

Stellungnahme der Köln AG (Arbeitsgemeinschaft Kölner Wohnungsunternehmen e.V.) zum Entwurf einer neuen Stellplatzsatzung der Stadt Köln und Kommentierung der Verwaltung

Die Köln AG schreibt: „Wir begrüßen und unterstützen hierbei ausdrücklich die Bemühungen der Stadt, eine den zukünftigen Erfordernissen entsprechende Stellplatzsatzung zu erlassen. Der Bau von Stellplätzen, vor allem in Tiefgaragen, ist allerdings ein erheblicher Kostenfaktor bei Neubauvorhaben. Umso mehr ist auf eine bedarfsgerechte Größe zu achten.“

Im Folgenden wird auf einzelne wichtige Paragraphen des Entwurfs eingegangen.

Die nachfolgend aufgeführten Festlegungen begrüßen wir ausdrücklich:

§ 2 Abs. 3: keine Herstellungspflicht bei Ausbau von Dachgeschossen/Aufstockung.

§ 2 Abs. 4: Kfz-Stellplatz für Menschen mit Behinderungen.

§ 3 Abs. 3 /4: Ausnahmeregelung per Gutachten.

§ 3 Abs. 5: Unzulässigkeit nicht notwendiger Stellplätze.

§ 5 Abs. 5: Vorrüstung auf E-Mobilität.

Bei den nachfolgenden Regelungen bitten wir jedoch um Überarbeitung:

§ 5 Abs. 3: Fahrradabstellanlagen sollen die Abmessungen von mindestens 2,00 m x 0,75 m pro Fahrrad zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen müssen. Insbesondere in verdichteten Gebieten mit einer hohen Wohnflächenausnutzung ist das eine teils nicht zu lösende Herausforderung (die dann erforderliche Lösung, Verzicht auf Wohnungen, ist keine wirkliche). Die angedachten Quoten werden akzeptiert, es wäre aber zielführend, die o. a. m²-Forderung als Grundsatz zu formulieren und die Ausnahme, geeignete Fahrradparksysteme mit einer höheren Abstellichte zuzulassen, aufzunehmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Passus soll geändert werden: ...sollen in der Regel die Abmessung von 2,00 m x 0,75 m pro Fahrrad, zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen. Alternativ kommen geeignete gleichwertige Fahrradparksysteme in Betracht.

§ 8 Abs. 2: Anpassung der Ablösebeträge entsprechend des Baukostenindex. Da es verschiedene Indizes gibt, wäre hier konkret zu nennen, welcher Index gemeint ist (Verweis auf die entsprechende Publikationsreihe des Statistischen Bundesamtes).

Stellungnahme der Verwaltung:

Es gilt der Baukostenindex für Wohngebäude

§ 11 Übergangsvorschriften: Es sollte gewährleistet werden, dass auch bereits eingereichte Bauanträge unter die Vorschriften der neuen Satzung fallen können, ggf. per

Nachtrag. Dies muss bereits während des Satzungsverfahrens verbindlich von Verwaltung und Politik signalisiert werden.
Ansonsten besteht die Gefahr, dass Bauanträge zurückgehalten werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Satzung wird zeitnah in Kraft treten, sodass eine solche Regelung aus Sicht der Verwaltung nicht mehr erforderlich ist.

Anlage 1

Richtzahlliste

o Kleine Wohnungen: Für das Segment der 2-3 Zimmer Wohnungen (also 50-75 qm) wäre eine Senkung der Quote u. E. begrüßenswert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste soll entsprechend ergänzt werden.

*Vorschlag: Wohnungen bis (kleiner) 50 m² 1 Stellplatz je 2 WE;
Wohnungen von (größergleich) 50 bis (kleiner) 75 m² 2 Stellplätze je 3 WE;
Wohnungen ab (größergleich) 75 m² 1 Stellplatz je 1 WE.*

o Geförderter Wohnungsbau: Die Abminderung bei geförderten Wohnungen ist zu begrüßen.

In anderen Städten ist die Quote allerdings deutlich niedriger (Hannover max. 0,5, München bis zu 0,3, in Stuttgart 0 %). Insofern wäre es zu begrüßen, wenn die Quote von 0,8 noch unterschritten wird. Unser Vorschlag liegt bei 0,5.

