



# Beschwerde Parkplatzentfall Bezirk Innenstadt - KEINE rechtlich oder sicherheitstechnisch notwendige Maßnahme!

---

Von "Christof Preiß" <christof.preiss@gmx.de>  
An Karin.Roggenbrodt@STADT-KOELN.DE,Julie.Cazier@stadt-koeln.de,Ismail.Arabaci@STADT-KOELN.DE,Reinhold.Goss@stadt-koeln.de,sabine-keller@mail.de,timo.schulze@posteo.de,kerstin.ciba@icloud.com,Alicem.Polat@STADT-KOELN.DE,nc-cremerti2@netcologne.de,Heike.fries@stadt-koeln.de,friederike.stolle@stadt-koeln.de,michael.scheffer@stadt-koeln.de,hajra.munirkhawaja@stadt-koeln.de,andreas.bohl@stadt-koeln.de,udopeter.stodden@stadt-koeln.de,christian.nuesser@stadt-koeln.de,Nadine.gareis@stadt-koeln.de,nele.werrmann@stadt-koeln.de

Datum 13.05.2026 18:49

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Christof Preiß und ich habe am 07.05.26 die Bezirkssitzung Innenstadt von der Tribüne verfolgt.

Ich bin 42 Jahre alt, von Beruf Planungsingenieur in der Baubranche und wohne in der Huhngasse im Griechenmarktviertel. Ich bin von dem kurzfristigen Parkplatzentfall in der Innenstadt am 27.03.28 per Flugblatt, den letzten Tag vor den Osterferien, im Hausflur informiert worden und als Inhaber eines Bewohnerparkausweises maßgeblich betroffen. Da ich leider beruflich gewohnt bin, dass bauliche Maßnahmen oftmals nicht auf nachvollziehbaren und rechtlich einwandfreien Begründungen basieren und meine Zweifel groß waren, dass die Mindestfahrbahnbreite in den betroffenen Straßen nicht gegeben sein sollte, habe ich bereits am 28.03.26 erstmals in der Großen Telegraphenstraße die Abstände von parkenden PKW zum gegenüberliegenden Bordstein und somit die Restfahrbahnbreite gemessen. Ich kam schnell zu dem Ergebnis, dass die von der Stadt im Flugblatt genannten 3,05m nur in wenigen Fällen unterschritten wurden. Das lag an wenigen breiten und nicht ordnungsgemäß, dicht am Bordstein abgestellten PKWs. Ich habe meine Erkenntnisse in einer ausführlichen e-mail an die im Flugblatt genannte E-Mail-Adresse [parkraumkonzepte@stadt-koeln.de](mailto:parkraumkonzepte@stadt-koeln.de) und über das Beschwerdeformular auf der Seite der Stadt Köln geschickt und habe am 28.03.26 eine online-Petition gestartet.

<https://www.openpetition.de/petition/online/pruefung-alternative-zu-entfall-von-parkplaetzen-in-koelner-innenstadt>

Zwei Wochen später am 12.04.26 hatte die Petition bereits rund 1.000 Unterschriften. Mein Nachbar Andreas Benez und ich haben am gleichen Tag alle im Griechenmarktviertel betroffenen Straßen an mehreren Punkten ausführlich vermessen, fotodokumentiert und zudem die Anzahl der in den ausgewiesenen Parkzonen abgestellten Fahrzeuge gezählt. Dabei haben wir erneut festgestellt, dass die 3,05m Restfahrbahnbreite in den meisten Fällen nicht unterschritten wurde.

Diese Stellen sind, wie bereits oben erläutert, nur auf wenige sehr breite oder nicht ordnungsgemäße Fahrzeuge zurückzuführen. Warum müssen nun alle Parkplätze entfallen, obwohl eine Kontrolle durch das Ordnungsamt durchaus ein milderer Mittel darstellen kann, um diese wenigen Verkehrsverstöße zu ahnden? Im Umkehrschluss dürfte nirgendwo mehr geparkt werden, wenn nicht kontrolliert würde.

