

**zur Beschlussvorlage Stellplatzsatzung für Köln
(Vorlagen-Nr.: 3217/2019)**

Stellungnahme der Verwaltung zu

- Änderungsantrag Fraktion Die Linke im Verkehrsausschuss am 28.04.2020
(vgl. AN/0503/2020)
- Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtentwicklungsausschuss am 07.05.2020
- Fragen aus der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 11.05.2020
- Beschluss der Bezirksvertretung Kalk vom 28.05.2020 auf der Basis des Änderungsantrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 04.06.2020
- Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal vom 08.06.2020

Die Stellungnahmen sind unmittelbar unter den Fragen bzw. Hinweisen platziert und *kursiv* gedruckt.

Änderungsantrag Fraktion Die Linke im Verkehrsausschuss am 28.04.2020

Beschlussvorschlag:

„Der Verkehrsausschuss beschließt die Stellplatzsatzung mit den folgenden Änderungen:

1. Änderungen bei der Einteilung des Stadtgebietes in Flächen mit dort möglicher Stellplatzreduzierung (Anlage 2 zur Stellplatzsatzung)

a) Im gesamten Gebiet des Bezirks Innenstadt wird mindestens eine Reduktion um 40 % ermöglicht (in der Karte: violett schraffiert).“

Stellungnahme der Verwaltung:

Für das Gebiet der linksrheinischen Innenstadt wurde eine Reduzierung um 40 % festgesetzt. Für das Gebiet der Messe in Köln-Deutz ist die bestehende Sonderregelung aus der bisherigen Stellplatzreduzierung übernommen worden. Diese setzt hier eine Reduzierung von 50 % fest. Für das restliche Gebiet von Deutz wurde eine mögliche Reduzierung von 30 % angesetzt, da Deutz hinsichtlich der Siedlungsstruktur, dem Mobilitätsverhalten und der Motorisierung der Wohnbevölkerung eher Stadtteilen wie Ehrenfeld oder Nippes entspricht.

„b) Für die Teile des Gebietes mit einer Reduktion um 30 % (in der Karte: violett eingefärbt), die innerhalb eines Radius von 300 Metern um eine Stadtbahnhaltestelle und in einem

Radius von 600 Metern um einen S-Bahnhof liegen, wird die Reduktion auf 50 % hochgesetzt (in der Karte: rot/orange schraffiert).“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Abgrenzung müsste entlang der Radien parzellenscharf abgegrenzt werden. An der Schnittstelle entstehen zwei Einstufungen, die sich um 20 % voneinander unterscheiden (30 zu 50 %). Dieser Sprung ist nach Auffassung der Verwaltung zu groß und wird in der Praxis zu intensiven Diskussionen mit den Bauherren führen. In den bisherigen Reduzierungsplänen (von 2003) ist diese Abgrenzung angewendet worden, allerdings sind die Abstufungen mit 10 % bzw. 5 % moderater als dies jetzt der Fall wäre. Diese Regelung führte immer wieder zu Diskussionen mit Bauherren und Investoren. Als Konsequenz daraus und für eine zukünftige bessere Handhabbarkeit schlägt die Verwaltung jetzt für den Kernbereich eine einheitliche Reduzierungsquote vor.

„c) Für große Wohnungsbaugebiete wie Parkstadt Süd, Deutzer Hafen, Mülheim Süd und Kreuzfeld werden Stellplatzreduzierungen von mindestens 50 % angestrebt. Hierzu wird für eine entsprechende ÖPNV-Anbindung gesorgt. Die Lastenteilung erfolgt durch entsprechende Vereinbarungen mit den Entwicklern/Investoren der Flächen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei Projekten dieser Größenordnung wird die Frage der Bemessung der Anzahl der Stellplätze unter Berücksichtigung eines Mobilitätskonzeptes jeweils im Einzelfall geprüft. Wie an den Beispielen Mülheim-Süd und Rondorf-Nord können Mobilitätskonzepte in diesen Fällen auch die Schaffung von ÖPNV-Angeboten umfassen. Die Satzung enthält eine entsprechende Regelung für diese Einzelfälle (§1 (4)). Ziel der Verwaltung ist es den Stellplatzbedarf auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren. Im Rahmen von städtebaulichen Verträgen kann eine solche Regelung und auch die Kostenbeteiligung begründet festgeschrieben werden.

