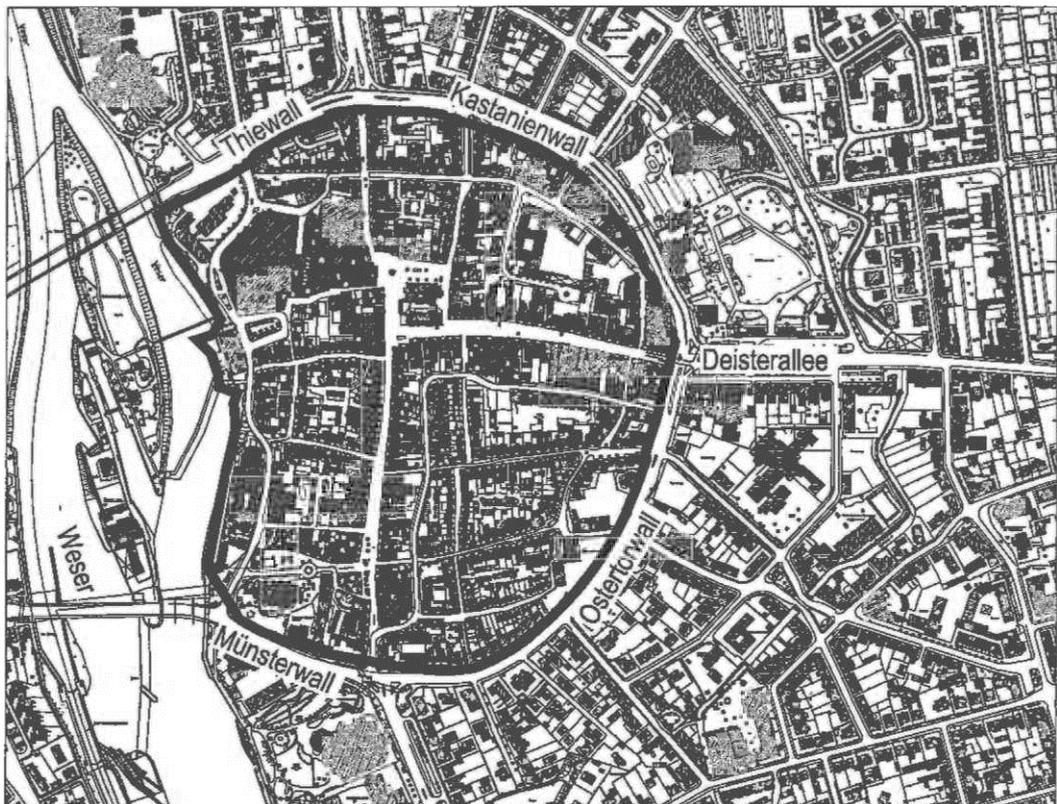


Örtliche Bauvorschrift (Stellplatzsatzung) zur Einschränkung der Einstellplatz- verpflichtung in der Altstadt von Hameln



Übersichtsplan ohne Maßstab

März 2016
Satzungsbeschluss

Örtliche Bauvorschrift (Stellplatzsatzung) zur Einschränkung der Einstellplatzverpflichtung

Aufgrund des § 10 des Niedersächsischen Kommunaiverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. 2010, S. 576) in der Fassung vom 16.12.2014 (Nds. GVBl. 2014, S. 434) sowie der §§ 47 Abs. 1 Satz 3 und 84 Abs.2 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) vom 03. 04 2012 (Nds. GVBl 2012. S. 46) in der Fassung vom 23.07.2014 (Nds. GVBl. 2014, S. 206) hat der Rat der Stadt Hameln in seiner Sitzung am **15.06.2016** die folgende örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Verpflichtung zur Herstellung von Einstellplätzen (Stellplatzsatzung) in der Altstadt der Stadt Hameln als Satzung beschlossen.

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich

Die örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Verpflichtung zur Herstellung von Einstellplätzen (Stellplatzsatzung) gilt für die Altstadt der Stadt Hameln, begrenzt durch die Straßen Thiewall, Kastanienwall, Ostertorwall und Münsterwall, sowie den Senior-Schläger-Platz und die Weser (Ufermauerzwischen Münsterbrücke und Thiewallbrücke).

Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus dem anliegenden Beiplan.

