

Exkursion nach Köln

Veranstaltung zum Thema

"Parkraumbewirtschaftung"

Protokoll

Version 1.2

Datum und Zeit: 30.11.2018, 10:00-16:00

Ort: Stadthaus Köln-Deutz + Vor-Ort-Besichtigung Severinsviertel

Teilnehmer/Teilnehmerinnen aus Bremen:

- Angelika Schlansky (Beirat Östliche Vorstadt, Verkehrsausschuss)
- Hartwig Gerecke (StadtteilGenossenschaft Hulsberg eG)
- Susanne Findeisen (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) SF
- Wolfgang Köhler-Naumann (Bremer Bündnis für die Verkehrswende)
- Klaus Koch (Anwohner)
- Michael Glotz-Richter (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) MGR
- Manuela Jagemann (Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt)
- Cornelia Ernst (Bremer Bündnis für die Verkehrswende)
- Florian Kommer (GEG Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte)
- Anne Mechels (StadtteilGenossenschaft-Hulsberg eG)
- Lucas Beseler (Praktikant SUBV)

Gesprächspartner aus Köln:

- Klaus Harzendorf (Amtsleiter des Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, Köln)
- Lukas Hein (Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, Köln)
- Juergen Möllers (Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, Köln)
- Frank Lepke (Leiter des Verkehrsdienstes beim Ordnungsamt Köln)

Agenda:

- TOP 1: Austausch über das Park- und Straßenraummanagement in Wohn- und Mischgebieten in Köln
- TOP 2: Vor-Ort-Rundgang in einem beispielhaften Stadtbereich

TOP 1: Austausch über das Park- und Straßenraummanagement in Wohn- und Mischgebieten in Köln

Die SUNRISE Besuchergruppe wurden von Klaus Harzendorf, Amtsleiter des Amts für Straßen und Verkehrsentwicklung in Köln sowie Lukas Hein (ebenfalls Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung) und Frank Lepke (Leiter des Verkehrsdienstes beim Ordnungsamt Köln) im Stadthaus Köln-Deutz empfangen (Abbildung 1).

In Rahmen eines intensiven, dreistündigen Austauschs wurden u.a. die Fragen diskutiert: Wie geht die Stadt Köln mit dem Problem des hohen Parkdrucks und der Nutzungskonkurrenz im Straßenraum in engen innerstädtischen Straßen um? Welche Erfahrungen liegen mit dem Bewohnerparken vor? Welche Erfahrungen liegen mit der Verkehrsüberwachung vor? Welche Empfehlungen kann die Stadt Köln anderen Städten geben?

Präsentation von Herrn Harzendorf und Herrn Hein "Parkraumkonzept der Stadt Köln; Bewohnerparken": Anlage 1



Abbildung 1: Die SUNRISE-Besuchergruppe tauscht sich mit Vertretern der Stadt Köln aus: Klaus Harzendorf, Amtsleiter des Amts für Straßen und Verkehrsentwicklung (5. v. l), Lukas Hein (ebenfalls Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung) und Frank Lepke (Leiter des Verkehrsdienstes beim Ordnungsamt Köln (4. v. l)



TOP 2: Vor-Ort-Rundgang in einem beispielhaften Stadtbereich

Klaus Harzendorf, Lukas Hein sowie Jürgen Möller führten die Exkursionsteilnehmer durch das Severinsviertel ("Vringsveedel" / Südstadt) und erklären Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und zur Förderung des Radverkehrs (Abbildungen 2, 3).



Abbildung 2: Klaus Harzendorf beschreibt die Parkregelungen für Bewohner und Besucher im Severinsviertel



Abbildung 3: Jürgen Möllers erläutert die Einführung einer Fahrradspur

Wesentliche Erkenntnisse:

