

<b>Satzungsbeschluss</b>	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in	Ingo Sauer
	Telefon (0202)	563 5602
	Fax (0202)	563 8595
	E-Mail	ingo.sauer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	23.08.2006
	Drucks.-Nr.:	<b>VO/0844/06</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>18.10.2006</b>	<b>Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Stadtmarketing</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>08.11.2006</b>	<b>Hauptausschuss</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>13.11.2006</b>	<b>Rat der Stadt Wuppertal</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Neufassung der Stellplatzablösungssatzung</b>		

### Grund der Vorlage

Stärkere Berücksichtigung wirtschaftsfördernder Aspekte bei der Festlegung der Ablösebeträge.

### Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt die Neufassung der Stellplatzablösungssatzung gemäß Anlage 03

### Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden

### Unterschrift

Jung

## **Begründung**

### **1.) Vorgeschichte der Stellplatz- und Ablöseproblematik**

#### **1.1.) Ausgangslage**

2003 mussten die sechs bestehenden Stellplatzverzichtssatzungen der Stadt Wuppertal aufgehoben werden, weil die Landesbauordnung Nordrhein-Westfalens (BauO NRW) geändert worden war. Die in § 51 BauO NRW enthaltene Möglichkeit für die Kommunen, diese Art Satzungen zu erlassen, war ersatzlos aufgehoben worden. Seitdem gilt grundsätzlich wieder die Pflicht, notwendige Stellplätze nachzuweisen bzw. - wenn dies nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist – diese abzulösen.

#### **1.2.) Ablösungssatzung**

Nach Aufhebung der Verzichtssatzungen, die neben den Cities Elberfeld und Barmen große Teile der Talsohle umfassten, mehrten sich die Fälle, in denen Geschäftstreibende und Investoren von dieser neuen Rechtslage betroffen wurden und wegen hoher Ablöseforderungen Probleme bei beabsichtigten Investitionen entstanden. Um hier zur Unterstützung stadtentwicklungspolitischer Ziele und aus Gründen der Wirtschaftsförderung Abhilfe bzw. Erleichterungen zu schaffen, beschloss der Rat im Mai 2004 und mit einer Ergänzung im September 2005, die bestehende Stellplatz-Ablösungs-Satzung zu differenzieren und wirtschaftsunterstützende Förderungstatbestände einzubauen (siehe hierzu VO/2658/04 und VO/1066/05). Durch diese Änderungen wurden die Ablösebeträge für diese Tatbestände von 50% der durchschnittlichen Herstellungskosten nochmals halbiert, so dass nur noch 25 % dieser Kosten abzulösen waren. Zudem wurde die Möglichkeit einer Ratenzahlung eingeführt.

#### **1.3.) Prüfung der Zoneneinteilung**

Im Rahmen der Beratungen zur Änderung der Stellplatz-Ablösungs-Satzung beauftragte der Ausschuss für Stadtentwicklung die Verwaltung, die bestehenden Zonenabgrenzungen zu prüfen und ggf. Änderungsvorschläge zu machen.

#### **1.4.) Veränderungen im Landesrecht**

Am 31.12.2005 ist die Verwaltungsvorschrift zur Bauo NRW ausgelaufen. Diese behördenverbindliche Vorschrift regelte u.a. auch Fragen zum Nachweis von Stellplätzen und Garagen gemäß § 51 BauO NRW. Bislang galt z.B., dass bei guter ÖPNV-Erschließung ein Nachlass von bis zu 30% auf die Zahl der nachzuweisenden Stellplätze gewährt werden kann. Dieser Richtwert gilt nun nicht mehr. Auch die Tabelle über die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf hat ihre Gültigkeit verloren. Zwar handelte es sich hierbei um Orientierungswerte, die aber auch bisher im Einzelfall zu überprüfen waren; das Verwaltungshandeln orientierte sich im Normalfall aber sehr stark an diesen.

#### **1.5.) Auswirkungen auf das Verwaltungshandeln**

Man kann derzeit davon ausgehen, dass die Verwaltungsvorschrift zur BauO NRW nicht ersetzt wird; es entspräche dem von der Landesregierung angekündigten Bürokratieabbau. Durch den Fortfall der Richtzahlen für den Stellplatzbedarf wird eine konkrete

Einzelfallprüfung erforderlich, bei welcher allein die spezielle Situation des beantragten Vorhabens (ÖPNV-Anbindung, Größe und Lage des Objektes, Kundenfrequenz und Mitarbeiterzahl usw.) beurteilt wird.

