



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Kommunale Stellplatzsatzungen

Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW

3. Auflage, Januar 2023

In Zusammenarbeit mit:



Inhalt

I. Vorwort	4
II. Einführung	5
III. Stellplatzsatzungen – Was sollen sie? Was können sie? Wie wirken sie?	8
Historischer Hintergrund: von der Förderung des Kraftfahrzeugs zur verträglichen Verkehrsbewältigung	8
Parkraummanagement: die Stellplatzsatzung im Reigen der Instrumente	9
Grundüberlegungen: Bauliche Anlagen und ihr Verkehr	10
Stellschrauben: die wesentlichen Regelungsmöglichkeiten der Stellplatzsatzung	12
Effekte: die Wirkungsmechanismen von Stellplatzregelungen	13
Angebote zum Fahrradabstellen als Erfolgsfaktor in der Radverkehrsförderung	15
Kommunale Stellplatzsatzung: mehr Chancen als Hemmnisse	16
IV. Empfehlungen zum Vorgehen	17
V. Musterstellplatzsatzung NRW	18
Musterstellplatzsatzung	18
Anlage 1 (zu § 3 Absatz 1): Stellplatzrichtzahlen	21
Anlage 2 (zu § 4 Absatz 1): Berücksichtigung besonderer Maßnahmen der Bauherrschaft	26
VI. Hinweise zu den Regelungsmöglichkeiten	27
1 § 1 Geltungsbereich.....	27
2 § 2 Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder	28
3 § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze.....	29
3.1 Überblick: Wege zur Ermittlung der Stellplatzanzahl.....	29
3.2 Nutzungsarten in der Richtzahlentabelle.....	30
3.3 Herleitung passender Richtzahlen	31
3.4 Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets.....	36
3.5 Weitere Regelungen zur Stellplatzanzahl	41
3.6 Übersicht über das Vorgehen zur Ermittlung der herzustellenden Stellplätze eines Bauvorhabens.....	44
4 § 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze	46
4.1 Mobilitätsmanagement als Ansatz zur Verringerung der Kraftfahrzeug-Stellplätze	46
4.2 Ermittlung der reduzierten Stellplatzanzahl.....	48
4.3 Sicherung der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	49
5 § 5 Erfüllung der Herstellungspflicht	50
6 § 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen	51
7 § 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge	52
8 § 8 Beschaffenheit von Stellplätzen für Fahrräder	54
9 § 9 Zustimmung der Gemeinde.....	60

10 § 10 Ordnungswidrigkeiten	60
11 § 11 Übergangsvorschriften	60
12 § 12 Inkrafttreten.....	60
Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW	62
Bildnachweise und Impressum	64

I. Vorwort

Mit der Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen im Jahr 2018 und ihrer Überarbeitung vom 30. Juni 2021 haben die 396 Städte und Gemeinden in unserem Bundesland erstmals die Möglichkeit erhalten, eigene Regelungen festzusetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder geschaffen werden.

Aus der Neuordnung der landesweiten Stellplatzregelungen erwachsen für die Kommunen sowohl Möglichkeiten als auch Pflichten. Durch die Ermächtigung zum Erlass einer örtlichen Stellplatzsatzung besteht die Chance, Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben, auf die städtebauliche Entwicklung und auf die verkehrliche Entwicklung zu nehmen. Eigene kommunale Stellplatzsatzungen erhalten dabei im Vergleich zur landesweit einheitlichen, seit 1. Juli 2022 gültigen Stellplatzverordnung NRW einen besonderen Stellenwert: Sie ermöglichen es, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten. Die Stellplatzsatzung kann so als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements genutzt werden. Zugleich geht mit der Satzungsermächtigung aber auch die Verantwortung einher, eigene Regelungen zu erstellen und in der Praxis anzuwenden.

Bevor eine Kommune eigene Stellplatzregelungen anwenden kann, muss sie eine Reihe von Fragen beantworten und Aufgaben bewältigen. Insbesondere stellt sich die Aufgabe, konkrete Regelungen in einer individuellen Stellplatzsatzung zu formulieren. Die Landesbauordnung eröffnet Regelungsmöglichkeiten, deren Einsatz abzuwägen ist und die an die örtlichen Verhältnisse anzupassen sind.

Um den Städten und Gemeinden diese Aufgabe zu erleichtern und die Anwendung landesweit zu harmonisieren, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) und gemeinsam mit kommunalen Expert*innen bereits 2017 eine Musterstellplatzsatzung sowie den vorliegenden Leitfaden zum Erstellen von Stellplatzsatzungen erarbeitet.

Die Überarbeitung der Landesbauordnung vom 30. Juni 2021 und die am 1. Juli 2022 in Kraft getretene Stellplatzverordnung NRW erforderten eine umfassende Aktualisierung von Leitfaden und Satzungsmuster, die nun mit dieser Veröffentlichung vorliegt.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, die kommunalen Spitzenverbände und die AGFS werden die Kommunen über weitere Entwicklungen informieren, Erfahrungen aus der Praxis sammeln und den Austausch fördern.

Theo Jansen
Leiter der Landesgeschäftsstelle vom Zukunftsnetz Mobilität NRW

Helmut Dedy
Geschäftsführer des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Dr. Martin Klein
Hauptgeschäftsführer des Landkreistages Nordrhein-Westfalen

Christof Sommer
Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen

Christine Fuchs
Vorstand Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.

II. Einführung

Der Landtag NRW hat am 12. Juli 2018 die Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen beschlossen und am 30. Juni 2021 wesentliche Regelungen neu gefasst.

In § 48 wurden die Bestimmungen zu Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen umfassend neu geregelt. In § 87 wird die oberste Bauaufsichtsbehörde ermächtigt, Vorschriften zu Stellplätzen zu erlassen, in § 89 erhalten die Kommunen die Möglichkeit, die landesweiten Regelungen mit einer eigenen Stellplatzsatzung zu ersetzen und so die örtliche Situation angemessener zu berücksichtigen. Gleichzeitig wurde in § 2 Absatz 8 eine Legaldefinition des Stellplatzbegriffs festgelegt:

Stellplätze sind demnach „Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dienen. Garagen sind Gebäude oder Gebäudeteile zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und/oder Fahrrädern.“ Der Leitfaden verwendet daher im Weiteren den Begriff „Stellplätze“ und unterscheidet fallweise, soweit erforderlich, zwischen „Kfz-Stellplätzen“ und „Fahrradstellplätzen“.

§ 48 Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

(1) Die notwendigen Stellplätze und Garagen sowie Fahrradabstellplätze (§ 87 Absatz 1 Nummer 7) sind auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlichrechtlich gesichert wird, herzustellen. Erfolgen die Festlegungen nach Satz 1 durch Bebauungsplan (§ 89 Absatz 2) oder durch örtliche Bauvorschrift (§ 89 Absatz 1 Nummer 4), sind diese maßgeblich.

(2) Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen,
2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von

öffentlichen Fahrradabstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen oder

3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind.

§ 87 Rechtsverordnungen

(1) Zur Verwirklichung der in § 3 Absatz 1 Satz 1 und 2, § 17 Absatz 1 und § 18 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen wird die oberste Bauaufsichtsbehörde ermächtigt, durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen über

[...]

6. Anforderungen an Garagen (§ 48),
7. Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehöranforderungen (§ 48 Absatz 1), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des

Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der städtebaulichen Situation und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern oder fahrradähnlichen Leichtkraftfahrzeugen zu erwarten ist (notwendige Stellplätze, notwendige Fahrradabstellplätze), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, sowie die Ablösung der Herstellungspflicht

und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann,

8. die Gestaltung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge, sowie über die Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Abgrenzungen oder Einfriedungen, hierzu können auch Anforderungen an die Bepflanzung gestellt oder die Verwendung von Pflanzen, insbesondere Hecken, als Einfriedung verlangt werden,

[...]

§ 89 Örtliche Bauvorschriften

(1) Die Gemeinden können durch Satzung örtliche Bauvorschriften erlassen über

[...]

4. Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehöranforderungen (§ 48 Absatz 1), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der städtebaulichen Situation und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs

für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern oder fahrradähnlichen Leichtkraftfahrzeugen zu erwarten ist (notwendige Stellplätze, notwendige Fahrradabstellplätze), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann,

5. die Gestaltung der Gemeinschaftsanlagen, der Lagerplätze, der Stellplätze für Kraftfahrzeuge, der Plätze für bewegliche Abfallbehälter und der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke sowie über die Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen; dabei kann bestimmt werden, dass Vorgärten nicht als Arbeitsflächen oder Lagerflächen benutzt werden dürfen,

[...]

