

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	101 Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Sven Macdonald 563 2358 sven.macdonald@stadt.wuppertal.de
	Datum:	12.12.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/1511/24/1-A öffentlich
Sitzung am Gremium 16.12.2024 Rat der Stadt Wuppertal		Beschlussqualität Entgegennahme o. B.
Sachstand Stellplatzsatzung Antwort auf die Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 05.12.2024		

Grund der Vorlage

Antwort auf die Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 05.12.2024

Beschlussvorschlag

Die Antwort wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Frage 1: Welche finanziellen Auswirkungen erfährt die Stadt Wuppertal pro Jahr, dass aktuell keine gültige kommunale Stellplatzsatzung existiert?

Die Stellplatzsatzung regelt ausschließlich die Herstellung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück. Dort wo Kommunen keine eigene Stellplatzsatzung beschließen, gilt die Rechtsverordnung des Landes NRW. Die BauO NRW definiert die Anzahl der Stellplätze, die entweder auf dem eigenen Grundstück errichtet, auf einem anderen Grundstück per Baulast gesichert oder durch einen finanziellen Betrag abgelöst werden. Die Höhe von Ablösebeträgen wird grundsätzlich durch die Kommune in einer Ablösesatzung festgelegt, die sich auf die jeweils geltende Rechtsverordnung bzw. die aktuelle Landesbauordnung beruft.

In den letzten drei Jahren sind folgende Ablösesummen (diese sind zweckgebunden einzusetzen) nach Auswertung der Fachsoftware der Bauordnung vereinnahmt worden:

2022: 93.600,- Euro
2023: 70.200,- Euro
2024: 158.600,- Euro

Somit entstanden durch die aktuelle Vorgehensweise keine finanziellen Nachteile.

Frage 2: Welche regulierenden Auswirkungen hat das Fehlen einer Stellplatzsatzung insbesondere auf die folgenden Aspekte:

- Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Vermeidung von Parkplatzmangel
- Anpassung an quartiersbezogene Gegebenheiten
- Stärkung des Umweltverbundes und insbesondere alternativer Mobilitätsformen
- Regulierung des Verkehrsaufkommens

Zur Beantwortung wird auf die Begründung der Vorlage VO/0042/20/1-Erg „Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal; Ergänzungen nach erster Beratung“ verwiesen.

Die Vorlage der Verwaltung zu einer möglichen neuen Stellplatzsatzung wurde in den politischen Gremien in 2020 vertagt. In dieser Vorlage sind Aussagen zu den o.g. Punkten getroffen. Relevante Passagen daraus sind hier in einer Zusammenfassung unterstrichen dargestellt.

Der damalige Entwurf der Stellplatzsatzung ist grundsätzlich drei Ansätzen gefolgt:

1. Die Stellplatzsatzung verlangt im Basiswert zunächst mehr Stellplätze als die derzeitige Regelung. Bei steigenden Kfz-Zulassungen soll der öffentliche Raum entlastet werden. In der heterogenen Stadtstruktur Wuppertals gibt es Teile des Stadtgebiets, deren Erreichbarkeit noch stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) abhängig ist. Dies gilt insbesondere für die Außenbereiche der Stadt, die mit dem ÖPNV nicht optimal erschlossen sind.

Auch die seit Jahren zunehmenden Kfz-Zulassungen machen deutlich, dass der eigene Pkw nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel ist. Deutlich wird dies ebenfalls durch die Zunahme des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum.

Durch eine konsequente Forderung der Herstellung von Stellplätzen auf Privatgrundstücken, kann die Stellplatzsatzung einen Beitrag leisten, den öffentlichen Raum vom Parkverkehr zu entlasten. Der Basiswert der Stellplatzforderung ist zunächst hoch angesetzt (i.d.R. im oberen Drittel der Empfehlungen der Musterstellplatzsatzung NRW). Dieser hohe Wert greift vor allem in den durch den ÖPNV schlechter erschlossenen Außenbereich. Durch den hohen Basiswert ist es dann möglich, gezielt die Anzahl der Stellplätze durch Abschläge oder bei Vorliegen bestimmter Vergünstigungstatbestände stark zu reduzieren.

2. Die Stellplatzsatzung nimmt gezielt Abschläge vor. Zentrale und gut angebundene Lagen werden begünstigt.

Ebenso wie es sehr autoaffine Lagen im Stadtgebiet gibt, gibt es auch solche, die mit dem ÖPNV besonders gut erschlossen sind. Das trifft gerade auf die Tallage zu, in der die kurzen Wege zwischen Zentren, Wohnquartieren und öffentlichen Grünflächen erlauben, vieles zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen. In diesen Lagen ist ein Umsteigen vom eigenen Kfz auf andere Verkehrsmittel wesentlich einfacher als im Außenbereich. Daher verlangt die Stellplatzsatzung hier durch gezielte Abschläge weniger Stellplätze als in den vom ÖPNV schlecht angebotenen Lagen.

Die Abschlüsse können dazu führen, dass die Stellplatzforderung letztendlich unter der derzeitigen Forderung des Landes liegt. Die Stellplätze können also dort sinnvoll reduziert werden, wo der Umstieg auf andere Verkehrsmittel leicht gelingen kann. Aus Investorensicht werden die innerstädtischen und verkehrlich integrierten Lagen somit attraktiver, weil im Vergleich weniger Stellplätze nachgewiesen werden müssen. Die Stellplatzsatzung leistet damit auch einen Beitrag zur Innenentwicklung.

3. Die Stellplatzsatzung gibt Anstöße zur verkehrspolitischen Entwicklung. Sie kann allerdings nicht alleine eine Verkehrswende bewirken.

Die Stellplatzsatzung versucht zum einen der gegenwärtigen verkehrlichen Situation in Wuppertal Rechnung zu tragen.

Durch die Kopplung der Stellplatzforderungen an Lage und ÖPNV-Qualität werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel geschaffen. Darüber hinaus sollen Impulse für eine verkehrspolitische Neuorientierung im Tal gesetzt werden.

Die Stellplatzsatzung fordert erstmalig die Herstellung von Fahrradabstellplätzen auf privaten Flächen. Somit wird der Teil der notwendigen Infrastruktur zur Stärkung des Radverkehrs zur Pflicht, der im privaten Raum zu errichten ist.

Darüber hinaus wird es größeren Vorhabenträgern ermöglicht, die Zahl der herzustellenden Stellplätze zu reduzieren, indem sie ein innovatives, vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept verfolgen. Es muss jedoch auch deutlich betont werden, dass eine Stellplatzsatzung im Kern nicht das Ziel hat, umfassende verkehrliche Entwicklungen anzustoßen. Sie kann lediglich für ihren beschränkten Einflussbereich – die Herstellung von Stellplätzen bei genehmigungspflichtigen Vorhaben auf Grundstücken – Impulse setzen.

Frage 3: Wann wird die Verwaltung den Entwurf einer Stellplatzsatzung zur Beratung in die Gremien einbringen?

Eine neue Beratungsgrundlage, in Form einer Ablösesatzung, soll im 1. Quartal 2025 in die politischen Gremien eingebracht werden. Darin sollen die Beitragshöhen aufgrund der Preissteigerungen der Herstellungskosten der letzten Jahre angepasst werden. Darüber hinaus soll die Ablösesatzung an die aktuelle Rechtsgrundlage angepasst werden.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

X neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Es handelt sich um die Beantwortung einer Anfrage. Beschlüsse und Maßnahmen sind mit der Beantwortung nicht verbunden.

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt