

## ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

**Absender:**

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Hagen

**Betreff:**

Vorschlag zur Tagesordnung gem. § 6 Abs. 1 der GeschO von der SPD Fraktion der Stadt Hagen

Hier: Verzicht auf die Schaffung von Stellplätzen im Innenstadtbereich

**Beratungsfolge:**

12.02.2019      Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des § 48 der Landesbauordnung NRW eine Satzung für den Innenstadtbereich zu erstellen, die auf die Schaffung von Stellplätzen in diesem Bereich verzichtet.

**Kurzfassung**

Entfällt

**Begründung**

Siehe Anlage: Antrag der SPD – Fraktion der Stadt Hagen

## Inklusion von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

## SPD – Fraktion im Rat der Stadt Hagen

Rathausstraße 11 58095 Hagen Tel: 02331 207 - 3505  
Postfach 42 49 58042 Hagen Fax: 02331 207 - 2495

[spd-fraktion-hagen@online.de](mailto:spd-fraktion-hagen@online.de) | [www.spd-fraktion-hagen.de](http://www.spd-fraktion-hagen.de)

---

An den  
Vorsitzenden des  
Stadtentwicklungsausschusses  
Herrn Dr. Stefan Ramrath  
im Hause

28. Januar 2019

### **Verzicht auf die Schaffung von Stellplätzen im Innenstadtbereich**

Sehr geehrter Herr Dr. Ramrath,

wir bitten um Aufnahme des og. Punktes für die nächste Sitzung des  
Stadtentwicklungsausschusses, gem. §6 Abs.1 GeschO, am 12. Februar 2018.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des § 48 der Landesbauordnung NRW eine Satzung für den Innenstadtbereich zu erstellen, die auf die Schaffung von Stellplätzen in diesem Bereich verzichtet.

#### **Begründung:**

Nach § 48 der Landesbauordnung NRW können die Gemeinden unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festlegen, **ob** und in welchem Umfang und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen.

Gerade im Innenstadtbereich ist die bisherige Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen ein Investitionsrisiko. Um die Entwicklung der Innenstadt zu fördern, ist es sinnvoll, dass auf die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Bauobjekten verzichtet wird.

Die Anzahl der Stellplätze in der Innenstadt im öffentlichen Raum als auch im Zusammenhang mit privaten Stellplätzen, die auch zum erheblichen Teil dem Publikumsverkehr zur Verfügung stehen, ist ausreichend und muss nicht noch ausgebaut werden. Im Übrigen ist diese Maßnahme auch ein Beitrag zur angestrebten Verkehrswende, insbesondere dann, wenn sie mit einem Ausbau der Park and Ride Plätze verbunden würde.

Freundliche Grüße  
Werner König



SPD-Fraktion

## ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

**61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung**

**60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen**

**69 Umweltamt**

**32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und  
Personenstandswesen**

**Betreff:** Drucksachennummer: **0090/2019**

**Vorschlag zur Tagesordnung gem. § 6 Abs. 1 der GeschO von der SPD Fraktion der  
Stadt Hagen**

**Hier: Verzicht auf die Schaffung von Stellplätzen im Innenstadtbereich**

**Beratungsfolge:**

**08.05.2019 Umweltausschuss**

**14.05.2019 Stadtentwicklungsausschuss**

**Sachstand:**

Stellplätze oder Garagen sind im Zusammenhang mit dem Neubau oder der wesentlichen Änderung baulicher Anlage herzustellen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Diese Verpflichtung ist in allen Bauordnungen der Länder enthalten – auch in der Bauordnung des Landes NRW. Der § 48 der BauO NRW 2018 regelt dies und gibt diverse Bedarfzahlen (Richtzahlen) für verschiedene bauliche Anlagen oder Nutzungen vor. Planungsrechtlich ist die Errichtung von Stellplätzen und Garagen bundesweit nach § 9 (11) oder § 22 des Baugesetzbuches (BauGB) zu behandeln.

