



Beschwerde Parkplatzentfall Bezirk Innenstadt und den anderen Bezirken- KEINE rechtlich oder sicherheitstechnisch notwendige Maßnahme!

Von "Christof Preiß" <christof.preiss@gmx.de>
An constanze.aengenvoort@stadt-koeln.de, kristian.beara@stadt-koeln.de, harald.borchers@stadt-koeln.de, teresa.de-bellis-olinger@stadt-koeln.de, ralph.elster@stadt-koeln.de, martin.erkelenz@stadt-koeln.de, stefan.goetz@stadt-koeln.de, eric.haeming@stadt-koeln.de, niklas.kienitz@stadt-koeln.de, werner.marx@stadt-koeln.de, dirk.michel@stadt-koeln.de, bernd.petelkau@stadt-koeln.de, kerstin.preuss@stadt-koeln.de, engelbert.rummel@stadt-koeln.de, helge.schlieben@stadt-koeln.de, mario.schmitz@stadt-koeln.de, ira.sommer@stadt-koeln.de, thomas.welter@stadt-koeln.de, denise.abe@stadt-koeln.de, mechthild.boell@stadt-koeln.de, anja.corvin@stadt-koeln.de, deniz.ertin@stadt-koeln.de, lisa-marie.friede@stadt-koeln.de, lino.hammer@stadt-koeln.de, baerbel.hoelzing-lassen@stadt-koeln.de, derya.karadag@stadt-koeln.de, patrick.kloss@stadt-koeln.de, christiane.martin@stadt-koeln.de, sabine.pakulat@stadt-koeln.de, petra.pinger@stadt-koeln.de, gabriele.pulvermueller@stadt-koeln.de, manfred.richter@stadt-koeln.de, robert.schallehn@stadt-koeln.de, sandra.schneeloch@stadt-koeln.de, roman.schulte@stadt-koeln.de, hans.schwanitz@stadt-koeln.de, brigitta.von-buelow@stadt-koeln.de, lars.wahlen@stadt-koeln.de, andreas.wolter@stadt-koeln.de, dilan.yazicioglu@stadt-koeln.de, sercan.bars@stadt-koeln.de, berit.blumel@stadt-koeln.de, claudia.brock-storms@stadt-koeln.de, eva.buergermeister@stadt-koeln.de, lena.dickgiesser@stadt-koeln.de, mattis.dieterich@stadt-koeln.de, ayfer.ersoz@stadt-koeln.de, ralf.heinen@stadt-koeln.de, maria.helmis-arend@stadt-koeln.de, christian.joisten@stadt-koeln.de, hueseyin.karaback@stadt-koeln.de, gerrit.krupp@stadt-koeln.de, lukas.lorenz@stadt-koeln.de, pascal.puetz@stadt-koeln.de, elfi.scho-antwerpes@stadt-koeln.de, oliver.seeck@stadt-koeln.de, ayfer.sevim@stadt-koeln.de, lea.verse@stadt-koeln.de, lilli.bankert@stadt-koeln.de, guenter.bell@stadt-koeln.de, eva.caspers@stadt-koeln.de, momo.eich@stadt-koeln.de, isabel.gerken@stadt-koeln.de, attila.guemues@stadt-koeln.de, heiner.kockerbeck@stadt-koeln.de, wilfried.kossen@stadt-koeln.de, knut.scholz@stadt-koeln.de, maria.schu@stadt-koeln.de, stephan.boyens@stadt-koeln.de, friedrich.busch@stadt-koeln.de, matthias.bueschges@stadt-koeln.de, christer.cremer@stadt-koeln.de, iris.doweck-danielowski@stadt-koeln.de, wiebke.herrmann@stadt-koeln.de, ilka.schaenke@stadt-koeln.de, vincent.winkel@stadt-koeln.de, sergen.belen@stadt-koeln.de, manuel.froh@stadt-koeln.de, jennifer.glashagen@stadt-koeln.de, jasna.ibric@stadt-koeln.de, helena.woll@stadt-koeln.de, roberto.campione@stadt-koeln.de, volker.goerzel@stadt-koeln.de, stefanie.ruffen@stadt-koeln.de, ralph.sterck@stadt-koeln.de, lidija.rukavina@stadt-koeln.de, guido.spinnen@stadt-koeln.de, andreas.altefroehne@stadt-koeln.de, aaron.von-kruedener@stadt-koeln.de, peter.juede@stadt-koeln.de