§ 2 Sachlicher Geltungsbereich

Die Satzung gilt für Erweiterung, Umbau oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen von denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Kraftfahrzeugen zu erwarten ist.

§ 3 Einschränkung der Einstellplatzverpflichtung

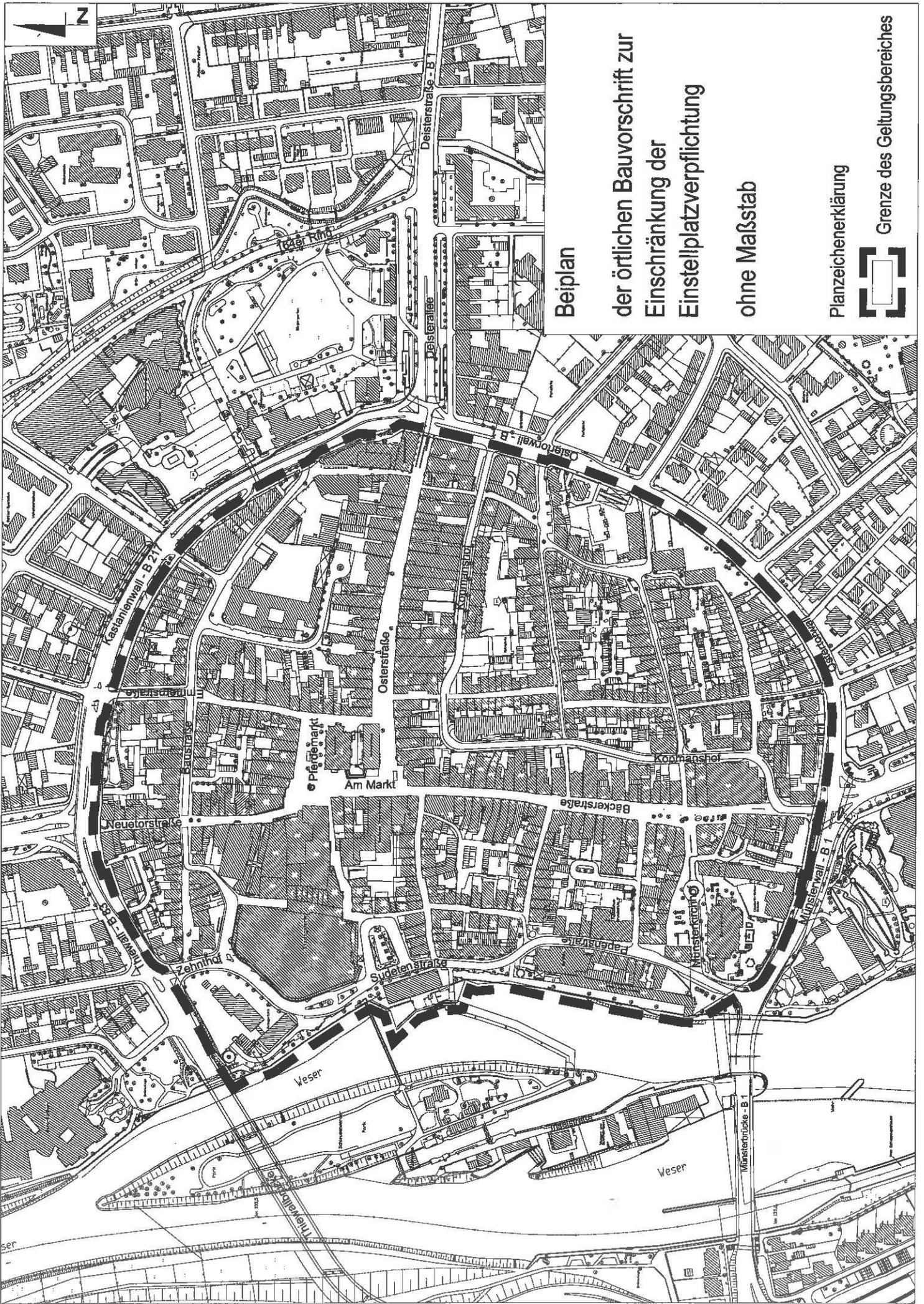
(1) Wird im Geltungsbereich dieser Satzung eine bauliche Anlage erweitert oder umgebaut oder die Nutzung einer Anlage geändert, so braucht der dadurch verursachte Mehrbedarf an Einstellplätzen nicht gedeckt zu werden und es entfällt die Pflicht zur Zahlung eines Geldbetrages (Ablösebetrag) an die Gemeinde.

(2) Abs. 1 gilt nicht für notwendige Einstellplätze für Behinderte gem. § 49 NBauO.

§ 4 Inkrafttreten

Die örtliche Bauvorschrift tritt mit ihrer Bekanntmachung im Internet unter www.hameln.de am 16.06.2016 in Kraft.

Auf die Bekanntmachung ist am 17.06.2016 in der Dewezet hingewiesen worden.

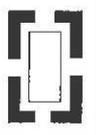


Beiplan

der örtlichen Bauvorschrift zur
Einschränkung der
Einstellplatzverpflichtung

ohne Maßstab

Planzeichenerklärung



Grenze des Geltungsbereiches

ENTWURF

Begründung

Örtlichen Bau Vorschrift (Stellplatzsatzung) zur Einschränkung der Einstellplatzverpflichtung in der Hamelner Altstadt

Die Aufstellung der örtlichen Bauvorschrift erfolgt gem. § 84 Absatz 2 Niedersächsischer Bauordnung (NBauO). Hiernach können Gemeinden zur Verwirklichung bestimmter verkehrlicher oder sonstiger städtebaulicher Absichten in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes (hier: Altstadt) oder für bestimmte Nutzungen in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes die Herstellung von Garagen und Stellplätzen untersagen oder einschränken.

1 | Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist im Zusammenhang mit der Bezeichnung „Altstadt“ und der Gebietsbeschreibung hinreichend definiert; zusätzlich ist der Geltungsbereich im Beiplan zeichnerisch dargestellt.

Die Hamelner Altstadt wird im Wesentlichen durch einen äußeren Verkehrsring begrenzt. Dieser äußere Ring der „Wallstraßen“ im Verlauf der ehemaligen Stadtwälle nimmt teilweise den überörtlichen Verkehr auf. Die Altstadt selbst wird durch ein Netz von Straßen im inneren Bereich verkehrlich erschlossen, die vorrangig den Zielverkehr aufnehmen. Ausgedehnte Fußgängerzonen, als Grundprinzip einer fußgängergerechten Altstadt im Zuge der abgeschlossenen Altstadtsanierung, sind ein wesentlicher Bestandteil der Altstadt. Die Zielsetzung für die 1968 begonnene Altstadtsanierung war die Erneuerung der Stadt von innen heraus. Neben einem gleichgewichtigen Nebeneinander von Alt und Neu, von Wohnen und zentralen Funktionen, war eine Herausnahme des seinerzeit hohen Durchgangsverkehrs erklärtes Ziel.

2 | Sachlicher Geltungsbereich

Die Stellplatzsatzung trifft für die gesamte Altstadt einheitliche Regelungen zum Wegfall einer Einstellplatzverpflichtung. Es wird festgelegt, dass der durch die Erweiterung, den Umbau oder einer Nutzungsänderung von baulichen Anlagen verursachte Mehrbedarf von Stellplätzen nicht gedeckt werden muss (nicht Neubau). Ausgenommen sind hiervon die notwendigen Stellplätze gem. § 49 NBauO (Behindertenstellplätze). Eine generelle Pflicht zur Herstellung von Einstellplätzen für die genannten baulichen Maßnahmen entfällt und damit auch die Ablöseverpflichtung.

3 | Ausgangssituation

In der Altstadt befanden sich am 31.12.2014 296 Geschäfte mit einer Gesamtverkaufsfläche von 50.869 m², darunter 33 Leerstände mit 2.352 m² Verkaufsfläche, die einer neuen Nutzung zuzuführen waren. Es überwogen kleinere Ladenlokale. Dies ist in erster Linie auf die historischen Gebäude- und Grundstücksstrukturen zurückzuführen. Mit der 2007 eröff

neten Stadtgalerie am Pferdemarkt bietet sich zudem die Chance großflächiger Angebotsstrukturen.

Das attraktive Einzelhandelsangebot wird durch ein breites Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie, Service- und Versorgungseinrichtungen aber auch Kultureinrichtungen ergänzt.

Zum Stichtag 31.12.2014 lebten zudem 2110 Bewohner in der Altstadt.