„2. Änderung in § 8 Geldbeträge für Stellplätze

- a) Bei gefördertem Wohnungsbau wird auf die Ablösezahlung bei Nichterrichtung von Stellplätzen verzichtet.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Satzungsentwurf sieht derzeit eine Reduzierung der Ablösezahlung von 50 % beim geförderten Wohnungsbau vor. Das hält die Verwaltung für angemessen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtentwicklungsausschuss am 07.05.2020

Die Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Stadtentwicklungsausschuss gibt die nachfolgend aufgeführten Fragen und Anregungen zu Protokoll, mit der Bitte, diese auch den nachfolgenden Gremien zugänglich zu machen:

„1.) Kann die Minderung beim geförderten Wohnungsbau, Studierendenwohnungen, höher ausfallen? Würde eine Quote von 0,6 ausreichen?“

Antwort der Verwaltung:

Die Quote beim geförderten Wohnungsbau wurde pauschal auf 0,8 reduziert; bei Studierendenwohnungen wird ein Ansatz von 1 Stellplatz je 4 Whg. vorgeschlagen. Auf die so ermittelte Anzahl von Stellplätzen sind weitere Reduzierungen möglich, z. B. durch den ÖPNV- und Lagegunst-Bonus und zusätzlich durch weitere Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes. Bei geförderten Studierendenwohnungen ist der Faktor 0,8 zusätzlich anwendbar.

„2.) Wie werden Sonderwohnformen berechnet: Micro-Wohnen und Seniorenwohnungen, gemeinschaftliche Wohnformen, Wohngemeinschaften, z.B. Demenz-WGs, geförderte Studierenden-WGs, Cluster-Wohnungen, in denen Miniapartments oder Wohnungen zu Großwohnungen kombiniert werden?“

Antwort der Verwaltung:

Hier kommt eine Einzelfallbetrachtung ggf. unter Einbeziehung von Mobilitätskonzepten in Betracht (vgl. § 3 (2) (3)).

„3.) Wie werden soziokulturelle Projekte, Nachhaltigkeitsprojekte, Nachbarschaftscafés berücksichtigt?“

Antwort der Verwaltung:

Auch hier kommt eine Einzelfallbetrachtung ggf. unter Einbeziehung von Mobilitätskonzepten in Betracht (vgl. § 3 (2) (3)).

„4.) Wieso werden die Plätze bei Wohnheimen erhöht?“

Antwort der Verwaltung:

In der bisherigen Liste wurde für Pflegeheime etc., 1 Kfz-Stellplatz je 10 bis 17 Plätze, für Kinder und Jugendheime 1 Kfz-Stellplatz je 20 Plätze angesetzt. Die nun vorgelegte Richtzahlliste orientiert sich an der Richtzahlliste aus dem Leitfaden für Stellplatzsatzungen des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“. Hier wird 1 Kfz-Stellplatz je 3 bis 12 Betten vorgeschlagen. Gewählt wurde der Mittelwert 7,5 aufgerundet auf 8 Betten je Stellplatz.

„5.) Die Stellplatzanzahl bei Schulen scheint zu hoch (1 je 10 über 18 jährige), ebenso bei Grundschulen (1 je 30 Schüler- heißt jede Lehrkraft kommt mit dem Auto) ebenso bei Hochschulen 1 je 15 Studierende. Welche Minderung ist hier möglich?“

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich gilt auch hier zusätzlich der ÖPNV-Bonus für mögliche Stellplatzminderungen. Darüber hinaus kann die Zahl z. B. durch das Anlegen zusätzlicher Fahrradabstellanlagen weiter reduziert werden.

Der Wert für Grundschulen wurde aus der alten Richtzahlliste übernommen. Bei sonstigen Schulen wurde der Wert von 1 Stellplatz je 25 Schüler auf 1 Stellplatz je 30 Schüler reduziert. Zu beachten ist auch, dass an Schulen nicht nur Lehrer/innen, sondern auch andere Funktionskräfte beschäftigt sind (Hausmeister/innen, Sekretariat, Küche, Eltern, zeitweise Handwerker/innen, Besucher/innen, Aushilfskräfte).

