

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	08.06.2021
Bauausschuss	06.09.2021
Stadtentwicklungsausschuss	17.06.2021
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	26.08.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.09.2021
Bezirksvertretung 7 (Porz)	02.09.2021
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	02.09.2021
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	06.09.2021
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	06.09.2021
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	06.09.2021
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	09.09.2021
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	13.09.2021

Realisierbarkeit von Quartiersgaragen und eines zugehörigen Masterplans

Historie

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des Rates vom 22. November 2018 mit der Erstellung eines „Masterplanes Quartiersgaragen“ beauftragt. Der damalige Beschluss lautet wie folgt:

„Die Verwaltung wird beauftragt,

- 1) einen „Masterplan Quartiersgaragen“ mit den Pilotgebieten Innenstadt, Nippes, Ehrenfeld, Kalk und Lindenthal zu erstellen. Mit dem Ziel, oberirdische Stellplätze incl. Motorradstellplätze in Quartiersgaragen zu verlagern, sollen potenzielle Flächen im stadträumlichen Kontext mit folgenden Maßgaben dargestellt, bewertet und priorisiert werden:
 - a) die Verwaltung soll aktiv auf mögliche private Investoren und Betreiber zugehen. Dazu ist festzulegen, mit welchen Zuschüssen (insbesondere aus Stellplatzablösemitteln) private Investoren und Betreiber rechnen können, um die notwendige Planungssicherheit zu gewährleisten. Ebenso ist darzustellen, bei welchen Mietkonditionen eine hinreichende Akzeptanz von Quartiersgaragen durch die Anwohner vorliegt.

- b) Zusammen mit der Standortfestlegung ist ein Verkehrskonzept zur Verkehrsoptimierung zu entwickeln und Maßnahmen zur Attraktivierung des Wohnumfeldes sowie einer Neuordnung des öffentlichen Raumes für den Umweltverbund vorzulegen.
 - c) Es wird eine Analyse zur Mitnutzung vorhandener Parkhäuser/Parkflächen durch die AnwohnerInnen (zeitliche Anmietung durch die Anwohner) erstellt. Die Möglichkeit der Mitnutzung von bereits vorhandenem, privatem Parkraum ist dabei vorrangig vor dem Neubau von Quartiersgaragen zu betrachten.
- 2) den „Masterplan Quartiersgaragen“ den zuständigen Gremien bis Mitte 2019 zur Beratung vorzulegen.“

Wesentliche Realisierungsoptionen und Rahmenbedingungen

Der o.g. Beschluss hat die Verwaltung aufgefordert, im Wesentlichen zwei Realisierungsmöglichkeiten zu betrachten und umzusetzen:

- Errichtung von Quartiersgaragen durch privaten Investoren und Betreiber unter Einbezug einer städtischen Unterstützung, insbesondere in Form von Stellplatzablösemitteln
- Realisierung einer Mitnutzung vorhandener Parkhäuser / Parkflächen

Die Verwaltung hat hierzu die notwendigen Rahmenbedingungen (Finanzierungsquellen, juristische Realisierungsoptionen, Einbindung von Investor*innen etc.) geprüft, die für eine erfolgreiche Umsetzung eines Masterplans mit den zuvor genannten Optionen notwendig wären.

Realisierung von Quartiersgaragen durch private Investor*innen

Damit private Investoren im Rahmen von geplanten Bauvorhaben eine Quartiersgarage realisieren, müsste, weil dies sonst nicht von finanziellem Interesse ist, durch die Stadt ein monetärer Anreiz in Form eines Baukostenzuschusses gewährt werden. Hierfür benötigt die Stadt eine geeignete und leistungsfähige Finanzierungsquelle.

Die Verwaltung hat daher insbesondere eine (anteilige) Finanzierung durch die Verwendung von Stellplatzablösemitteln untersucht, um eine zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts zu vermeiden.

Hierzu ist festzuhalten, dass aufgrund der zugrundeliegenden, rechtlichen Rahmenbedingungen der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)

- ein Förderung zum Bau von neuen Quartiersgaragen möglich wäre und
- „neue“ Quartiersgaragenplätze durch Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen gefördert werden könnten (vgl. § 48 Abs. 4 Nr. 1 BauO NRW).