Ausgangssituation und Probleme in Köln

- Köln hat in innstadtnahen Wohn- und Mischquartieren **ähnliche Probleme** wie das SUNRISE-Quartier: enge Straßen, hoher Parkdruck (Abbildung 4)
- Einwohnerzahl Köln: 1,084 Mio Einwohner (Region: 1,25 Mio Einwohner), erwarteter Wachstum bis 2040: rund 100.000 Einwohner
- Anstieg der KFZ um 10% von 2010 auf 2017 (rd. 550.000), davon 86% PKW
- Nutzung der Verkehrsmittel "(Modal Split") heute (2017):
 35% MIV (motorisierter Individualverkehr), 25% zu Fuß, 21% ÖPNV, 19% Fahrrad (starker Anstieg der Fahrradnutzung seit 2010).
- Verkehrsstrategie "Köln mobil 2025": Reduktion des MIV auf 33% bis 2030.
- Hohe Zahl von Pendlern: Binnenpendler: über 400.000, Einpendler: rd. 330.000.
 Auspendler: rd.150.000. Davon über 55% MIV, 20% ÖPNV
- Ziele der Verkehrspolitik in Köln: Stärkung des Umweltverbundes, Stärkung der Aufenthaltsqualität, Freihalten des öffentlichen Raumes von Autoverkehr zugunsten anderer Nutzungen (Radverkehrsreinrichtung/ ÖPNV/ Fußverkehr), Verbesserung der Parkmöglichkeiten für notwendigen Verkehr
- Paradigmenwechseln in den letzten 3-4 Jahren: Schaffung von Raum auf den Straßen für Menschen, Senkung des Parkdrucks, Barrierefreiheit
- Politische Beschlüsse: Entscheidung für Parkraummanagement, Bewohnerparken, Überwachung (Strafgelder, Abschleppen), Freihalten von Gehwegen. Hintergrund: wenn Modal Split verändert werden soll, dann müssen Fuß- und Radwege breit genug/frei sein.



Ausgangslage und Herausforderungen



- Hoher Parkdruck verursacht unerwünschten Parksuchverkehr
- Zugeparkte und blockierte Gehwege / Ladezonen / Einfahrten / Radwege







Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung - Parkraumkonzepte

7

Abbildung 4: Die Probleme im Kölner Straßenraum sind die gleichen wie in Bremen





Parkraummanagement und Bewohnerparken

- Die Stadt Köln hat in Innenstadtbereichen flächendeckend gebührenpflichtiges Parken eingerichtet, weite Bereiche davon sind mit Bewohnerparkzonen versehen.
- Es gibt **40 bestehende Bewohnerparkgebiete**, wovon nahezu alle Stellplätze bewirtschaftet werden
- Aufteilung der Stellplätze
 - rd. 33.500 * Parken mit Parkscheinautomaten mit "rotem Punkt"
 (= Bewohnerparken für die jeweiligen Bewohnerparkzonen)
 - rd. 9200 * Parken an Parkscheinautomaten ohne "rotem Punkt" (=Parkraumbewirtschaftung ohne Bewohnerparken)
 - o rd. 2200 Ladezonen
 - o 830* reserviertes Bewohnerparken (= nur für Bewohner, nicht für Besucher)
 - ord. 3360 freies Parken (= keine Bewirtschaftung)
- für 43.000 bewirtschaftete Stellplätze gibt es **2580 Parkscheinautomaten**
- Einnahmen durch Bewirtschaftung: 17,9 Mio. EUR (Mittel gehen mit in Gesamthaushalt ein)
- Parkgebühren:
 - Innenstadt 1 Euro / 20 min und
 - o übrige Bereiche 0,50 Euro / 20 min
 - o Brötchentaste: 15 min kostenlos (z.B. in Einkaufsstraßen)
 - o Ausnahmeregelungen für Handwerker, Pflegedienste, Behindertenstellplätze
- Bewohnerparken mit "Roter Punkt"-Regelung
 - an Parkscheinautomaten, die mit einem "Roten Punkt" versehen sind, dürfen Anwohner ohne zusätzliche Gebühr parken (Abbildungen 5,6)
 - o Aber: Kostenloses Parken von Bewohnern nur in "ihren" Parkzone
 - Anwohner bekommen pro Person eine Parkberechtigung ("Parkausweis")
 Aber: Es gibt keine Gewähr, dass man einen Parkplatz findet ("dann ist das so!")
 - o Parkdauer für Bewohner: unbegrenzt
 - o jährliche Gebühr: 30 EUR
- Parkregelungen werden angepasst an Bedingungen vor Ort:

Beispiel Severinstraße - lokale Einkaufsstraße

- tagsüber gibt es ausschließlich Parkschein-Kurzzeitparken, kein Bewohnerparken. Es erfolgt üblicherweise 3 bis 4-mal täglich ein Rundgang der Überwachungskräfte
- "Multifunktionsflächen" statt Parkbuchten in der Geschäftsstraße: Jeder Betriebsinhaber entscheidet über die Nutzung "seiner" Fläche (vor seinem Geschäft), z.B. Parken für Kunden, Erweiterung der Gastronomiefläche. Ergebnis: Viele Geschäftsleute nutzen die Möglichkeit für Außengastronomie und verzichten auf Parkplätze (Abbildung 7)
- Einführung von Bewohnerparken:
 - Vor-ab-Untersuchung:
 - Untersucht wird, wie die Nachfrage nach Parkplätzen über den Tag verteilt ist (sehr unterschiedlich!)
 - Die Frage, ob für die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge im Gebiet eine ausreichende Anzahl legaler Parkplätze zur Verfügung





steht, wird <u>NICHT</u> untersucht bzw. ist nicht entscheidend für eine Einführung des Bewohnerparkens.