Datum 23.06.2026 04:23

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Christof Preiß und ich wohne in der Huhnsgasse 15-17. Ich bin von dem kurzfristigen Parkplatzentfall in der Innenstadt am 27.03.28 per Flugblatt im Hausflur, den letzten Tag vor den Osterferien, informiert worden und als Inhaber eines Bewohnerparkausweises bin ich 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 PKWs zum gegenüberliegenden Bordstein und somit die Restfahrbahnbreite gemessen. Ich kam schnell zu dem Ergebnis, dass die von der Stadt im Flugblatt genannten 3,05 m nur in ganz wenigen Fällen unterschritten wurden. Das lag an wenigen breiten und nicht

ordnungsgemäß, nicht 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 und über das Beschwerdeformular auf der Seite der Stadt Köln geschickt und habe am 28.03.26 eine online-Petition gestartet. Nachfolgend der Link zur Petition.

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

Nach den Osterferien am 12.04.26 haben mein Nachbar Andreas Benez und ich alle sieben 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 3,05 m Restfahrbahnbreite in den allermeisten Fällen nicht unterschritten wurde.

Wir haben darüber hinaus festgestellt, dass durch geringe organisatorische und bauliche Maßnahmen die Parkplätze, an denen die 3,05m 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 parkten.

Eine einfache Maßnahme, im Sinne eines milderen Mittel gegenüber dem Parkplatzentfall, wäre das Parken längs mit zwei Rädern auf dem Gehweg mit Verkehrsschild 315 und Kennzeichnung der Parkplätze auf Fahrbahn und Gehweg, wie es die Stadt Köln selber auch unter <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/parken/parkregeln-umsetzung> im letzten Absatz aufführt. Unserer Dokumentation vom 12.04.26 ist zu entnehmen, dass in mehreren Straßen Gehwegbreiten von über 2m vorhanden sind und somit das Parken auf dem Gehweg ermöglicht werden kann, ohne die 1,8m zu unterschreiten.

Ferner haben wir im Griechenmarktviertel in den nun abgeschafften Parkzonen insgesamt 92 abgestellte Fahrzeuge gezählt. Diese Anzahl überschreitet demnach weit die 72 Parkplätze, wie von der Stadt Köln im Flugblatt angegeben!

Nach Rückmeldung von Unterstützenden 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 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 der Begehung am 12.04.26 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 erhalten.

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

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

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

Ich habe, nachdem ich keine Rückmeldung auf meine ersten Beschwerden erhalten habe, eine weitere Beschwerdemail mit den nachfolgenden Erkenntnissen am 13.05. und 15.05. an die gewählten Vertreter und Vertreterinnen des Bezirks Innenstadt und erneut an die Dezernate OB, 1, 3, 6, 8, und 9 verschickt. Ich habe bis heute lediglich von dem Fraktionvorsitzenden der Grünen Hr. Goss eine recht schnelle aber leider fachlich unqualifizierte Antwort bekommen. Zudem habe ich diverse automatische Rückmeldungen bekommen, wonach die Mailfächer der Bezirksvertreter entweder gar nicht erreichbar sind oder überfüllt sind. Daher bitte ich Sie alle die nachfolgenden Zeilen an Ihrer Fraktionsmitglieder weiter zu leiten.

Ich möchte betonen, dass wir und die Unterstützenden 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 unglaublich 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 3,05 m 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 und Einbahnstraßen. In einem Fall wurde sogar nur mit einer Breite von 2,5m gefordert. 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 ebenfalls einem milderen Mittel gegenüber dem Parkplatzentfall.

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

Die von der Stadt Köln als angeblich „klares Maß“ genannte Breite von 3,05 Meter, setzen 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.

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

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 am Straßenrand geparkt wird und auf der gegenüberliegenden Seite lediglich ein hindernisfreier Gehweg, oftmals mit vollständig abgesenktem Bordstein vorhanden ist. Ein Sicherheitsraum zum offenen Gehweg ist de facto nach Rechtsprechungen und StVO nicht notwendig, da kein Hindernis nach StVO §32 Absatz 1 vorhanden ist!

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 lediglich eine maximale Breite von nur 2,5m, wodurch eine Mindestfahrbahnbreite bei einseitig geparkten PKWs am Straßenrand von lediglich mindestens 2,75m erforderlich wären.