## **2. Handlungsspielräume**

Grundsätzlich eröffnen sich zwei Handlungsfelder. Zum einen ergeben sich Handlungsspielräume auf der Grundlage des § 51 Abs. 1 bis 3 der Landesbauordnung NRW bei Einzelfallentscheidungen, die durch das Ressort 105 im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens getroffen werden.

Zum anderen können auf der Grundlage des § 51 Abs. 4 und 5 Landesbauordnung per Satzung, die vom Rat der Stadt beschlossen werden muss, Regelungen aufgestellt werden, die im Ablösefall zu einem möglichen Investitionen begünstigendem Ergebnis führen.

### **2.1 Einzelfallentscheidung durch R 105**

Die Konkretisierung der weiteren Vorgehensweise, insbesondere die Ermittlung und Festlegung von Werten bei der Beurteilung der Stellplatznachweispflicht sollte nach Abstimmung auf Landesebene durch eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Ressorts 105 durchgeführt werden.

Ziel sollte dabei sein, unter Berücksichtigung des grundgesetzlich festgelegten Gleichbehandlungsgrundsatzes die gesetzlichen Möglichkeiten zur Verringerung der Herstellungspflicht konsequent zu nutzen.

Hiervon könnten insbesondere viele Kleinbetriebe, Handwerker und Geschäftstreibende profitieren, die nur über ein begrenztes Investitionsbudget verfügen.

### **2.2 Satzungsänderung**

Das zweite Handlungsfeld bildet - wie oben erwähnt - die städtische Stellplatz-Ablösungs-Satzung, die vom Rat der Stadt nach deren Neuaufstellung im September 2001 zweimal (im Mai 2004 und im September 2005) mit dem Ziel geändert wurde, städtebaulich erwünschte Entwicklungen zu erleichtern.

Eine weiterreichende Reduzierung des Ablösebetrages als bisher kann für große Teile des Stadtgebietes erreicht werden.

Durch rechtlich mögliche Veränderungen der Bemessungsgrundlagen, durch Aufhebung der Zonen und eine weitere Reduzierung des Prozentsatzes des Ablösebetrages auf 40% im Regelfall bzw. 20% bei Fördertatbeständen der gesamtstädtisch ermittelten Herstellungskosten würde sich der Ablösebetrag in den z. Zt. gültigen Zonen 1 und 2 (innerstädtische, verdichtete Bereiche) z.T. erheblich vermindern; in der Zone 3 hingegen müsste eine moderate Verteuerung hingenommen werden. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Ablöseproblematik vor allem in den jetzigen Zonen 1 und 2 vorzufinden ist und in weiter außen liegenden, vom Grundsatz her entsprechend dünner besiedelten Bereichen der Ablösefall seltener und dann i.d.R. nur da eintritt, wo Grundstücke höher verdichtet (ähnlich wie in innerstädtischen Bereichen) genutzt werden sollen.

Es wird deshalb vorgeschlagen, eine entsprechende Satzungsänderung durchzuführen.

Um gerade bei stadtentwicklungspolitisch wünschenswerten, vielfach innerstädtisch entlang der Talsohle liegenden Investitionsvorhaben, bei denen oftmals aus Platzmangel die Stellplätze nicht nachgewiesen werden können und eine größere Zahl von Stellplätzen abgelöst werden müsste, in noch stärkerem Maße als bisher unterstützend zu wirken, sollte die Er-

mittlung des Ablösebetrages auf eine andere, für Investitionsvorhaben günstigere Basis gestellt werden. Eine solche Maßnahme käme gleichermaßen großen wie kleinen Investitionsvorhaben zugute und die Wirtschaftskraft Wuppertals würde gestärkt.

Dafür muss zukünftig eine Verringerung auf der Einnahmenseite in Ablösefällen in Kauf genommen werden.

Da es sich hierbei nicht um eine Gebührensenkung im haushaltsrechtlichen Sinn handelt, bestünde für die Kommunalaufsicht kein Beanstandungsgrund. Vielmehr sind die Ablösebeträge nach dem Willen des Landesgesetzgebers gemäß § 51 Abs.6 BauO NRW zweckgebunden zu verwenden.