- Im Zusammenhang mit der Einführung des Bewohnerparkens erfolgt eine (Neu-)Ordnung der Stellplätze
 - Ordnung der Stellplätze durch eindeutige Beschilderung, ggf.
 Markierung
 - Aus Unterhaltungsgründen Beschilderung bevorzugt. Aber: Die Kennzeichnung von aufgesetztem Parken nur mit Beschilderung ist nicht eindeutig. Zusätzliche Markierung machen das Parkregime eindeutig.
 - Neuordnung der Stellplätze in Ehrenfeld: Beschluss durch BV (Bezirksverwaltung, analog zu unserem Stadtteilbeirat): Einhaltung von 2 m Restgehweg (=Entfall von ca. 170 Stellplätzen)
 - Beschluss BV Bayenthal: Einhaltung von 1,7 m Restgehweg = Entfall von 26 Stellplätzen (bei 2m wären es 105 Stellplätze gewesen).
 - = Illegales Parken (aufgesetztes Parken) wird an manchen Stellen legalisiert (Markierungen)
- Köln hat 4 "Planer" für Bewohnerparkgebiete. Es gibt kaum Kapazitäten, um sich um Bestandssituationen zu kümmern.
- Erkenntnisse aus Köln:
 - Bewohnerparken reduziert die Parkraumnachfrage. Niemals parken alle in einem Gebiet. Tagsüber sind rd. 30% sind unterwegs, in der Nacht rund 18%.
 - Anfangs intensive Debatten um das Thema ("Abzocke"), später große Akzeptanz
 - Informationsveranstaltungen zum Erklären der Maßnahmen sind wichtig
 - Einführung bedarf zu Beginn intensiver und später regelmäßiger Überwachung, damit illegales Parken unterbunden wird
- Nach Einführung gibt es weitere Herausforderungen:
 - Seit 2017 sind über 230 Stellplätze aus der Bewirtschaftung entfallen (z.B.: Radverkehr)
 - Anzahl der Autos nimmt zu
 - Bewohner finden schwerer einen Parkplatz
 - Weitere Ausdehnung der Zonen mit Bewirtschaftung durch Verdrängungseffekte und daraus resultierende Forderungen der Bevölkerung
 - Ausblick: BWP wird weiterentwickelt (werden müssen):
 - Nächtliche Bewohnerreservierung?
 - Reine Bewohnerparkplätze?
 - Einheitliche Uhrzeiten?
 - Langzeitparkplätze in der Innenstadt reduzieren
 - Optimierung der Gebiete
 - Besucherkarten?



Abbildungen 5, 6: Parkscheinautomat mit "roter Punkt"-Markierung (Im Dau)



Abbildung 7: "Multifunktionsflächen" (hier: Severinstraße) werden oft als Erweiterung der Geschäftsfläche (Außengastronomie) genutzt anstatt ausschließlich für Parken

Überwachung/ Umgang mit illegalem Parken

- Illegales Parken ist weit verbreitet, insbesondere auch in Bereichen von Ladezonen oder vor Feuerwehreinfahrten
- Köln hat sein Personal für Verkehrsüberwachung deutlich erhöht (derzeit rund 240 Überwachungskräfte). Das Personal soll in den kommenden drei Jahren weiter erhöht werden (auf über 350 Kräfte)
- Motorradstaffel (5 Leute) wird auf 12 Leute aufgestockt von 7 bis 24 Uhr in der Innenstadt im Einsatz, weisen auf "Falschparker" hin s.a. https://www.stadt-koeln.de/artikel/66896/index.html
- Höhe der ,Knöllchen'-Einnahmen durch Überwachungskräfte: 15,6 Mio. EUR
- Die Verkehrsüberwachung (d.h. die Bewertung der rechtlichen Situation durch die Mitarbeiter des Ordnungsamts) wird durch eindeutige Beschilderungen,
 Markierungen und Einführung des Bewohnerparkens deutlich erleichtert.
- Bei illegalen Parken (aufgesetztes Parken auf Gehwegen, blockieren von Ladezonen) werden Falschparker kostenpflichtig verwarnt, ggf. abgeschleppt (seit 2001) (Abbildung 8)
 - unter 1,20 m freie Gehwegbreite: kostenpflichtige Verwarnung (25 Euro)
 - o unter 0,80 m: Abschleppen des Fahrzeugs
- Feuerwehr Köln macht regelmäßig "Anfahrtproben" mit Leiterwagen in den engen Gebieten, 36 Fahrten im Jahr (jedes Quartal ein Gebiet) (Abbildung 9)