7. die Begrünung baulicher Anlagen.

[...]

Viele Kommunen haben bereits seit der Novelle der Landesbauordnung 2018 die neue Möglichkeit genutzt, eine eigene Stellplatzsatzung zu erlassen und die landesweiten Regelungen zu ersetzen. Hierfür spricht nicht allein die Möglichkeit, mit einer eigenen Stellplatzsatzung die Anzahl notwendiger Stellplätze an die örtlichen Verhältnisse anzupassen, sondern auch die Chance, im Vergleich zu den landesweiten Vorgaben differenziertere Instrumente wie Ablöseregulungen zu nutzen.

Da die Erstellung der Satzung eine neue Herausforderung für viele Kommunen darstellt, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW bereits im Herbst 2016 mit einem ersten landesweiten Treffen von Fachexpert*innen einen Prozess in Gang gesetzt, um gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) und gemeinsam mit kommunalen Expert*innen eine Musterstellplatzsatzung sowie den vorliegenden Leitfaden zur Erstellung von Stellplatzsatzungen zu erarbeiten und so den Kommunen eine Hilfestellung zu bieten.

NRW ist zu heterogen, um ein starres Muster vorzugeben. Aus diesem Grund arbeiten sowohl Musterstellplatzsatzung als auch Leitfaden mit modular kombinierbaren Textbausteinen für verschiedene Siedlungsgrößen, Siedlungsdichten und weitere Unterscheidungsmerkmale. Gegenüber der vorigen Fassung wurde die Musterstellplatzsatzung in Aufbau und Struktur an die Stellplatzverordnung des Landes angepasst, um den Umgang mit beiden zu erleichtern. Musterstellplatzsatzung und Leitfaden nutzen sowohl die seit 2018 bereits in nordrhein-westfälischen Städten gesammelten Erfahrungen als auch den langjährigen Erfahrungsschatz mit kommunalen Stellplatzsatzungen in anderen Bundesländern, u. a. in Bayern, Brandenburg und Hessen.

Der Leitfaden richtet sich an

- politische Mandatsträger*innen, die Leitplanken zur strategischen Ausrichtung der Stellplatzsatzung setzen und über ihre Einführung entscheiden, sowie an
- Mitarbeiter*innen in der Bau-, Planungs- und Verkehrsverwaltung, die an der Erstellung einer Stellplatzsatzung federführend oder beratend beteiligt sind und sie künftig im Alltag anwenden.

Er hat sich überdies bereits in den vorigen Fassungen als Grundlagenwerk zum Thema Stellplatzsatzungen erwiesen, das auch in anderen Bundesländern zu Rate gezogen wird.

In Abschnitt III wird zunächst ein Überblick über die grundlegenden Regelungs- und Wirkmechanismen von Stellplatzsatzungen gegeben und es wird aufgezeigt, warum die Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung sinnvoll ist. Abschnitt IV liefert einen Überblick dazu, wie Kommunen bei der Erstellung einer eigenen Stellplatzsatzung vorgehen sollten. Der Text der Musterstellplatzsatzung NRW, die als Grundgerüst eine Hilfestellung für die Formulierung eigener Satzungen gibt, findet sich in Abschnitt V. In Abschnitt VI schließlich geht es in die inhaltliche Tiefe: Hier werden die Regelungsmöglichkeiten der Mustersatzung erklärt und erläutert. Um diese Regelungsmöglichkeiten zu erläutern und Fragen hierzu zu klären, stehen die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW fortlaufend für Beratungen zur Verfügung und führen Fachveranstaltungen für Kommunalverwaltungen durch. Die AGFS unterstützt dies durch entsprechende Hinweise in den AGFS-Kommunikationsformaten wie Homepage, Newsletter, Soziale Medien und in ihren Facharbeitskreisen.

Leitfaden und Satzungsmuster wurden mit Blick auf die oben genannte Neufassung der Landesbauordnung NRW erarbeitet. Alle zitierten Paragraphen sowie alle Zeitangaben etc. beziehen sich auf diese am 2. Juli 2021 in Kraft getretene Fassung der Landesbauordnung NRW.

III. Stellplatzsatzungen: Was sollen sie? Was können sie? Wie wirken sie?

Historischer Hintergrund: von der Förderung des Kraft- fahrzeugs zur verträglichen Verkehrsbewältigung

Ihren historischen Ursprung haben Stellplatzsatzungen in der Reichsgaragenordnung von 1939. In einer Zeit stark ansteigender privater Motorisierung diente sie ausdrücklich dazu, den Kraftfahrzeugverkehr zu fördern: Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen sollten für den fließenden Verkehr freigehalten werden. Dazu wurde es als erforderlich angesehen, ausreichende Flächen für den ruhenden Verkehr im privaten Raum vorzuhalten – die Stellplatzbaupflicht war geboren.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Stellplatzbaupflicht dem Grunde nach beibehalten, allerdings mit einem anderen Begründungsakzent: Im Vordergrund stand seit der Musterbauordnung von 1959 die Abwehr der durch den ruhenden Verkehr entstehenden Gefahren für die Öffentlichkeit. Da die Unterbringung des ruhenden Verkehrs allein im öffentlichen Raum den Rahmen der Möglichkeiten der öffentlichen Wegebaukunst überschritt, mussten Stellplätze auf privaten Flächen bereitgestellt werden.

Als Folge des zunehmenden Kfz-Verkehrs und seiner negativen Auswirkungen haben sich seit den 1980er Jahren weitere Instrumente zu der Stellplatzbaupflicht gesellt. Hintergrund war die zunehmende Erkenntnis, dass das Vorhandensein von Stellplätzen überhaupt erst Kfz-Verkehr anzieht und auf diese Weise weitreichende städtebauliche und verkehrliche Folgen hat. So entstanden beispielsweise verschiedene Möglichkeiten, den

Bau von Stellplätzen zu beschränken bzw. zu untersagen, wenn städtebauliche oder verkehrliche Gründe es erfordern, oder auf den Bau von Stellplätzen zu verzichten, wenn Maßnahmen der Bauherrschaft den Kfz-Verkehr wirksam und dauerhaft verringern. Mit dem Ziel, den Radverkehr zu fördern, wird seit den 1990er Jahren zunehmend auch die Vorhaltung von Fahrradabstellanlagen geregelt. Heute bieten Stellplatzsatzungen ein komplexes und vielfältiges Instrumentarium, um die traditionelle Gefahrenabwehr mit den Anforderungen zeitgemäßer Stadt- und Verkehrsplanung zu verknüpfen.



Abbildung 1: Deckblatt der Reichsgaragenverordnung



Abbildung 2: Begehrtes Gut in vielen Städten: Parkraum

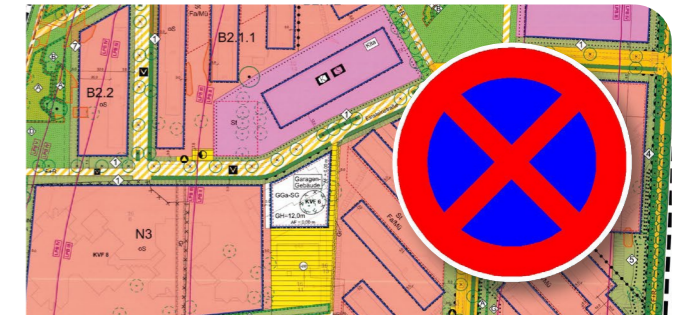


Abbildung 3: Bebauungspläne und Haltverbote nehmen Einfluss auf die Anzahl verfügbarer Stellplätze
(Quellen: Stadt Darmstadt, StVO)

Parkraummanagement: die Stellplatzsatzung im Reigen der Instrumente

Der zur Verfügung stehende Parkraum und die Regeln, nach denen er genutzt werden kann, haben generell großen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Ein großzügiges Parkraumangebot, das frei von allen genutzt werden kann, schafft einen Anreiz zur Pkw-Nutzung; dabei ist es in der Praxis für die Verkehrsteilnehmer*innen nahezu unerheblich, ob das Parkraumangebot im öffentlichen oder privaten Raum bereitgestellt wird. Umgekehrt haben ein mengenmäßig beschränktes Parkraumangebot und die Bewirtschaftung von Parkraum (z. B. Parkdauerbeschränkung, Erhebung von Parkgebühren, Beschränkung auf bestimmte Nutzerkreise) eine steuernde Wirkung auf das Kfz-Aufkommen: Wer sich nicht sicher sein kann, nahe dem Ziel einen (kostenlosen) Stellplatz zu finden, weicht unter Umständen auf andere Verkehrsmittel aus oder steuert andere Ziele an.