### **3. Inhalte der neuen Satzung**

#### **3.1. Abschaffung der Zonen und Vereinheitlichung der Art der Stellplätze**

Das Gesetz legt fest, dass die Festlegung des Ablösebetrages prozentual anteilig aus den durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes zu ermitteln ist.

Dem alten, z.Zt. gültigen Ablösebetrag lag eine fiktive Kostenermittlung zugrunde, die drei Zonen berücksichtigte. Für diese Zonen wurde eine unterschiedliche Art des Stellplatznachweises (als Tiefgaragen, Parkhäuser, Bauten mit Parkpaletten oder ebenerdig) angenommen und entsprechend der Lage in der Stadt stark differierende durchschnittliche Grundstückspreise berechnet. Dies führte im Ergebnis dazu, dass in der innerstädtischen Zone 1 hohe Herstellungskosten ermittelt wurden, weil die Festlegung getroffen worden war, dass Stellplätze in diesem Bereich zu 90 % in Parkbauten nachgewiesen würden und dazu der Grundstückspreis in diesem Teil der Stadt entsprechend hoch ist. In der außen liegenden Zone 3 hingegen wurde davon ausgegangen, dass keine Parkbauten benötigt, sondern ausschließlich ebenerdige Stellplätze errichtet würden. Dies führte in der Berechnung der Ablösebeträge für die unterschiedliche Zonen naturgemäß zu starken Unterschieden.

Diese fiktive Festlegung entspricht keineswegs der Realität. Sicherlich ist es richtig, dass vor allem in den Cities eine höhere Zahl von Stellplätzen in Parkbauten nachgewiesen wird; es existieren in der Zone 1 aber auch sehr viele ebenerdige Stellplätze. Andererseits wurden in der Zone 3 ebenso in größerem Umfang Parkbauten zum Nachweis der Stellplätze erstellt, weil auch dort vielfach eine hohe städtebauliche Dichte konzipiert wurde, die einen reinen ebenerdigen Stellplatznachweis ausschließt.

Es wird deshalb angeregt, hier einen Ausgleich zu schaffen und eine einheitliche Neuberechnung mit dem Ziel durchzuführen, eine gleichmäßige und ausgewogene Ablösesituation für das gesamte Stadtgebiet zu erlangen.

Deshalb wird vorgeschlagen, künftig nur noch einen gesamtstädtischen Preis für erschlossene, bebaubare Grundstücke – gegenwärtig 224 € pro Quadratmeter- zugrunde zu legen.

Desweiteren wird vorgeschlagen, die unterschiedlichen Herstellungsarten von Stellplätzen (in Tiefgaragen, Parkhäusern, als Garagen oder offene, ebenerdige Stellplätze) ebenfalls gleichmäßig für das gesamte Stadtgebiet zu veranschlagen und die jeweiligen Herstellungskosten zu je 25 Prozent zu berücksichtigen.

#### **3.2. Ermittlung und Festlegung der Herstellungskosten**

Die Berechnung der Herstellungskosten für die z.Zt. gültige Satzung basiert auf einer

Kostenermittlung von 1993. Zu diesem Kostenstand wurde bei der Neuaufstellung zur Euro-Umstellung der Satzung im Jahre 2001 ein geschätzter Kostenaufschlag von 10 Prozent hinzugerechnet und dieses Zahlenwerk in die neue Währung, den Euro, umgerechnet.

Für die vorgeschlagene Neuaufstellung der Ablösungssatzung wurden nunmehr die Baukosten überprüft, um aktuelle Zahlen berücksichtigen zu können. Aufgrund neuer Baumaterialien, verbesserter Baugeräte und damit auch Bautechniken und mutmaßlich auch durch Auswirkungen des Euro-Marktes auf die Lohnsituation ist der Anstieg der Baukosten moderat, z.T. etwas günstiger als damals angenommen. So wurden unter Berücksichtigung einheitlicher Grundstückskostenanteile und einer gleichmäßigen 25 % - igen Berücksichtigung der Stellplatzarten neue durchschnittliche Herstellungskosten festgestellt, die mit 13.000 Euro pro Stellplatz deutlich niedriger liegen als in der bisherigen Zone 1 (alt 22.000 €), in etwa gleich bleiben mit der alten Zone 2 (14.500 €) und deutlich über dem Wert der alten Zone 3 (8.300 €) liegen (siehe hierzu Anlage 04).

