

Satzungsänderungen aufgrund des Ratsbeschlusses vom 06.05.2021

Die Verwaltung wird beauftragt die Stellplatzsatzung wie folgt zu ändern:

1. „Im geförderten Wohnungsbau ist bei der Einkommensgruppe A lediglich eine Quote von 0,5 Stellplätzen zu bauen. Dies gilt auch für barrierefreie Wohnungen, bzw. rollstuhlgerechte Wohnungen für **Einzelpersonen**, deren Wohnungsgröße in der Regel bei 52 qm bzw. 55 qm liegen. Auf einen Ablösebetrag für Stellplätze im geförderten Wohnungsbau wird verzichtet.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste (Anlage 1 zur Satzung) wird unter Punkt 1.3, „geförderter Wohnungsbau“ entsprechend angepasst. Der zweite Satz des Änderungsantrags (Dies gilt auch für....) wird in der Richtzahlliste als Fußnote verbindlich aufgenommen.

Der § 8 (3) wird dahingehend geändert, dass auf Zahlung einer Ablöse im geförderten Wohnungsbau verzichtet wird, wenn ein Mobilitätskonzept zur Förderung des Umweltverbundes vorgelegt wird, das seitens der Verwaltung akzeptiert wird.

2. „Die Reduktionsmöglichkeiten bei Sonderwohnformen sollen in der Einzelfallprüfung mit höchstmöglichen Stellplatzreduzierungen bedacht werden.

Zu den Sonderwohnformen zählen:

- Micro-Wohnen und Seniorenwohnungen
- Baugruppen und andere gemeinschaftliche Wohnformen
- Wohngemeinschaften, z.B. Demenz-WGs, geförderte Studierenden-WGs
- Cluster-Wohnungen, in denen Miniapartments oder Wohnungen zu Großwohnungen kombiniert werden
- Genossenschaften
- Soziokulturelle Projekte, Nachhaltigkeitsprojekte und Nachbarschaftscafés

Bei der Umnutzung von denkmalgeschützten Bauwerken und Gebäuden von historischer Bedeutung zur kulturellen Nutzung kann die Verwaltung die Pflicht zur Stellplatzschaffung erlassen, sofern diese die Umsetzung des kulturellen Projekts gefährden würde.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der erste Punkt ist als Handlungsanweisung für die Verwaltung zu verstehen, nach der die Stellplatzreduzierungen zu bewerten sein werden.

Um auf Stellplätze bei der Umnutzung denkmalgeschützter Bauwerke verzichten zu können, wird der § 2 (3) entsprechend ergänzt.

3. „Eine Mischnutzung von Stellplätzen durch GE und WE muss von den Vorhabenträger*innen dargestellt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Dies wird im Genehmigungsverfahren zu beachten sein. Die Frage einer konfliktfreien Mischnutzung wird dann entsprechend geklärt. Nur wenn diese konfliktfreie Mischnutzung möglich ist, kann dieser zugestimmt werden.

4. „Im gesamten Gebiet des Bezirks Innenstadt wird mindestens eine Reduktion um 50 % ermöglicht.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anlage 2 zur Satzung (Stellplatzreduzierungen aufgrund ÖPNV-Erschließungsqualitäten) wird entsprechend angepasst.

5. „Für Stadtteile ohne schienengebundenen ÖPNV-Anschluss gilt ein Reduktionsfaktor von 0 %.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anlage 2 zur Satzung (Stellplatzreduzierungen aufgrund ÖPNV-Erschließungsqualitäten) wird entsprechend angepasst.

6. „Bei Einfamilienhäusern werden „gefangene“ Stellplätze angerechnet, also solche, die nur über andere Stellplätze zu erreichen sind. Auch hier gelten mögliche Ablöseszenarien wie gute ÖPNV Anbindung etc.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste wird unter Punkt 1.1.1 „Einfamilienhäuser“ entsprechend ergänzt.

Der § 4 (4) wird ersatzlos gestrichen, um auch hier Stellplatzreduzierungen zu ermöglichen.

7. „Die für Fahrräder angesetzte Größe eines Abstellplatzes gilt als Richtschnur, für die es Ausnahmen geben kann, wenn Fahrradparksysteme installiert werden, die eine höhere Dichte zulassen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung des § 5 (3).

8. „Die Fahrradabstellplätze sollen so angelegt sein, dass die Räder vor Diebstahl und Wittereinflüssen geschützt sind.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung des § 5 (3).

9. „Durch die Satzung muss sichergestellt werden, dass autofreie Quartiere entwickelt werden können. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Nicht-Errichtung von Stellplätzen nicht zu Lasten der Parksituation in den angrenzenden Quartieren geht.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Satzung verhindert die Entwicklung von autofreien Quartieren nicht. Durch die im § 3 beschriebene Einzelfallprüfung ist dies gewährleistet.