	Stellplatzangebot (Anzahl Stellplätze)	Parkraumbewirtschaftung (Nutzungsregeln)
Öffentlicher Raum	Bebauungsplan, Straßenverkehrsrecht	Straßenverkehrsrecht
Privater Raum	Stellplatzsatzung	—

Tabelle 1:
Instrumente des kommunalen Parkraummanagements

Die Regulierung der Menge des verfügbaren Parkraums und die Gestaltung der Nutzungsregeln für den Parkraum werden unter dem Begriff Parkraummanagement zusammengefasst.

Parkraummanagement ist für Städte und Gemeinden ein häufig zwar ungeliebtes, weil konfliktträchtiges, aber zugleich auch ein außerordentlich wichtiges Handlungsfeld der Verkehrsplanung und des kommunalen Mobilitätsmanagements. Dabei stehen den Kommunen verschiedene Instrumente zur Verfügung (Tabelle 1):

- Wie viele Stellplätze im öffentlichen Raum baulich hergestellt werden, kann bei Neubaugebieten in Bebauungsplänen (nach § 9 [1] Nr. 11 BauGB) geregelt werden.
- Im baulichen Bestand kann über straßenverkehrsrechtliche Regelungen, insbesondere Park- und Haltverbote, Einfluss auf den Umfang des Parkraumangebots genommen werden.
- Für Stellplätze im öffentlichen Raum können die Nutzungsregeln, insbesondere Parkdauerbeschränkungen, die Erhebung von Parkgebühren und die Beschränkung auf bestimmte Nutzerkreise, ebenfalls über die Instrumente des Straßenverkehrsrechts festgesetzt werden.
- Wie viele Stellplätze im privaten Raum beim Neu- und Umbau von Gebäuden hergestellt werden, regelt die Stellplatzsatzung. Dagegen besteht bei Bestandsgebäuden keine Handhabe für die Kommune, den nachträglich neu oder den Einzug baulich vorhandener Stellplätze durchzusetzen.
- Auf die Nutzungsregeln von Stellplätzen im privaten Raum hat die Kommune keinen direkten Einfluss – sie liegen allein in der Hand der Bauherrschaft bzw. der Grundstückseigentümer.

Es empfiehlt sich für Kommunen, Parkraummanagement stets im Gesamtzusammenhang zu betrachten. Zum einen ist es erforderlich, die Wechselwirkungen zwischen öffentlichem und privatem Raum sowie zwischen Parkraumangebot (Menge) und Parkraumbewirtschaftung (Nutzungsregeln) im Blick zu behalten, und zum anderen, die verschiedenen Instrumente des Parkraummanagements tatsächlich und aufeinander abgestimmt zu nutzen.

Zu bedenken ist dabei, dass Entscheidungen über den Umfang des Stellplatzangebots, also über die Anzahl baulich herzustellender Stellplätze, in der Regel über Jahrzehnte Bestand haben. Auch wenn sich die Stellplatznachfrage in diesem Zeitraum verändert, ist eine Umnutzung vorhandener Stellplätze insbesondere in Gebäuden (Tiefgaragen, Parkdecks, Parkhäuser) schwierig. Demgegenüber ist die Parkraumbewirtschaftung ein dynamisches Steuerungsinstrument, das sich vergleichsweise leicht veränderlichen Rahmenbedingungen anpassen lässt.

Aus kommunaler Sicht erscheint es insofern misslich, dass auf die Parkraumbewirtschaftung im privaten Raum kein Einfluss genommen werden kann. Kommunen sollten daher stets einen Gestaltungsspielraum wahren, indem sie das Parkraumangebot nicht vollständig in den privaten Raum verlagern, sondern Stellplätze im öffentlichen Raum vorhalten



Abbildung 4: Zur Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums gibt es viele Möglichkeiten

bzw. sich einen Zugriff auf die Bewirtschaftungsregeln für öffentlich zugängliche Tiefgaragen und Parkhäuser sichern.

Für Fahrradstellplätze gelten hinsichtlich des Angebots grundsätzlich die gleichen Überlegungen wie für Kfz-Stellplätze: Ein großzügiges Angebot fördert die Fahrradnutzung, ein unzureichendes Angebot steht ihr entgegen bzw. führt zu „wildem“ und behinderndem Abstellen von Fahrrädern. Eine Bewirtschaftung von Fahrradstellplätzen kommt in der Praxis nur in Ausnahmefällen vor, z. B. bei Fahrradstationen an Bahnhöfen. Kommunale Instrumente zur Gestaltung des Parkraumangebots sind auch hier der Bebauungsplan und die Stellplatzsatzung.

Grundüberlegungen: bauliche Anlagen und ihr Verkehr

Verkehr ist eine essenzielle Voraussetzung für die Nutzung von Gebäuden. Bauliche Anlagen erzeugen daher zwangsläufig Zu- und Abgangsverkehr. Art und Menge des Verkehrs hängen von verschiedenen Faktoren ab (Tabelle 2). Diese müssen auch in der Stellplatzsatzung adäquat berücksichtigt werden.



Abbildung 5: Nutzungsregeln im privaten Raum haben Auswirkungen auf den Verkehr, sind aber durch die Kommune nicht beeinflussbar

Einflussfaktor	Auswirkungen auf den Verkehr
Art der baulichen Nutzung	<p>Unterschiedliche Nutzungen von Gebäuden führen zu unterschiedlichen Arten von Verkehr. Bei Wohngebäuden beispielsweise dominiert der Verkehr der Bewohner*innen, hinzu kommt Besucherverkehr. Bei Gewerbebauten spielen die Arbeitswege der Beschäftigten, deren dienstliche Wege sowie die Wege von Kund*innen, Besucher*innen und Lieferant*innen eine Rolle. In Stellplatzsatzungen muss folglich zwischen verschiedenen Nutzungsarten unterschieden werden.</p> <p>Hinweis: Bei der Bemessung der Stellplatzbedarfe besteht ein systematischer Unterschied zwischen Wohngebäuden und Nicht-Wohngebäuden. Während bei Wohngebäuden der Fahrzeugbesitz die Bemessungsgrundlage bildet – unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Fahrzeuge –, ist es bei Nicht-Wohngebäuden der tatsächliche Verkehr.</p>
Maß der baulichen Nutzung	<p>Üblicherweise erzeugt eine Nutzung umso mehr Verkehr, je größer sie ist: Bei einem Wohngebäude mit sechs Haushalten fallen mehr Wege an als bei einem Einfamilienhaus. Dabei spielt neben der flächenmäßigen Größe auch die Nutzungsintensität eine Rolle: Ein Gebäude mit 200 m² Wohnfläche kann eine luxuriöse Wohnung beherbergen, aber auch sechs Single-Apartments.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen steigt aber nicht linear mit dem Maß der Nutzung. Vielmehr gibt es so genannte Skaleneffekte. So kann beispielsweise bei der Bemessung der Verkehrsanlagen großer Gewerbebauten berücksichtigt werden, dass nicht alle Beschäftigten täglich ihren Arbeitsplatz aufsuchen. Große und gemischte Nutzungen lassen sich in der Regel hinsichtlich ihrer Verkehrsanlagen effizienter gestalten als kleine, singuläre.</p> <p>In Stellplatzsatzungen muss folglich nach der baulichen Nutzung differenziert werden, wobei geeignete Nutzungsmaße zugrunde zu legen sind.</p>
Verkehrliche (raumstrukturelle) Lage der Kommune	<p>Die Art des Verkehrsaufkommens, das ein Gebäude erzeugt, hängt von den raumstrukturellen und generellen verkehrlichen Gegebenheiten einer Kommune ab. In Großstädten mit hoher baulicher Dichte und hoher Nutzungsdichte wird regelmäßig ein größerer Anteil der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt als in ländlichen, dünner besiedelten Regionen, in denen der motorisierte Individualverkehr dominiert. Auch die Topografie kann eine Rolle spielen: Am flachen Niederrhein wird mehr Rad gefahren als im hügeligen Sauerland.</p> <p>Die Stellplatzsatzung muss daher die generellen örtlichen Gegebenheiten des Verkehrs berücksichtigen. Die Stellplatzsatzungen verschiedener Kommunen werden sich daher notwendigerweise unterscheiden.</p>
Verkehrliche Anbindung des Quartiers und des Baugrundstücks	<p>Auch innerhalb einer Kommune kann die Art des Verkehrsaufkommens variieren. In Innenstädten besteht in der Regel ein dichteres ÖPNV-Angebot als in Quartieren am Stadtrand oder in den Stadtteilen. Zugleich sind in den Kernstädten die Straßen meist stark mit Kfz-Verkehr be- und überlastet, woraus das Erfordernis folgen kann, Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu ergreifen.</p> <p>Auch die unmittelbare ÖPNV-Erschließung eines Baugrundstücks kann Einfluss auf die Verkehrserzeugung haben. So zeigt die Erfahrung, dass eine ÖPNV-Haltestelle mit gutem Angebot in unmittelbarer Nähe zur Verringerung des Kfz-Verkehrs bei Zu- und Abfahrt eines Gebäudes beiträgt (vgl. auch Abbildung 6).</p> <p>Stellplatzsatzungen sollten daher innerhalb des Gemeindegebiets nach den unterschiedlichen verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten in den Quartieren, Stadt- und Ortsteilen differenzieren.</p>
Verkehrliche Maßnahmen des Bauherrn	<p>Auch die Bauherren oder Eigentümer eines Gebäudes haben vielfältige Möglichkeiten, auf die Verkehrserzeugung Einfluss zu nehmen. Bietet beispielsweise ein Unternehmen seinen Beschäftigten ein Jobticket an, so senkt es damit die Kfz-Nachfrage. Bei Wohngebäuden kann ein Carsharing-Angebot des Vermieters nachweislich dazu beitragen, den Kfz-Besitz und die Autonutzung der Mieter*innen zu reduzieren.</p> <p>Es kann daher sinnvoll sein, in Stellplatzsatzungen Maßnahmen des Bauherrn zu berücksichtigen, die auf die Art der Verkehrsentstehung Einfluss haben.</p>