### **3.3.Festsetzung des Ablösungs-Prozentsatzes**

Ablösefälle treten – wie bereits oben erwähnt - am häufigsten in den innerstädtischen Lagen entlang der Talsohle auf.

Der gegenwärtig gültige Ablösungs-Prozentsatz von 50 % im Normalfall und 25 % bei zu unterstützenden Tatbeständen führt dort zu Ablösebeträgen pro Stellplatz von 11.000 € im Regelfall und immerhin noch 5.500 € bei Sondertatbeständen. Diese hohen Ablösebeträge erweisen sich vielfach als Investitionshemmnis. Dies gilt sowohl für Kleininvestitionen mit kleinerem Investitionsbudget als auch bei größeren Investitionen, weil in diesen Fällen oftmals eine größere Anzahl von Stellplätzen abgelöst werden muss.

Zur Steigerung der wirtschaftsfördernden Wirkung schlägt die Verwaltung deshalb vor, den Prozentsatz des Ablösebetrages weiter zu reduzieren und auf 40 % im Normalfall und 20 % bei stadtentwicklungspolitisch zu unterstützenden Tatbeständen festzusetzen.

Unter Berücksichtigung der neu berechneten Herstellungskosten wäre demzufolge zukünftig ein Stellplatz mit einem Betrag von 5.200 € im Normalfall, bei Vorliegen der in die neue Satzung übernommenen stadtentwicklungspolitisch gewünschten Tatbestände mit einem Betrag von 2.600 € abzulösen.

### **3.4. Ausnahmetatbestände**

Die Ausnahmetatbestände der bestehenden Satzung sollten unverändert in die Neufassung der Satzung übernommen werden. Sie können so weiterhin den vom Rat der Stadt beschlossenen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen dienen. Neben der Unterstützung von wirtschaftsfördernden und stadtgestalterischen Tatbeständen werden dadurch auch weiterhin soziale und / oder gemeinnützigen Einrichtungen und Dienstleister wie Altenpflegedienste, Krankenpflegedienste, kirchliche Einrichtungen und Einrichtungen der Jugendfürsorge und kulturelle Einrichtungen gefördert.

### **3.5 Fälligkeit / Raten**

Trotz bislang geringer Inanspruchnahme und trotz des dadurch entstehenden zusätzlichen Verwaltungsaufwandes sollte die 2004 eingeführte Teilzahlungsmöglichkeit erhalten bleiben, da sie dazu beitragen kann, finanzielle Belastung im Rahmen von baulichen Investitionsvorhaben über einen längeren Zeitraum zu verteilen und dadurch einen Investor zu entlasten.

### **3.6 Übergangsregelungen**

Die Übergangsregelung stellt sicher, dass bereits vor dem 1.1.2007 beantragte Vorhaben bei der Ermittlung eines ggf. fällig werdenden Ablösebetrages nach den vorgeschlagenen neuen Regelungen behandelt werden, wenn der Ablösungsvertrag erst nach der Rechtswirksamkeit der Satzung abgeschlossen wird.

### **4. Städtebauliche Auswirkungen**

Wuppertal ist als Oberzentrum des Bergischen Landes auf Kunden und somit auf Kaufkraftzufluss aus dem Umland angewiesen. Ein dementsprechend über den eigenen Bedarf hinausreichendes vielfältiges Angebot im Geschäfts- und Dienstleistungsbereich hat sich vor allem in den Cities aber auch den anderen Versorgungszentren in der Talachse etabliert und muss langfristig gesichert werden.

Die Stellplatzproblematik und die Ablösungsregelungen berühren einen grundsätzlichen Interessen- und Zielkonflikt. Einerseits soll beim Bau, der Erweiterung oder in Fällen der Nutzungsänderung usw. eine investorenfreundliche - gemeint ist in diesem Zusammenhang damit i.d.R. eine reduzierte Ermittlung der erforderlichen Stellplätze bzw. kostengünstigere Ablöseregelung - greifen; gleichzeitig soll aber die Attraktivität der innerstädtischen Bereiche erhalten bleiben bzw. sogar ausgebaut werden. U.a. gehört neben einer guten Anbindung an den ÖPNV aber auch eine auskömmliche Ausstattung mit Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr zur Attraktivität einer Stadt, insbesondere ihrer Versorgungsbereiche.

Richtig ist die Feststellung, dass der Stellplatzzuwachs durch die vorgeschlagenen Maßnahmen verlangsamt wird und die Summe der Ablösebeträge, mit Hilfe derer in der Vergangenheit die Herstellung von Parkbauten finanziell unterstützt wurde, kleiner werden wird, mit der Folge, dass in der Zukunft die Spielräume für diese Art verkehrspolitischer Steuerung geringer werden.

Eine konkrete, dauerhafte Verschlechterung der Situation für den ruhenden Verkehr ist dennoch nach Einschätzung der Fachverwaltung aufgrund der folgenden Überlegungen nicht zu erwarten.

Da die innerstädtischen Bereiche mittlerweile nahezu vollständig bebaut sind, wird die Menge der zukünftig noch zu erwartenden baulichen Veränderungen – sei es durch Abbruch und Neubau oder durch Umnutzung vorhandener Immobilien – die Gesamtnutzfläche quantitativ nur wenig vergrößern. Die hierfür erforderlichen Stellplätze stellen in Relation zur vorhandenen Gesamtstellplatzzahl einen unbedeutenden Anteil dar. Sie beeinflussen deshalb die Gesamtstellplatzversorgung in den zentralen Bereichen nur marginal, so dass eine dauerhafte gravierende Unterdeckung nicht zu befürchten sein wird.

Das Angebot an bewirtschafteten Parkieranlagen (Parkhäusern, Tiefgaragen, Parkplätzen) ist in den Zentren von Elberfeld und Barmen umfangreich. In Elberfeld beläuft sich die Anzahl im Innenstadtbereich auf ca. 5550 Stellplätze in rund 35 Parkieranlagen im Jahr 2005. Davon ist ca. ein Fünftel an Dauerparker vermietet. Der Rest ist öffentlich verfügbar. Im Innenstadtbereich von Barmen sind in ca. 20 bewirtschafteten Parkieranlagen im Jahr 2005 rund 2180 Stellplätze vorhanden. Rund ein Drittel dieser Stellplätze ist dauerhaft vermietet. Hinzu kommen noch zahlreiche, nicht erfasste Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, die temporäres Parken zulassen.

Im Mai / Juni 2006 wurden exemplarisch an drei „normalen“ Wochentagen (Montag, Donnerstag und Samstag) Belegungsdaten von an das dynamische Parkleitsystem angeschlossenen Parkieranlagen erfasst. Die Auswertungen der Belegungszahlen

haben ergeben, dass die Auslastung dort in Elberfeld im Mittel bei rund 60 % und in Barmen bei rund 70 % liegt.

Eine dauerhafte Verschlechterung der Parkraumsituation ist dann allerdings nicht auszuschließen, wenn jetzt vorhandene öffentliche Parkplatzflächen einer Bebauung zugeführt werden.

Grundsätzlich ist bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplätze und deren Ablösung sicherlich auch weiterhin eine realistische Betrachtungsweise angezeigt. Es würde Sinn und Zweck der Stellplatzpflicht zuwiderlaufen, die notwendigen Stellplätze mit realitätsfremden Erwägungen herunterzurechnen, da die Stellplatzpflicht u.a. dazu dient, den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Gleichwohl soll dafür Sorge getragen werden, dass insbesondere solche Bauvorhaben, die zu keiner faktischen Veränderung der Stellplatzsituation führen, nicht durch formal-rechtliche Betrachtungsweisen bei der Ermittlung notwendiger Stellplätze bzw. deren Ablösung als Investition behindert werden oder hieran scheitern.

### **Kosten und Finanzierung**

Direkte Kosten für die Stadt Wuppertal entstehen nicht. Durch die Neufassung ist jedoch mit verminderten Einnahmen bei der HH-Stelle 6800-351.0261 zu rechnen. Da die Einnahmen zweckgebunden zu verwenden sind, ist dies haushaltsneutral.

### **Zeitplan**

Beschlusslauf: 4. Quartal 2006  
Rechtskraft: 01.01.2007

### **Anlagen**

Anlage 01: § 51 BauO NRW  
Anlage 02: alter Satzungstext  
Anlage 03 neuer Satzungstext  
Anlage 04: Ermittlung der durchschnittlichen Herstellungskosten