

Satzungsbeschluss	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	101 Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Tobias Ringel +49 202 563 6482 +49 202 563 8043 tobias.ringel@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.01.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0042/20 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
23.01.2020	BV Uellendahl-Katernberg	Empfehlung/Anhörung
28.01.2020	BV Ronsdorf	Empfehlung/Anhörung
28.01.2020	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
28.01.2020	BV Heckinghausen	Empfehlung/Anhörung
29.01.2020	BV Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
29.01.2020	BV Cronenberg	Empfehlung/Anhörung
30.01.2020	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
04.02.2020	BV Barmen	Empfehlung/Anhörung
05.02.2020	BV Elberfeld-West	Empfehlung/Anhörung
05.02.2020	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
06.02.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	Empfehlung/Anhörung
11.02.2020	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
12.02.2020	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
17.02.2020	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal		

Grund der Vorlage

In § 48 (3) i.V.m. § 89 (1) Nr. 4 der novellierten Landesbauordnung NRW (BauO NRW) vom 21.07.2018 werden die Kommunen dazu ermächtigt, im Rahmen einer Satzung individuelle Regelungen zur Herstellungspflicht von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zu schaffen. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen hat in seiner Sitzung am 27.06.2019 den Beschluss zur Erarbeitung der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet Wuppertals und die Anpassung der Satzung über die Ablösung von Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung) gefasst (VO/0440/19). Anlass, Notwendigkeiten, Ziele, Vorgehensweise und Erläuterungen der Satzung werden im Folgenden dargestellt.

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt Wuppertal beschließt die vorliegende Satzung über die Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung) mit ihren Anlagen 1 und 2.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die Regelungen dieser Satzung im Rahmen ihrer Anwendung zu evaluieren. Sollte die Evaluierung eine Überarbeitung der Satzung erfordern, wird die Änderung der Satzung dem Rat zur erneuten Beschlussfassung vorgelegt.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung zur regelmäßigen Überprüfung der Anlage 2 dieser Satzung. Bei Fahrplanwechseln des ÖPNV oder anderen Ereignissen, die sich auf Anlage 2 wesentlich auswirken, wird diese entsprechend den Vorgaben der Satzung dynamisch angepasst. In diesen Fällen ist ein Beschluss über Änderungen der Anlage 2 nicht erforderlich, da diese aus der vom Rat beschlossenen Systematik der Stellplatzsatzung resultieren.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

1. Anlass, Notwendigkeit und Ziele der Satzung

Mit Novelle der Landesbauordnung NRW (BauO NRW) vom 21.07.2018 wird die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen neu geregelt. § 48 (3) i.V.m. § 89 (1) Nr. 4 BauO NRW ermöglicht es den Gemeinden, die Herstellungspflicht sowie die Anzahl, Größe, Beschaffenheit etc. von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Form einer eigenen Satzung selbst festzulegen. Macht die Gemeinde von dieser Satzungsermächtigung keinen Gebrauch, gilt die gesetzliche Stellplatzpflicht gem. § 48 (1) BauO NRW i.V.m. der in § 48 (2) in Aussicht gestellten Rechtsverordnung des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass jede Abweichung von der Rechtsverordnung einer Regelung im Rahmen einer eigenständigen Satzung bedarf.

Kommunale Satzungen ermöglichen maßgeschneiderte und differenzierte Lösungen. Im Gegensatz zu den pauschalen Regelungen einer landesweit geltenden Rechtsverordnung geht der Entwurf der vorliegenden kommunalen Satzung der Stadt Wuppertal auf die örtlichen Verhältnisse ein. Die stadtstrukturellen Gegebenheiten (z.B. unterschiedliche Einwohner- und Bebauungsdichten, Kfz-Bestand und topografische Verhältnisse) werden ebenso berücksichtigt, wie die jeweiligen ÖPNV-Qualitäten.

Mit der Festlegung auf individuelle Richtzahlen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen, genauen Vorgaben über deren Beschaffenheit und Größe wird ein transparentes Verfahren geschaffen. Die Möglichkeit einer Einzelfallermittlung schafft die notwendige Flexibilität bei Großvorhaben.

Die öffentliche Diskussion über eine Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen zeigt, dass es teilweise gegenläufige Interessenlagen gibt. Während z.B. Vertreter der Immobilienwirtschaft beklagen, dass Stellplätze investitionshemmend seien und die Baukosten (unnötig) erhöhen, vertreten Städte und Gemeinden die Auffassung, dass Stellplätze und Fahrradabstellplätze einzukalkulierende Projektbestandteile sind. Verzichtet die Stadt auf die Herstellung notwendiger Stellplätze, würde das Problem in den öffentlichen

Raum verlagert und müsste von der öffentlichen Hand auf Kosten der Allgemeinheit gelöst werden, denn Stellplätze werden weiterhin nachgefragt. Die Verschärfung dieses Sachverhalts verdeutlicht auch das Verhältnis zwischen Pkw-/Krad-Bestand¹ und Einwohnern²: Verfügten in Wuppertal im Jahr 2002 von 1.000 Einwohnern 465 Einwohner über einen Pkw oder ein Kraftrad, so stieg diese Zahl im Jahr 2018 auf 517 an. Insofern ist es naheliegend, die Herstellungspflicht von Stellplätzen gemäß dem Verursacherprinzip an das auslösende Vorhaben zu koppeln. Mit der novellierten Bauordnung und der damit einhergehenden erneuten Einführung der gesetzlichen Stellplatzpflicht folgt auch der Gesetzgeber diesem Gedanken.