Bei Entfall der Parkplätze sind die meisten Straßen zudem kerzengerade und ohne Hindernisse und verleiten zu schnellerem Fahren, dieses Phänomen wurde nach Rückmeldung von Unterstützenden der Petition in Straßen, in denen in den vergangenen Monaten Parkplätze entfernt wurden, bereits bestätigt. Dadurch werden die Wohnviertel in Zukunft unsicherer, wodurch vermehrte Geschwindigkeitskontrollen notwendig werden. Wo liegt darin der Sinn?

Wir haben darüber hinaus festgestellt, dass durch geringe organisatorisch und bauliche Maßnahmen die

Parkplätze, an denen die Restfahrbahnbreite nur um wenige Zentimeter unterschritten wird, durchaus weiter beibehalten werden können, ohne dass der Fußgängerverkehr maßgeblich eingeschränkt oder gefährdet wird. Auffällig war zudem, dass in der Schartgasse und in der Friedrichstraße gar nicht im Bereich der parkenden PKWs die 3,05m maßgeblich unterschritten wurden, sondern baulich bedingt an Stellen, wo gar keine PKWs parken, die Fahrbahnbreite deutlich geringer war. Oftmals wurden zudem Gehwegbreiten gar nicht durch die PKWs, sondern vielmehr durch Laternen, Parkscheinautomaten, Verkehrsschilder und abgestellte E-Scooter und Fahrräder blockiert. Ferner haben wir im Griechenmarktviertel in den ausgewiesenen Parkzonen insgesamt 92 abgestellte Fahrzeuge gezählt. Diese Anzahl überschreitet weit die 72 Parkplätze, wie von der Stadt Köln im Flugblatt angegeben.

Nach Rückmeldung von Unterstützern der Petition und im Gespräch mit den Menschen auf der Straße haben wir erfahren, dass viele Anwohner gar nicht über den Parkplatzentfall informiert waren. Das lag vor allem daran, dass die Flugblätter nur in die Hausflure verteilt wurden, die unmittelbar an einer betroffenen Straße liegen. Alle anderen Anwohner im Viertel wurden nicht per Flugblatt über den Parkplatzentfall informiert, obwohl viele dieser Anwohner als Inhaber eines Bewohnerparkausweis des Griechenmarktviertels eben auch auf jeden Stellplatz im Viertel angewiesen sind. Zudem ist fraglich, ob ein nicht persönlich zugestelltes Flugblatt im Hausflur den Weg zu den betroffenen Inhabern eines Bewohnerparkausweis gefunden hat. Man hätte mit Sicherheit auch die Inhaber eines Bewohnerparkausweis über die der Stadt bekannten Kontaktdaten einzeln informieren können.

Unsere Erkenntnisse haben ich in einer ausführlichen E-Mail inkl. vollständiger Fotodokumentation am 13.04.26 an die Dezernate OB, 1, 3, 6, 8 und 9, sowie an die Bezirksbürgermeisterin Julie Cazier geschickt. Die Dokumentation finden Sie im Anhang.

Ich habe lediglich am 24.04.26 eine Bestätigung des Eingangs meiner Beschwerde vom 28.03.26 per E-Mail vom Absender [beschwerdemanagement@stadt-koeln.de](mailto:beschwerdemanagement@stadt-koeln.de) erhalten. Bis heute habe ich weder von einem der Dezernate noch von der [parkraumkonzepte@stadt-koeln.de](mailto:parkraumkonzepte@stadt-koeln.de) eine Antwort auf meine Beschwerde und Anregungen erhalten.

Der Express Köln hat über unsere Petition und unsere Erkenntnisse vor Ort in zwei Artikeln vom 28. und 29.04.26 berichtet:

<https://www.express.de/koeln/parkplatz-kaahlschlag-in-koeln-anwohner-misst-nach-und-glaubt-es-kaum-1269530>

<https://www.express.de/koeln/koeln-parkplatz-kaahlschlag-sorgt-fuer-riesen-frust-was-soll-ich-dann-noch-tun-1272207>

Ich möchte betonen, dass wir und die Unterstützer der Petition ohne Zweifel genügend breite und ständig freie Rettungswege befürworten. Jedoch ist die Begründung für den Parkplatzentfall nicht so eindeutig wie das Dezernat III Mobilität behauptet und dadurch leider unglaubwürdig und die Maßnahmen daher unverhältnismäßig.

Gemäß Erklärung der Stadt Köln und speziell im Informationsblatt vom 27.03.26 an die Bürger wurde erklärt, dass gemäß § 12 Abs. 1 Nr.1 StVO das Parken an "engen Straßenstellen" unzulässig sei und die Rechtsprechung ein „klares Maß“ für die verbleibende Durchgangsbreite von mindestens 3,05m definiert hat. Nach meinen Recherchen wird weder durch die StVO noch durch die deutsche Rechtsprechung ein eindeutiges Maß für „enge Straßenstellen“ definiert. Vielmehr wurden gemäß vergangenen, deutschen Rechtsprechungen Straßen, in Abhängigkeit von den örtlichen Umständen, häufiger oft mit Mindestfahrbahnbreiten weniger als 3,05m als "eng" klassifiziert, z.B. in Wohngebieten mit überwiegend ruhigem PKW-Verkehr. In einem Fall sogar nur mit einer Breite von 2,5m. Natürlich ist das kein anzustrebendes Maß in der Innenstadt, veranschaulicht jedoch, dass es eben kein „klares Maß“ für Restfahrbahnbreiten gibt.

Zu der Bewertung von „engen und unübersichtlichen Straßen“ hat der ausgewiesene Verkehrsexperte Markus Herbst einen ausführlichen Fachartikel unter <https://www.stvo2go.de/haltverbot-enge-strasse/> verfasst (2021, aktualisiert 2025). Sein Fazit lautet: „Die Rechtsprechung klassifiziert eine Straße als eng in Abhängigkeit von den besonderen örtlichen Umständen. Ob eine Straße als eng eingestuft werden kann, bedarf demnach einer Einzelfallbetrachtung.“ Eine solche Einzelfallbetrachtung entspräche unserem Verständnis nach einem mildereren Mittel Gegensatz zum Parkplatzentfall.

Denn der Experte hat nach der Rechtsprechung auch festgestellt: „Sicherheitsräume sind notwendig, damit der Fahrverkehr unfallfrei an Hindernissen, haltenden Fahrzeugen sowie parkenden Fahrzeuge im Seitenraum vorbeifahren kann.“

Hindernisse im Straßenverkehr sind nach StVO §32 Absatz 1 Verschmutzungen, Benetzungen oder Gegenstände, wodurch der Verkehr gefährdet oder erschwert wird.

Die von der Stadt Köln 3,05m, als angeblich „klares Maß“ genannte Breite, setzt sich aus der maximal zulässigen Breite von Fahrzeugen nach §32 StVZO Absatz 1 Punkt 1 von 2,55m und einem beidseitigen Sicherheitsraum von 0,25m zusammen.

Bei unserer Begehung am 12.04.26 haben wir festgestellt, dass es sich in den betroffenen Straßen zum Großteil um Einbahnstraßen handelt und in diesen überwiegend nur einseitig längs der Fahrtrichtung geparkt wird und auf der gegenüberliegenden Seite lediglich ein freier, hindernisfreier Gehweg, oftmals mit vollständig abgesenktem Bordstein vorhanden ist. Der Sicherheitsraum zum offenen Gehweg würde lediglich den Luftraum in einer Breite von maximal der Bordsteinbreite überschneiden. Ein Sicherheitsraum zum offenen Gehweg ist aber auch de facto nach Rechtsprechungen und StVO gar nicht notwendig.

Zudem handelt es sich bei allen Straßen um Tempo 30 Zonen innerhalb eines ruhigen Wohnviertels in dem überwiegend PKWs bewegt werden. PKWs haben nach §32 StVZO Absatz 1 Punkt 5 eine maximale Breite von nur 2,5m.

In den betroffenen Straßen fährt täglich zügig und ohne Behinderungen der große Müllwagen der AWB, sogar teilweise bis zu 20m rückwärts (per Video dokumentiert), wie z.B. im Bereich der Huhngasse 16-20, in der nun auch die Parkplätze entfallen sollen. Es kann sich demnach nicht um „enge oder unübersichtliche Straßen“ nach § 12 Abs. 1 Nr.1 StVO handeln, in denen die parkenden PKWs den Verkehr behindern oder zum Erliegen bringen wenn ein Müllfahrzeug der AWB nachweislich rückwärts an parkenden PKWs vorbeifährt.