**BauO NRW 2018**

**§ 48  
Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze**

(1) Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze oder Garagen und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen (notwendige Stellplätze). [...]

[...]

(3) Die Gemeinden können **unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festlegen, ob und in welchem Umfang** und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen. Sie können insoweit durch Satzung regeln

[...]

**4. den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen,** soweit der Stellplatzbedarf

- a) durch besondere Maßnahmen verringert wird oder
- b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen oder durch Aufstockung entsteht,

**5. die Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen,** soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern,

6. die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen von notwendigen und nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen,

7. dass bei der Errichtung von Anlagen, ggf. unter Berücksichtigung einer Quote, notwendige Stellplätze mit einer Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen versehen werden sowie

8. die Ablösung der Herstellungspflicht in den Fällen der Nummer 1 bis 3 durch Zahlung eines in der Satzung festzulegenden Geldbetrags an die Gemeinde.

Die Richtzahlen der Landesbauordnungen werden oft unverändert in kommunale Stellplatz-Satzungen aufgenommen. In Gebieten, die sehr gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen sind, können die Richtzahlen anders ausgelegt werden und die notwendigen Stellplätze für die verschiedenen baulichen Anlagen und Grundstücke reduziert werden.

**Planungen / Maßnahmen:**

Im Jahr 2016 wurde vom Rat die Stellplatzablösesatzung beschlossen. Die Stellplatzablösesatzung „trifft Regelungen, in denen notwendige Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten hergestellt werden können, oder die Herstellung aufgrund einer Satzung nach § 51 Absatz 4 Nummer 2 BauO NRW untersagt oder eingeschränkt ist“. Auch eine Anpassung kann daher nicht den Verzicht bzw. das Verbot neuer Stellplätze in der Innenstadt regeln. Zu diesem Zweck ist eine neue Stellplatzsatzung notwendig.

Im Jahr 2017 wurde ein Vertrag über die Ablösung für einen Stellplatz in Wehringhausen abgeschlossen, im Jahr 2018 über die Ablösung von 3 Stellplätzen in Hohenlimburg. Für den Innenstadtbereich wurden in den vergangenen 2 Jahren keine Ablösungen erforderlich. Es wurde durch genehmigte Vorhaben (Nutzungsänderungen, Neubau) kein Bedarf an Stellplätzen ausgelöst, der nicht auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen oder auf fremdem Grundstück per Baulast gesichert werden konnte. Jedoch gab es durchaus Bauvorhaben / Nutzungsänderungen in der Hagener Innenstadt, von denen Abstand genommen wurde, weil Ablösesummen fällig geworden wären, die nicht hätten geleistet werden können.

Die Stadt Hagen arbeitet seit vielen Jahren kontinuierlich daran, die Schadstoffbelastung in Hagen zu reduzieren und grundsätzlich die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem die Luftreinhaltepläne 2008 und 2017- deren Maßnahmen bereits weitgehend umgesetzt bzw. angestoßen wurden -, das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK), der Nahverkehrsplan 2009, der Lärmaktionsplan sowie verschiedene Fachgutachten zu den Luftschaadstoffimmissionen erstellt.

Als Grundlage für die Umsetzung emissionsreduzierender Maßnahmen dient der im Juli 2018 beschlossene Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Hagen. Ziel des Masterplans ist es, die Lebensqualität für die Menschen in der Stadt zu verbessern und eine Mobilitätswende in Hagen einzuleiten. Die Schwerpunkte der fast 60 emissionsreduzierenden Maßnahmen aus dem Hagener Masterplan liegen auf einer Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Radverkehrs und auf dem Ausbau der Elektromobilität. Ziel der Mobilitätswende ist es auch, dass die Hagener Bürger bis zum Jahr 2035 rund 50 % ihrer Wege umweltfreundlich per ÖPNV, Rad oder zu Fuß zurücklegen. Derzeit beläuft sich der Anteil lediglich auf 38 Prozent. Der Anteil der Autofahren (MIV-Anteil am Modal-Split) soll im selben Zeitraum von aktuell 62 % auf 50 % zugunsten des Umweltverbundes reduziert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, sollte eine Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Masterplan umgesetzt werden und für die Verbesserung der Luftqualität in der Innenstadt insbesondere die folgenden Maßnahmen forciert angegangen werden:

- 1.13 Schlaufenerschließung Innenstadtring - Einbahnstraßenlösung

Maßnahme-Steckbrief (Inhalte):

[...] Wegen der überschaubaren Entferungen ist eine Einbahnstraßenlösung zu untersuchen.

