

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	06.02.2013	öffentlich - Vorberatung	
Stadtrat	20.02.2013	öffentlich - Beschluss	

Änderung der Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen vom 04.06.2008

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Satzung zur Änderung der Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen,
Anlage 2 zur Satzung

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten wird zustimmend zu Kenntnis genommen .
Der BWA empfiehlt dem Stadtrat die Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen zu ändern.

Sachverhalt:

Die Zahl der bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze ergibt sich aus der Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen vom 04.06.2008 der Stadt Fürth, die auf der Grundlage des Artikel 81 der BayBO und in enger Anlehnung an die Richtzahlen der Anlage zur Verordnung über den Bau und den Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) vom Stadtrat beschlossen wurde. Die Satzung legt über das gesamte Stadtgebiet hinweg einheitliche Anforderungen zum Nachweis der notwendigen Stellplätze fest. Die BayBO ermächtigt die Kommunen allerdings in Art 81 auch abweichende Regelungen aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten zu treffen. Differenzierte Regelungen sind auch in einzelnen Stadtquartieren nach Vorliegen entsprechender Voraussetzungen möglich, so dass je nach den speziellen Verhältnissen in stadträumlichen Teilbereichen unterschiedliche Anforderungen an die Zahl der erforderlichen Stellplätze gestellt werden können. Eine ganze Reihe der bayerischen Großstädte haben von der letztgenannten Möglichkeit Gebrauch gemacht und, zumeist eingeteilt in einzelne Zonen, in Abhängigkeit von städtebaulicher Nutzung und Qualität des Personennahverkehrs jeweils abweichende Anforderungen formuliert.

In Fürth haben die geltenden einheitlichen Regeln zur Schaffung von Stellplätzen in der Vergangenheit in der dicht bebauten Innenstadt häufiger zu Problemen geführt, weil die erforderlichen Nachweise bei Umnutzungen oder Neubauten auf den Baugrundstücken oder in deren unmittelbaren Nähe nicht oder nur unter schwierigsten Umständen geführt werden konnten. Häufig ist eine Ablösung der Stellplatzverpflichtung erforderlich geworden. Dies führt je nach Einzelfall u. U. zu erheblichen Kosten für die Bauherren und könnte ein Investitionshemmnis insbesondere bei stadtentwicklungspolitisch gewollten gewerblichen Ansiedlungen in innerstädtischen Lagen darstellen.

Es wird daher unter Zustimmung des Wirtschaftsreferates vorgeschlagen in einem räumlichen Bereich, der gegenwärtig dem durch Beschluss des Stadtrates festgelegten zentralen Versorgungsbereich in seinem Umgriff entspricht (siehe Anlage), eine Minderung der Nachweispflicht von KFZ-Stellplätzen um 25% für Nichtwohnnutzungen, mit Ausnahme von Vergnügungsstätten ohne Kinobetriebe, gegenüber den derzeit geltenden Regelungen vorzunehmen.

Begründung

Die Fürther Innenstadt weist eine außergewöhnlich dichte und geschlossene, überwiegend dem Denkmalschutz unterliegende Baustruktur auf, die die Errichtung von zusätzlichen Stellplätzen auf den Baugrundstücken kaum zulässt. Gleichzeitig verfügt die Innenstadt über ein außergewöhnlich gutes und schnelles ÖPNV-Angebot durch Bahn und U-Bahn sowie durch eine Vielzahl von Buslinien. Die Innenstadt ist darüber hinaus fußläufig sehr gut erschlossen. Die öffentlichen Verkehrsmittel decken mit ihrem sehr dichten Netz insbesondere durch die U-Bahnlinie 1 mit den Haltestellen Hauptbahnhof, Rathaus und Stadthalle und den Buslinien 173, 174, 177, 178, 179 und im westlichen Randbereich die Linie 172 die zentrale Innenstadt sehr gut ab. Für den Freizeitverkehr stehen an Wochenenden zusätzlich die Nachtbuslinien N9, N17, N18, N20, N21 und N22 zur Verfügung.