Wir sind der Meinung, dass anhand der oben genannten Gründe im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung durch einen unabhängigen Sachverständigen, im Großteil der betroffenen Straßen die benötigte, verbleibende Durchgangsbreite, im Rahmen einer milderer Maßnahme, um wenige Zentimeter auf z.B. 2,9-3,0m reduziert werden kann und die parkenden Autos trotzdem weder eine Behinderung von Rettungsfahrzeugen oder den regulären Straßenverkehr darstellen noch durch die reduzierte Restfahrbahnbreite Fußgänger auf dem Gehweg gefährdet werden.

Nach unserem Kenntnisstand erklärte zudem die Stadt Köln gegenüber dem Express Köln schriftlich, dass die Stadt Köln dort eingreifen müsse, wo sie aufgrund von Markierungen oder Schildern suggeriert, es dürfe geparkt werden, obwohl die Restfahrbahnbreite nicht ausreichend ist und aus diesem Grund die Parkregelung in der Innenstadt angepasst werden müsse.

Die Datengrundlage, woraus sich der Parkplatzentfall ergäbe, basiert auf Messungen, die vor Ort durchgeführt worden wären. Die Stadt Köln erklärte jedoch, dass nur die konkreten Fahrbahnbreiten und nicht die verbleibenden Restfahrbahnbreiten vor Ort gemessen wurden. Wie konnte also nachweislich festgestellt werden, dass die Restfahrbahnbreiten angeblich nicht mehr ausreichen? Ein entsprechendes Messprotokoll wurde nicht vorgelegt und eine Befahrung der Straßen mit der Feuerwehr hat nach Aussage der Stadt Köln ebenfalls nicht stattgefunden.

Weiterhin gibt die Stadt Köln an, dass für die Breite der parkenden Fahrzeuge gemäß den „geltenden technischen Regelwerken“, nämlich der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), eine Breite von 2,0m für längs angeordnete Parkplätze angesetzt worden sei. Zur Bestimmung der Anzahl betroffener Stellplätze wurde zudem die nach dieser EAR vorgesehene Länge von 6,0 m angesetzt. Die EAR würden den „Stand der Technik“ darstellen und zusammen mit den Messungen der gesamten Fahrbahnbreite den Entfall der Parkplätze rechtfertigen, unabhängig von der tatsächlichen Breite eines ordnungsgemäß abgestellten PKW und einer zum Großteil ausreichenden Restfahrbahnbreite von 3,05m. Schon allein diese Vorgehensweise ist unverhältnismäßig!

Die Stadt gibt an, dass für die Breite der parkenden Fahrzeuge gemäß EAR 2,0m angesetzt worden sind, als angeblich geltende technische Regel. Wie erklärt die Stadt Köln, dass es sich bei diesem Dokument jedoch mit Nichten um ein anerkanntes Regelwerk der Technik im Sinne einer Richtlinie, sondern lediglich um eine Empfehlung des Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (kurz FGSV) handelt? Diese

Empfehlung stellt laut FGSV selbst lediglich ein Regelwerk der Kategorie R2 dar und wurde weder vom Bundesministerium für Verkehr bestätigt, noch wird diese Empfehlung selbst vom Herausgeber, dem FGSV-Verlag, als Richtlinie als geeignet angesehen oder sei dazu zu verwenden! Siehe dazu Punkt 4.3 Grundlagen für das Erstellen von technischen Regelwerken und Wissensdokumenten für das Straßen- und Verkehrswesen, FGSV, aktuelle Ausgabe 2018 und die Tabelle zur Einteilung der FGSV-Veröffentlichungen. Beide Dokumente können unter [www.fgsv.de/regelwerk](http://www.fgsv.de/regelwerk) öffentlich eingesehen werden. Die EAR aus dem Jahr 2023 beschreibt lediglich Maßnahmen, die bei Neuplanungen und notwendige Sanierungen berücksichtigt werden sollten (aber nicht müssen). Die EAR23 ist nicht rechtlich und technisch zwingend zu berücksichtigen, weder bei Neuplanungen und Sanierungen und mit Nichten im über Jahrzehnte gewachsenen Bestand!

