



Niederschrift

Anlage 17 zur Beschlussvorlage Stellplatzsatzung

Besprechungsgegenstand
Stellplatzsatzung für Köln

Ort und Datum der Besprechung
Stadthaus Deutz, R 09 D 23, 30-06-20,
16:00-18:00

Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
Nahmobilität, Radverkehrsförderung,
Verkehrsmodellierung, Fahrradbeauftragter

Stadthaus Deutz - Westgebäude
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Auskunft Herr Flohe, Zimmer 09C24
Telefon 0221 221-22875, Telefax 0221 221-
E-Mail strassen-verkehrsentwicklung@stadt-koeln.de

Datum
07.08.2020

Teilnehmer/Teilnehmerinnen

siehe beigefügte Teilnehmerliste
Mitzeichnung von (Erstschrift zurück an Absender)

Verteiler

Inhalt

Nr.	Typ ¹	Beschreibung	Termin	Verantwortlich
1.				

Im Rahmen der derzeitigen politischen Beratung der Stellplatzsatzung wurde von den politischen Gremien die Beteiligung des Wohnungsbauforums eingefordert. Am 15.06.2020 hatte Herr Harzendorf die wesentlichen Inhalte der Stellplatzsatzung in einer Sitzung des Wohnungsbauforums vorgestellt.

Die Niederschrift der Besprechung soll als Anlage in den politischen Beratungsprozess eingebracht werden.

Eine schriftliche Stellungnahme der Wohnungsbauintiative Köln zur Stellplatzsatzung liegt vor. Die grundsätzliche Ausrichtung der Stellplatzsatzung auf Standort des Projekts und den entstehenden Wohnungsmix wird seitens der WIK als sehr sinnvoll angesehen. Ziel soll eine transparente Regelung sein, die den individuellen Bedarf eines Wohnbauprojektes abbildet, sodass künftige Nachbarschaften beste Voraussetzungen haben. Der gemeinsame Austausch wird als gute Möglichkeit zur Klärung und Entwicklung einzelner Regelungen angesehen.

Herr Frysch von der Köln-Sülz eG führt aus, dass sich die „Bestandshalter, wie z.B. die Wohnungsgenossenschaften“ bisher nicht zur Satzung geäußert haben Grundsätzlich wird die Satzung begrüßt, allerdings hätte er sich auch eine Lösung nach Hamburger oder Berliner Modell vorstellen können, nachdem die Bauherren selber entscheiden wie viele Stellplätze im Rahmen eines Wohnungsbauvorhabens realisiert werden.

Er führt 4 Punkte zur Stellplatzsatzung an:

- Die möglichen Stellplatzreduzierungen reichen an einigen Stellen nicht aus.
- Durch die Verknappung von Parkraum werde der Anreiz zur Nutzung von ÖPNV und Fahrrad erhöht.

¹ Typen: A = Aufgabe; B = Beschluss; I = Information

- Beim Gewerbe müsste ein Abgleich zwischen den Anforderungen der Bauordnung und der Gewerbeordnung erfolgen. Als Beispiel führt er einen Supermarkt an, der aufgrund der Vorschriften der Landesbauordnung einen Stellplatzbedarf von 18 Plätzen auslöst, in der Betriebserlaubnis des Gewerbebeamten wird aber kein Stellplatz gefordert. Die 18 Stellplätze in der Tiefgarage sind nun ungenutzt und können auch nicht anders vermietet werden.
- Es müssen Analogien bei verwandten Wohnungsformen erfolgen; in der Satzung werden z.B. Studierendenwohnungen berücksichtigt, nicht aber Seniorenwohnen.

Herr Meister führt weiter aus, dass die Kosten für Stellplätze in Tiefgaragen in der Regel wirtschaftlich nicht darstellbar sind.

Die Stellplatzsatzung muss auch ein geändertes Mobilitätsverhalten im Auge haben und sollte auch diesbezügliche künftige Entwicklungen berücksichtigen.

Gegen das Hamburger Modell spricht die fehlende Kalkulierbarkeit.

Die Stellplatzsatzung kann nicht alle Bauvorhaben berücksichtigen. Sie wird für 80 % der Bauvorhaben ausreichend sein. Für alle anderen Fälle, besonders aber für große Bauvorhaben ist immer eine Einzelfallprüfung und/oder Begutachtung möglich.

Die Stellplatzsatzung steht im Spannungsfeld zwischen zu viel und zu wenig Stellplätze und ist um einen Ausgleich der Interessen bemüht. Am jeweiligen Standort sollen die Bedarfe und Möglichkeiten individuell geprüft werden. Eine pauschale Maximalregelung steht dieser Betrachtung entgegen.

Herr Frysch bietet an, alle größeren Bauvorhaben mitzuteilen, sodass frühzeitig auf erkennbare Veränderungen reagiert werden kann und ggf. Anpassungen z.B. im ÖPNV Angebot (Taktverdichtung) erfolgen können.