In den betroffenen Straßen fuhr täglich zügig und ohne Behinderungen der große Müllwagen der AWB, sogar teilweise rückwärts (per Video dokumentiert), wie z.B. im Bereich der Huhnsgasse 16-20, in der nun auch die Parkplätze entfallen sind. Es kann sich demnach nicht um „enge oder unübersichtliche Straßen“ nach § 12 Abs. 1 Nr.1 StVO gehandelt haben, in denen die parkenden PKWs den Verkehr behinderten oder zum Erliegen brachten.

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

Denn darüber hinaus wird eine Mindestdurchfahrtsbreite von lediglich 3,0 m für Rettungsfahrzeuge durch die Stadt Köln selbst unter <https://www.stadt-koeln.de/artikel/66896/index.html> („#Rettungswege – weil im Notfall jede Sekunde zählt!“) als ausreichend erachtet, um auch das Öffnen der Fahrzeugtüren und das Entnehmen der Fahrzeugbeladung für die Rettungskräfte zu gewährleisten.

Zuletzt gestern am 22.06.26 wurde das Maß von 3,0 m als Mindestmaß für Rettungsfahrzeuge in der Beantwortung einer Anfrage der Grünenfraktion nach §4 der Geschäftsordnung des Rates und Bezirksvertretungen (AN/0896/2026, Brand in der Severinstraße am 02.06.26 – Rettungsfähigkeit bei engen Straßenprofilen) im Vorfeld der 6.Sitzung des Bezirks 1 (Innenstadt) am 25.06.26 durch das Dezernat I, Dienststelle 37 bestätigt! (Vorlagennummer 1885/2026, Antwort auf Frage 3: „Für die Zuwegung zur Einsatzstelle ist eine lichte Durchfahrtsbreite von mindestens 3,00 m zwingend erforderlich.“)

Wie kann es also sein, dass das Dezernat III, konkret das Amt für nachhaltige Mobilität, behauptet, dass die Mindestfahrbahnbreite für Rettungsfahrzeuge 3,05 m breit sein müsse, wenn das Dezernat I ein Maß von 3,0 m bestätigt, welches zudem seit Jahren unverändert in der bundesweit baurechtlich eingeführten Muster-Richtlinie „Flächen für Feuerwehr“ (Fassung Februar 2007, zuletzt geändert Oktober 2009) normiert wurde, auf die sich auch z.B. die Feuerwehren der Landeshauptstadt Düsseldorf und Städte wie Leverkusen, Frankfurt am Main, Berlin usw. beziehen?

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

angepasst werden müsse. Diese Aussage ist falsch, jeder Verkehrsteilnehmer ist selbst dafür verantwortlich, dass Restfahrbahnbreiten nicht so weit reduziert werden, dass der Verkehr behindert wird oder dieser vollständig zum Erliegen kommt. Ein Eingreifen der Stadt ist nur dann erforderlich wenn durch z.B. die Feuerwehr der Hinweis erfolgt, dass Mindestbreiten dauerhaft unterschritten werden.

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

Weiterhin gibt die Stadt Köln an, dass für die Breite der parkenden Fahrzeuge gemäß den angeblich „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 (Gesamtfahrbahnbreite abzgl. pauschal 2,0 m), unabhängig von der tatsächlichen Breite eines ordnungsgemäß abgestellten PKW und einer daraus resultierenden tatsächlichen Restfahrbahnbreite von über 3,05 m. Schon allein diese Vorgehensweise ist unverhältnismäßig!

Die Stadt gibt an, dass für die Breite der parkenden Fahrzeuge gemäß EAR 2,0 m 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 internen 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 öffentlich eingesehen werden. Die EAR aus dem Jahr 2023 beschreibt lediglich Maßnahmen, die maßgeblich bei Neuplanungen von Parkhäusern und Tiefgaragen berücksichtigt werden sollten. Das wurde durch den FGSV unter <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/ear-23-veroeffentlicht> selbst erklärt.

Die EAR23 ist demnach nicht zwingend rechtlich und technisch zu berücksichtigen, weder bei Neuplanungen und Sanierungen und mit Nichten im über Jahrzehnte gewachsenen Bestand. Sie behandelt zudem nicht das Parken ohne Markierung am Fahrbahnrand und vor allem nicht solche Parkzonen im Bestand!

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

Erstens unterschreiten die über Jahre hinweg realistisch genutzten Parkplätze mit einer Länge von jeweils 4-5m deutlich die nicht rechtlich bindenden Parkplatzlängen für Neuplanungen von 6,0m und zweitens gilt die EAR23 nur für längs angeordnete, einzeln markierte Parkplätze und NICHT für Parkzonen ohne Stellplatzmarkierung, wie das Parken am Straßenrand.

