

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle  
III/66/661/4  
661/4

Freigabedatum 14.04.2020

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Stellplatzsatzung für Köln**

**Beschlussorgan**

Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	28.04.2020
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen / Vergabe / Internationales	31.08.2020 25.01.2021
Stadtentwicklungsausschuss	03.09.2020 28.01.2021
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	11.05.2020
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	28.05.2020
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	04.06.2020
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	04.06.2020
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	04.06.2020
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	08.06.2020
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	15.06.2020
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	15.06.2020
Bezirksvertretung 7 (Porz)	16.06.2020
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	15.06.2020 01.02.2021
Rat	18.06.2020 04.02.2021

**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).

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

**Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer \_\_\_\_\_

**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

**Begründung**

Mit der novellierten Bauordnung NRW (BauO NRW), welche am 01.01.2019 in Kraft getreten ist, wird es den Kommunen ermöglicht, die Regelung für die Herstellung von Stellplätzen für Kfz und Fahrrädern bei baulichen Vorhaben in eigener Zuständigkeit und Verantwortung zu gestalten. Dadurch erhalten die Kommunen ein Mehr an Selbstverwaltung und die Möglichkeit einer sinnvollen Flexibilisierung für maßgeschneiderte Lösungen vor Ort.

Voraussetzung hierfür ist der Erlass einer entsprechenden Satzung. Nach dieser richtet sich dann die Anzahl und Ausgestaltung von Stellplätzen für Kfz und Fahrradabstellplätzen bei baulichen Vorhaben.

**Ziele**

Die Stadt Köln verfolgt nach dem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ das Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am innerstädtischen Gesamtverkehrsaufkommen auf ein Drittel zu senken. Innerstädtische Pkw-Fahrten sollten möglichst mit dem Umweltverbund abgewickelt werden. Die Erhebung „Mobilität in Deutschland 2018“ weist für Köln einen MIV-Anteil von 35 % aus. Dieser Trend sollte im Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende weiterhin unterstützt werden. Auch vor dem Hintergrund drohender Diesel-Fahrverbote gilt es, weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung zu

ergreifen, die gleichzeitig zur Erreichung der angestrebten Klimaschutzziele beitragen. Die kommunale Stellplatzsatzung ist hierbei ein bedeutendes, kommunales Steuerungsinstrument im Bereich des Parkraummanagements.

Einerseits wird der allgemeine Trend einer abnehmenden Autobesitzquote dadurch unterstützt, dass als Ausgleich zur Reduzierung von Stellplätzen alternative Mobilitätsformen gezielt gefördert werden, indem bei diesen Bauvorhaben lokal wirksame Mobilitätskonzepte integriert und von den Bauherinnen und Bauherren umgesetzt werden müssen. Andererseits werden durch die Stellplatzablösemittel Maßnahmen finanziert, die auf eine Stärkung des Umweltverbundes im gesamten Stadtgebiet abzielen.

Auf diese Weise werden Anreize geschaffen, um den flächendeckenden Ausbau von Mobilstationen, Sharing-Angeboten, Fahrradabstellanlagen und einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge voranzutreiben. Es ist erklärtes Ziel, die Herstellung von Stellplätzen auf das zwingend Notwendige zu reduzieren. Letztendlich wird durch die vorliegende Stellplatzsatzung ein bedeutender Beitrag zur Mobilitätswende und dem Klimaschutz in der Stadt Köln geleistet.

### **Erläuterungen zur Satzung**

Mit der vorgelegten Stellplatzsatzung soll die bisher angewandte Vorgehensweise bei der Ermittlung notwendiger Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätzen grundsätzlich beibehalten werden.

