innen führen, ob diese Parkplätze auch von Anwohner*innen genutzt bzw. ob sie zu Mobilitätshubs umfunktioniert werden können. Es soll geprüft werden, in welcher Form Quartiersgaragen in städtischer Trägerschaft gebaut und betrieben werden können. Die **städtischen** Quartiersgaragen sollen u.a. durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden. **Private Quartiersgaragen sind ebenfalls aus Mitteln der Parkraumbewirtschaftung, aus Stellplatzablösemitteln und aus dem allgemeinen Haushalt zu finanzieren bzw. zu fördern. Es ist sicherzustellen, dass die Errichtung neuer privat betriebener Quartiersgaragen (zum Beispiel durch Anpassung der Erbpachtverträge) wirtschaftlich sinnvoll ermöglicht und die Öffnung bestehender Großgaragen nicht durch unsachgemäße Auflagen verhindert wird.**

Änderungen im Punkt Ordnungsrechtliche Anpassungen:

Der Ordnungs- und Verkehrsdienst wird beauftragt, durch vermehrte Kontrolltätigkeiten nicht nur im innerstädtischen Bereich die gesetzlichen Regelungen auf Plätzen, Geh- und Radwegen konsequent anzuwenden. Insbesondere soll das Parken auf Gehwegen mit einem Verbleib von weniger als 1,80 Meter restliche Gehwegbreite grundsätzlich mit einem Verwarn- oder Bußgeld geahndet werden. Auf Geh- und Fahrradwegen illegal parkende Fahrzeuge sollen in der Regel abgeschleppt werden, wenn von ihnen eine Behinderung für andere Verkehrsteilnehmende, vor allem Fußgänger*innen, ausgeht.

In Zusammenarbeit mit der AWB sollen außerdem aufgegebene Fahrräder (Fahrradleichen) und E-Scooter schneller entsorgt werden.

Begründung:

Der vorliegende Ursprungsantrag beinhaltet eine Reihe von grundsätzlich begrüßenswerten Forderungen. Prinzipiell ist es richtig, dass eine Umordnung des öffentlichen Raums erstrebenswert ist und in diesem Zusammenhang auch die gesamte Parkraumsituation allgemein und Parkraumbewirtschaftung im Besonderen betrachtet werden müssen.

Eine derart weitreichende Entscheidung, wie sie durch den Beschluss zum Antrag AN/2635/2021 getroffen würde, sollte jedoch zunächst in den dafür eingerichteten Ausschüssen des Rates vorbera-

ten werden, um deren fachliche Expertise zu berücksichtigen und in einen zu entwickelnden echten „Masterplan Parken“ einzubeziehen. Des Weiteren sollte der Verwaltung ausreichend Zeit eingeräumt werden, um zu allen Forderungen eine ausführliche und fundierte Stellungnahme vorzulegen, die unbedingt auch darlegen muss, wie die angestrebten Veränderungen finanziert werden können und sollen. Denn nach vorliegender Gesetzeslage ist davon auszugehen, dass eine Reihe der im Antrag aufgeführten Maßnahmen Kosten nach sich ziehen werden, die entsprechend des Kommunalabgabengesetzes NRW (KAG NRW) auf die Anlieger*innen umzulegen sind. Hierbei ist zu beachten, dass eine Befreiung von den KAG-NRW-Abgaben rechtlich nicht möglich ist, die Kosten also fast vollständig (bis zu 90%!) von den Bürgerinnen und Bürgern getragen werden müssten: Der Umbau der Stadt würde so fast komplett von den Menschen gezahlt, Kosten würden auf Bewohner*innen übertragen – mit wirtschaftlich unabsehbaren Folgen für Eigentümer*innen und Mieter*innen insbesondere mit kleinen und mittleren Einkommen. Hier ist zunächst auf eine Änderung des KAG NRW hinzuwirken, um die entstehenden Kosten aus städtischen Haushaltsmitteln sowie ggf. Bundes- und Landesfördermitteln zu zahlen, ohne die Menschen zusätzlich zu belasten.