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 entfielen nachweislich 92 Parkplätze. Dies entspricht über 20% mehr Parkplätze, als durch die Stadt Köln angekündigt. Deshalb kommen wir zu dem Schluss, dass in der gesamten Innenstadt nicht ca. 450 Parkplätze entfallen (werden), sondern sicherlich 550-600!

Mein Nachbar Andreas Benez und ich haben die Parkplatzanzahl von 92 Stück in den sieben Straßen im Griechenmarktviertel in nicht mal 2 Stunden ermittelt. Das Ordnungsamt, hätte auf den Routine-Kontrollgängen die richtige Parkplatzanzahl ohne Mehraufwände ebenso ermitteln können.

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 bis jetzt fast ausschließlich von PKW mit Bewohnerparkausweis belegt wurden? Der Parkraum wurde nun wissentlich, künstlich und mit falscher Begründung 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 überhaupt möglich, wenn die

bestehenden Parkplätze bis zum Parkplatzentfall ab dem Nachmittag/Abend und über Nacht sowieso fast ausschließlich von Bewohnern genutzt wurden?

- Im Griechenmarktviertel sind, wie oben erläutert 92 Parkplätze entfallen. Im Gegenzug sind mittlerweile jedoch nur drei sehr kurze verbleibende Parkzonen in der Huhnsgrasse und der Frankstraße mit lediglich ca. 10-12 Stellflächen in reines Bewohnerparken umgewandelt worden. Wie soll diese Maßnahme den Stellflächenbedarf für Bewohnerparken im Griechenmarktviertel kompensieren?

- 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 würde?

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 CO₂-Ausstoß, Lärmbelästigung durch zu schnellem Fahren und vermehrtes Falschparken mit Behinderung von tatsächlich notwendigen Rettungswegen.

Wenn schon bei Unterschreitung einer Restfahrbahnbreite um wenige Zentimeter durch zu breite oder nicht ordnungsgemäß abgestellten PKWs die Kontrollen durch das Ordnungsamt nicht als milderes Mittel für einen Parkplatzverlust in Betracht gezogen werden können, wie will man dann zu schnelles Fahren und das vermehrte tatsächliche Falschparken nun kontrollieren?

Gemäß Beantwortung einer Anfrage der CDU-Fraktion aus der Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt am 29.01.26 nach §4 der Geschäftsordnung des Rates und Bezirksvertretungen (AN/0177/2026, Parkmöglichkeiten erhalten) erklärt nämlich das Dezernat III, Dienststelle 68/681/3 noch am 12.03.26 (Vorlagennummer 0637/2026):

„Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um Bereiche, in denen die gesetzlich vorgegebene Mindestfahrbahnbreite von 3,05 Metern nicht eingehalten wird bzw. wurde. Die Einhaltung dieser Mindestbreite ist zwingend erforderlich, um die Befahrbarkeit durch Feuerwehr und Rettungsdienste jederzeit sicherzustellen. Ein Ermessensspielraum besteht insoweit nicht. Ein milderes, gleichermaßen geeignetes Mittel ist nicht ersichtlich. Insbesondere sind eine klarere Parkplatzmarkierung und eine stärkere Kontrolle durch den Verkehrsdienst keine gleichermaßen geeigneten Mittel. Alle betroffenen Bereiche sind daher von parkenden Fahrzeugen freizuhalten, um die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Die Annahme, dass Maßnahmen in diesem Zusammenhang „fälschlicherweise“ erfolgt seien, trifft vor diesem Hintergrund nicht zu.“

Neben der Tatsache, dass das Dezernat III einfach erneut behauptet, dass die 3,05m unterschritten wurden, obwohl dies nicht stimmt, und erneut fälschlicherweise eine Mindestfahrbahnbreite für Rettungsfahrzeuge von 3,05m als gesetzlich vorgegeben anführt und somit von den Vorgaben des Dezernat I und der Muster-Richtlinie für „Flächen für Feuerwehr“ abweicht, wurde erklärt, dass mildere Mittel, im Wesentlichen in Form von Kontrollen durch den Verkehrsdienst, nicht geeignet seien!

Wie ist es dann zu erklären, dass die Beamten des Ordnungsamts auf der Straße bei Ihren jüngsten Kontrollgängen zur Überprüfung des neuen Parkverbots im Griechenmarktviertel mir persönlich am 01.06.26 jedoch bestätigten, dass auch vor dem Parkplatzentfall regelmäßig auf den täglichen Kontrollgängen die Mindestfahrbahnbreite kontrolliert wurde, obwohl dies nun laut oben genannter Antwort des Dezernat III im Rahmen von milderen Mitteln angeblich nicht (mehr) möglich sei?

Zudem haben die Beamten erklärt, dass sie die Restfahrbahnbreite am 01.06.26 in der großen Telegraphenstraßen zwischen den im neuen Parkverbot abgestellten PKWs und dem gegenüberliegenden Bordstein mit über 3,05m gemessen haben! Diese Information haben die Beamten zusammen mit der Information, dass überwiegend PKWs mit Bewohnerparkausweis im neu geschaffenen Parkverbot abgestellt wurden, an den Vorgesetzten durchgegeben. Der Vorgesetzte hat daraufhin trotzdem die Anweisung gegeben Strafzettel zu verteilen, mit den Worten: „Die Bewohner müssten das nun lernen, dass dort nicht mehr geparkt werden dürfe.“. Hier liegt eine eklatante missbräuchliche Anweisung gegenüber den Mitarbeiter des Verkehrsdienst vor Ort vor!

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 nicht zu Ende gedacht oder praktikabel. Als erste Maßnahme wird das Umwandeln von Kurzzeitparkplätzen in reservierte Bewohnerparkplätze genannt. Oben wurde bereits anschaulich erläutert, dass eine Ausweitung des reservierten Bewohnerparkens allein den Entfall von 92 Parkplätzen im Griechenmarktviertel nicht kompensieren kann.

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 nun neuen Parkverbote, ohne Kompensationsmaßnahmen, unglaublich 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, z.B. im Grichenmarktviertel 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 Autoverkehr 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 (gemeint ist hier im Folgenden das Dezernat III Mobilität, Amt für nachhaltige Mobilität), eine Restfahrbahnbreite von 3,05m sei per se in den betroffenen Straßen nicht gegeben, ist falsch. Nur in wenigen Situationen wurden die 3,05m unterschritten. Zudem wurde durch Mitarbeiter des Ordnungsamtes letztmalig am 01.06.26 vor Ort in der Großen Telegraphenstraße bestätigt, dass die gemessene Restfahrbahnbreite über 3,05m betrug.
2. Eine ausführliche Messung der tatsächlichen Restfahrbahnbreiten durch die Stadt Köln vor dem Parkplatzentfall hat nach eigener Aussage gegenüber dem Express nicht stattgefunden. Vielmehr wurde nur die Gesamtfahrbahnbreite gemessen und einfach pauschal 2m abgezogen, obwohl der Großteil der abgestellten Fahrzeuge eine maximale Breite von 1,9-1,95 m misst.
3. Eine Befahrung der Feuerwehr der entsprechenden Straßen und ein Hinweis, dass die erforderliche Mindestfahrbahnbreite nicht mehr gegeben sei, hat nicht stattgefunden. Somit liegt keine fachliche Bewertung hinsichtlich der tatsächlich gegebenen Rettungswege vor.
4. Die Behauptung der Stadt Köln, wonach die Rechtsprechung die 3,05m als „klares Maß“ für enge Straßen definiert hat ist falsch! In der vergangen deutschen Rechtsprechung sind überwiegend Durchfahrtsbreiten von weniger als 3,05 m als eng eingestuft worden.
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! Zudem werden in der EAR maßgeblich Maße für quer oder schräg ausgerichtete Stellplatzmaße für Neuplanungen von Tiefgaragen und Parkhäusern empfohlen!

7. Die Anzahl der Parkplätze, die entfallen sollen, ist deutlich höher als von der Stadt angegeben und somit falsch und irreführend.

8. Der Informationspflicht gegenüber allen Inhabern von Bewohnerparkausweisen wurde nicht nachgekommen, sondern nur denen gegenüber, die direkt in einer betroffenen Straße wohnen.

9. Funktionierende Kompensationsmaßnahmen, um den schon jetzt existierenden Parkdruck für die Anwohner zu reduzieren, wurden bis heute nicht ansatzweise umgesetzt und sind aus o.g. Gründen (z.B.: Erfüllung von Wahlversprechen einer autofreien Innenstadt) zudem nicht glaubhaft.