Wie erklärt die Stadt Köln, dass für die Bestimmung der Anzahl der zu entfallenen Parkplätze, eine Länge von jeweils 6,0m gemäß EAR aus den Jahr 2023 kalkuliert wurde und nicht die seit Jahrzehnten realistisch genutzte Anzahl an Parkplätzen innerhalb der der Parkstreifen gezählt wurde? In diesen Parkzonen stehen überwiegend kurze und schmale PKWs aneinandergereiht. Hier liegt definitiv eine falsche Erhebung der Daten vor!

Erstens unterschreiten die über Jahre hinweg realistisch genutzten Parkplätze mit einer Länge von 4,5-5m deutlich die empfohlenen (aber nicht rechtlich bindenden) Parkplatzlängen für Neuplanungen von 6,0m und zweitens gilt die EAR23 nur für längs angeordnete, einzeln markierte Parkplätze und NICHT für Parkstreifen ohne Einzelstellplatzmarkierung, wie sie in der Innenstadt ausschließlich vorliegen!

Aus den zuvor genannten Gründen und auch gemäß der Zählung der abgestellten PKW während der Begehung am 12.04.26 wird unmissverständlich nachgewiesen, dass die ermittelte Anzahl von 72 Parkplätzen falsch ist. Im Griechenmarktviertel entfallen nachgewiesen 92 Parkplätze. Dies entspricht über 20% mehr Parkplätze, die entfallen werden. Deshalb kommen wir zu dem Schluss, dass in der gesamten Innenstadt nicht ca. 450 Parkplätze entfallen werden, sondern sicherlich 550-600!

Gemäß Auswertung des Amts für Stadtentwicklung und Statistik war die Zahl der privat zugelassenen PKWs mit Stand 31.12.2025 in den letzten 5 Jahre konstant bei rund 407.000 bzw. ist 2025 sogar auf knapp 410.000 gestiegen! Warum wird nun ein Großteil der realistisch genutzten Parkplätze, insbesondere für Bewohner entfernt, obwohl gerade die bestehenden Parkplätze in der Innenstadt ab dem Nachmittag/Abend und über Nacht schon jetzt fast ausschließlich von PKW mit Bewohnerparkausweis belegt werden? Der Parkraum wird wissentlich, künstlich verknappt, obwohl immer mehr PKWs in Köln zugelassen werden!

Hier stellen sich mehrere Fragen, z.B.

In weit ist eine Ausweitung des reservierten Bewohnerparkens effektiv möglich, wenn die bestehenden Parkplätze schon gegenwärtig ab dem Nachmittag/Abend und über Nacht sowieso fast ausschließlich von Bewohnern genutzt werden?

Warum werden noch Anfang dieses Jahres neue Bewohnerparkausweise ausgestellt bzw. verlängert, wenn ein hoher Teil der Parkflächen entfallen sollen?

Warum wurden die Bürger, welche einen Bewohnerparkausweis Anfang dieses Jahres beantragt bzw. verlängert haben nicht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ab April 2026 eine hohe Zahl der Parkplätze entfallen sollen?

Die Anzahl von Anwohner-PKW wird durch Entfall der Parkplätze nicht automatisch weniger. Durch eine künstliche Verknappung der Parkplätze kommt es zwangsläufig zur längeren Parkplatzsuche mit erhöhtem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Lärmbelastigung durch zu schnellem Fahren und vermehrtes Falschparken mit Behinderung von tatsächlich notwendigen Rettungswegen. Denn wenn schon bei Unterschreitung einer Restfahrbahnbreite um wenige Zentimeter durch zu breite oder nicht ordnungsgemäß abgestellten PKWs Kontrollen durch das Ordnungsamt nicht als milderes Mittel für einen Parkplatzverlust in Betracht gezogen werden können, so ist auch nicht damit zu rechnen, dass das vermehrte, zukünftige Falschparken kontrolliert wird, um die Rettungswege freizuhalten. Es wird de facto zu einer Verschlimmbesserung der Sicherheitslage in der Innenstadt kommen.

