

B e s c h l u s s v o r l a g e

TOP: Reduzierung der Anzahl der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze im Innenstadtbereich

Vorgesehene Beratungsfolge:

Termine:

Ausschuss für Stadtplanung und Umwelt

09.03.2005

Bau- und Verkehrsausschuss

06.04.2005

Rat der Stadt Lüdenscheid

25.04.2005

Beschlussvorschlag:

Im in der Anlage räumlich abgegrenzten Innenstadtbereich wird die Anzahl der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze gemäß Punkt 51.1 der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung NRW um 30 % reduziert.

Finanzielle Auswirkungen:

Einmalige Ausgaben:	€
Lfd. jährliche Ausgaben:	€
Deckung:	HHSt.

Die Reduzierung der notwendigen Stellplätze kann dazu führen, dass die Stadt entsprechend weniger Ablösezahlungen für nicht gebaute Stellplätze erhält.

Grundlage der Aufgabe:

Die Aufgabe ist gesetzlich vorgeschrieben.

Begründung:

Eine Neuregelung der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung NRW bietet die Möglichkeit, die Anzahl der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze insbesondere im Innenstadtbereich zu reduzieren. Die damit verbundene Chance besteht vor allem darin, Folgenutzungen von Leerständen sowie bauliche Erweiterungen in der Innenstadt künftig zu erleichtern.

Die Bauordnung NRW beinhaltet die rechtliche Notwendigkeit der Anlage von Stellplätzen bei baulichen Anlagen. Die Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung regelt vertiefend die Frage nach der Anzahl der notwendigen Stellplätze. Seit der letzten Novellierung der Bauordnung sieht diese Verwaltungsvorschrift vor, die Anzahl der notwendigen Stellplätze auch unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu bestimmen. Danach ist ein Bauvorhaben überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, wenn es weniger als 400 m von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist, der in einer bestimmten Regelmäßigkeit angefahren wird.

Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, ist die Anzahl der zu fordernden notwendigen Stellplätze um bis zu 30 % zu reduzieren. Insofern besteht eine Verpflichtung der Gemeinden, die Tatbestandsvoraussetzungen zu prüfen und entsprechend zu handhaben. Allein die Frage, wie hoch der Minderungs-Prozentsatz ist, hängt entscheidend von der Frage ab, wie die örtliche Verkehrssituation zu beurteilen ist.

Insbesondere der Innenstadtbereich ist geprägt durch eine dichte, geschlossene Bebauung. Daher ist gerade hier der Nachweis der erforderlichen Stellplätze oft schwierig. Zudem stammt ein Großteil der vorhandenen Gebäudesubstanz aus der Zeit vor 1960 (vgl. Anlage). In dieser Zeit wurde ein Stellplatznachweis für Kraftfahrzeuge noch nicht gefordert, so dass Umnutzungen vorhandener Bausubstanz durch die heutigen Stellplatzerfordernisse erschwert werden.

Die Voraussetzungen der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung für eine gute Anbindung an den ÖPNV sind im Innenstadtbereich gegeben. Der Innenstadtbereich ist dabei auf der Grundlage des im Jahr 2000 vom HAA beschlossenen Zielkonzeptes Innenstadt abgegrenzt worden, mit der Modifikation, dass die umgrenzenden Straßen jeweils beidseitig berücksichtigt worden sind (vgl. Anlage).

Um abzuschätzen, welche Auswirkung eine Reduzierung des Stellplatzerfordernisses im Innenstadtbereich um 30 % hätte, wurde für die Jahre 2003 und 2004 ermittelt, welcher Stellplatzbedarf im Sinne der Bauordnung für Neu- und Umbauten sowie Nutzungsänderungen zu verzeichnen gewesen ist. Dabei müssen verschiedene Möglichkeiten, der Stellplatzpflicht nachzukommen, unterschieden werden:

- a) Stellplätze, die auf dem Grundstück nachgewiesen werden können:
In den Jahren 2003 und 2004 waren dies zusammen ca. 90 Stellplätze
In der Regel handelt es sich um Nutzungsänderungen für bereits bebaute Grundstücke, so dass auch Stellplatzanlagen bereits vorhanden sind. Damit greift eine Reduzierung der Stellplatzpflicht faktisch nur für die Fälle einer baulichen Nachverdichtung oder einer intensiveren Nutzung, bei der neue Stellplätze angelegt werden müssten (beispielsweise Umbau und Anbau des Rathauses).
- b) Stellplätze, die durch Baulasten auf anderen Grundstücken gesichert werden können:
In den Jahren 2003 und 2004 waren dies zusammen ca. 20 Stellplätze.
In der Regel werden diese Stellplätze per Baulast in den bestehenden Innenstadtparkhäusern gesichert. Eine Reduzierung der Stellplatzpflicht hätte somit in erster Linie eine finanzielle Entlastung von Bauvorhaben zur Folge.
- c) Stellplätze, die nicht nachgewiesen werden können und daher abgelöst werden müssen:
In den Jahren 2003 und 2004 waren dies zusammen ca. 100 Stellplätze.
Der überwiegende Anteil dieser Stellplätze (ca. 85 – 90 %) wurde jedoch durch Nutzungsän-