Der Vorschlag wird positiv aufgenommen.

Für den geförderten Wohnungsbau sieht die Satzung vorab eine Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze um den Faktor 0,8 vor. Hier sollte eine größere Reduzierung erfolgen.

Der Faktor 0.8 ist nicht separat zu betrachten. Hier sind weitere Reduzierungen möglich. In jedem Fall ist die ÖPNV-Reduzierung anwendbar. Die entsprechenden Festsetzungen wurden gegenüber der bisherigen Regelung angepasst und deutlich zugunsten einer möglichen Reduzierung verändert. Wurde in der bisherigen Regelung nur die schienengebundenen ÖPNV-Angebote in der Bewertung berücksichtigt, so sind in der überarbeiteten vorliegenden Reduzierungskarte auch die Busangebote berücksichtigt. Ein Vergleich beider Karten zeigt deutlich, dass nunmehr keine „weißen“ Flächen ohne Reduzierungsmöglichkeit im Stadtgebiet vorhanden sind.

Weiterhin sind auch hier Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätsgutachtens möglich, sodass eine weitere Reduzierung erfolgen kann.

Die Minderungsfaktoren der notwendigen Stellplätze sind in der Stellplatzsatzung in der Anlage 3 mit bis zu 10 Prozent angesetzt. Im Gespräch wird vereinbart, dass dieser Ansatz in der Satzung unverändert bleiben soll, aber auf Basis von Erfahrungswerten seitens der Stadtverwaltung mit einer Verwaltungsvorschrift konkretisiert wird. Damit soll bereits frühzeitig im Prozess eine valide Kalkulationsgrundlage vorliegen und mögliche Schleifen der Abstimmung vermieden werden. Zudem sollen die Minderungsfaktoren nach Anlage 3 bereits ab der ersten Wohneinheit greifen können, sofern der Vorhabenträger einen entsprechenden Nachweis für die einzelnen Module anführt.

Gefangene Stellplätze im Einfamilienhaussegment sind eine weitere Lösung, die bisher in der Satzung nicht benannt ist.

Der Platzbedarf für Abstellanlagen für Fahrräder sollte verringert werden. In der Aachener Satzung werden dort kleinere Platzbedarfe in qm hinterlegt. An der Festsetzung des Platzbedarfes wird festgehalten, um z.B. der Bauaufsicht eine Bemessungsgrundlage zu liefern. Allerdings sollen über

konkrete Modelle, die eine attraktive Abstellmöglichkeit für Fahrräder sicherstellen (Doppelstockparker o.ä.), die entsprechenden Nachweise ebenfalls geführt werden können.

Erstmals wird in Köln eine Satzung zur Regelung der Stellplatzbedarfe bei Bauvorhaben erstellt. Als Ortsrecht obliegt die Änderung der Satzung dem Rat der Stadt Köln. Wenn sich dargestellte Regelungen als nicht praktikabel erweisen, besteht die Möglichkeit, die Satzung entsprechend anzupassen. Auch dies ist ein Vorteil der Satzung. Landesrechtliche Vorschriften lassen sich auf kommunaler Ebene nicht anpassen.

Grundsätzlich besteht immer die Möglichkeit, die Stellplatzproblematik bei Bauvorhaben im Vorfeld mit der Verwaltung zu erörtern und bereits in frühen Planungsphasen Lösungswege zu beschreiben. Hierauf weist die Verwaltung nochmals ausdrücklich hin und bittet, dieses Angebot auch frühzeitig zu nutzen. Dieses Angebot wird seitens der Wohnungswirtschaft dankend aufgegriffen.

Herr Schmitz weist auf das Problem der Besucherstellplätze hin, die von der Stadt gefordert werden. In der bestehenden und der neuen Richtzahlliste werden für den Wohnungsbau keine Besucherstellplätze gefordert. Trotzdem verlangt die Verwaltung, besonders bei größeren Bauvorhaben hier einen Nachweis. Besucherstellplätze sind dann nicht im öffentlichen Straßenland nachzuweisen, sondern auf privaten Grund. Dies ist oftmals nicht möglich, besonders dann, wenn der eigentliche Stellplatzbedarf in Tiefgaragen erfolgt. In privaten Garagen ist die Unterbringung von Besucherstellplätzen unpraktikabel.

Seitens der Verwaltung wird abhängig von Standort und Umfang des Projektes eine notwendige Anzahl von Besucherstellplätzen bis zu 10% der erforderlichen PKW-Stellplätze angenommen. Im Sinne einer transparenten Regelung wird die Verwaltung eine konkretisierende Formulierung erarbeiten. Eine praktikable Lösung soll je nach Standort und Möglichkeiten vor Ort im direkten Austausch abgestimmt werden.

Von den anwesenden Vertreterinnen und Vertretern wird eine Stellungnahme zur Satzung verfasst. Mit den Einlassungen der Verwaltung hierzu, wird diese Stellungnahme dann der Politik zur Kenntnis gegeben

Gez. Harzendorf