Tabelle 2: Einflussfaktoren auf Art und Maß der Verkehrsentstehung von Gebäuden

Die beschriebenen Einflussfaktoren gelten prinzipiell gleichermaßen für Pkw-Stellplätze und für Fahrradstellplätze. In der Praxis wird der Faktor „Verkehrliche Anbindung des Quartiers

und des Baugrundstücks“ in Stellplatzsatzungen bei den Regelungen für Fahrradstellplätze nicht berücksichtigt, da seine Auswirkungen vergleichsweise gering sind.

Stellschrauben: die wesentlichen Regelungsmöglichkeiten der Stellplatzsatzung

Aus den beschriebenen Einflussfaktoren leiten sich die wesentlichen Regelungsmöglichkeiten durch Stellplatzsatzungen ab.

Zentrale Regelungsgröße ist die Herstellungspflicht für Stellplätze. Grundsätzlich wird die Anzahl herzustellender Stellplätze pauschal ermittelt. Hierfür bestimmt jede Kommune – ausgehend von ihrer verkehrlichen bzw. raumstrukturellen Lage – Richtzahlen für die verschiedenen Arten baulicher Nutzungen. Diese Richtzahlen beziehen sich jeweils auf ein bestimmtes Nutzungsmaß (z. B. Anzahl Wohneinheiten oder Größe von Nutzungsflächen als Bezugsgröße). Sie können für verschiedene Teile des Gemeindegebiets oder für unterschiedliche Qualitäten der ÖPNV-Erschließung variieren. Ferner kann die Möglichkeit vorgesehen werden, besondere verkehrsverringende Maßnahmen des Bauherrn zu berücksichtigen oder die Schaffung von Wohnraum mittels Ausbau von Dach- oder Kellergeschossen bzw. Aufstockung durch Verzicht auf die Stellplatzbaupflicht zu fördern.

Mit einem solchen pauschalisierten, also nicht auf den konkreten Einzelfall abhebenden Ansatz soll der Antrags- und Genehmigungsaufwand für Bauherren und Bauaufsichtsbehörde geringgehalten werden. Naturgemäß können derartige Pauschalen aber nicht alle in der Praxis vorkommenden Fälle berücksichtigen. Grundsätzlich sollte daher in Stellplatzsatzungen die Möglichkeit eingeräumt werden, bei offensichtlichen Differenzen zwischen den pauschal ermittelten Herstellungspflichten und dem tatsächlichen Bedarf eine Einzelfallermittlung des Stellplatzbedarfs durchzuführen und der Herstellungspflicht zugrunde zu legen.

Die Herstellungspflicht ist als Mindestanzahl herzustellender Stellplätze zu verstehen. Den Bauherren bleibt es im Grunde unbenommen, eine größere Anzahl von Stellplätzen zu errichten. Insbesondere in Innenstädten sind aber zur Entlastung der Straßen und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie generell zur Verminderung des Flächenverbrauchs zusätzliche Stellplätze unter Umständen nicht erwünscht. Hier kann dann eine Stellplatzbeschränkung, also die Definition einer zulässigen Höchstzahl von Stellplätzen, sinnvoll sein. Aus der Bauordnung NRW lässt sich aber – anders als in einigen anderen Bundesländern – keine Satzungsermächtigung für die Festsetzung einer maximalen Zahl zulässiger Stellplätze ableiten.

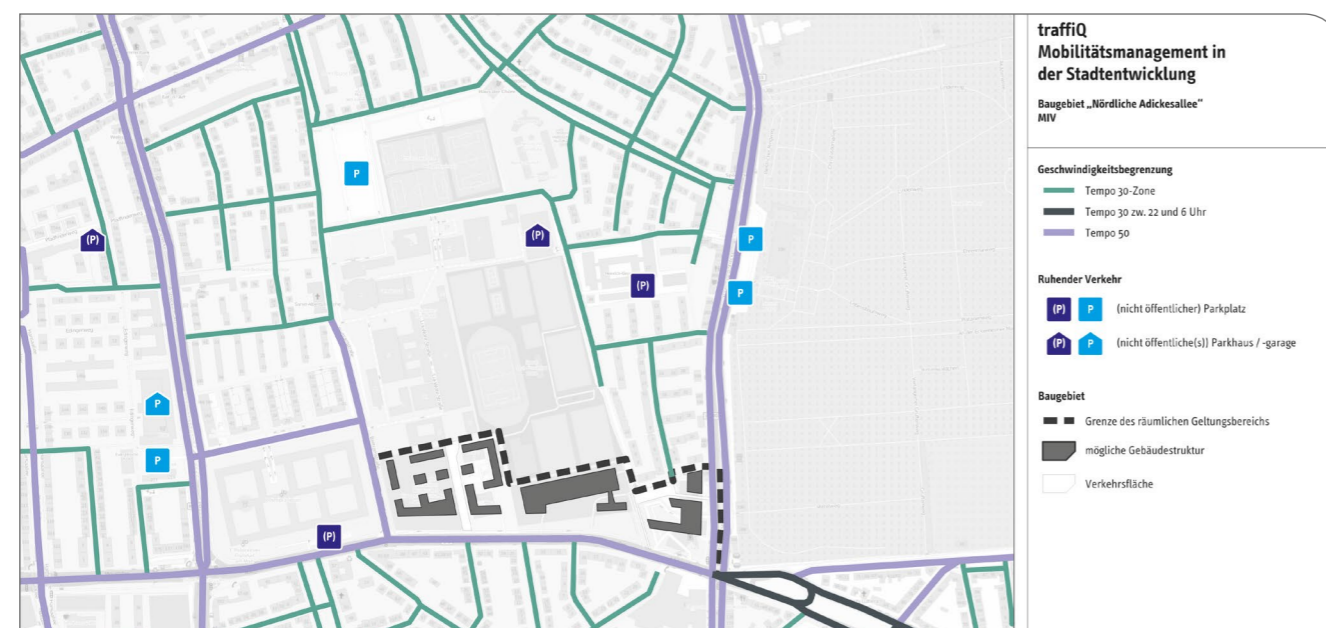


Abbildung 6: Analyse der verkehrlichen Anbindung eines Baugrundstücks

Eine Beschränkung des Stellplatzbaus kann daher allenfalls in einem Bebauungsplan im Rahmen der Möglichkeiten der Baunutzungsverordnung (BauNVO § 12 Absatz 6) erfolgen. Für Fälle, in denen die notwendigen Stellplätze nicht hergestellt werden können bzw. die Herstellung nicht zumutbar ist, besteht die Möglichkeit der Stellplatzablöse. Hier zahlt der Bauherr für jeden nicht hergestellten Stellplatz einen Ablösebetrag an die Kommune. Diese verwendet die Ablösebeträge für Maßnahmen, die mittelbar oder unmittelbar der Verkehrsererschließung des Baugrundstücks dienen.

Zuletzt können in der Stellplatzsatzung auch Regelungen zu Lage und Beschaffenheit der herzustellenden Stellplätze getroffen werden. Sie dienen dazu sicherzustellen, dass die Stellplätze tatsächlich zweckgerecht genutzt werden können.

Effekte: die Wirkungsmechanismen von Stellplatzregelungen

Stellplatzsatzungen dienen, wie eingangs ausgeführt, im Kern der Abwehr der Gefahren, die mit dem von einem Gebäude ausgelösten Kfz-Verkehr ausgehen. Darüber hinaus zeigen die Regelungen von Stellplatzsatzungen aber noch eine Reihe weiterer Effekte, die bei der Erstellung und Anwendung von Stellplatzsatzungen berücksichtigt werden sollten.

Kosten

Die Herstellungspflicht löst für die Bauherren Kosten für die Errichtung und den Betrieb von Stellplätzen aus. In Abhängigkeit von der konkreten baulich-konstruktiven Ausgestaltung liegen die Kosten je Stellplatz einschließlich anteiliger Zuwegung nach Angaben aus 2021¹ ohne Grundstückskosten

- für ebenerdige, offene Stellplätze bei 3.500 €
- für Parkhochbauten bei 7.000 € bis 25.000 €
- für Tiefgaragen bei 25.000 € bis 70.000 €

Da die Erhebung von Parkgebühren bei privaten Parkraumangeboten (außer bei öffentlichen Parkbauten) eher unüblich ist und kostendeckende Stellplatzmieten nur in wenigen Lagen zu erzielen sind, legen viele Bauherren die Stellplatzkosten auf

alle Mieter*innen und Nutzer*innen um, also auch auf jene, die keinen Stellplatz nutzen. Verschiedene Modellrechnungen zeigen, dass dieser Weg der Refinanzierung der Stellplatzkosten zu Steigerungen der Wohnungsmieten um 5 % bis 15 % führen kann. Die Stellplatzherstellungspflicht kann auf diese Weise negative Auswirkungen auch auf den Wohnungsmarkt haben.

Standortattraktivität

Aus Sicht der Bauherren ist ein ausreichendes oder gar großzügiges Stellplatzangebot häufig ein zentrales Vermarktungsargument für das Grundstück bzw. das Gebäude. Investor*innen streben hierbei ein Optimum an zwischen den Kosten der Stellplätze einerseits und der Renditeerhöhung durch die Stellplatzbereitstellung andererseits. Erfahrungsgemäß unterscheiden sich die Stellplatzvermarktungsstrategien der Investor*innen deutlich, je nach Lage, Nutzungsart und Zielgruppe des Objekts – eine generelle Strategie, die bei Stellplatzsatzungen zu berücksichtigen wäre, gibt es hier nicht.

Flächenverbrauch

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen löst, außer im Fall von Tiefgaragen, einen erheblichen Flächenverbrauch aus. Jeder Stellplatz beansprucht einschließlich der Zuwegung eine Fläche von 20 m² bis 30 m². Dies steht sowohl den generellen Anforderungen an eine nachhaltige Flächennutzung entgegen als auch der städtebaulich begründeten Forderung nach Verdichtung von Siedlungsflächen.

Hinzu kommt hier die Problematik, dass die Bindung der Stellplatzbereitstellung an jedes einzelne Grundstück zu strukturellen Ineffizienzen führt. Dies gilt insbesondere für kleine bauliche Einheiten (siehe Abbildung 7). Die räumliche Zusammenfassung von Parkraum, bspw. in Sammelgaragen, kann helfen, den Flächenverbrauch zu senken und die Mehrfachnutzung der einzelnen Stellplätze zu ermöglichen. Dies erfordert aber in der Regel den gemeinsamen Einsatz bauplanungsrechtlicher, bauordnungsrechtlicher und ökonomischer Instrumente.

Städtebau und Stadtgestaltung

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen hat Auswirkung auch auf das Straßenbild. Insbesondere ebenerdige Stellplätze auf dem Grundstück prägen den Straßenraum und haben eine oft negative Auswirkung auf das Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit des Straßenraums für andere Zwecke wie Aufenthalt und Kommunikation, Kinderspiel, Straßengastronomie und Erholung (siehe beispielhaft Abbildung 8).



Abbildung 7: Stellplätze auf dem eigenen Grundstück führen häufig zu einem städtebaulich unbefriedigenden Straßenbild

Förderung des Individualverkehrs

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs, da sie den Gebäudenutzenden die Anfahrt mit dem Auto erleichtert. Insbesondere im Vergleich zum ÖPNV, zu dessen Haltestellen in der Regel ein Fußweg zurückzulegen ist, bilden Stellplätze auf dem Grundstück einen erheblichen Komfortvorsprung. In der Konsequenz führt dies zur Zunahme des Kfz-Verkehrs – auch mit all seinen unerwünschten Folgen wie Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen, Unfällen und gesellschaftlichen Kosten.

Fazit

All diese Effekte machen das Erfordernis deutlich, sorgsam mit dem Instrument Stellplatzsatzung umzugehen. So, wie ein zu geringes Stellplatzangebot unerwünschten Parkdruck und eine schlechte Erreichbarkeit zur Folge haben kann, führt eine großzügige Stellplatzschaffung „auf Vorrat“ zu erheblichen negativen Effekten bei Kosten, Flächenverbrauch, Stadtgestaltung und Mobilitätsverhalten. Zudem sind die Auswirkungen auf Bautätigkeit und Attraktivität der Kommune zu berücksichtigen.

Zugleich sei aber auch darauf hingewiesen, dass es „die richtige“ Stellplatzanzahl nicht geben kann. Stellplätze, die aufgrund einer Herstellungspflicht geschaffen werden,

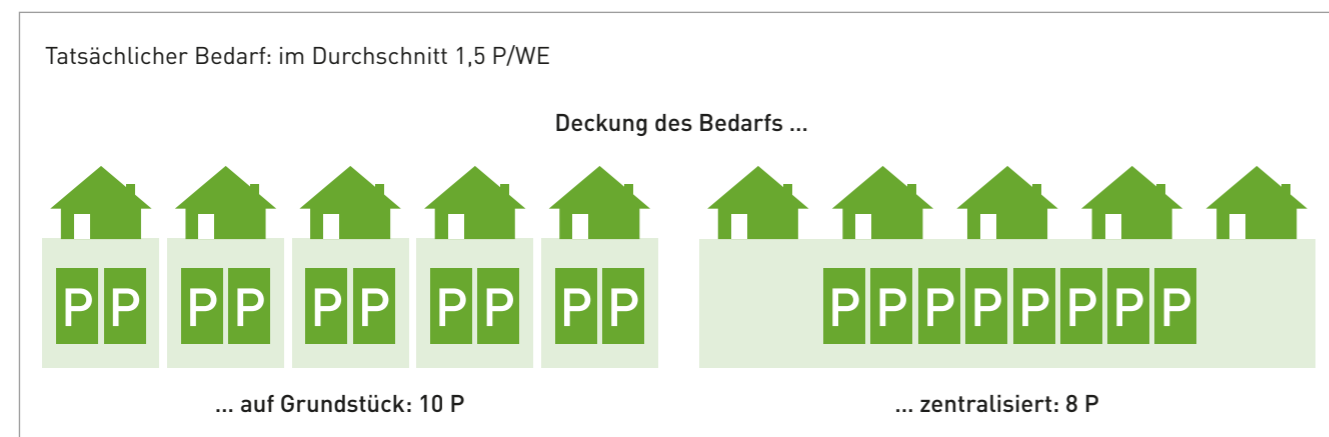


Abbildung 8: Beispiel für Ineffizienz von Stellplatzanlagen auf dem Baugrundstück

bestehen über viele Jahre und Jahrzehnte. In dieser Lebensdauer unterliegt zum einen die generelle Stellplatznachfrage Veränderungen: Der allgemeine Kfz-Besitz und die Autonutzung können über längere Zeiträume zunehmen oder auch zurückgehen. Zum anderen variiert auch die Stellplatznachfrage am einzelnen Bauobjekt über die Zeit.

Anschaulich wird dies beispielhaft an einem Einfamilienhaus (siehe Abbildung 9), das von einer jungen Familie mit nur einem Auto bezogen wird und parallel zur Entwicklung der Familie mit größer werdenden Kindern mehr und nach deren Auszug wieder weniger Stellplätze benötigt.

Heute ist Radverkehrsförderung durch sicheres Fahrradparken an Quelle und Ziel unumstritten ein öffentliches Interesse, auch außerhalb öffentlicher Einrichtungen wie Bahnstationen. Gesichertes Fahrradparken im und am Gebäude ist somit ein öffentliches Interesse und nicht allein ein Interesse der Hauseigentümer*innen bzw. Vermieter*innen.

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement zählt ein adäquates Angebot an Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz (mit oder ohne zusätzliches Angebot zum Umkleiden und Duschen) zu den zentralen Maßnahmen. Die Substituierung von Pkw-Pendelfahrten soll zur Vermeidung von mehr Parkraumflächen und zum Erreichen der Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens beitragen.

Angebote zum Fahrradabstellen als Erfolgsfaktor in der Radverkehrsförderung

Seit den 1980er Jahren führt zunehmende Fahrradnutzung zur stärkeren Inanspruchnahme der Gehwege zum Abstellen. Das schränkt den Bewegungsraum zu Fuß ein, behindert besonders Menschen mit Einschränkung. Der Wunsch nach sicherem Abstellen von teuren Fahrrädern verstärkt bei begrenztem Platz in der Garage die Tendenz, den Pkw trotz vorhandener Garage im Straßenraum abzustellen. Ein hoher „Reiseantrittswiderstand“, um das Fahrrad zu Hause auf die Straße zu bringen, ist als ein sehr relevantes Hindernis für die Fahrradnutzung bekannt. Sicheres Fahrradparken zählt außerdem zur Prävention gegen Fahrraddiebstahl als Einstiegsdelinquenz.

Nahmobilitätsangebote hoher Qualität stärken den eigenen familienfreundlichen Wohnstandort in der interkommunalen Konkurrenz und helfen, unnötigen Kfz-Verkehr auf kurzen Strecken zu vermeiden. Eine hohe Qualität der Abstellmöglichkeiten im Neubau und bei Umnutzung bedeutet eine langfristige Verstärkung dieses gesellschaftlichen Trends. Dies wird verstärkt durch die technische Neuerung der Elektrofahrräder mit ihrem hohen Fahrzeugwert und Sicherheitsbedarf. Hinzu kommen möglicherweise künftig zusätzlich (E-)Einkaufsdreiräder für Senioren. Es spricht vieles dafür, dass längerfristig Fahrräder mit Elektrounterstützung eher die Regel als die Ausnahme werden, was im Sinne ihrer Attraktivität den Bedarf an komfortablen Lademöglichkeiten zu Hause bedingt. Bei der Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Mieter*innen und für Dritte ist eine Reihe von technischen sowie energie- und steuerrechtlichen Fragen zu beachten; einen Überblick hierzu gibt beispielsweise die VCD-Broschüre „Intelligent mobil im Wohnquartier“.²

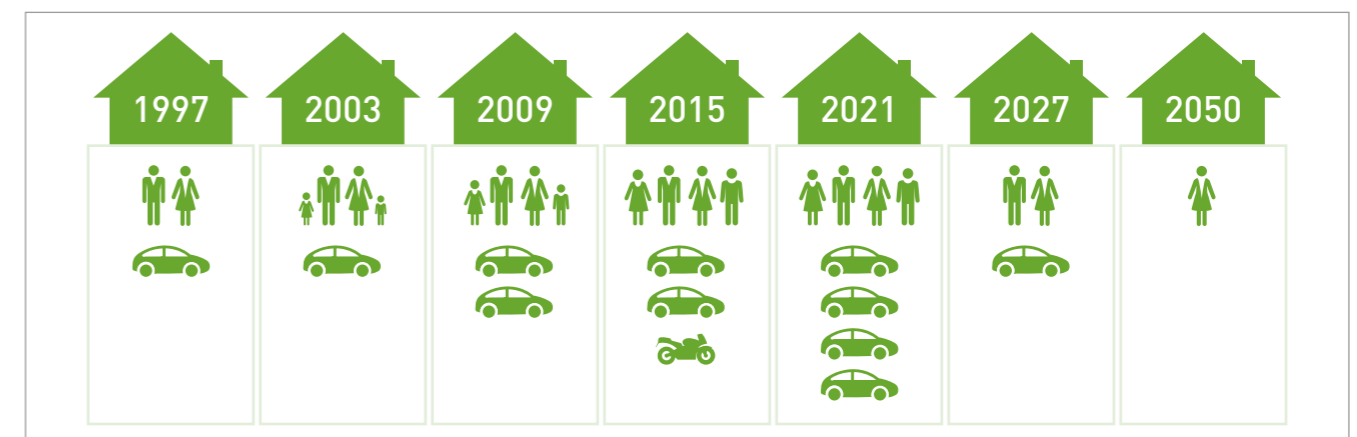


Abbildung 9: Variierender Stellplatzbedarf im Lebenszyklus eines Wohnhauses

² VCD e. V. (Hrsg.): Intelligent mobil im Wohnquartier – Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Berlin 10/2019. Online: https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsempfehlungen_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf

Ausreichender Platz für Lastenräder und Fahrradanhänger, d. h. für einen Autoersatz für Familien mit kleinen Kindern, ist in immer mehr Städten und Gemeinden eine neue planerische Herausforderung. Ähnlich wie an den niederländischen Bahnhöfen mit ihren sehr großen „Bike+Ride“-Kapazitäten stößt auch die Lastenradentwicklung im Zuge der Mobilitätswende irgendwann an Grenzen beim Platzangebot. Werden wir auch hier künftig mehr Sharing-Angebote sehen – wie es die neue Radstrategie der Stadt Amsterdam ausdrückt: „Mehr Radverkehr mit weniger Fahrrädern“?

Kommunale Stellplatzsatzung: mehr Chancen als Hemmnisse

Die aktuelle Bauordnung NRW sieht, wie auch die Bauordnungen einiger anderer Länder, eine alternative Regelung zu Stellplätzen vor: Die Kommunen erhalten die Möglichkeit, eigene, auf ihre örtlichen Verhältnisse zugeschnittene Stellplatzsatzungen zu erlassen. Die kommunale Stellplatzregelung gilt dann vorrangig. Nutzen Kommunen diese Möglichkeit nicht, greift die landesweit gültige Stellplatzverordnung.

Die Kommunen stehen also grundsätzlich vor der Entscheidung, ob sie eine eigene Stellplatzsatzung erstellen und erlassen oder ob bei Baumaßnahmen im Gemeindegebiet die landesweiten Regelungen greifen sollen. Vor dieser Entscheidung sollten Vor- und Nachteile beider Varianten sorgfältig abgewogen werden.

Der Vorteil eines „Rückgriffs“ auf die Stellplatzverordnung des Landes liegt in erster Linie darin, keinen Aufwand in die Entwicklung und politische Beschlussfassung einer eigenen, den örtlichen Verhältnissen und den stadt- und verkehrsplanerischen Zielen angepassten Satzung investieren zu müssen. Dieser Aspekt erscheint vor allem in kleineren Kommunen mit einer nur geringen Bautätigkeit relevant.

Demgegenüber bietet eine eigene kommunale Stellplatzsatzung die Möglichkeit, Regelungen zu treffen, die nicht nur besser auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten sind, sondern die auch die kommunalen stadt- und verkehrsplanerischen Ziele unterstützen. So sind die Regelungsmöglichkeiten in der kommunalen Satzung sehr viel umfassender und zugleich differenzierter als in der Landesverordnung:

- Die Stellplatzrichtzahlen können den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen in der Kommune angepasst werden.
- Es besteht die Möglichkeit einer Differenzierung zwischen verschiedenen Orts- bzw. Stadtteilen sowie einer angemessenen Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung.
- Eine kommunale Stellplatzsatzung bietet umfassendere und ortsspezifischere Möglichkeiten, Bauherren durch eine Reduzierung der Stellplatzbaupflicht zu eigenen verkehrsmindernden Maßnahmen zu motivieren und die Stellplatzzahl in stark verkehrlich belasteten Quartieren auf ein stadt- und verkehrsverträgliches Maß zu begrenzen.

Mit diesen Regelungsinstrumenten kann eine eigene Stellplatzsatzung wesentlich zur nachhaltigen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik der Kommune beitragen. Zusammen mit weiteren Maßnahmen aus dem Feld des kommunalen Mobilitätsmanagements wie Parkraummanagement oder ÖPNV- und Radverkehrsförderung unterstützt die Stellplatzsatzung die notwendige Verkehrswende, indem sie Stellplatzbau in einem sinnvollen Maß ermöglicht und zugleich Mechanismen zur Förderung nachhaltigerer Verkehrsarten – vom Fahrrad bis zu Sharing-Angeboten – integriert.