Die hohe Bedeutung der Hamelner Altstadt als Versorgungs- und Hauptgeschäftszentrum hat in den letzten Jahren zu einer stetigen Zunahme des Verkehrsaufkommens geführt. Die Altstadt ist durch Ihre kompakte, geschlossene Struktur gekennzeichnet. Sie wird im Norden, Osten und Süden durch die umgebenden Wallstraßen (ehemalige Wallanlagen) und im Westen durch die Weser mit den „Nadelöhren“ Münsterbrücke und Thiewallbrücke begrenzt.

Entlang der Wallanlagen liegen die Hauptparkplatzangebote:

• im Süden	Rattenfänger Tiefgarage	533 Einstellplätze,
■ im Osten	Parkplatz an der Wilhelmstraße	58 Einstellplätze,
	Tiefgarage Rathaus Parkplatz	228
	Steigerturm Parkhaus	Einstellplätze,
• im Norden	Rattenfänger Rondell	118
• im Westen	Stadtgalerie	Einstellplätze,
		482
		Einstellplätze,
		540
		Einstellplätze.

Die Parkhäuser und Tiefgaragen sind somit in Bezug auf die Altstadt räumlich gut verteilt. Von jeder in die Stadt führenden Hauptverkehrsachse kann mindestens ein Standort angesteuert werden. Diese Parkplatzangebote wurden in das 2010 erneuerte Parkleitsystem aufgenommen, um so den Parksuchverkehr aus der Altstadt möglichst fernzuhalten. Aufgrund dieser Zielsetzung ist das innerhalb der Altstadt gelegene Parkhaus „Kopmanshof“ in das Parkleitsystem nicht eingebunden.

Der für den Innenstadtbereich vorliegende Baustein „Parkraumkonzeption“ des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) ermittelt an fast allen Standorten nur eine mittlere Auslastung, die derzeit bei 60% liegt. Die Kapazitäten der öffentlichen Tiefgaragen und Parkhäuser werden demnach nicht konsequent ausgenutzt.

Der ruhende Verkehr in der Altstadt einschließlich Wallstraßen soll daher unter Berücksichtigung des vorhandenen Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage der verschiedenen Nutzergruppen einheitlich, verträglich und nachvollziehbar geordnet und geleitet werden. Eine formulierte Zielsetzung ist daher, die Auslastung der an den Wallstraßen gelegenen Parkhäuser und Tiefgaragen zu erhöhen.

Das Parkplatzangebot in den innerhalb der Altstadt gelegenen Erschließungsstraßen: Emmernstraße, Baustraße, Kopmanshof, Münsterkirchhof, Sudetenstraße und Zehnthof soll in den kommenden Jahren durch Um- und Rückbau, durchgängige und preissteigende Bewirtschaftung etc., mit dem Ziel, dass diese Straßen für die Parkplatzsuchenden deutlich unattraktiver werden, neu strukturiert werden.

Die Umsetzung der Empfehlungen des VEP-Bausteins erfolgt sukzessiv. In einem ersten Schritt sollen dabei zunächst Neuregelungen für den Bereich der Innenstadt, d.h. der zu-

künftigen Zone 1, eingeführt werden. Diese beziehen sich sowohl auf die Parkdauer als auch die Parkgebühren und sind in einen zweiten Ring um die Altstadt eingebunden (Vorlage 192/2015).

Durch bereits erfolgte bzw. beabsichtigte Maßnahmen sollen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der nicht motorisierte Individualverkehr (IV) in der Altstadt gestärkt werden, wie bspw. durch:

- Umbau der zentralen Omnibushaltestelle,
- Erhöhung der Anzahl der Fahrradabstellanlagen,
- Einbau einer Radspur im Kopmanshof,
- Verbesserung der Querungen für Fußgänger in der Baustraße und im Kopmanshof,
- Aufhebung der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen für Radfahrer,
- Ausbau attraktiver Busverbindungen in Stadt- und Ortsteilen sowie im Landkreis.

4 | Städtebauliche Ziele und Abwägung

Einhergehend mit der positive Entwicklung der Verkaufsflächen in der Altstadt hat in den vergangenen Jahren auch des Verkehrsaufkommens stetig zugenommen. Selbst wenn sich das Bauvolumen gewerblicher Nutzungen insbesondere im Einzelhandel künftig deutlich langsamer als bisher entwickeln wird, geht mit jedem Verkaufsflächenzuwachs oder jeder Umwandlung in Gastronomie, Dienstleistungen und Versorgungsangeboten ein Zuwachs an Stellplätzen einher, da diese i.d.R. nicht abgelöst wird. Auch für zusätzlichen Wohnraum, der sich durch Erweiterung, Umbau oder Nutzungsänderung ergibt sich i.d.R. ein Zuwachs an Stellplätzen.

Gemäß der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) sind Bauherren und Grundstückseigentümer durch § 47 NBauO verpflichtet, Gebäude und andere bauliche Anlagen ausreichend mit Einsteipltätzen oder Garagen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen auszustatten. Diese Verpflichtung soll grundsätzlich einer Überlastung der öffentlichen Straßen durch abgestellte Kraftfahrzeuge vorbeugen; öffentliche Straßen sollen in erster Linie dem „fließenden Verkehr“ dienen. Diese Zielsetzung hat vorrangig die „Förderung der Motorisierung“ im Fokus. Dies ist aufgrund der heute bestehenden Verkehrssituation nicht weiter zu vertreten.

Oberste Zielsetzung der Einschränkung der Einstellplatzverpflichtung ist eine stadtverträgliche Steuerung des Verkehrsaufkommens in der Hamelner Altstadt. In zunehmendem Maß wird es notwendig, den Kraftfahrzeugverkehr (Ziel- und Quellverkehr) in der Altstadt möglichst einzudämmen oder zumindest nicht weiter ansteigen zu lassen. Das Straßengefüge der Altstadt hat aufgrund der bestehenden Querschnitte nur eine begrenzte Aufnahmekapazität an Verkehr. Das Verkehrsaufkommen behindert bereits heute den notwendigen Wirtschaftsverkehr (Anlieferung etc.), entwertet die Wohn- und Aufenthaltsqualität und schädigt die Gesundheit durch Abgase, Feinstaub und Lärm. Dabei bestimmt die Summe der verfügbaren öffentlichen Parkplätze und privaten Stellplätze in erheblichem Maß die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in der Altstadt. Soll Parkraumbewirtschaftung zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl genutzt werden, ist es erforderlich, auch auf den privaten Flächen umzusteuern, also auch privates Bauen ohne Stellplätze zuzulassen.

Die Satzung zur Einschränkung der Einstellplatzverpflichtung für die Altstadt soll die uneingeschränkte Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen gemäß der bauordnungsrechtlichen Pflicht in der Altstadt aufheben. Mit der Stellplatzsatzung soll der mit baulichen Veränderungen i.d.R. einhergehende Erhöhung der Stellplätze in der Altstadt, entgegengewirkt werden.

Die Parkhäuser und Tiefgaragen sind räumlich in Bezug zur Altstadt gut verteilt. Von jeder in die Stadt führenden Hauptverkehrsachse kann mindestens ein Standort angesteuert werden. Diese Parkplatzangebote sind in ein Parkleitsystem aufgenommen.

Das Parkraumkonzept sowie der bereits gut funktionierende öffentliche Personennahverkehr bilden eine attraktive Alternative für den Individualverkehr. Weiter angestrebte Optimierungen des Parkraumkonzeptes, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Ausbau des Fahrradwegenetzes in der Altstadt sollen das Ziel, die Fahrten mit dem Auto zu reduzieren, unterstützen.

Auch für zusätzlichen Wohnraum, der sich durch Erweiterung, Umbau oder Nutzungsänderung ergibt, ist die verpflichtende Herstellung von Einstellplätzen nicht unbedingt erforderlich. Dieser zusätzliche Wohnraum muss nicht zwangsläufig einen ruhenden Verkehr verursachen, da heute auch ein „Wohnen“ ohne Auto und damit ohne Einstellplatz möglich ist.

Durch die Einschränkung der Einstellplatzverpflichtung wird zudem stärker der Ressourcenknappheit im Hinblick auf Grund und Boden und den Belastungen für die Umwelt Rechnung getragen.

Mit dem Verzicht auf die Pflicht zur Herstellung von Einstellplätzen bei Erweiterungen und Umbauten baulicher Anlagen oder bei Nutzungsänderung ist es dem Bauherrn möglich, die Zahl der Einstellplätze selbst zu regeln und vom tatsächlichen Erfordernis abhängig zu machen.