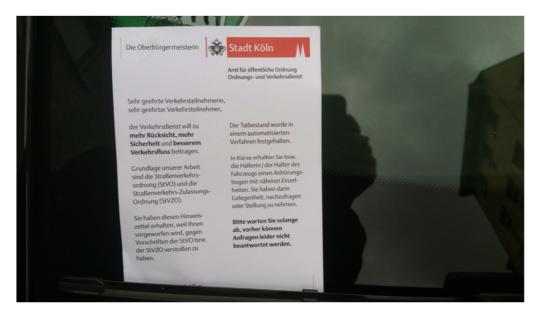


Abbildung 8: Verwarnung von Falschparker





Freie Fahrt für schnelle Hilfe

Die Feuerwehr soll so schnell wie möglich und so nah wie möglich am Einsatzort ankommen. Aus diesem Grund werden Feuerwehrzufahrten eingerichtet, um Einsatzfahrzeugen im Notfall den schnellstmöglichen Zugang zur Gefahrenquelle zu gewähren.

Vor und in einer ausgewiesenen Feuerwehrzufahrt besteht ein absolutes Haltverbot.

Daher darf in einer Feuerwehrzufahrt weder gehalten noch geparkt werden.

im letzten Jahr über 250 Fahrzeuge zufahrt geparkt waren.

Im Notfall ist keine Zeit, das Auto in der Einfahrt abzuschleppen. Eine blockierte Zufahrt kostet lebenswichtige Sekun-

Auch Sie könnten betroffen sein! Nehmen auch Sie Rücksicht und retten Leben indem Sie nicht in Feuerwehrzufahrten halten oder parken!

Werden Sie Lebensretter!

Blockierte Feuerwehrzufahrten können Sie an den Verkehrsdienst über das Servicetelefon des Ordnungs- und Verkehrsdienstes 0221/221 - 32 000



Zusätzlich wurden fast 3.200 Fälle wegen Parken in einer Feuerwehrzu-fahrt durch die Stadt Köln geahndet und verfolgt.



Die Oberbürgermeisterin

Kariboo - Marketing & Service GmbH

Zentrale Dienste der Stadt Köln

Abbildung 9: Projekt "Rücksicht rettet Leben" - Informationen für die Bürger bei regelmäßigen "Anfahrtproben" der Feuerwehr

Radverkehr, Sonstiges

- Köln versucht seit einigen Jahren den Anteil des Radverkehrs in der Stadt zu erhöhen und gleichzeitig den MIV in der Stadt zu verringern
- Zur Förderung des Radverkehrs setzt Köln z.B. auf:
 - Radschnellwege für die Integration von Fahrradfahrern im Straßenverkehr, mehr Radspuren (Abbildung 10)
 - Zubau von Abstellanlagen im innenstadtnahen Bereich (z.T. Umwandung von KFZ-Stellplätzen) (Abbildung 11)
 - Reduzierung von Konfliktsituation mit Fußgängern und MIV (Abbildung 12)
- Neue Fahrradbügel sind einheitlich "Modell Köln" (= schmale "Haarnadeln") Vorteil: nehmen nur geringen Platz ein (wenn sie nicht genutzt werden) und sind, wenn erforderlich, einfach abmontierbar (Umzüge im Karneval!) (Abbildung 13)
- Mobilitätskonzepte von großen Arbeitgebern werden angeregt (Durchführung ist freiwillig). Beispiele:
 - Universität Köln (großes Fahrradparkhaus);
 - Kooperation der Uni Köln mit dem Universitätsklinikum: Jobtickets, Angebot von Fahrgemeinschaften

Bau und Verkehr



Abbildung 10: Neue Radspur, eine Richtungsfahrbahn für den MIV wurde umgewandelt -Ulrichgasse-



Abbildung 11: Fahrradabstellanlagen ersetzen PKW-Stellplätze im Einkaufsbereich -Severinstraße-

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Abbildung 12: Konflikt zwischen Auto und Rad (Lieferfahrzeug blockiert eine Fahrspur) -Bonner Straße-



Abbildung 13: Fahrradbügel Modell Köln ("Haarnadeln")

Protokoll erstellt von: Susanne Findeisen, Michael Glotz-Richter, SUBV, 17.12.2018

Anhang 1: Präsentation von Klaus Harzendorf und Lukas Hein (Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln: "Parkraumkonzept der Stadt Köln; Bewohnerparken"