Zunächst wird dabei die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätzen für das jeweilige Bauvorhaben ermittelt. Dies geschieht in Abhängigkeit von der Art und dem Maß des geplanten Vorhabens. Grundlage ist dabei die Richtzahlliste für die Ermittlung notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze, die Bestandteil der Stellplatzsatzung ist (vgl. Anlage 1). Hier sind bauliche Nutzungen differenziert mit den entsprechenden Kennziffern für die Ermittlung der Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätze aufgeführt. Als Weiterentwicklung der bisherigen Richtzahlliste wurden für alle Nutzungen eindeutige Kennziffern (bisher zum Teil Angaben von Bandbreiten) definiert, um die Beurteilungsgrundlagen im Bauantragsverfahren klarer zu fassen.

Bei der Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze ist jedoch auch die Lage des Vorhabens im Stadtgebiet zu berücksichtigen. Dies gilt in erster Linie für die vor Ort vorhandene ÖPNV-Erschließungsqualität, die in den einzelnen Stadtbezirken und Stadtteilen recht unterschiedlich ausgeprägt ist. Weiterhin sind die Standortqualitäten, also die Nähe zu Versorgungseinrichtungen, Schulen etc. in den einzelnen Stadtteilen zu berücksichtigen. In der Anlage 2 zur Stellplatzsatzung sind die möglichen Stellplatzreduzierungen im jeweiligen Stadtgebiet festgelegt. Der Plan stellt die Fortschreibung des bisher gültigen „Reduzierungsplanes“ dar (zuletzt: StEA-Beschluss vom 18.09.2003). Im damaligen Plan wurden erstmals die ÖPNV-Erschließungsqualitäten (nur schienenengebunden) stadtweit untersucht und kartiert. Auf der Grundlage der ÖPNV-Erschließung, der Motorisierungsgrade und Modal-Split-Werte der Wohnbevölkerung wurden unterschiedliche Reduzierungsfaktoren von 20 % bis 30 % festgesetzt (Sonderfall Deutz-Messe 50 %). In diesem Plan wurde jedoch das Busangebot nicht berücksichtigt, so dass weite Teile des Stadtgebietes keine Reduzierungen erfuhren.

Bei der für die vorliegende Stellplatzsatzung erfolgte Überarbeitung des Planes wurden nun das Busangebot und die im Nahverkehrsplan der Stadt Köln beschriebene ÖPNV-Erschließungsqualität der einzelnen Stadtteile mit betrachtet.

Im Ergebnis wird den einzelnen Stadtteilen eine Reduzierungsquote zugewiesen, die von 10 % bis 50 % reicht. Auch hier erfolgt ein Rückgriff auf die räumliche Einteilung des Stadtgebietes aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Köln. Dieser legt eine Unterteilung in Kernstadt und Außenbereich fest. Basis dieser Einteilung sind die Kriterien Bevölkerungsdichte und Lage im Stadtraum auf Stadtteilenebene. Die Kernstadt umfasst dabei die Innenstadt und wesentliche Teile der angrenzenden Stadtbezirke. Die Abgrenzung ist in der Anlage 2 zur Stellplatzsatzung dargestellt. Für den Bereich der Kernstadt wird eine Reduzierungsquote von 40 % für die Innenstadt und von 30 % für den Rest der Kernstadt festgelegt. Für den Bereich Deutz/Messe wird die heutige Quote von 50 % übernommen.

Im Außenbereich erfolgt eine differenziertere Betrachtung. Grundsätzlich wird auch hier der einzelne Stadtteil bewertet und mit einer Quote versehen. Allerdings wird diese Quote dann im Einzugsbereich einer Stadtbahn oder S-Bahn erhöht und zwar derart, dass innerhalb dieser Einzugsbereiche die jeweils nächst höhere Reduzierungsquote festgesetzt wird.