Zu beachten ist, dass im Sozialen Wohnungsbau die maximale Größe von barrierefreien (mit Badewanne) bzw. rollstuhlgerechten Wohnungen für eine Person bei 52 bzw. 55 qm liegt. Insofern wäre es sinnvoll, dass in diesen besonders gelagerten Fällen ebenfalls die Quote von 50 % anzuwenden ist. Des Weiteren wäre im Sozialen Wohnungsbau die Quote von 50 % auch für die 2-Zimmer-Wohnungen anzuwenden, hier wohnen höchstens 2 Personen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste und somit auch die Quote von 0,8 für den sozialen Wohnungsbau darf nicht isoliert betrachtet werden. Hier sind auch mögliche Reduzierungen aufgrund der ÖPNV-Erschließungsqualität und möglicher Maßnahmen aus einem Mobilitätskonzept zu berücksichtigen die es dem Bauherrn ermöglichen, den Stellplatzbedarf weiter zu minimieren. Die Verwaltung ist der Auffassung, dass diese Bausteine den Bauherrn ausreichende Möglichkeiten an die Hand geben, den Stellplatzbedarf zu verringern.

In der Musterstellplatzsatzung NRW (Hrsg.: Zukunftsnetz Mobilität NRW) ist geförderter Wohnungsbau nicht berücksichtigt. Die Satzungen der Städte Aachen und Dortmund enthalten z. B. auch keine Vergünstigung.

Abstimmungsgespräch mit der Bauwirtschaft am 09.11.2020

Im Abstimmungsgespräch mit der Bauwirtschaft wurde das Thema nochmals diskutiert. Von der Bauwirtschaft wurde dabei eine Senkung der Quote zumindest für die Einkommensklasse A angesprochen. Hier sollte eine Quote von 0,6 ermöglicht werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Satzung soll entsprechend angepasst werden. Im sozialen Wohnungsbau findet eine Quote von 0,6 (Einkommensklasse A) bis 0,8 (sonstige) Anwendung.

Ein **Verzicht auf einen Ablösebetrag** für geförderte Wohnungen wäre zu begrüßen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im geförderten Wohnungsbau gilt bereits ein Abschlagsfaktor von 0,8 für die Ermittlung notwendiger Stellplätze. Nach § 8 (3) der Satzung reduziert sich die Ablöse im geförderten Wohnungsbau auf 50 % des Regelsatzes. Aus Sicht der Verwaltung ist dies ausreichend.

Anlage 3

Abminderungsfaktoren

o Abminderungsfaktoren sollen erst ab einer Größe von 81 Stellplätzen gelten, das ist nicht zielführend, gerade in innerstädtischen verdichteten Gebieten ist es nicht verständlich, warum nicht auch kleinere Anlagen davon profitieren sollen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im §4 (2) wird ausgeführt:

*Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß **Anlage 3** zu dieser Satzung für besondere Maßnahmen ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch die in der Anlage 3 genannten besonderen Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach § 3 mehr als 80 Stellplätze notwendig sind.*

Der Passus soll wie folgt geändert werden:

*Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß **Anlage 3** zu dieser Satzung für besondere Maßnahmen ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch die in der Anlage 3 genannten besonderen Maßnahmen nachhaltig verringert wird (Verpflichtung ab 80 Stellplätze gestrichen).*

Unsere Ergänzungen

- Quartiersgaragen

In Quartiersgaragen werden für neue Stadtquartiere an zentralen Punkten mehrgeschossige Parkieranlagen erstellt. Diese werden von allen Nutzern des Viertels (Bewohner, Besucher, Beschäftigte) zu unterschiedlichen Zeiträumen genutzt, so dass es zu Einspareffekten an ober- und unterirdischer Fläche kommt. Ein Beispiel aus dem Ausland ist die Seestadt Aspern. Wie wird hiermit umgegangen?

Stellungnahme der Verwaltung:

Das sind Sonderformen, die nur bei größeren Bauvorhaben u. U. mit verschiedenen Bauträgern zum Tragen kommen (vgl. Mülheimer Süden oder Parkstadt Süd). Hier sind dann Einzelvereinbarungen erforderlich.

- „besondere Wohnformen“

Aus unserer Sicht wäre es wichtig, besondere Wohnformen ausdrücklich in der Satzung zu erwähnen und mit Reduktionsfaktoren zu belegen. Hierzu zählen insbesondere Wohnformen für Senioren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste (Anlage 1 der Satzung) soll unter Punkt 1.5 „Seniorenwohnen“ ergänzt werden. Analog zu den Studierendenwohnungen wird ein Ansatz von 1 Stellplatz je 4 Whg. vorgeschlagen. Fahrradabstellanlagen sind mit einem Abstellplatz je Whg. zu berücksichtigen

- Büro /Verkaufsstätten/Gewerbe

Dem schon aktuell eingetretenen und sich noch stärker verändernden Nutzerverhalten muss bei diesen Bauformen unseres Erachtens ebenfalls - durch Reduktionen der erforderlichen Stellplätze - in der Satzung Rechnung getragen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gegenüber der „alten“ Richtzahlliste weist die überarbeitete Richtzahlliste keine Bandbreiten mehr auf, um eine eindeutige Ermittlung notwendiger Stellplätze zu ermöglichen. Der jetzt gewählte Wert liegt im Vergleich mit den Bandbreiten der alten Richtzahlliste auf dem Mindestwert. Weiterhin gelten die in der Satzung beschriebenen Minderungsstatbestände bei der Bemessung der notwendigen Stellplätze (z. B. Radverkehrsförderung, hier: Jobticket) auch für die genannten Nutzungen.

Stellungnahme der Wohnungsbau Initiative Köln zur Stellplatzsatzung und Kommentierung der Verwaltung

Zu §3 (5): Die Deckelung des gesamten Stellplatzbedarfs nach oben bricht mit der Gesamtlogik einer standort- und bedarfsorientierten Lösung. Wenn die Bewohner neuer Wohnungen absehbar mehr Stellplatzbedarf haben als die Regelung es vorsieht, muss dem Rechnung getragen werden. Sonst beschwert sich die Nachbarschaft – zu Recht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Passus besagt, dass die Herstellung nicht notwendiger Stellplätze (also über den tatsächlichen Bedarf hinaus) aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen untersagt werden kann. Es handelt sich hier also um Ausnahmefälle. (Diese Ausnahmen sind im Einzelfall schlüssig zu begründen).

Bei Einfamilienhäusern sollen auch „**gefangene Stellplätze**“ also Stellplätze, die nur über andere Stellplätze zu erreichen sind, möglich sein. Das Beispiel aus Frankfurt zeigt, dass so die Raumnutzung flexibler gestaltet und weniger Raum versiegelt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gefangene Stellplätze im Einfamilienhaussegment sind eine weitere Lösung, die bisher in der Satzung nicht benannt ist. Die Richtzahlliste soll unter Punkt 1.1.1. Einfamilienhäuser entsprechend ergänzt werden „Einfamilienhäuser 1 Stellplatz je 100 qm WF, min 1 je WE; „gefangene“ Stellplätze sind zulässig

Zu §5 (3): Eine Radabstellfläche von 1,5 m² ist deutlich größer angesetzt, als moderne Radabstellanlage es benötigen. Aachen hat dies mit seiner Novellierung der Stellplatzsatzung und der Reduktion auf 1 m² realistisch abgebildet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Passus soll geändert werden: ...sollen in der Regel die Abmessung von 2,00 m x 0,75 m pro Fahrrad, zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen. Alternativ kommen geeignete gleichwertige Fahrradparksysteme in Betracht.

Zu den Richtzahlen in Anlage 1

Eine **Differenzierung von Wohnungen lediglich über und unter 50 m²** halten wir für zu kurz gegriffen. Der Großteil der errichteten Wohnungen, fast alle 2- und 3-Zimmer-Wohnungen, fallen in dieses Segment. Mit einem zusätzlichen Segment von Wohnungen bis 75 m² sollten zwei Stellplätze auf drei Wohnungen gebaut werden und erst ab 75 m² Wohnungsgröße die Regel ein Stellplatz pro Wohnung greifen. Die aktuelle Regelung bleibt an diesem Punkt hinter den Möglichkeiten zurück.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtzahlliste soll entsprechend ergänzt werden.
Vorschlag: Wohnungen bis (kleiner) 50 m² 1 Stellplatz je 2 WE;
Wohnungen von (größergleich) 50 bis (kleiner) 75 m² 2 Stellplätze je 3 WE;
Wohnungen ab (größergleich) 75 m² 1 Stellplatz je 1 WE.