10. „Bei Kindertagesstätten (Nr. 9.1) sind PKW-Stellplätze im Verhältnis 1 je 4 Beschäftigte, jedoch mindestens 2, und Fahrradabstellplätze 1 je 5 Kinder, jedoch mindestens 2 für Spezialräder, davon 50 % Besucheranteil, herzustellen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste wird unter 9.1 entsprechend angepasst.

11. „Bei Grundschulen (Nr. 9.2) sind PKW-Stellplätze 1 je 4 Beschäftigte und Fahrradabstellplätze 1 je 2 Schüler, davon 10 % Besucheranteil, herzustellen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste wird unter 9.2 entsprechend angepasst.

12. „Bei sonstigen allgemeinbildenden Schulen (9.3) sind PKW-Stellplätze 1 je 4 Beschäftigte und Fahrradabstellplätze 2 je 3 Schüler, davon 10 % Besucheranteil, herzustellen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste wird unter 9.3 entsprechend angepasst.

13. „In § 3 Absatz 4 werden die Worte „durch Gutachten“ gestrichen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach den Erläuterungsgesprächen vom 22.07.2021 und 10.08.2021 soll dieser Punkt nicht geändert werden. Die gutachterliche Bewertung bleibt.

14. „Die Verwaltung wird beauftragt bis Ende des Jahres zu evaluieren, wie das nachfolgende Konzept in die Stellplatzsatzung übernommen werden kann.

Der Reduktionsschlüssel, soll durch einen dynamischen Schlüssel ersetzt werden, um der tatsächlichen Erschließungsqualität der Gebiete Rechnung zu tragen.

Die Einteilung des Stadtgebiets (Anlage 2 zur Stellplatzsatzung) soll stattdessen nach folgendem Schlüssel erfolgen (eine Unterteilung in Innenstadt/Kernstadt etc. findet nicht statt):

Es sind im günstigsten Fall, d.h. bei maximaler Punktzahl in jeder der 4 Kategorien, 12 Punkte erreichbar.

Die Stellplätze werden folgendermaßen gemindert:

Unter 4 Punkten = 10%

4-6 Punkte = 20%

7-9 Punkte = 40%

10-11 Punkte = 60%

12 Punkte = 70%

An scharfen Grenzen sollen Übergangszonen in 5% Schritten definiert werden.

Die Reduzierung ist in regelmäßigen Abständen neu zu evaluieren.

Die Minderung kann von Bauträger*innen jederzeit selbst ermittelt werden.

Die Minderung kann sich auch auf aktuell geplante, aber noch nicht umgesetzte ÖPNV Projekte beziehen.

Aus Anlage 1 wird nach Nutzungsart und Größe der Anlage eine Zahl von Stellplätzen ermittelt. Diese wird ggf. entsprechend der oben ermittelten Punktzahl gemindert.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Bewertungsschema beschreibt lediglich die ÖPNV-Erschließungsqualität. Es kommt insbesondere in den Außenbezirken im Einzugsbereich von S-Bahnen und/oder Stadtbahnen zu möglichen Stellplatzreduzierungen von über 50 %. Diese Quoten entsprechen nicht den hier feststellbaren Motorisierungsquoten der Wohnbevölkerung oder den ÖPNV-Anteilen am Modal-Split. Die Motorisierungsquoten liegen hier weit über dem städt. Durchschnitt, der Modal-Split Anteil des ÖPNV deutlich darunter.

Aus diesem Grund berücksichtigt der Ansatz der Verwaltung bei der Ermittlung möglicher Stellplatzreduzierungsquoten auch die Motorisierung und den Modal-Split im Stadtteil. Diese dienen gewissermaßen als Korrektiv zur Bewertung der ÖPNV-Erschließungsqualität, das Bewertungsschema ist deutlich bestandsbezogen, während das Schema der Landesbauordnung theoretischer Natur ist. Die Verwaltung hält aus diesem Grund und nach den Gesprächen am 22.07.2021 und 10.08.2021 das bereits vorgestellte Schema als sinnvoller.

Die Verwaltung hat die Anlage 2 zur Satzung aus dem Mai 2021 nochmals angepasst und aktualisiert: Entsprechend des Änderungsantrages wurde für den gesamten Bereich der Innenstadt eine Reduzierungsquote von 50 % ausgewiesen.

