

Antwortschreiben zur Stellungnahmen der CDU-Fraktion aus der Sitzung der BV-Oberbarmen am 28.01.2020 betreffend Top 7 und Top 8 der Tagesordnung:

1. Verzögerungen des Baugenehmigungsverfahrens:

Auch derzeit ist die Berechnung der notwendig herzustellenden Stellplätze beim Bauantrag zu leisten. Dies geschieht aufgrund der Rechtsverordnung des Landes. In Abgrenzung zum Satzungsentwurf werden bisher allerdings nur Spannweiten notwendiger Stellplätze definiert, die eine entsprechende Abwägung erfordern. Durch die eindeutige Bestimmung der Richtzahlen und der ebenfalls präzisen Systematik der Abschläge, sowie den in Anlage 1 der Stellplatzsatzung definierten Rechenregeln, ist das entworfene Verfahren transparenter und präziser. Ergänzt um eine EDV-gestützte Berechnung ist daher eine zügigere Ermittlung der Stellplatzzahlen zu erwarten. Höheren Aufwands bedarf nur die Einzelfallberechnung etwa in Verbindung mit Mobilitätskonzepten. Diese sind allerdings nur in Ausnahmefällen etwa bei besonders umfangreichen Bauvorhaben zu erwarten.

2. Klageanfälligkeit aufgrund kleinteiliger Regelungen:

Das Land NRW hat mit der Novelle der Bauordnung den Gemeinden erstmalig die Möglichkeit eröffnet, eigene Stellplatzsatzungen zu entwerfen. Diese sollen gegenüber der Rechtsverordnung des Landes die Möglichkeit bieten, präzise auf die örtlichen Belange einzugehen. Die detaillierten Regelungen des Satzungsentwurfes beruhen auf der durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW sorgfältig erarbeiteten Mustersatzung. Diese berücksichtigt sowohl wissenschaftliche Erkenntnisse als auch Erfahrungen aus anderen Bundesländern. Die Stadt Wuppertal wird weiterhin mit anderen Kommunen in NRW Erfahrungen mit der Umsetzung der Satzung sammeln. Daher ist in der Vorlage die Evaluierung der Satzung für 2021 vorgesehen.

3. „Regelmäßige Prüfung“ und „wesentliche“ Auswirkungen auf die Anlage 2

Die Fachverwaltungen betreiben einen regelmäßigen Austausch über Auswirkungen auf die Anlage 2. Diese wird angepasst, soweit sich die Grenzen der einzelnen Zonen und die Qualitäten der ÖPNV-Haltestellen verändern. Bezogen auf die ÖPNV-Anbindung sind daher Fahrplanwechsel wesentlich, die zu einen anderen Andienung der Haltestellen führen. Auf die Zonierung des Stadtgebiets wirkt sich etwa eine Überarbeitung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts wesentlich aus. Unwesentliche Auswirkungen sind beispielsweise die Verschiebungen von Abfahrtszeiten an Haltestellen, soweit weiterhin die der Qualität entsprechenden Andienung erfolgt. Da ein umfangreicher Fahrplanwechsel jedes Jahr durch die WSW vorgenommen wird, wird auch eine Prüfung der Anlage mindestens in diesem Intervall stattfinden.

4. 300m und 400m Entfernung zwischen Haltestelle und Grundstücksgrenze

Die Annahme von 300m zwischen Grundstück und Bushaltestelle und 400m zwischen Grundstück und Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV sind aus planerischer Sicht angemessen. Aufgrund der größeren Reichweite des

schienengebundenen Nahverkehrs und im lokalen Fall der höheren Taktung der Schwebbahn, sind diese Haltestellen bedeutsamer im Verkehrsnetz. Daher ist zu erwarten, dass ein Fußgänger für eine Haltestelle des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs einen weiteren Fußweg in Kauf nimmt, als zu einer Bushaltestelle.

In Anlage 1 Punkt 2 wird eindeutig auf die Entfernung zwischen Grundstück und Haltestelle hingewiesen. Liegt ein erkennbarer Teil des betrachteten Grundstückes in einer entsprechenden Entfernung, so ist die Haltestelle im Sinne der Satzung von diesem Grundstück aus in der vorgeschriebenen Entfernung erreichbar. Die Entfernung, die auf dem Grundstück zurückgelegt werden muss, wird in diesem Fall nicht berücksichtigt.

5. Qualität der grafischen Darstellung der Anlagen 2 der Stellplatz- und Ablösesatzung

Die Möglichkeit einer Auflistung der Straßen wurde diskutiert und als weniger geeignet eingestuft. Diese müsste im Fall der Satzung ja nicht nur straßenzugscharf sondern grundstücksscharf sein, um eine gleichwertige Qualität zur kartographischen Darstellung zu gewährleisten. Eine kartographische Darstellung der Zonen und ÖPNV-Erreichbarkeit ist daher einfacher und transparenter.

Die den Bezirksvertretungen gesendete Karte ist aus Gründen der begrenzten Datenmenge, die einfach verschickt werden kann, für eine grundstückspräzise Beurteilung nur begrenzt geeignet. Die Zonen und Einzugsbereiche der Haltestellen sollen daher mit dem Satzungsbeschluss im frei zugänglichen Geodatenportal der Stadt zur Ansicht gestellt werden.

6. Qualifizierung des Gutachters bei der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts

Die Eignung des Gutachters und auch die des Gutachtens zur Begründung eines reduzierten Stellplatzbedarfs beurteilt die Fachverwaltung. Die inhaltliche Prüfung liegt dabei insbesondere bei den Verkehrsplanern der Stadtverwaltung. Als ausreichend qualifiziert zur Ausstellung eines solchen Gutachtens werden Fachplaner (Verkehrsplaner) mit entsprechenden Referenzen angesehen. Eine entsprechende Liste der Bezirksregierung oder des Ministeriums gibt es nicht.