Die von der Stadt Köln unter <https://www.stadt-koeln.de/artikel/74431/> beschriebenen Maßnahmen zur Abmilderung des Parkdrucks und Schaffung von Mobilitätsalternativen sind allesamt zu Ende gedacht oder praktikabel. Als erste Maßnahme wird das Umwandeln von Kurzzeitparkplätzen in reservierte Bewohnerparkplätze genannt. Hier stellt sich die Frage, ob diese Kompensationsmaßnahme überhaupt in Kraft tritt und wann genau. Oben wurde bereits anschaulich erläutert, dass eine Ausweitung des reservierten Bewohnerparkens alleine den Entfall von 92 Parkplätzen im Griechenmarktviertel nicht kompensieren wird.

Weiterhin sollen in den Abend- und Nachtstunden Parkplätze oder Ladezonen ausschließlich für Bewohner und

Bewohnerinnen reserviert werden. Diese Maßnahme ist deutlich zu kurz gedacht, da den Anwohnern oder Anwohnerinnen, die nicht täglich ihren PKW nutzen (z.B. aus Umweltschutzgründen, im Krankheitsfall oder in urlaubsbedingter Abwesenheit) diese Maßnahmen nicht weiterhelfen, da er PKW tagsüber nicht abgestellt werden kann.

Darüber hinaus wird die Mehrfachnutzung von (überwiegend privaten) Parkplätzen und Stellflächen genannt, z.B. Parkflächen von Supermärkten, Firmen, Kirchen, Sportvereinen und städtischen Einrichtungen. Jedoch besteht im Moment nur ein einziges Pilotprojekt in Bilderstöckchen und Ehrenfeld wonach das Parken auf Stellflächen von Supermärkten abends und nachts ermöglicht wird. Bei Erfolg soll diese Maßnahme auf weitere Standorte ausgeweitet werden. Aber auch diese Maßnahme hilft, wie die zuvor genannte Maßnahme, vielen Anwohnern und Anwohnerinnen nicht weiter, da tagsüber das Parken schlichtweg auf diesen Stellflächen nicht möglich ist. Die Stadt Köln möchte diese Mehrfachnutzung durch einen Austausch am Runden Tisch anregen und unterstützen. Da eine Entscheidung über die Mehrfachnutzung jedoch den Eigentümern obliegt und lediglich Gespräche dazu stattfinden, ist fraglich, ob diese Maßnahme gegenwärtig überhaupt zur Kompensation des Entfalls von Parkplätzen beitragen kann. Zudem wälzt die Stadt Köln eine Lösungsfindung auf Dritte ab.

Weiterhin erklärt die Stadt:

*„Unser Rat hat am 3. Juli 2025 die Gründung einer kommunalen Mobilitätsgesellschaft als Tochter der Stadt beschlossen. Diese soll innovative Mobilitätslösungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung realisieren und beispielsweise die Umsetzung von Quartiersgaragen prüfen. Die Planung und der Bau würden dabei mehrere Jahre dauern. Quartiersgaragen können daher nur maximal eine mittel- bis langfristige Lösung sein. Derzeit bereiten wir die Gründung der Mobilitätsgesellschaft vor.“*

Auch hier stellen sich einige Fragen, welche die Erklärung unglaubwürdig erscheinen lassen.

- Wann wurde die Mobilitätsgesellschaft gegründet und welche Kompensationsmaßnahmen hat diese Gesellschaft bis jetzt geprüft oder umgesetzt?
- Wo sollen die privaten Flächen in der Innenstadt eigentlich sein, welche für das Parken nach Feierabend zur Verfügung stehen?
- Welche Praktikabilität stellen private Stellflächen als Feierabendparkplätze für Bewohner da, wenn diese ihr Auto nicht täglich und ab früh morgens benutzen?
- Wie passen die Maßnahmen von Quartiersgaragen mit der Stellplatzsatzung vom 31.05.2022 zusammen, in der erklärt wird, dass Stellplätze auf das zwingend notwendige reduziert werden sollen?
- Wie passen die Maßnahmen von zusätzlichem Parkraum mit dem Wahlprogramm 2025-2030 der Grünen zusammen, in dem es unter Kapitel 2: Mobilität und Verkehr Absatz Auto-verkehr heißt, dass die Innenstadt bis 2030 vom Autoverkehr befreit werden soll?
- Wie passen die Maßnahmen von zusätzlichem Parkraum mit der Erklärung der LINKEN unter <https://die-linke-koeln.de/ortsverband-innenstadt-und-rodenkirchen/die-linke-in-der-bv-innenstadt> zusammen? (Zitat: ...hält Die Linke unbeirrt ihre perspektivische Vision einer autofreien Innenstadt entgegen...)
- Mit welchem Engagement wird versucht zusätzlichen Parkraum in Form von Parkflächen zu schaffen, wenn nach der Stellplatzsatzung vom 31.05.2022 und dem Grünenwahlprogramm von 2025, sowie dem erklärten Ziel der LINKEN eigentlich keine Parkflächen realisiert werden sollen?