Die **Quote von 0,8 im geförderten Wohnungsbau** ist nach Erfahrung unserer Bestandhalter zu hoch. Mit einem Schlüssel von 0,6 wäre der realistische Bedarf abgedeckt und in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen könnte so ein Stellplatz für zwei Wohnungen realisiert werden. Dies entspricht unseren Erfahrungen nach dem echten Nutzungsverhalten.

geänderte Stellungnahme der Verwaltung (nach Termin 09.11.2020):

Die Satzung soll entsprechend angepasst werden. Im sozialen Wohnungsbau findet eine Quote von 0,6 (Einkommensklasse A) bis 0,8 (sonstige) Anwendung.

Entgegen anderer Stellplatzsatzungen sind **Micro-Wohnen und Seniorenwohnen** nicht als Wohnformen mit besonders geringem Stellplatzbedarf aufgeführt. Da bleibt Köln hinter Düsseldorf und vielen anderen Regelungen zurück. Bewohner von Micro-Apartments und Senioren haben einen deutlich geringeren Stellplatzbedarf als andere Bewohner und sollten als Nutzungsgruppen mit Stellplatzreduktionen aufgenommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aufgrund der Stellungnahme der Wohnungsbau AG wird die Richtzahlliste um den Punkt „Seniorenwohnen“ ergänzt werden. Vorgesehen ist eine Regelung analog zum Studierendenwohnen. Micro-Apartments werden ebenso behandelt und in die Richtzahlliste aufgenommen werden.

Im **Bereich Büro/ Verkaufsstätten/ Gewerbe** gibt es keine nennenswerten Entlastungen durch die neue Satzung. Auch hier ändert sich das Nutzerverhalten, dem Rechnung getragen werden sollte.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gegenüber der „alten“ Richtzahlliste weist die überarbeitete Richtzahlliste keine Bandbreiten mehr auf, um eine eindeutige Ermittlung notwendiger Stellplätze zu ermöglichen. Der jetzt gewählte Wert liegt im Vergleich mit den Bandbreiten der alten Richtzahlliste auf dem Mindestwert. Weiterhin gelten die in der Satzung beschriebenen Minderungstatbestände bei der Bemessung der notwendigen Stellplätze (z. B. Radverkehrsförderung, hier: Jobticket) auch für die genannten Nutzungen.

Zu den möglichen Reduktionen in Anlage 3

Eine Reduktion um „bis zu 10%“ ist keine Basis, auf der Projekte frühzeitig kalkuliert werden können. Diese unkonkrete Aussage verhindert, dass die mit Stellplätzen verbundenen Kosten nicht zu Beginn einberechnet werden können und zum Ende des Verfahrens auf die Preise aufgeschlagen werden. Frühzeitige Transparenz und Kalkulierbarkeit sind zentral für Wohnungsbauprojekte.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aus der Niederschrift des Gespräches mit der Bauwirtschaft am 30.06.2020:

„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.“

Ein Mindestumfang für die **Reduktion ab 80 Stellplätzen ist nicht realistisch**. ÖPNV-Nähe, Wohnungsnutzer und Mobilitätskonzepte greifen ab dem ersten Bewohner, nicht erst ab 80 Stellplätzen.

Stellungname der Verwaltung:

Im §4 (2) wird ausgeführt:

*Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß **Anlage 3** zu dieser Satzung für besondere Maßnahmen ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch die in der Anlage 3 genannten besonderen Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach § 3 mehr als 80 Stellplätze notwendig sind.*

Der Passus soll wie folgt geändert werden:

*Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß **Anlage 3** zu dieser Satzung für besondere Maßnahmen ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch die in der Anlage 3 genannten besonderen Maßnahmen nachhaltig verringert wird (Verpflichtung ab 80 gestrichen).*

Stellplätze sollten auch durch zusätzliche Fahrradstellplätze ersetzt werden können. In Düsseldorf ersetzen beispielsweise vier Fahrradstellplätze einen Stellplatz.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen von Mobilitätskonzepten kann die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze reduziert werden, wenn die Zahl der Abstellanlagen für Fahrräder entsprechend erhöht wird.

Weiterhin wird auf die Niederschrift des Abstimmungsgespräches mit Vertreterinnen und Vertretern der Bauwirtschaft vom 30.06.2020 verwiesen. (Anlage 17)