- 1.16 Ausbau des ÖPNV-Angebotes: Angebot und Attraktivitätssteigerung (Maßnahme-Steckbrief (Inhalte):

[...] Dazu zählen insbesondere Taktverdichtungen [...]. Ein wichtiger Aspekt [...] verbesserte Anbindung der bestehenden und neu zu errichtenden Park-&-Ride-Parkplätze. [...]. Die diesbezüglichen Zielsetzungen sehen eine Steigerung des ÖPNV-Anteils von 16 % auf 22 % im Jahr 2035 vor. [...].

- 5.5. Ausweitung Park + Ride-Angebot

Maßnahme-Steckbrief (Inhalte):

[...] In Bezug auf die Erreichbarkeit der Innenstadt Hagens wäre die Einrichtung eines busbezogenen P+R Systems bzw. die Einrichtung von Shuttle-Bussen zu prüfen. In Verbindung mit einer umweltorientierten Parkraumbewirtschaftung (deutliche Erhöhung Parkgebühren) kann so eine Reduzierung des MIV's in der Innenstadt gelingen. [...].

- 5.13 Umweltorientiertes Parkraummanagement

Maßnahme-Steckbrief (Inhalte):

[...] Durch eine Erhöhung der Parkgebühren [...]. Gleichzeitig soll es kostenlose Parkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge geben, um den Umstieg zu fördern.

Für eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund bedarf es neben restriktiven Maßnahmen für den MIV (Push-Maßnahmen) immer auch Anreize und eine Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes (Pull-Maßnahmen). Bei Umsetzung der Maßnahme sollte besonders das Angebot des ÖPNV verbessert werden. [...]

Auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „HAGENplant 2035“ werden Maßnahmen und Strategien für die Verbesserung der Lebensqualität für die Menschen in der Stadt aufgeführt. Die strategischen Ziele des ISEK beschreiben den „Fahrplan“ auf dem Weg zu einer attraktiven und lebenswerten Großstadt, auch im Hinblick auf das Thema Verkehr. Das Ziel 10 „Mobilität neu denken!“ beschreibt Handlungsansätze für nachhaltige Mobilität - die Reduzierung des MIV und die Stärkung von Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV:

- Erhöhung der Lebensqualität durch Reduzierung von Verkehrsbelastungen
- Schaffung von klimafreundlichen Angeboten (Nahmobilität, Radverkehr, ÖPNV etc.)
- Berücksichtigung von Wirtschaftsverkehren im Rahmen integrierter Verkehrskonzepte
- Reduzierung des motorisierten Verkehrs in innerstädtischen Bereichen
- Vermeidung von Verboten, stattdessen intelligente Verkehrssteuerung

Neben dem bestehenden Parkleitsystem kann eine Stellplatzsatzung auf verschiedene Arten steuernd in den Parkraum eingreifen:

- Beschaffenheit und Anzahl von Stellplätzen (z.B. Vorgaben bei der Errichtung von „notwendigen Stellplätzen mit einer Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen“)
- Beschaffenheit und Anzahl von Fahrradabstellplätzen

- Minderungsmöglichkeiten, z.B. bei guter ÖPNV-Anbindung, der Finanzierung von Jobtickets, bei Anlage von Car-Sharing-Stationen oder bei Vorliegen eines innovativen Mobilitätskonzepts
- Ablösung (z.B. Zweckbindung bei der Verwendung der Ablösebeträge, beispielsweise für Maßnahmen aus einem kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzept einer oder mehrerer Gemeinden)

### Beurteilung:

Die BauO NRW bietet die Möglichkeit, dass Gemeinden von der grundsätzlichen Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen abweichen, indem sie durch eine entsprechende Satzung den Umfang und die Beschaffenheit von Stellplätzen selbst steuern. Gem. BauO NRW 2018 § 48 Abs. 4-5 ist es möglich, eine Satzung zu erstellen, die auf die Schaffung von Stellplätzen in bestimmten Bereichen verzichtet. Das Risiko eines solchen Verzichts kann – bei entsprechenden Nutzungsänderungen oder dem Neubau von Objekten mit hoher Besucheranzahl – die Steigerung des MIV durch parkplatzsuchende Verkehrsteilnehmer sein.

Unternehmen aller Branchen benötigen eine funktionsfähige, bedarfsgerechte und zuverlässige Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger. Ihre Anbindung muss daher gesichert sein - auch wenn durch eine Stellplatzsatzung auf neue Parkplätze verzichtet wird.

Ins Besondere im Innenstadtbereich muss also jedes Bauvorhaben dahingehend geprüft werden, welche alternativen Maßnahmen im Erschließungsbereich angerechnet werden können.

Die Schaffung adäquater klimafreundlicher Alternativen zur Nutzung des PKW in der Innenstadt ist somit ein wichtiger Handlungsansatz, um nicht nur den ruhenden als auch den fahrenden MIV zu reduzieren.

Die Stadt Hagen strebt eine Mobilitätswende an. Hier sind in den bisherigen o.g. Planungen und Konzepten seitens der Stadt bereits viele Zielsetzungen formuliert worden, die zur Reduzierung des MIV und zur Stärkung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr führen. Mögliche Maßnahmen könnten z.B. – anstelle der Schaffung neuer MIV-Stellplätze – die Verpflichtung zur Anlage von Fahrradstellplätzen oder Car-Sharing-Stationen sein. Auch das Einbeziehen der ansässigen Unternehmen kann bei der Schaffung von Alternativen zum MIV in Betracht gezogen werden; beispielsweise durch die Forderung nach einer Beteiligung an Jobtickets für die Mitarbeiter\*innen.

Eine Stellplatzsatzung kann die Konkretisierung der o.g. Maßnahmen und Ziele für den Innenstadtbereich bewirken, z.B. im Hinblick auf die Stärkung von E-Mobilität oder Radverkehr. Die Schaffung von alternativen, zukunftsfähigen Verkehrsmitteln geht dabei zugleich Hand in Hand mit der Reduzierung des MIV – je besser das Angebot an alternativen Mobilitätslösungen, desto geringer die Notwendigkeit, den PKW zu nutzen.

**Fazit:**

Um die Mobilitätswende zu forcieren und neben Ablösezahlungen weitere Regulierungsmöglichkeiten im Mobilitätssektor zu erhalten, wird daher die Erstellung von Stellplatzsatzungen befürwortet, die für einzelne Stadtteile individuell die verschiedenen Aspekte der Erschließung regelt.

Gerade im Innenstadtbereich der Stadt Hagen, der gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen ist, kann auf die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen nach bindenden Richtzahlen der Landesbauordnung NRW verzichtet werden. Ein Verzicht oder eine Reduzierung von Stellplätzen im Innenstadtbereich ist ein Beitrag zur angestrebten Mobilitätswende in Hagen. Weniger Autos in der Innenstadt bedeutet mehr Platz für Wohnen, Erholung und umweltfreundliche Mobilität.

Es empfiehlt sich daher, mit der Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Innenstadt zu beginnen und je nach Bedarf weitere Satzungen für andere Hagener Stadtteile zu erstellen. Für die Innenstadt von Hagen bieten sich an, hier gezielt weitere Maßnahmen für eine bessere ÖPNV-, Rad- und Fußgänger-Infrastruktur umzusetzen.

gez. Thomas Huyeng  
Beigeordneter, Vertretung für VB5

gez. Thomas Huyeng  
Beigeordneter