derungen bewirkt, bei denen die neuen Nutzer in bestehende Ablöseverträge eintreten konnten und damit nur für die restliche Vertragslaufzeit in die Zahlung der vereinbarten Raten einsteigen. Dies gilt auch für (hier nicht erfasste) Nutzungsänderungen, bei denen die Stellplatzpflicht in der Vergangenheit bereits abgelöst worden ist und die keine erhöhten Stellplatzanforderungen haben.

Bei einer untergeordneten Anzahl von Stellplatzverpflichtungen, die abgelöst wurden (ca. 10 – 15 %) handelt es sich um gänzlich neue Ablöseverträge. Eine Reduzierung der Stellplatzpflicht würde dazu führen, dass die zukünftig für die Stadt anfallenden Ablösesummen geringer ausfallen werden.

Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt, dass die für die Jahre 2003 und 2004 tatsächlich neu angefallenen Stellplatzpflichten (durch Baulast gesicherte und über neue Verträge abgelöste Stellplätze) sich in einer Größenordnung von ca. 30 – 35 Stellplätzen bewegen. Der überwiegende Rest wird über bereits bestehende Verträge abgelöst bzw. ist auf eigenem Grundstück bereits vorhanden.

Die Intention des Landesgesetzgebers mit der in der Verwaltungsvorschrift vorgesehenen Reduzierung der notwendigen Stellplätze ist in erster Linie die Förderung des ÖPNV und stellt nicht unbedingt darauf ab, die bestehende Stellplatzsituation in den Blick zu nehmen. Nichtsdestotrotz muss dieser Aspekt beleuchtet werden, um mögliche Folgen einer Reduzierung der Stellplatzpflicht in diesem Bereich abschätzen zu können. Unter Umständen könnten die öffentlich zugänglichen Parkplätze überlastet werden, wenn zukünftig von privater Seite weniger Stellplätze vorgehalten werden. Damit würde die Erreichbarkeit der Innenstadt Lüdenscheid und damit ihre Attraktivität insbesondere für den Einkaufsverkehr sinken.

Eine Untersuchung des Parkplatzangebotes in der Stadt Lüdenscheid aus dem Jahr 2001 zeigt aber, dass auch zu Spitzenzeiten (Samstags mittags) das Stellplatzangebot die Stellplatznachfrage im Innenstadtbereich übersteigt. Auch wenn es in einzelnen Parkzonen (bsp. im Parkhaus Sterncenter) zu einer Vollauslastung kommt, so haben etwas weiter entfernt liegende Parkhäuser (bsp. Parkhaus Stadtmitte) noch Kapazitäten frei. Insgesamt ergab sich bei der Untersuchung in der Spitzenstunde eine Auslastung über alle Parkzonen der Innenstadt von gut 80 %. Damit verbleibt auch unter Berücksichtigung einer gewissen Umschlagsreserve eine ausreichende Kapazitätsreserve. Insofern ist die oben angeführte Befürchtung eines Stellplatzdefizits in der Innenstadt sehr unwahrscheinlich. Darüber hinaus wird durch den Bau der Parkgarage im Rathausinnenhof das Parkflächenpotenzial erhöht.

Die angeführten Überlegungen machen deutlich, dass die Risiken, die mit einer Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze in der Innenstadt verbunden sind, beherrschbar sind, da zum einen die tatsächlich neu hinzukommenden Stellplatzpflichten vergleichsweise gering sind und zum anderen die öffentlich verfügbaren Parkplätze über eine ausreichende Kapazitätsreserve verfügen. Die Chancen bestehen hingegen darin, dass bei einer Reduzierung der Stellplatzpflicht einzelne Bauvorhaben und Nutzungsänderungen, die bisher an der Stellplatzpflicht gescheitert sind, nun realisiert werden können. Aus diesem Grund wird als Prozentsatz zur Reduzierung des Stellplatzerfordernisses der Maximalwert von 30 % gewählt.

Gleichwohl sollte aber zukünftig laufend überprüft werden, inwieweit der eingeführte „Bonus“ im Innenstadtbereich zu einer Verschärfung der Parkplatzsituation und der Erreichbarkeit der Innenstadt geführt hat, um den gewählten Prozentsatz der Reduzierung eventuell anzupassen.

Lüdenscheid, den .2005

In Vertretung

Theissen
Beigeordneter

Lüdenscheid, den

Anlage/n: Übersichtsplan