Bei Hochschulen wird der Wert auf 1 Stellplatz je 15 Studierende festgesetzt, gegenüber der Regelung aus der „alten“ Richtzahlliste von 1 Stellplatz je 2-4 Studierende. Im Regelfall wird bei solchen Einrichtungen (Universität, Technische Hochschule) jedoch eine Einzelvereinbarung getroffen, die sich am tatsächlichen Bedarf orientiert. Dieser wird dann gutachterlich hergeleitet.

„6.) Auch das Verhalten von Arbeitenden in Bürogebäuden und Gewerbe-/Verkaufsstätten ändert sich. Ist hier eine nennenswertere Reduzierung der Stellplätze möglich?“

Antwort der Verwaltung:

Zunächst gilt auch hier der ÖPNV- und Lagegunst-Bonus. Weitere Stellplatzminderungen können durch Einbeziehung eines Mobilitätskonzeptes/-gutachtens erreicht werden.

„7.) Ist eine Mischnutzung von Stellplätzen durch GE und WE vorstellbar?“

Antwort der Verwaltung:

Ja, so wird in Einzelfällen bereits heute verfahren; die Anwendbarkeit muss durch ein Mobilitätsgutachten nachgewiesen werden.

„8.) Weitergehende Reduzierungsmaßnahmen durch Mobilitätskonzepte erst ab einer Höhe von 81 Stellplätzen scheint zu hoch – hier müssen Reduktionen ev. auch ohne Konzept machbar sein. Wie kann dies umgesetzt werden, mit dem Ziel weniger MIV in die Stadt zu lenken?“

Antwort der Verwaltung:

Um den Aufwand für Investoren zu reduzieren, wurde erst bei einer höheren Zahl von Stellplätzen ein Mobilitätskonzept eingefordert. Es kann selbstverständlich auch bei kleineren Vorhaben erstellt werden; die Satzung müsste entsprechend angepasst werden.

„9.) Macht es Sinn, in innenstadtnahen Quartieren eine höhere räumliche Reduktion anzuordnen, ev. mehr zu differenzieren bzw. anzugleichen? (Ehrenfeld/Nippes/Lindenthal ?) Deutz hat 50, Ehrenfeld nur 30 Prozent, warum?“

Antwort der Verwaltung:

Die Stellplatzreduzierung von 50 % in Deutz bezieht sich auf den Messebereich, der als Sonderfall zu betrachten ist. Dies ist bereits in der aktuellen Reduzierungskarte gültig und wird übernommen. Für den Kernstadtbereich (Definition aus dem Nahverkehrsplan) wurde einheitlich ein Ansatz von 30 % als angemessen eingestuft. Eine weitere Differenzierung führt zu deutlich komplexeren Berechnungen und mehr Diskussionen mit den Antragstellenden.

„10.) Sollten bei Einfamilienhäusern nicht auch „gefangene“ Stellplätze möglich sein, also solche, die nur über andere Stellplätze zu erreichen sind?“

Antwort der Verwaltung:

Bei Einfamilienhäusern sollte dies möglich sein, da die Nutzergruppe überschaubar ist.

Weiterhin regt die Fraktion Bündnis90/Die Grünen an, „die Bezirksvertretung Ehrenfeld in die Beratungsfolge aufzunehmen. Zudem schlägt sie vor, dass die Vorlage eines Mobilitätskonzeptes zur weiteren Reduzierung (über räumliche hinaus) verpflichtend sein sollte, um weitere Stellplätze kostenpflichtig ablösen zu müssen. Der Entwurf der

Stellplatzsatzung sollte mit den Mitgliedern des Wohnungsbauforums und mit der Fachöffentlichkeit diskutiert werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld wurde in die Beratungsfolge aufgenommen. Um Stellplätze über den ÖPNV-Bonus hinaus reduzieren zu können, ist die Erstellung eines Mobilitätsgutachtens erforderlich. Eine Beteiligung des Wohnungsbauforums ist am 15.06.2020 erfolgt. Hier wurde ein separater Termin mit Vertretern des Wohnungsbauforums verabredet, der am 30.06.2020 stattgefunden hat. Eine Niederschrift zu dem Termin wird der Beschlussvorlage zur Stellplatzsatzung als weitere Anlage beigefügt.

Der Stadtentwicklungsausschuss soll erneut in die Beratungsfolge aufgenommen werden.

Fragen aus der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 11.05.2020

Betreff: TOP 9.2.6 Fragen an die Verwaltung und Ergänzung des ÄA Linke

„1. zu §2 (2): Warum sind keine Fahrräder auf privatem Stellplatz zulässig? Hingegen kann man lt. Satzungsentwurf in (Tief-) Garagen auch Fahrräder bzw. Lastenräder abstellen.“

Antwort der Verwaltung:

Hier liegt ein Missverständnis vor: Im § 2 (2) werden nur Stellplätze für Kfz und Abstellanlagen für Fahrräder definiert. Werden Abstellanlagen für Fahrräder in Garagen oder Tiefgaragen hergestellt, handelt es sich nicht um Kfz-Stellplätze, die als Abstellanlage für Fahrräder genutzt werden, sondern bestimmungsgemäß um Abstellanlagen für Fahrräder.

Fragen zu Anlage 1 zur Stellplatzsatzung:

„2. Wir bitten um Erläuterung, weshalb die Richtzahl der herzustellenden oder abzulösenden Stellplätze für PKW in einigen Nutzungsarten erhöht werden gegenüber der bisherigen Satzung: Wohnheime (1.4), Kfz-Werkstätten (4.3), Sportstätten generell, Friedhöfe (10.2).“

Antwort der Verwaltung:

Die Regelungen sind an die Angaben aus der Mustersatzung des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ angelehnt. In diese Mustersatzung sind die bisherigen landesweiten Erfahrungen eingeflossen. Diese weist für die genannten Nutzungen jedoch Bandbreiten bei der Bemessung der Anzahl notwendiger Stellplätze aus, z. B. bei Hallenbädern ein Stellplatz je 5 bis 10 Kleiderablagen. Diese Bandbreiten wurden nicht übernommen, sondern zum Teil die Mittelwerte, in der Regel aber die Mindestwerte gewählt.

„3. Warum wird der Stellplatzschlüssel bei Kindergärten nicht analog der Grundschulen auf 1 pro 30 Kinder gesenkt?“

Antwort der Verwaltung:

Nach der bisherigen Liste wurde je 20 bis 30 Kinder ein Stellplatz gefordert. In der nun vorgelegten überarbeiteten Liste wurde der Mittelwert von 25 Kindern je Stellplatz gewählt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Gruppen in Kindergärten in der Regel deutlich kleiner sind als in Grundschulen.

„Des weiteren möchten wir den Änderungsantrag der LINKEN unter Punkt 1c) **ergänzen:**

Für große Wohngebiete wie Parkstadt Süd, Deutzer Hafen, Mülheim Süd, Kreuzfeld **und Rondorf Nordwest** werden Stellplatzreduzierungen von mindestens 50 % angestrebt. **Dies gilt auch für weitere Wohngebiete entlang der Stadtbahnlinie 16/17 und der verlängerten Linie 5 bis nach Meschenich.**"

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei Projekten dieser Größenordnung wird die Frage der Bemessung der Anzahl der Stellplätze unter Berücksichtigung eines Mobilitätskonzeptes jeweils im Einzelfall geprüft. Wie an den Beispielen Mülheim-Süd und Rondorf-Nord können Mobilitätskonzepte in diesen Fällen auch die Schaffung von ÖPNV-Angeboten umfassen. Die Satzung enthält eine entsprechende Regelung für diese Einzelfälle (§1 (4)). Ziel der Verwaltung ist es den Stellplatzbedarf auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren. Im Rahmen von städtebaulichen Verträgen kann eine solche Regelung und auch die Kostenbeteiligung begründet festgeschrieben werden.

Beschluss der Bezirksvertretung Kalk vom 28.05.2020 auf der Basis des Änderungsantrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Beschluss:

„Die Bezirksvertretung Kalk empfiehlt dem Rat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Köln beschließt die „Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen“ nach §§ 48 Absatz 3 und 89 Absatz 1 Nr. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) mit folgenden Änderungen:

§ 5 IV [Anforderungen...] der Anlage 1 wird wie folgt umformuliert:

Sofern nach § 3 fünf Fahrradabstellplätze oder mehr hergestellt werden müssen, sind 20% dieser Fahrradabstellplätze für Spezialfahräder, z.B. Lastenfahräder oder Kinderanhänger herzustellen. Diese müssen die Abmessungen von mindestens 2,50 m x 1,25 m zuzüglich der notwendigen Verkehrsflächen haben. 20% der Fahrradabstellplätze sind weiterhin mit einer zeitgemäßen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder zu versehen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass der 10 %-ige Anteil für Spezialfahräder ausreichend ist.

Eine Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder hält die Verwaltung für nicht erforderlich, da die Akkus von Elektrofahrrädern in der Regel nicht am Fahrrad verbaut sind, diese also zum Laden entnommen werden können. Der Ladevorgang findet dann in der Wohnung oder im Büro statt.

§ 48 Abs.3 Nr.7 der BauO spricht „nur“ davon, dass eine Vorbereitung für die Schaffung vorgesehen werden muss, sodass eine Ermächtigungsgrundlage für weitergehende Forderungen nicht gegeben ist.

Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 04.06.2020

Ergänzter Beschlussvorschlag:

„Die Bezirksvertretung Innenstadt empfiehlt dem Rat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Köln beschließt die „Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen“ nach §§ 48 Absatz 3 und 89 Absatz 1 Nr. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW).

1. Änderungen bei der Einteilung des Stadtgebietes in Flächen mit dort möglicher Stellplatzreduzierung (Anlage 2 zur Stellplatzsatzung)

- a) Im gesamten Gebiet des Bezirks Innenstadt wird mindestens eine Reduktion um 40 % ermöglicht (in der Karte: violett schraffiert).
- b) Für die Teile des Gebietes mit einer Reduktion um 30 % (in der Karte: violett eingefärbt), die innerhalb eines Radius von 300 Metern um eine Stadtbahnhaltestelle und in einem Radius von 600 Metern um einen S-Bahnhof liegen, wird die Reduktion auf 50 % hochgesetzt (in der Karte: rot/orange schraffiert).
- c) Für große Wohnungsbaugebiete wie Parkstadt Süd, Deutzer Hafen, Mülheim Süd und Kreuzfeld werden Stellplatzreduzierungen von mindestens 50 % angestrebt. Hierzu wird für eine entsprechende ÖPNV-Anbindung gesorgt. Die Lastenteilung erfolgt durch entsprechende Vereinbarungen mit den Entwicklern/Investoren der Flächen.

2. Änderung in § 8 Geldbeträge für Stellplätze

- a) Bei gefördertem Wohnungsbau wird auf die Ablösezahlung bei Nichterrichtung von Stellplätzen verzichtet.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Entspricht dem Änderungsantrag der Fraktion Die Linke aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 28.04.2020.

Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal am 08.06.2020

Geänderter Beschlussvorschlag:

„Der Rat der Stadt Köln beschließt die „Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen“ nach §§ 48 Absatz 3 und 89 Absatz 1 Nr. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW).

Die BV Lindenthal empfiehlt, die Stellplatzsatzung vor der endgültigen Beschlussfassung mit dem Wohnungsbauforum und der Fachöffentlichkeit zu diskutieren.

Für die weitere Beratungsfolge sind folgende Punkte zu prüfen:

Sofern nach § 3 fünf Fahrradabstellplätze oder mehr hergestellt werden müssen, sind 20 % (statt 10 %) für Lastenfahrräder oder Kinder-Anhänger bereit zu stellen.

20 % der Fahrradabstellplätze sind mit einer zeitgemäßen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder zu versehen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Entspricht dem Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen aus der Sitzung der Bezirksvertretung Kalk vom 28.05.2020.