



Gleichlautend:

Herrn Bezirksbürgermeister
Mike Homann
Hauptstraße 85
50996 Köln

Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker
Hist. Rathaus
50667 Köln

Eingang beim Bezirksbürgermeister:

AN/0812/2020

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

Gremium	Datum der Sitzung
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	15.06.2020

Änderungsantrag zu TOP 9.2.1 (Vorlage 3217/2019) - Stellplatzsatzung für Köln

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin, sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,
die SPD-Fraktion bittet, den folgenden Änderungsantrag auf die Tagesordnung der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 15.06.2020 zu setzen:

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen empfiehlt dem Rat folgende Änderungen bei der Stellplatzsatzung für Köln zu berücksichtigen:

§2 Absatz 1: Folgender Satz ist zu streichen: „Dies gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum, auch unter der Berücksichtigung einer Ablösung erheblich erschwert oder verhindert würde.“

§2 Absatz 3: ist zu ersetzen durch:
„Flächen für KFZ-Stellplätze können in zusätzliche Stellplätze für Lasträder umgewidmet werden.“

§4 Absatz 1: Der Anfang des Absatzes „Es sind Reduzierungen...“ zu ersetzen ist durch:
„Bei Schaffung von sozialem Wohnraum sind Reduzierungen...“

Anlage 1: Nr. 1.2.1 Zahl der herzustellenden Abstellplätze für Fahrräder:
1 Fahrradabstellplatz je 30 m² Wohnfläche

Begründung:

Die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Rodenkirchen begrüßt das Ziel der neuen Stellplatzsatzung für Köln, einen Beitrag zur Verkehrswende in Köln leisten zu wollen,

ausdrücklich. Die Differenzierung der notwendigen Stellplätze nach Wohngröße und sozialem Wohnungsbau verspricht eine gute Regelung zu sein, um sozialen und kleineren Wohnraum zu fördern.

Die allgemeine Reduzierung der notwendigen Stellplätze überzeugt hingegen nicht. Es ist höchst zweifelhaft, ob eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze tatsächlich einen effektiven Beitrag zur Mobilitätswende leistet. Denn Bürger*innen werden nicht allein aufgrund fehlender Stellplätze auf den ÖPNV umsteigen. Eine echte Verbesserung des ÖPNV-Angebots wird die Menschen zielführender zum Umstieg bewegen.

Gegen eine allgemeine Reduzierung spricht zudem die höhere Parkplatznot im öffentlichen Raum, weil nicht mehr alle Bewohner*innen einen Stellplatz in ihrer Wohneinheit bekommen. Auch Besucher*innen erhöhen die Parkplatznot. So müssen Anwohner*innen, insbesondere in den violett gekennzeichneten Gebieten, bereits heute lange nach einem Parkplatz suchen und parken frustriert außerhalb der vorgesehenen Bereiche.

Dies hat erhöhte Gefährdung der Verkehrssicherheit zur Folge. So ist es insbesondere für Radfahrer*innen dringend notwendig das Parken im öffentlichen Raum zu reduzieren. Das Parken in zweiter Reihe stellt ein wesentliches Unfallrisiko für Radfahrer*innen dar und verhindert oftmals die Einrichtung effektiver Schutzstreifen für den Radverkehr. Eine Stellplatzreduzierung behindert daher das Ziel eines besseren Radverkehrs erheblich.

Positiv anzumerken ist die Neuerung, dass mehr Stellplätze für Fahrräder geschaffen werden sollen. Hierbei ist allerdings nicht verständlich, warum ausgerechnet bei Wohneinheiten mit 50 m² eine Reduzierung der Fahrradstellplätze bewirkt wird. Da Wohneinheiten dieser Größe besonders häufig sind, muss hier dringend eine Anpassung dahingehend stattfinden, dass die Fahrradstellplätze immer im Vergleich zum vorherigen Zustand erhöht und nicht reduziert werden.

Neben der Parkplatznot und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, ist auch die finanzielle Seite zu beachten.

Häufig wird eine Ablösesumme für Stellplätze bezahlt, anstatt diese zu bauen, weil dies für Bauherr*innen günstiger ist. Eine Reduzierung der Stellplätze und damit eine geringere Ablösesumme erhöht den Anreiz zu einem solchen Vorgehen. Es ist zu befürchten, dass über die bis zu 50 %-ige Reduzierung hinaus sehr viel weniger bis gar keine Stellplätze gebaut werden. Der Stadt werden dadurch Einnahmen entgehen, welche zweckgebunden eben gerade für einen besseren ÖPNV, Radverkehr usw. zur Verfügung stünden. Aus unserer Sicht leisten direkte Investitionen in ÖPNV und Radverkehr jedoch einen wesentlich größeren Beitrag zu einer Mobilitätswende.

Angestrebt werden soll eine **Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum zugunsten des Fahrradverkehrs und des Fußgängerbereiches in Kombination mit dem Ausbau des ÖPNV-Verkehrs**. Durch Realisierung dieses Ansatzes lässt sich der KFZ-Verkehr nachhaltig reduzieren.

Gez. Dr. Jörg Klusemann

gez. Elke Busmann