10. Die Behauptung des Dezernat III, wonach Rettungswege mindestens 3,05 m breit sein müssen ist falsch! Diese widerspricht den Vorgaben des Dezernat I und der Musterrichtlinie „Flächen für die Feuerwehr“, wonach Rettungswege nur 3,0 m breit sein müssen!

Ich fordere Sie ALLE auf, aufgrund der zuvor ausführlich beschriebenen Erkenntnisse, Informationen, Widersprüche und offenen Fragen den Parkplatzentfall, aufgrund von angeblich nicht mehr ausreichenden Mindestfahrbahnbreiten, in ganz Köln unverzüglich zu stoppen und rückgängig zu machen! Die kurzfristige Maßnahme des Parkplatzentfalls ist weder rechtlich, noch aufgrund von Sicherheitsvorgaben eindeutig und nachvollziehbar begründet. Die bevorstehenden Kosten für die nachweislich nicht notwendigen Maßnahmen des Parkplatzerückbaus, Änderung von Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen und Folgekosten stehen im absoluten Widerspruch zu dem Beschluss der restriktiven Haushaltsbewirtschaftung für das Jahr 2026 gemäß Pressemitteilung der Stadt Köln vom 15.12.2025, wonach nur zwingend erforderliche Ausgaben getätigt werden dürfen!

Weiterhin fordere ich die Stadt Köln zu folgenden Punkten auf:

1. Einzelfallbetrachtung der betroffenen Straßen hinsichtlich der tatsächlichen notwendigen Restfahrbahnbreite durch einen (unabhängigen) Sachverständigen in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Köln im Sinne von mildereren Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall.
2. Weiterhin Kontrollen zur Durchsetzung der Parkverbotsregelung, wenn durch parkende Fahrzeuge die Mindestfahrbahnbreite (nach Punkt 1 definiert) nicht gewährleistet wird, im Sinne von mildereren Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall. (Bußgeld oder im Falle einer Behinderung Abschleppen).
3. Prüfung von baulichen oder organisatorischen Maßnahmen durch einen Sachverständigen, 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 mildereren Mitteln im Gegensatz zum Parkplatzentfall. Siehe dazu Dokumentation vom 12.04.26 und wie unter <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/parken/parkregeln-umsetzung> erläutert.
4. Deutlich höhere Ausweitung/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, auch z.B. in der Jahnstraße oder der Friedenstraße.

Zuletzt möchte ich Sie hiermit informieren, dass die Petition Stand heute 23.06.26 ca. 2.260 Unterzeichnende aufweist, davon über 1.730 allein aus dem Innenstadtbezirk. Über 1.140 Kommentare wurden hinterlassen, aus denen die Sorgen, die Ängste, das Unverständnis und die allgemeine, gesellschaftliche Stimmung hervorgeht. Sie sollten sich im eigenen Interesse diese Kommentare durchlesen. Diese Menschen stellen einen Großteil der Gesellschaft dar, die diese Stadt so lebenswert macht.

Ich hoffe inständig, dass Ihnen nun bewusst ist, dass der Parkplatzentfall weder nach einer eindeutigen Rechtsprechung noch einer anerkannten Regel der Technik erfolgte und Sie milderer Mittel im Gegensatz zum Parkplatzentfall prüfen und forcieren hätten können!

Viele Menschen, auch ich, habe 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.

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

Sorgen Sie zuerst für ein funktionierendes, ganzheitliches, verlässliches und eng getaktetes Mobilitätskonzept, um den Individualverkehr in Köln zu reduzieren und auch für Bewohner eine tatsächliche Alternative zu bieten. Erst dann können Sie erwarten, dass Menschen auf die Nutzung von PKWs nach und nach verzichten, soweit es ihnen möglich ist.

Lassen Sie uns gemeinsam, d.h. Oberbürgermeister, Bezirksbürgermeister, Stadtrat, Bezirksvertretungen, Dezernate und Anwohner- und Anwohnerinnen, ins Gespräche 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.

Sollte der unrechtmäßige und unverhältnismäßige Parkplatzentfall in der Innenstadt, aber auch über die Grenzen des Bezirks Innenstadt hinaus, nicht rückgängig gemacht werden und weiter fortgeführt werden, werden wir rechtliche Schritte einleiten und beim Verwaltungsgericht Köln Klage einreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Christof Preiß

Dateianhänge

- 260412_Dokumentation Entfall Parkplätze Griechenmarktviertel_V1.pdf