Weiterhin ist kommunale Stellplatzsatzung als verkehrspolitisches Instrument zur Verfolgung der Entwicklungsziele der Stadt nutzbar. Der Nachweis von Fahrradabstellplätzen wird verpflichtend. Eine weitere Förderung des Radverkehrs ist durch die Möglichkeit gegeben, einige Pkw-Stellplätze durch zusätzliche Fahrradabstellplätze zu ersetzen. Auch die Vorbereitung der notwendigen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird ab drei Stellplätzen festgeschrieben.

2. Vorgehensweise und Grundgedanken

Aufgrund der heterogenen Stadtstruktur Wuppertals wird mit dem vorliegenden Entwurf der Stellplatzsatzung ein differenzierter Ansatz verfolgt: Grundsätzlich wird der Stellplatzbedarf gemäß der Nutzung des jeweiligen Vorhabens ermittelt. Die Musterstellplatzsatzung NRW diene dabei als Orientierungshilfe. Die vorgeschlagenen Richtzahlen der Anlage 1 wurden durch die Mitarbeiter der Stadtverwaltung sorgsam abgewogen, mit den Vorgaben der alten Landesbauordnung³ und den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft der Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)⁴ verglichen und anhand realer und fiktiver Beispiele überprüft. Die angenommenen Richtzahlen für den Bedarf der Kfz-Stellplätze liegen dabei allgemein im oberen Drittel der Rahmenempfehlungen der Musterstellplatzsatzung NRW. Somit ist die Regelung der Zahl der Stellplätze ohne Vergünstigungen (Basiswert) eher streng. Damit wird sie den oben beschriebenen Verhältnissen der steigenden Pkw-Zahlen gerecht und trägt der Wuppertaler Situation mit sehr autoaffinen Standorten außerhalb der Talachse Rechnung. Im Falle der Fahrradabstellplätze bewegen sich die Richtzahlen allgemein im mittleren Bereich der Rahmenempfehlungen.

Von dem so ermittelten Basiswert werden Abschläge der notwendigen Stellplätze bezogen auf Stadtstruktur und Anbindung an den ÖPNV vorgenommen. Zu diesem Zweck wurde das Stadtgebiet in verschiedene Zonen eingeteilt:

- Zone 1 umfasst die Zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) der Hauptzentren Barmen und Elberfeld: 40% Abschlag vom Basiswert
- Zone 2 beinhaltet den verdichteten Bereich um die Hauptzentren und die ZVB der Neben- und Nahversorgungszentren: 25% Abschlag vom Basiswert
- Zone 3 umfasst das übrige Stadtgebiet: kein Abschlag

Von diesen reduzierten Stellplätzen (Lagewert) ist wiederum ein Abschlag gemäß der Erreichbarkeit des Grundstückes mit dem ÖPNV vorzunehmen. Dabei ist die fußläufige Entfernung zwischen ÖPNV-Haltestelle und Grundstück entscheidend, um die Qualität der ÖPNV-Anbindung zu bestimmen. Diese beträgt bei:

- Schienengebundenen ÖV (SPNV inkl. Schwebebahn) maximal 400 Meter
- Straßengebundenen ÖPNV (Bus) maximal 300 Meter

¹ In Wuppertal zugelassene Pkw und Krafträder

² Haupt- und Nebenwohnsitz

³ Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW 2000

⁴ FGSV (2012): Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05: FGSV Verlag, Köln. und FGSV (2012): Hinweise zum Fahrradparken: FGSV Verlag, Köln.

Aus der Bedienung der Haltestelle ergeben sich die ÖPNV-Qualität und die entsprechenden Abschläge:

- Sehr gute ÖPNV-Qualität (Mo.-Fr., 6-19 Uhr mind. mit durchschnittlicher 5-Min.-Bedienung): 30% Abschlag vom Lagewert
- Gute Qualität (Mo.-Fr., 6-19 Uhr mit durchschnittlicher 5-10-Min.-Bedienung): 20% Abschlag vom Lagewert
- Zufriedenstellenden ÖPNV-Anbindung (Mo.-Fr., 6-19 Uhr mit durchschnittlicher 10-20-Min.-Bedienung): 10% Abschlag vom Langewert
- Haltestellen mit einer schlechteren ÖPNV-Anbindung: kein Abschlag

Durch diese hohen Abschläge werden gezielt integrierte Lagen gefördert. Dort, wo ein Umstieg in den ÖPNV leichter gelingt, wird die Zahl der nachzuweisenden Kfz-Stellplätze stark reduziert und es wird berücksichtigt, dass Stellplätze in städtebaulich verdichteten Lagen oftmals auch schwieriger herzustellen sind.