Eine Verwendung von Stellplatzablösemitteln für eine reine Umwandlung von bestehenden Parkhäusern / Parkflächen in Quartiersgaragenflächen kommt somit nicht in Betracht.

Im Ergebnis besteht somit bereits seit Längerem für Investor*innen die Möglichkeit, Stellplatzablösemittel als zusätzliche Finanzierungsmöglichkeit für Ihre Bauprojekte abzurufen, wenn der Stadt Köln im Gegenzug entsprechende Stellplätze für das Quartiersparken zur Verfügung gestellt werden.

Diese städtischen Fördermöglichkeiten sind für die Investor*innen jedoch aufgrund verschiedener Faktoren unattraktiv: Investor*innen können sich auf dem Kapitalmarkt derzeit sehr günstig finanzieren und es besteht – auch unter Berücksichtigung anderer Fördermöglichkeiten (KfW u.a.) – kein Anreiz, dieses städtische Angebot für die Gesamtfinanzierung eines Projekts zu nutzen. Weiterhin würde mit der Förderung eine lange Bindungswirkung an die Stadt einhergehen, die im Falle einer Veräußerung des Objekts eine Belastung in einem dynamischen Immobilienmarkt darstellt. Außerdem können Investor*innen die Stellplätze auf privatwirtschaftlichem Wege zu für sie besseren Konditionen vermarkten, so dass bei Nutzung einer städtischen Förderung eine unrentablere Refinanzierung (geringe Bewirtschaftungserträge) bestehen würde.

Grundsätzlich wäre es weiterhin denkbar, dass eine Förderung aus Haushaltsmitteln erfolgt. Diese steht vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage der Verwaltung weder aktuell noch mittelfristig zur Verfügung und würden ebenso mit ähnlichen – für Investoren unattraktiven – Bindungs- und Auflagewirkungen einhergehen.

Mitnutzung von bereits bestehenden Parkhäusern / Parkflächen

Die Verwaltung hat eine Abfrage bei Unternehmen zwecks Mitnutzung von vorhandenen Parkeinrichtungen durchgeführt. Diese Abfrage hat aktuell keine positive Resonanz erbracht. Als Hinderungsgründe wurden der Verwaltung durch die Betreiber*innen zwei maßgebliche Faktoren genannt:

Zum einen wird befürchtet, dass bei einer Öffnung privater Parkgaragen die Kontrolle und Sicherheit beeinträchtigt würde und gegebenenfalls auch bauliche Maßnahmen zur Sicherung der Zugänglichkeit zu übrigen Gebäudeteilen (Treppenhäuser o.ä.) aufgrund des geöffneten Personenkreises notwendig wären. Zum anderen wird bei tageszeitlich wechselnder Nutzung eine Einschränkung der Verfügbarkeit für die bisherigen Nutzungen erwartet. Würden Stellplätze beispielsweise über die vorgegebenen Nutzungszeiten hinaus belegt, stünden diese nicht für eine Bewirtschaftung mit Kurzzeitparkenden zur Verfügung.

Grundsätzlich bieten Private auch Stellplätze in ihren Tiefgaragen an, jedoch werden diese dann als Dauermietstellplätze zu privatwirtschaftlichen Konditionen vermarktet.

Fazit

Grundsätzlich besteht ein städtisches Angebot, das private Investor*innen mit einem Baukostenzuschuss, der aus Stellplatzablösemitteln refinanziert werden kann, zur Realisierung von Quartiersgaragen motivieren kann. Vor dem Hintergrund der aktuellen finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und dem seit rund 20 Jahren fehlenden Investoreninteresse bestehen aus Sicht der Verwaltung jedoch derzeit keine Potentiale über diesen Weg Quartiersgaragen zu realisieren.

Auch eine Mitnutzung von bestehenden Parkeinrichtungen scheidet aufgrund der im vorherigen Abschnitt dargelegten Gründe aus.

Im Ergebnis besteht daher – unter Berücksichtigung der Maßgaben des Antrags AN/1593/2018 – zurzeit keine Basis, auf der ein Masterplan erfolgreich aufbauen könnte. Die Verwaltung sieht den Antrag daher aktuell als nicht zielführend umsetzbar an.

Gez. Blome