Darüber hinaus müssen vor einer endgültigen Beschlussfassung auch die Stellungnahmen mittelbar und unmittelbar Betroffener eingeholt und in einem fachlich fundierten Rahmen diskutiert werden. Dazu gehört eine Beteiligung der unter 3. genannten Stakeholder sowie der allgemeinen Öffentlichkeit.

Es besteht weitgehende politische Einigkeit darüber, dass der Umweltverbund gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr gestärkt werden muss.

Eine nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes kann allerdings vernünftigerweise erst erfolgen, wenn die dafür nötige Infrastruktur geschaffen wurde: konkret bedeutet dies, dass Alternativen zur Nutzung des privaten PKWs – und damit der Notwendigkeit des Parkens – zunächst ausgebaut werden müssen, bevor die für das Parken bestehende Infrastruktur derart tiefgreifend verändert werden kann, wie der vorliegende Antrag es fordert.

Daher ist es notwendig, zunächst erhebliche Fortschritte beim Ausbau des ÖPNV zu machen: Das Angebot an Bussen und Bahnen muss qualitativ und quantitativ gestärkt, Takte verdichtet, Bahnlinien ausgebaut und verlängert werden, nachts könnte auch unter der Woche ein Angebot an Nachbahnen oder Nachtbussen das derzeitige Angebot ergänzen. Nicht zuletzt muss auch die dauernde Preisspirale des ÖPNV „nach oben“ gestoppt werden, was über eine grundsätzliche Anpassung seiner Finanzierung (z.B. eine steuerfinanzierte 3. Säule) erfolgen könnte. Auch die verstärkte Nutzung von Jobtickets und die Einführung von Mietertickets in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft können einen Beitrag zur gesteigerten Nutzung von Bus und Bahn schaffen.

Gleichzeitig muss die Fahrradinfrastruktur erheblich ausgebaut werden, bevor ein weiterer Umstieg vieler Menschen vom Auto auf das Fahrrad realistisch ist: Radwege müssen saniert oder neu gebaut werden, Schnellverbindungen regional und innerstädtisch sowie zwischen den einzelnen Stadtteilen eingerichtet, sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Nicht zuletzt müssen für die auch dauerhaft verbleibenden Autos alternative Parkmöglichkeiten geschaffen werden: die bereits seit Jahren diskutierten Quartiers- oder Veedelsgaragen, also Parkhäuser und Tiefgaragen, in denen Anwohnende ihre Autos wohnungsnah und sicher abstellen können, müssen endlich realisiert werden – und zwar bevor Parkplätze im großen Rahmen aus dem öffentlichen Straßenraum verschwinden.

In dem gemeinsam von Politik und Verwaltung zu entwickelnden Masterplan müssen dann gleichwohl Notwendigkeiten berücksichtigt werden, die im vorliegenden Antrag noch fehlen: So sollten bei einer vollständigen Digitalisierung der Parkraumwirtschaft Möglichkeiten geschaffen werden, wie auch ältere Menschen, Gäste u.a. Parktickets kaufen können. Denkbar ist hier, eine analoge Bezahl-

möglichkeit zum Beispiel an Kiosken oder sonstigen Geschäften der nahen Umgebung zu schaffen, die den Parkvorgang dann digital für die Kund*innen einbuchen. Lösung dafür gibt es in anderen europäischen und außereuropäischen Städten, eine Anwendbarkeit auf Köln ist zu prüfen. Die Bedarfe von Menschen mit Behinderungen, die Halte- und Parkmöglichkeiten benötigen, sind ebenso zu berücksichtigen wie die Bedarfe von Handwerksbetrieben etc., die zur Erfüllung ihrer Dienstleistungen Halte- und Parkmöglichkeiten (auch außerhalb des Zeitrahmens 9-11 Uhr) benötigen.

Um all dies zu berücksichtigen, sollte eine breite Diskussion und fachliche Beschäftigung mit den vorliegenden Vorschlägen ermöglicht werden. Dies ist nur gewährleistet, wenn der Ursprungsantrag zusammen mit den Änderungsvorschlägen in die Fachausschüsse überwiesen, dort gemeinsam mit Expert*innen und Betroffenen diskutiert werden und erst dann dem Rat zu einer erneuten Befassung vorgelegt wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Mike Homann
SPD-Fraktionsgeschäftsführer