Neben dieser allgemeinen Stellplatzreduzierung hat die Bauherrin bzw. der Bauherr selbst Einfluss darauf, eine weitere Reduzierung zu erwirken. Dies ist z. B. durch die Bereitstellung eines Car-Sharing-Angebotes im Zusammenhang mit einer baulichen Maßnahme möglich. Weiterhin sind Maßnahmen zur ÖPNV-Förderung denkbar, wie z. B. die Bereitstellung eines Job-Tickets. Ebenso kommen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, z. B. die Einrichtung einer Fahrradverleihstation, Verleih von Spezialfahrrädern, Ladestationen oder das Anbieten von Service-Leistungen (siehe Anlage 3 zur Stellplatzsatzung) in Betracht. Hierzu werden seitens der Verwaltung weitere Ausführungen (Arbeits-hilfen) erarbeitet. Diese Auflistung ist nicht vollständig. Weitere, auf eine Kfz-Reduktion abzielende Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes sind vorstellbar, müssen aber gutachterlich untersucht und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit nachvollziehbar beschrieben werden.

Die möglichen Abschläge aus den einzelnen Reduzierungstatbeständen können, auch unter Berücksichtigung der Minderung aus den ÖPNV-Faktoren, aufaddiert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Herstellungspflicht nur für maximal 50 % der notwendigen Stellplätze entfällt. Alle verbleibenden Stellplätze müssen entweder gebaut oder abgelöst werden

In der Stellplatzsatzung wird die bisherige Ablösesatzung übernommen. Die Ablöse von Stellplätzen ist ein bewährtes Mittel, wenn es nicht möglich ist, die Herstellung von notwendigen Stellplätzen unter wirtschaftlichen Bedingungen zu realisieren, bzw. greift dann, wenn die Stellplatzreduktion aufgrund vorliegender Tatbestände theoretisch mehr als 50 % betragen würden.

Die Satzung regelt gleichzeitig die Erhebung von Ablösebeiträgen und ersetzt die bisher geltende Ablösesatzung vom 11.09.2001, zuletzt geändert am 23.11.2013. Die Ablösebeträge variieren dabei nach verschiedenen Teilen des Stadtgebietes. Eine entsprechende Einteilung des Stadtgebietes ist der Anlage 4 zur Stellplatzsatzung zu entnehmen. Die Ablösebeträge werden dabei zweckgebunden verwendet. Stellplatzreduzierungen und Ablösemöglichkeiten gelten nicht für Ein- und Zweifamilienhäuser.

Der Beschlussvorlage beigefügt ist eine Modellrechnung, in der die Auswirkungen der neuen Richt-zahlliste am Beispiel eines Wohnungsbauvorhabens mit 100 Wohneinheiten sowie einer allgemeinen Büronutzung in einer Größenordnung von 2.000 m<sup>2</sup> Büronutzfläche dargestellt wird (vgl. Anlage 2).

Die wesentlichen Punkte der Satzung, insbesondere Ausführungen zu Abminderungsfaktoren (Anlage 3 zur Stellplatzsatzung), werden als Verwaltungsvorschrift im Internetauftritt der Stadt Köln nach Verabschiedung der Satzung dargestellt. Anhand verschiedener Beispiele werden Mobilitätskonzepte und deren Bausteine beschrieben. Weiterhin werden Hinweise zum Thema Fahrradparken z. B. zu Gestaltung und Abmessung von Fahrradabstellplätzen gegeben. Ebenso werden die „Stellplatzreduzierungspläne“ bezirksweise im Internet veröffentlicht.

## **Klimabewertung**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Dies leitet sich aus den Kölner Perspektiven 2030, dem Strategiepapier Köln mobil 2025 sowie der Bürgerbeteiligung ab.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt alternative Mobilitätsangebote und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Des Weiteren stärkt die hier dargestellte Maßnahme den Umweltverbund im Bereich Radverkehr. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

## **Anlagen**

Anlage 1: Satzungsentwurf  
inklusive der Anlagen zur Stellplatzsatzung:

- Richtzahlliste
- Mögliche Stellplatzreduzierungen
- Abminderungsfaktoren
- Zonenplan Ablöse

Anlage 2: Modellrechnung zur Darstellung der Auswirkung der neuen Richtzahlliste