Neben der dichten räumlichen Erschließung ist insbesondere in der für Gewerbe, Dienstleistungen und Einkaufen relevanten Zeit auch die zeitliche Verfügbarkeit der Verkehrsmittel hoch. Die U-Bahn verkehrt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) alle 5- in der Normalverkehrszeit (NVZ) alle 6-7- und in der Schwachverkehrszeit (SVZ) alle 10 Minuten. Durch die Überlagerung der Buslinien ergeben sich auch hier Taktzeiten von 5 Minuten in der HVZ, 7-8 Minuten in NVZ und 15 Minuten in der SVZ. Der in der Anlage dargestellte Bereich ist daher das am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgte Quartier im Stadtgebiet. Dieses überdurchschnittliche Angebot schlägt sich auch in der Verkehrsmittelwahl nieder. Nach der letzten repräsentativen Verkehrsbefragung aus dem Jahr 2008 werden im fraglichen Bereich mehr Wege zu Fuß mit Rad und mit dem ÖPNV zurückgelegt als in der Gesamtstadt, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bleibt demzufolge deutlich hinter der Nutzung in der Gesamtstadt zurück.

Eine Beschränkung der Minderung der Stellplatznachweisverpflichtung auf Nichtwohnnutzung trägt dem hohen Stellplatzbedarf in den innerstädtischen Wohnquartieren Rechnung, eine sehr enge Begrenzung des fraglichen Gebietes soll dazu beitragen, dass eine zusätzliche Verlagerung von Parksuchverkehr in benachbarte überwiegend wohngenutzte Bereiche vermieden werden kann.

Die mit der Minderung verbundene Förderung von gewerblichen Nutzungen in der zentralen Innenstadt soll allerdings diejenigen Nutzungen ausnehmen, die insgesamt einer hochwertigen Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur abträglich sind. Vergnügungsstätten tragen regelmäßig zu sog. Trading-Down-Effekten bei, in deren Folge Abwertungstendenzen und bodenrechtliche Spannungen für einzelne Quartiere ausgelöst werden können. Nachdem u.a. gerade eine Erleichterung von Investitionen mit dem Ziel einer Aufwertung der zentralen Geschäftslage mit der vorliegenden Änderung erreicht werden soll, werden Vergnügungsstätten mit Ausnahme von Kinobetrieben von deren Vergünstigungen ausgeschlossen. Kinobetriebe sind hinsichtlich ihrer Zuordnung zu den Vergnügungsstätten umstritten. Aufgrund des atypisch niedrigen Angebots in der Innenstadt und ihrer positiven Wirkung auf den Einzelhandelsstandort sollen diese Betriebe ebenfalls eine verminderte Nachweispflicht von Stellplätzen erhalten.

Wie vorstehend dargestellt werden überwiegend positive Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen erwartet: Abbau von Investitionshindernissen und damit eine Stärkung der

gewerblichen Ansiedlung zur Verbesserung der Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, Veränderung des „modal split“ durch Förderung umweltfreundlicher Mobilität und eine bessere Auslastung bestehender Parkhäuser. Es können allerdings auch nicht beabsichtigte Nebeneffekte wie die Gefahr möglicher Belastungen von Wohngebieten nicht ganz ausgeschlossen werden, eine Minderung der nachzuweisenden Stellplätze führt im fraglichen Bereich naturgemäß auch zu einer Verringerung von Fällen einer Stellplatzablösung und damit zu möglichen Einnahmeverlusten der Stadt. Insgesamt werden jedoch h. E. die positiven Effekte überwiegen, eine Änderung der Satzung wird empfohlen.

Weitere ergänzende Anmerkungen:

Das Baureferat empfiehlt darüber hinaus, die möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung zu beobachten, um künftig ggf. Korrekturen vornehmen zu können. Die Stellplatzverordnung weist h. E. noch weitere Inhalte auf, die aufgrund der inzwischen erkennbaren und absehbaren Entwicklungen im Verkehrsverhalten und in der Fahrzeug- und Verkehrstechnik zu überprüfen wären. Beispielhaft zu nennen ist die Frage nach Regelungen für die zunehmende Zahl (elektro-)motorisierter und nichtmotorisierter Zweiräder und der Elektromobilität sowie der Parkraumbewirtschaftung allgemein. Dies soll allerdings einer weiteren grundlegenden Überarbeitung vorbehalten bleiben. Über den Gegenstand der Stellplatzsatzung hinaus wäre die Schaffung eines elektronischen Parkleitsystems zu Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr zur Erhöhung der Attraktivität des Einkaufsstandorts sowie der damit verbundenen Umweltbelastungen in der inneren Stadt und der hier wohnenden Menschen aus Sicht des Baureferates wünschenswert.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☐ nein	☐ ja	☐ nein	☐ ja
Gesamtkosten		€	€
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

Auftrag:	Kämmerei wurde beteiligt	an Stadtplanungsamt von	28.01.2013
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Dr. Bernhard Röhrs	28.01.2013

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 28.01.2013

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt