

Universitätsstadt Siegen
Herr Jan Bockemühl
Lindenplatz 7
57078 Siegen

Datum: 29. Juli 2022
Unser Zeichen: sh
Ansprechpartner(in): Stephan Häger
Telefon: 0271 3302-315
Fax: 0271 3302-44315
E-Mail: stephan.haeger@siegen.ihk.de

Per Mail an: j.bockemuehl@siegen.de
stadtentwicklung@siegen.de

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrter Herr Bockemühl,

die Industrie- und Handelskammer (IHK) Siegen bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren und für die Zusendung der Unterlagen. Ziel der vorliegenden Stellplatzsatzung ist es, die Herstellung der zu errichtenden Stellplätze (Auto und Fahrrad) ganzheitlich für das Stadtgebiet zu regeln. Das Parken soll vornehmlich im öffentlichen Raum vermieden werden, indem Stellplätze auf dem jeweiligen Grundstück herzustellen sind, die den Bedarf auslösen.

Die Rolle der IHK Siegen im Planungsprozess

Die IHK Siegen ist als Trägerin öffentlicher Belange an Bauleitplan- und Satzungsverfahren zu beteiligen, soweit die Interessen der regionalen Wirtschaft berührt werden. Die IHK Siegen vertritt dabei das gesamtwirtschaftliche Interesse.

Einschätzung und Bewertung der vorliegenden Stellplatzsatzung durch die IHK Siegen

Die IHK Siegen steht der Aufstellung der Stellplatzsatzung in Teilen kritisch gegenüber. Einerseits geht sie an einigen Stellen über die landesweiten Vorgaben/Richtlinien (Landesbauordnung und Stellplatzverordnung) hinaus. Einige Beispiele:

1. Die Anlage zur Stellplatzverordnung NRW sieht für Büro- und Verwaltungsgebäude 1 Stellplatz je 40 m² Nutzfläche vor. In der Stellplatzsatzung der Stadt Siegen liegt die Richtzahl bei 1 Stellplatz je 35 m².
2. Die Stellplatz-Richtzahl für Kraftfahrzeugwerkstätten ist in Siegen doppelt so hoch wie die NRW-Richtzahl (6 Stellplätze je Wartungsstand im Vergleich zu 3 Stellplätzen je Wartungsstand).
3. Für Handwerks- und Industriebetriebe, Lagerräume und Lagerplätze sind die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze (bezogen auf Beschäftigte) mehr als drei Mal so hoch (1 Abstellplatz je 3 Beschäftigte im Vergleich zu 1 Abstellplatz je 10 Beschäftigte).

Andererseits fehlt es an einer ausreichenden Flexibilisierung bzw. an Ausnahmeregelungen. Aus unserer Sicht sollte die Satzung beispielsweise zwingend eine Befreiung (ohne finanzielle Ablöse) von der Bereitstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Ausnahmefällen

ermöglichen. Hier sollte mindestens die Formulierung der Stellplatzverordnung des Landes NRW (§ 6) übernommen werden („Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze rechtlich unmöglich, ist von der Bauherrschaft kein Ablösebetrag zu erheben.“). Aus unserer Sicht wirken sich zu starre und unflexible Vorgaben eher investitionshemmend aus und sollten daher vermieden werden.

Grundsätzlich bewerten wir eine verpflichtende, pauschale Festsetzung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen für Unternehmen kritisch. Aus unserer Sicht ist es zielführender, die Entscheidung über die Anzahl der benötigten Stellplätze und Fahrradabstellplätze den Betrieben zu überlassen. Diese können flexibel und unbürokratisch Stellplätze schaffen, wenn diese für Angestellte, Kunden oder Zulieferer benötigt werden. Schließlich liegt die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Mitarbeiter- und Kundenstellplätzen in ihrem eigenen Interesse. Ein Verzicht auf verpflichtende Stellplatzrichtzahlen für Unternehmen entbürokratisiert und ermöglicht den Betrieben, flexibler auf ihre jeweilige Situation zu reagieren. Hinzu kommt, dass bei einer starren Verpflichtung ggf. Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die gar nicht benötigt werden. Dies steht einer effizienten Flächennutzung in Gewerbe- und Industriegebieten entgegen. Zumal ein erheblicher Mangel an nutzbaren Gewerbe- und Industrieflächen besteht und die schwierigen topografischen Gegebenheiten die tatsächliche Flächennutzung ohnehin schon stark einschränken.

Weitere Kritikpunkte/Hinweise am vorliegenden Entwurf der Stellplatzsatzung:

- Fahrradabstellplätze

Insbesondere bei Hotels, Gaststätten und anderen gewerblichen Nutzungen ist aus unserer Sicht auch ein abweichender Nachweis zur Berechnung der notwendigen Fahrradabstellplätze zu ermöglichen, wenn aufgrund der speziellen Nutzung, der Lage oder der Anfahrbarkeit die Herstellung dieser unzweckmäßig bzw. nicht zielführend ist.

Neben den Maßnahmen zur Reduzierung von Stellplätzen sollte die Satzung auch die Möglichkeiten vorsehen, die Anzahl der Fahrradabstellplätze reduzieren zu können, beispielsweise bei einer entsprechenden ÖPNV-Qualität oder bei besonderen Mobilitätsmaßnahmen. Auch sollte, wenn beispielsweise die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, ein Teil der ermittelten Fahrradabstellplätze ablösefähig sein.

- Reduzierung der Stellplätze

Die Möglichkeiten, die Stellplatzanzahl zu reduzieren, sind grundsätzlich zu begrüßen, sollten aus unserer Sicht aber mehr Gewicht erhalten. Beispielsweise sieht die Stellplatzverordnung des Landes NRW eine Reduzierung von bis zu 85 % der Stellplätze vor, wenn 90 % der Beschäftigten ein Monatskartenabonnement bzw. Job-Ticket benutzen. Auf der einen Seite begrüßen wir das unbürokratische Vorgehen der Stadt Siegen, grundsätzlich (unabhängig von der Nutzerzahl) bei ÖPNV-Vergünstigungen (z.B. Jobticket) eine Reduzierung der Stellplätze vorzusehen. Wir halten aber die genannte Reduzierung von 5 % für zu gering. Hier sollte, mindestens wie bei der Förderung von Car-Sharing, 10 % Reduzierung vorgesehen werden.

Eine weitere Reduzierung soll nach Lage und Qualität der ÖPNV-Anbindung ermöglicht werden. Aus unserer Sicht sollte hierbei ausschließlich die Qualität der ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden. Das würde bedeuten, dass bei einer guten ÖPNV-Qualität eine Minderung von 30 % und bei einfacher Qualität eine Reduzierung von 15 % für das gesamte Stadtgebiet gelten würde.

- Stellplatzablöse

Grundsätzlich ist die Möglichkeit einer Stellplatzablöse (bei vertretbaren Kosten) zu unterstützen. Eine verpflichtende Stellplatzablösung, wenn beispielsweise die Herstellung aus städtebaulichen Gesichtspunkten untersagt ist, sehen wir jedoch kritisch. Hier ist, wie bereits oben erwähnt, mindestens die Formulierung der Stellplatzverordnung des Landes NRW zu übernehmen.

Darüber hinaus ist aus unserer Sicht der angesetzte Ablösebeitrag von 80 % der Herstellungskosten (inkl. Kosten für Grunderwerb) zu hoch angesetzt. Im unmittelbar angrenzenden Rheinland-Pfalz beispielsweise darf der Ablösebeitrag 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten (einschließlich der Kosten des Grunderwerbs) nicht übersteigen.

Zudem wurden, entsprechend der ergänzenden Erläuterungen, zur Ermittlung der Baukosten die aktuellen Pflasterpreise zu Grunde gelegt. Da aufgrund von externen Einflüssen (Russland-Ukraine-Konflikt, Lieferengpässen, Energiekostensteigerung usw.) die Preise für Baumaterialien in den vergangenen Monaten in nahezu allen Segmenten drastisch gestiegen sind, sollten aus unserer Sicht nicht die aktuellen „Hochpreise“ zu Grunde gelegt werden, sondern ein Durchschnittspreis der vergangenen Jahre.

Darüber hinaus ist noch nicht nachvollziehbar, wie beispielsweise verfahren wird, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich und technisch unmöglich machen, gleichzeitig aber nur max. 50 % ablösefähig sind.

- Besondere Situation des Wirtschaftsstandortes Innenstadt und der Stadtteilzentren

Die Innenstadt und die Stadtteilzentren sind in den vergangenen Jahren durch Handelsstandorte an der Peripherie und den Online-Handel spürbar unter Konkurrenzdruck geraten. Zudem hat die Corona-Pandemie insbesondere den innerstädtischen Handel stark getroffen. Die „Grüne-Wiese-Standorte“ haben gegenüber der Innenstadt und den Stadtteilzentren beispielsweise bei Grundstücks- und Baukosten oder beim Angebot kostenloser Parkplätze deutliche Kosten- und Standortvorteile. Damit die Innenstadt und die Stadtteilzentren jedoch auch in Zukunft ihrer Rolle und Bedeutung als Handelsstandort und Versorgungszentrum gerecht werden können, ist mehr Chancengleichheit im Wettbewerb notwendig.

Es müssen gute Rahmenbedingungen und Anreize für Investitionen geschaffen werden. Investitionshemmnisse wie die Stellplatzabgabe wirken dagegen kontraproduktiv hinsichtlich aller Bemühungen, die Innenstadt und Stadtteilzentren mit Leben zu füllen und ein attraktives Angebot an Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sicherzustellen. Aus unserer Sicht könnte durch eine Reduzierung der Ablösebeträge, eine zeitliche Streckung über mehrere Jahre, Ausnahme- bzw. Härtefallregelungen oder bestenfalls durch einen Verzicht auf die Stellplatzablöse ein wirkungsvoller Beitrag zur Wirtschaftsförderung der Innenstadt und der Stadtteilzentren geleistet werden. Auch mit der Freistellung der ersten Stellplätze von einem Ablösebetrag könnte eine Entlastung gerade für kleinere mittelständische Unternehmen erreicht werden. Durch eine Flexibilisierung der Regelung zur Stellplatzablöse kann das Bauen im innerstädtischen Bestand unterstützt und ein Stück weit attraktiver gemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Stephan Häger