Von Fahrradstellplätzen sind keine Abschläge vorzunehmen. Für Vorhaben, die aus städtebaulichen Gründen darüber hinaus begünstigt werden sollten, sind weitere Minderungstatbestände vorgesehen. Dazu gehören etwa der Wohnungsbau im Bestand und die Nutzungsänderung von gewerblichen Gebäuden in zentralen bzw. innerstädtischen Lagen.

Zudem weist die Stellplatzsatzung weitere Mechanismen auf, die die verkehrspolitische Entwicklung Wuppertals unterstützen sollen. Ab einer Zahl von 3 notwendigen Stellplätzen ist der Einzug von Leerrohren zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für einen Teil der Stellplätze vorgeschrieben. Ein gewisser Anteil der Kfz-Stellplätze kann durch zusätzliche Fahrradstellplätze ersetzt werden.

Sollte sich die beschriebene Systematik zur Berechnung der notwendigen Kfz- Stellplätze und Fahrradabstellplätze als ungeeignet erweisen, so ist alternativ dazu auch eine Einzelfallberechnung des tatsächlichen Bedarfs der Stellplätze möglich. Eine Einzelfallberechnung kann sowohl durch die Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden. Ebenso kann der Antragsteller diese vorlegen.

Im Rahmen der Einzelfallberechnung kann der Vorhabenträger mittels eines Gutachtens einen abweichenden Stellplatzbedarf durch ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept innerhalb der gesetzlichen Normen⁵ begründen. Aufgrund der heterogenen Stadtstruktur und verkehrlichen Anbindung der einzelnen Ortsteile ist es ratsam, Mobilitätskonzepte in Form eines sachlich begründeten Gutachtens zu fordern. Nähere Anforderungen an Art und Umfang der Mobilitätskonzepte werden in Anlage 3 der Stellplatzsatzung geregelt.

Da die Festlegung auf konkrete Richtzahlen nach verschiedenen Nutzungsarten und die Benennung von möglichen Minderungstatbeständen langfristig Wirkung entfaltet, wird eine Evaluierung der Regelungen dieser Satzung im Jahr 2021 im Rahmen ihrer Anwendung vorgeschlagen. Ziel der Evaluierung ist das Gegensteuern von sich abzeichnenden, unerwünschten Entwicklungen durch Anpassungen der Satzungsinhalte. Außerdem können derzeit noch nicht spezifizierte Sachverhalte im Zuge einer Nachjustierung in die Satzung

⁵ Gem. § 48 (3) Satz 2 Nr. 4a) BauO NRW kann die Gemeinde in der Stellplatzsatzung regeln, dass sie vollständig oder teilweise auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen verzichtet, soweit der Stellplatzbedarf durch „besondere Maßnahmen“ verringert wird. In der Begründung zum Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW) heißt es: „Besondere Maßnahmen (§ 48 Absatz 3 Satz 2 Nummer 4a) sind zum Beispiel, dass die Bauherrschaft die Verpflichtung übernimmt, in der baulichen Anlage beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Fahrkarten für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung zu stellen (Job-Tickets). Die Satzungsermächtigung ist aber auch offen für jede andere Maßnahme, mit der die Zahl der notwendigen Stellplätze und Garagen verringert wird; sie ist im positiven Sinne einer „Experimentierklausel“ zu verstehen.“

eingebraucht werden, sofern diese von den Satzungsermächtigungsgrundlagen abgedeckt sind.

Kosten und Finanzierung

Die Aufstellung und Evaluierung der Stellplatzsatzung wird durch die Mitarbeiter der Stadtverwaltung vorgenommen. Sie bildet für die Stadt Wuppertal die neue Rechtsgrundlage zur Ermittlung der Anzahl von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen und deren mögliche Ablösung. Insofern werden über den Tatbestand der Ablöse, der im Einzelnen im Rahmen der Stellplatzablösesatzung geregelt ist, Möglichkeiten der Einnahme generiert.

Zeitplan

entfällt

Anlagen

- Anlage zur Beschlussvorlage der Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal: Erläuterungen des Satzungstextes im Einzelnen
- Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal
- Anlage 1 zur Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal: Richtzahltablelle für den Bedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen
- Anlage 2 zur Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal : Stellplatzzonen und Qualität der ÖPNV-Anbindung
- Anlage 3 zur Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal: Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze durch ein Mobilitätskonzept im Zuge der Einzelfallberechnung