Der Aufwand, eine eigene Satzung zu entwickeln und die für den Satzungsbeschluss erforderliche politische Meinungsbildung zu betreiben, wird mit dem vorliegenden Leitfaden und der Musterstellplatzsatzung deutlich reduziert. Zusätzliche Hilfestellung bietet die Beratung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden sowie der interkommunale Austausch, der im Zukunftsnetz Mobilität NRW institutionalisiert ist.

Ein Blick in andere Länder unterstreicht den Wert einer eigenen kommunalen Stellplatzsatzung: Ein großer Anteil der Kommunen verfügt über eine eigene Satzung und wendet diese wirksam an.

In der Gesamtbetrachtung spricht die Mehrzahl der Überlegungen für die Erstellung einer eigenen, an den örtlichen Rahmenbedingungen und an den Zielen der kommunalen Entwicklung orientierten Stellplatzsatzung, die dazu beiträgt, die kommunale Planungs- und Gestaltungshoheit auszu-schöpfen.

IV. Empfehlungen zum Vorgehen

Kommunen, die eine Stellplatzsatzung erstellen möchten, stehen vor der komplexen Aufgabe, Regelungen zu treffen, die ihren örtlichen Verhältnissen angemessen sind und die sie in ihren stadt- und verkehrsplanerischen Zielen unterstützen. Zentrale Frage ist häufig die Höhe der Stellplatzbaupflichten, vor allem im Wohnungsbau. Aber auch zur Auswahl der „Katalog-Nutzungen“, zur Differenzierung der Stellplatzmesszahlen innerhalb des Gemeindegebiets und zu den Ablösebeträgen müssen Überlegungen angestellt werden.

Das formale Verfahren zur Aufstellung der kommunalen Stellplatzsatzung richtet sich nach der Gemeindeordnung (GO NRW, § 7). Über die Information der Öffentlichkeit und die Einbeziehung von sachkundigen Bürger*innen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entscheidet die Gemeinde.

Die folgenden Ausführungen geben Hinweise auf eine allgemeine Vorgehensweise beim Erstellen der Inhalte der Stellplatzsatzung. Weiterführende Hinweise zu den einzelnen möglichen Regelungen finden sich in Abschnitt VI dieses Leitfadens.

Zu Beginn der Erstellung einer Stellplatzsatzung müssen die notwendigen Grundlagen ermittelt werden. Dies umfasst insbesondere:

- Erfahrungen mit Stellplätzen aus der Baugenehmigungspraxis,
- generelle Strategien der Verkehrsentwicklung und des kommunalen Mobilitätsmanagements,
- kommunale Parkraumstrategien und -konzepte sowie
- Grunddaten von Verkehr und Mobilität (Modal Split, Pendlerverflechtungen, Pkw-Dichte).

Auf diesen Grundlagen aufbauend sollten nacheinander drei Betrachtungsebenen „vom Großen zum Kleinen“ durchlaufen werden:

- **Betrachtungsebene Gemeindegebiet**
Hier ist eine Einschätzung zur generellen verkehrlichen und raumstrukturellen Lage der Kommune vorzunehmen, aus der abgeleitet werden kann, ob die örtlichen Stellplatzmaßzahlen generell eher am unteren Rand, am oberen Rand oder in der Mitte der empfohlenen Bandbreite liegen sollten.

- **Betrachtungsebene Stadtteil/Quartier**
Hier geht es um die Fragestellung, ob die verkehrlichen Rahmenbedingungen innerhalb des Gemeindegebiets so unterschiedlich sind, dass räumlich differenzierte Regelungen sinnvoll werden. Dies kann der Fall sein bei einem unterschiedlichen Erschließungsniveau im ÖPNV, das in zentralen, sehr gut vom ÖPNV versorgten Bereichen eine Verringerung der Herstellungspflichten ermöglicht.
- **Betrachtungsebene einzelnes Bauvorhaben**
Auf der Ebene des einzelnen Bauvorhabens ist zu überlegen, welche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen von Bauherren ortstypisch in Frage kommen und wie diese für eine Abmilderung der Herstellungspflichten berücksichtigt werden sollten.

Nach der Verabschiedung der Satzung steht deren praktische Anwendung an. Es ist davon auszugehen, dass zumindest in der Einführungsphase bei Bauherren und Architekt*innen ein erhöhter Erklärungs- und Beratungsbedarf besteht. Vor allem für größere Kommunen kann es sinnvoll sein, die wichtigsten Regelungen der Stellplatzsatzung in einer Broschüre für Bauherren zusammenzufassen.

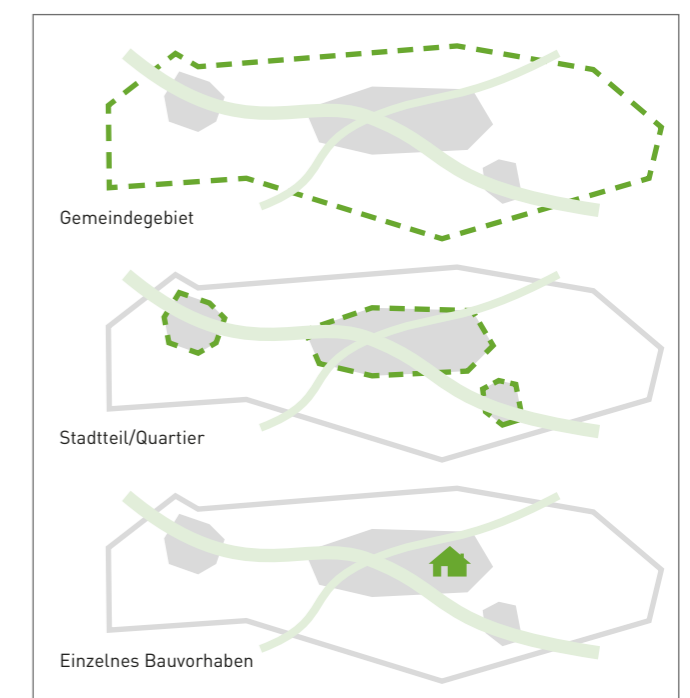


Abbildung 10: Betrachtungsebenen

V. Musterstellplatzsatzung NRW

Musterstellplatzsatzung

(Satzungstext)

Der Rat der [Stadt/Gemeinde] hat in seiner Sitzung am [...] aufgrund des § 89 Absatz 1 Nummer 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.07.2018 [GV. NRW. 2018, S. 421, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 [GV. NRW. S. 1086]] und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 [GV. NRW. 1994, S. 666, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 2022 [GV. NRW. S. 490]] folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Geltungsbereich

¹Die Satzung gilt für [ein Gebiet der/das gesamte Gebiet der Stadt/Gemeinde]. ²Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

§ 2

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

(1) ¹Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplätze oder Garagen) und Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). ²Ihre Anzahl und Größe richten sich nach der Art und Anzahl der vorhandenen und der durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlagen zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder.

(2) ¹Werden Anlagen nach Absatz 1 geändert oder ändert sich ihre Nutzung, so sind notwendige Stellplätze in solcher Anzahl, Größe und Beschaffenheit herzustellen, dass sie die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können (Mehrbedarf). ²Beträgt der Mehrbedarf weniger als vier Stellplätze für Kraftfahrzeuge, sind abweichend von Satz 1 keine notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für den Mehrbedarf herzustellen. ³Satz 2 gilt nicht für Anlagen nach Nummer 10.3 und 10.4 [ggf. weitere] der Anlage 1 dieser Satzung.

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze

(1) ¹Die Anzahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich nach Anlage 1 dieser Satzung. ²Diese wird nach Maßgabe des § 4 verringert. ³Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

(2) ¹Für Anlagen, deren Nutzungsbedarf in Anlage 1 dieser Satzung nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. ²Dabei sind die in der Anlage 1 dieser Satzung für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen.

(3) ¹Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung nachgewiesen ist (Doppelnutzung). ²Eine solche Doppelnutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig. ³Die Doppelnutzung kann auf Antrag zugelassen werden.

⁴Doppelnutzungen [können alle Nutzungsarten umfassen / sind für die Nutzungen {Aufzählung Ziffern} der Anlage 1 dieser Satzung nicht zulässig]. ⁵Maximal [Angabe in %] der notwendigen Stellplätze jeder Nutzung dürfen auch anderen Nutzungen zur Verfügung stehen.