Im Zusammenspiel der einzelnen „Bausteine“ soll das Ziel einer Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt erreicht werden. Wenn es gelingt, die Autofahrer dazu zu motivieren, von vornherein in ein Parkhaus zu fahren, anstatt erst mehrere Straßen nach eventuell vorhandenen Parkplätzen abzusuchen, würde dies zum einen zu einer erheblichen Reduzierung von Emissionen und zum anderen zu einem verminderten und reibungsloserem Verkehrsfluss im Innenstadtbereich führen.

5 | Bisherige Verfahrensschritte und Beschlüsse

Für die Aufstellung von Satzungen gem. § 84 Abs. 1 und 2 NBauO im eigenen Wirkungsbereich ist gem. § 84 Abs. 4 NBauO die Durchführung eines zweistufigen Beteiligungsverfahrens gem. BauGB nicht erforderlich. In vorliegenden Verfahren sollen diese Beteiligungen angewendet werden, um ausreichende Beurteilungsgrundlagen über die Wirkungen der Regelungen zu erhalten und die Bürgerschaft umfassend zu informieren.

5.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Hameln hat am 05.02.2014 die Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit beschlossen.

Sie erfolgte im Zeitraum vom 17.02.2014 bis 17.03.2014 in der Abteilung Stadtentwicklung und Planung der Stadt Hameln. Jeder Bürger hatte die Möglichkeit, sich zu informieren und Wünsche und Anregungen zur Planung zu äußern. Hierzu parallel wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie den Naturschutzverbänden im Rahmen der Vorabbeteiligung mit Anschreiben vom 26.02.2014 die Gelegenheit gegeben, bis zum 24.03.2014 die Planung hinsichtlich der von ihnen zu vertretenden Belange zu prüfen und Stellungnahmen vorzulegen.

Grundlage der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange waren die dem Verwaltungsausschuss vorgelegte Beschlußvorlage einschließlich aufgeführten Anlagen.

Im Rahmen dieses Verfahrensschrittes sind Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Eher zustimmend mit Ergänzungen

- Aufhebung der Verpflichtung des Nachweises von Stellplätzen wird grundsätzlich positiv gesehen,
- Beschränkung des Verkehrsaufkommens in der Altstadt ist ein längst überfälliger Schritt,
- Reduzierung des Parksuchverkehrs aus Umweltgesichtspunkten sinnvoll, z. B. durch die Einrichtung von Bewohnerparkbereichen,
- Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht wird es begrüßt, wenn der Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Altstadt eingedämmt wird. Dies würde sich positiv auf den Luftreinhalteplan auswirken,
- unter der Voraussetzung der Beibehaltung des gegenwärtigen Parkraumangebotes wird der Aufhebung der Stellplatz-/Ablöseverpflichtung zugestimmt,
- Zielsetzung der beabsichtigten Stellplatzsatzung wird als Erleichterung für Händler und Gewerbetreibende gesehen,
- Reduzierung des Parksuch Verkehrs durch effektives Parkleitsystem erforderlich,
- grundsätzlich muss die Erreichbarkeit der Altstadt auch zukünftig angemessen und kundenorientiert gewährleistet bleiben,
- Ausführungen zu Zeitraum und Maßnahmen hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs fehlen

Eher ablehnend

- Umwandlung Parkhaus Kopmanshof in ein Anwohnerparkhaus wird abgelehnt
- Situation für Anwohner und Geschäftsleute wird sich verschlechtern,
- Attraktivität der Altstadt als Wohn- und Geschäftsquartier verschlechtert sich,
- Nutznießer sind ausschließlich die Grundstückseigentümer (Wegfall Stellplatz- / Ablöseverpflichtung),
- Verknappung Stellplätze führt zu verstärkten Parksuchverkehr,
- Verlust von Einnahmen.

Die Resonanz war somit überwiegend positiv.

An der o.g. Zielsetzung zu einer stadtverträglichen Steuerung des Verkehrsaufkommens in der Altstadt soll nach wie vor festgehalten werden. Wenn es gelingt, die Autofahrer dazu zu motivieren, von vornherein in ein Parkhaus zu fahren, anstatt erst mehrere Straßen nach eventuell vorhandenen Parkplätzen abzusuchen, würde dies zum einen zu einer erheblichen Reduzierung von Emissionen und zum anderen zu einem verminderten und reibungsloserem Verkehrsfluss im Innenstadtbereich führen.

Der Verzicht auf zusätzliche Stellplätze im Zuge künftiger Baumaßnahmen kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.