In der Diskussion über die Inhalte des Änderungsantrages zur Satzung vom Mai 2021 wurde eine Erhöhung der Stellplatzreduzierungen in Stadtteilen mit hohen Anteilen autofreier Haushalte gewünscht. Deshalb wird die Reduzierungsquote aufgrund der hohen Anteile autofreier Haushalte (> 40 %) in den Stadtteilen Zollstock, Raderberg, Sülz, Ehrenfeld, Neu-Ehrenfeld, Nippes, Chorweiler, Mülheim, Buchforst, Buchheim, Kalk, Höhenberg und Humboldt/Gremberg gegenüber dem ursprünglichen Verwaltungsvorschlag von 30 % auf 40 % erhöht.

In der Anlage 6 sind die Anteile autofreier Haushalte in den einzelnen Stadtteilen zur Verdeutlichung dargestellt.

Weiterhin werden Stadtteile ohne schienengebundenen ÖPNV-Anschluss von den Reduzierungen ausgenommen. Die Nichtberücksichtigung der Busse führt jedoch dazu, dass auch in den Außenbezirken mit Schienenanschluss eine Überarbeitung der Reduzierungskarte erforderlich wurde, da hier Bereiche außerhalb der Einzugsbereiche des schienengebundenen Nahverkehrs vorhanden sind. Entsprechend der Vorgehensweise bei den bisher gültigen Reduzierungszonen (von 2003, vgl. Anlage 5) werden dann nur die schienengebundenen Angebote bewertet. Um trotzdem eine flächenmäßige Erweiterung der Reduzierungszonen erreichen zu können, sind die Einzugsbereiche um die Stadtbahnhaltestellen erweitert worden. In dem Vorläuferplan waren diese mit 300 m und 500 m Radius definiert. Sie werden nun auf 600 m und 800 m erweitert. Entlang der Bezugsradien erfolgt eine parzellenscharfe Abgrenzung, um hier eindeutige Vorgaben für die Bauaufsicht im Baugenehmigungsverfahren zu schaffen. Dabei fallen die Grundstücke, die zu mehr als 50 % ihrer Gesamtfläche innerhalb des Radius liegen in die Reduktionszone. Grundsätzlich ist im Zweifelsfall dann immer eine Einzelfallprüfung möglich, bei der die Interessen des Antragsstellenden weitgehend berücksichtigt werden.

Diese Plandarstellung entspricht der Logik der bisherigen Vorgehensweise. Diese hat sich über Jahre in Abstimmung mit der Bauaufsicht bewährt und an ihr wird daher festgehalten.

Der geänderte Vorschlag zu den Reduktionszonen mit den Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Verwaltungsvorschlag vom Mai 2021 ist in der Anlage 4 zur jetzigen Vorlage dargestellt.

Ergänzend dazu ist eine regelmäßige Evaluierung sinnvoll um die tatsächlichen Entwicklungen und konkreten Ziele adäquat berücksichtigen zu können.

15. „Zusätzlich wird die Verwaltung beauftragt nach drei Jahren eine Evaluation der Stellplatzsatzung durchzuführen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Evaluierung wird erfolgen.

Weitere Änderungen/Ergänzungen

Die Änderungen/Ergänzungen aus der Anlage 16 zur Stellplatzsatzung (vgl. Vorlagen-Nr.: 3217/2019) sind ebenfalls im Satzungstext und in der Richtzahlliste berücksichtigt. Lediglich die Reduzierungsquote im geförderten Wohnungsbau wurde nicht auf 0,6 sondern auf der Grundlage des Änderungsantrages auf 0,5 festgesetzt.

Darüber hinaus wurde in der Richtzahlliste der Punkt 7.2 auf Bitten der Bauaufsicht angepasst. Hier wurde der Zusatz „und andere Beherbergungsbetriebe“ gestrichen. Nach Auffassung der Bauaufsicht fallen Ferienwohnungen auch unter „andere Beherbergungsbetriebe“ und kommen so in den Genuss des günstigen Berechnungssatzes (1 je 6 Betten).

Da es in Köln immer wieder Probleme mit Ferienwohnungen gibt (Ruhestörung, Zweckentfremdung von Wohnungen) sollen problematische Ferienwohnungen soweit wie möglich verhindert werden. In der Vergangenheit war dies in vielen Fällen über die Stellplatzfrage möglich. Wenn der Zusatz in Punkt 7.2 der Richtzahlliste so bleibt, wird es in Zukunft nicht mehr möglich sein, problematische Ferienwohnungen über die Stellplatzfrage zu verhindern.

Weiterhin ist der Punkt § 8 (4) der Satzung angepasst worden. § 6 (2) schreibt fest, dass Stellplatzreduzierungen über 50 % abzulösen sind. Der Ablösesatz soll in diesem Fall jedoch auf 20 % reduziert werden und nicht wie in der ursprünglichen Formulierung um 20 %. Der redaktionelle Fehler wird dadurch behoben.