Ich möchte hiermit die oben geschilderten Einzelheiten zusammenfassen:

1. Die Behauptung der Stadt Köln eine Restfahrbahnbreite von 3,05m sei per se in den betroffenen Straßen nicht gegeben ist falsch, dies kann jederzeit nachgemessen werden.
2. Eine Messung der Restfahrbahnbreiten durch die Stadt Köln hat nicht stattgefunden, wie gegenüber dem Express Köln schriftlich bestätigt wurde.
3. Eine Befahrung der Feuerwehr der entsprechenden Straßen hat nicht stattgefunden, wie gegenüber dem Express Köln schriftlich bestätigt wurde. Somit liegt keine fachliche Bewertung hinsichtlich der tatsächlich vorhandenen Rettungswege vor.
4. Die Behauptung der Stadt Köln, wonach die Rechtsprechung die 3,05m als „klares Maß“ für enge Straßen definiert hat ist falsch, es gibt keine eindeutige Rechtsprechung.
5. Ob eine Straße als „eng“ klassifiziert wird muss, besonders in Bestandssituationen, wie einem ruhigen Tempo-30-Wohnviertel und nur einseitig parkenden PKWs mit gegenüberliegendem freiem Gehweg, in einer Einzelfallbetrachtung durch einen (unabhängigen) Sachverständigen bewertet werden.
6. Die von der Stadt Köln zur Kalkulation von Längen, Breiten und Anzahl von längs parkenden PKW-Stellplätzen herangezogenen EAR23 des FGSV stellt weder eine anerkannte Regel der Technik noch eine rechtlich oder technisch bindende Richtlinie dar. Dies wird durch den Ersteller, der FGSV, selbst bestätigt!
7. Die Anzahl der Parkplätze, die entfallen sollen, ist deutlich höher als von der Stadt angegeben und ist somit falsch und irreführend.
8. Der Informationspflicht gegenüber allen Inhabern von Bewohnerparkausweisen wurde nicht

nachgekommen, es liegt eine Täuschung gegenüber den Inhabern eines Bewohnerparkausweises vor.

9. Funktionierende Kompensationsmaßnahmen, um den Parkdruck für die Anwohner zu reduzieren, wurden bis heute nicht ansatzweise umgesetzt und sind aus o.g. Gründen zudem nicht realistisch umsetzbar und im Zusammenhang mit den Programmen einiger Parteien nicht glaubhaft.

Ich fordere alle Vertreter und Vertreterinnen des Bezirks Innenstadt auf sich dafür einzusetzen, aufgrund der zuvor ausführlich beschriebenen Erkenntnisse, Informationen und offenen Fragen den Parkplatzentfall unverzüglich zu stoppen. Die kurzfristige Maßnahme des Parkplatzentfalls ist weder rechtlich noch aufgrund von Sicherheitsgründen eindeutig und nachvollziehbar begründet. Die bevorstehenden Kosten für die nachweislich nicht notwendigen Maßnahmen des Parkplatz-rückbaus, Änderung von Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen und Folgekosten stehen im Widerspruch zu dem Beschluss der restriktiven Haushaltsbewirtschaftung für das Jahr 2026 gemäß Pressemitteilung der Stadt Köln vom 15.12.2025.

Weiterhin fordere die Stadt Köln zu folgenden Punkten auf:

1. Einzelfallbetrachtung der betroffenen Straßen hinsichtlich der tatsächlichen notwendigen Restfahrbahnbreite durch einen unabhängigen Sachverständigen im Sinne von milderem Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall.
2. Vermehrte Kontrollen zur Durchsetzung der Parkverbotsregelung, wenn durch parkende Fahrzeuge die Mindestfahrbahnbreite (nach Punkt 1) nicht gewährleistet wird, im Sinne von milderem Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall. (Bußgeld oder im Falle einer Behinderung Abschleppen).
3. Prüfung von baulichen Maßnahmen, die dem Wegfall von Parkplätzen entgegenwirken, wie z.B. Parken längs mit zwei Rädern auf dem Gehweg mit Verkehrsschild 315 und Kennzeichnung der Parkplätze auf Fahrbahn und Gehweg und Fahrbahnverbreiterung (baulich oder durch Fahrbahnmarkierung), im Sinne von milderem Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall.
4. Kurzfristige Umwandlung von Kurzzeitparkplätzen in striktes reserviertes Bewohnerparken, bis die Maßnahmen 1.-3. geprüft und durchgeführt wurden.
5. Rückabwicklung von bereits durchgeführter, nicht rechtmäßiger Entfernung von Parkplätzen, z.B. in der Jahnstraße oder der Friedenstraße.

Zuletzt möchte ich Sie hiermit informieren, dass die Petition Stand heute 13.05.26 ca. 2.000 Unterzeichnende aufweist, davon ca. 1.500 allein aus dem Innenstadtbezirk. Knapp 1.000 Kommentare wurden hinterlassen, aus denen die Sorgen, die Ängste, das Unverständnis und die allgemeine, gesellschaftliche Stimmung hervorgeht. Sie sollten sich im eigenen Interesse alle diese Kommentare durchlesen. Diese Menschen stellen einen Großteil der Gesellschaft dar, die diese Stadt so lebenswert macht.

Ich hoffe inständig, dass Sie sich nun als gewählte Vertreter und Vertreterinnen bewusst sind, dass der Parkplatzentfall weder nach einer eindeutigen Rechtsprechung noch einer anerkannten Regel der Technik erfolgte und Sie milderem Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall prüfen und forcieren müssen.

Viele Menschen, auch ich, haben Verständnis dafür, dass die Lebensqualität für alle Bewohner und Bewohnerinnen gefördert und hochgehalten werden muss. Jedoch schließt dies auch diejenigen ein, die weiterhin auf einen Stellplatz in der Nähe ihrer Wohnung angewiesen sind.

Das Ziel muss sein alle Gruppen mit einem ganzheitlichen Konzept, unter Berücksichtigung von Kompromissen, abzuholen und zu überzeugen. Sicherlich sind Straßenzüge mit teilweisen Bäumen und Bepflanzung in Kombination mit Parkbuchten, Ladezonen, Ladesäulen und Fahrradstellplätzen erstrebenswert. Jedoch liegen solche Maßnahmen im Sinne der restriktiven Haushaltsbewirtschaftung wohl noch weit in der Zukunft.

Der vollständige Entfall von Parkplätzen und die Anordnung "mit der Brechstange" innerhalb weniger Wochen und auf einer falschen Begründung von nicht mehr ausreichender Mindestfahrbahnbreiten führt zu weniger Akzeptanz, wie man den Kommentaren der Petition entnehmen kann.

Lassen Sie uns gemeinsam, d.h. Oberbürgermeister, Bürgermeisterin Innenstadt, Stadtrat, Bezirksvertretung, Dezernate und Anwohner- und Anwohnerinnen, ins Gespräch kommen, um für alle ein funktionierendes Gesamtkonzept für eine lebenswerte Innenstadt zu entwickeln. Weil dieses Thema für viel Bürger und Bürgerinnen enorm wichtig ist, wäre eine Informationsveranstaltung, in der die Bürger und Bürgerinnen Ihre Ideen und Impulse einbringen können, essenziell.

Ich muss Sie ebenfalls darüber informieren, dass wir uns vorbehalten werden bei Fortschreiten des unrechtmäßigen Parkplatzentfalls rechtliche Schritte im Sinne einer Sammelklage in einer Größenordnung der Unterschriftenanzahl der Petition vor dem Verwaltungsgericht Köln einzureichen.

Mit freundlichen Grüßen

Christof Preiß

---

## Dateianhänge

- 260412\_Dokumentation Entfall Parkplätze Griechenmarktviertel\_V1.pdf