(4) ¹Bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 nach der Anlage 1 dieser Satzung gilt eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge. ²Gefangene Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 zulässig.

(5) Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze Dezimalstellen, sind diese nach kaufmännischen Regeln zu runden.

§ 4

Verringerung der Anzahl der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze

(1) ¹Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze kann nach den Maßgaben der Anlage 2 dieser Satzung für bis zu [xx] % der nach § 3 Absatz 1 notwendigen Stellplätze ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Kraftfahrzeug-Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen der Bauherrschaft nachhaltig verringert wird und soweit nach § 3 Absatz 1 mehr als [yy] Stellplätze notwendig sind. ²Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ³Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraumes insoweit als erfüllt. ⁴Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁵Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag. ⁶§ 3 Absatz 5 gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass eine Rundung erst bei der ermittelten verringerten Anzahl notwendiger Stellplätze erfolgt.

(2) Steht die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden.

§ 5

Erfüllung der Herstellungspflicht

(1) ¹Sollen notwendige Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück, sondern in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, ist dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern. ²Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

(2) ¹Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern. ²Bei notwendigen Stellplätzen für Fahrräder darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 Meter betragen.

(3) Notwendige Stellplätze müssen mit der Fertigstellung, spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Anlage hergestellt sein.

§ 6

Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen

(1) Ist die Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung von Stellplätzen verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die [Stadt/Gemeinde] einen Geldbetrag [nach Maßgabe der Satzung der Stadt/Gemeinde zur Ablösung] zahlen.

(2) Der Geldbetrag nach Absatz 1 ist zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen,
2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen oder
3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie anderer Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind.

(3) Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

(4) Über die Ablösung entscheidet die [Stadt/Gemeinde].

(5) Der Geldbetrag darf 80 vom Hundert der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen nach Absatz 2 Nummer 1 einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im [Stadt-/Gemeindegebiet] oder in bestimmten Teilen des [Stadt-/Gemeindegebietes] nicht überschreiten.

§ 7

Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

(1) ¹Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. ²Im Übrigen bleiben die Anforderungen des Teils 5 der Sonderbauverordnung vom 2. Dezember 2016 (GV. NRW. 2017 S. 2) in der jeweils geltenden Fassung hinsichtlich der Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen unberührt.

(2) ¹Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach der Anlage 1 dieser Satzung auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen. ²Wird die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Zahl von Menschen mit Behinderung besucht, kann die Anzahl dieser Stellplätze unter Berücksichtigung der besonderen Art der Anlage erhöht werden. ³Weitergehende Anforderungen nach § 50 der Landesbauordnung 2018 bleiben unberührt.

(3) ¹Die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden. ²Die Nutzung zum Abstellen von gebrauchsfähigen Fahrrädern gilt nicht als zweckfremde Nutzung.

§ 8

Beschaffenheit von Stellplätzen für Fahrräder

(1) Stellplätze für Fahrräder müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.

(2) Stellplätze für Fahrräder müssen

1. mit ausreichender Manövrierfläche einzeln leicht zugänglich sein,
2. einen sicheren Stand und eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen und
3. eine Abstellfläche von mindestens 2,0 x 0,75 m pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen.

(3) ¹Für Anlagen, die mehr als zehn notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb von Gebäuden aufnehmen, wird eine Überdachung empfohlen. ²Jeder elfte notwendige Stellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern geeignet sein.

(4) § 7 Absatz 3 Satz 1 gilt entsprechend.

§ 9

Zustimmung der Gemeinde

Sofern die Einhaltung der Bestimmungen dieser Satzung nicht in einem Baugenehmigungsverfahren zu prüfen ist, ist die Zustimmung der Gemeinde erforderlich für die Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze in den Fällen des § 3 Absatz 2 und 3.

§ 10

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Absatz 1 Nummer 22 der Landesbauordnung 2018 handelt, wer notwendige Stellplätze

1. nicht in ausreichender Anzahl herstellt oder ablöst oder
2. entgegen den Anforderungen in den §§ 7 und 8 herstellt oder nutzt.

§ 11

Übergangsvorschriften

Auf Bauvorhaben, deren bauaufsichtliche Verfahren bereits vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung eingeleitet sind, sind die Bestimmungen dieser Satzung nur insoweit anzuwenden, als dass sie günstigere Regelungen beinhalten.

§ 12

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am [Datum oder Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung] in Kraft.

Anlage 1 (zu § 3 Absatz 1): Stellplatzrichtzahlen

Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf

Bei den folgenden Angaben handelt es sich um Rahmenempfehlungen, die auf den Fachkenntnissen des Experten-Workshops basieren, der aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der AGFS NRW, den Planungsbüros, den Verkehrswissenschaftler*innen sowie kommunalen Fachexpert*innen aus den Bereichen Verkehrsplanung und Bauaufsicht besteht. Dabei wurden auch die StellplatzVO NRW, Erfahrungen mit der früheren Anlage zu Nr. 51 VV BauO NRW (MBL. NRW v. 23.11.2000, S. 1477) und die Fortentwicklung der Stellplatzrichtzahlen in anderen Bundesländern berücksichtigt.

Für die kommunalen Stellplatzsatzungen müssen die Kommunen anstelle der Orientierungswerte (mit Spannweite von ... bis) fixe Richtzahlen für ihre jeweiligen Gegebenheiten ermitteln und festlegen:

Beispiel für Pkw-Stellplätze nach Nr. 1.2:

Mustersatzung: 0,75–2,0 Stpl. je WE
Satzung: 1,0 je WE

Beispiel für Pkw-Stellplätze nach Nr. 5.1:

Mustersatzung: 1 Stpl. je 250–400 m² Sportfläche,
zusätzlich 1 Stpl. je 5–20 Besucherplätze
Satzung: 1 Stpl. je 250 m² Sportfläche,
zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze

Hinweise, wie aus den Orientierungswerten für die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort ein geeigneter konkreter Wert abgeleitet werden kann, finden sich in Abschnitt VI ab Seite 27 des Leitfadens. Es bleibt jeder Kommune unbenommen, mit entsprechender Begründung auch Werte jenseits der vorgeschlagenen Orientierungswerte einzusetzen (z. B. 0,6 Stpl. je WE für Pkw-Stellplätze nach Nr. 1.2) oder die jeweilige Bezugsgröße (wie Nutzungsfläche, Besucherplätze etc.) zu verändern.

Die angegebenen Orientierungswerte stellen Grundwerte dar, die sich auf Baugrundstücke ohne eine besondere Lagegunst, also beispielsweise ohne eine sehr gute ÖPNV-Erschließung und -Anbindung beziehen. Hinweise, wie aufbauend auf diesen Grundwerten eine besondere Lagegunst berücksichtigt werden kann, finden sich in Abschnitt VI ab Seite 27 des Leitfadens.

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz ³	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder ⁴
1	Wohngebäude und Wohnheime		
1.1	Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen	1-2 Stpl. bei einer Wohnung, 2-4 Stpl. bei zwei Wohnungen	1-4 je WE
1.2	Wohnungen in Gebäuden der GKL 3, 4 und 5	0,75-2 Stpl. je Wohnung; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 Stpl.	2-4 je Wohnung
1.3	Wochenend- und/oder Ferienhäuser	1 Stpl. je Haus	1-2 Stpl. je Haus
1.4	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 3-20 Betten, jedoch mindestens 2 St.; davon 10 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 2-3 Betten; davon 10 % Besucheranteil
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime	1 Stpl. je 5-10 Betten; davon 10 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 1-2 Betten; davon 10 % Besucheranteil
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen Die Nutzfläche (NF) ist Stpl. nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Flächen, die keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen, können bei der Ermittlung der Stellplätze unberücksichtigt bleiben. Dies sind insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsflächen, • Flächen für Sozial- und Sanitärräume, • Flächen für Archiv- und Bibliotheksräume sowie Registraturen, • Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien, • Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen. 		
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude	1 Stpl. je 30-40 m² NF; davon 20 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 Stpl.	1 Stpl. je 30 m² NF; davon 10 % Besucheranteil
2.2	Büro- und Verwaltungsräume mit hohen Nutzflächen (z. B. Bibliotheken, Registraturen und Archive)	1 Stpl. je 30-50 m² NF oder je 3 Beschäftigten; davon 20 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 20-40 m² NF; davon 20 % Besucheranteil
2.3	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. Ä.)	1 Stpl. je 20-30 m² NF, jedoch mindestens 3 St.; davon 75 % Besucheranteil	1 Stpl. je 20-30 m² NF, mindestens 3 St.; davon 75 % Besucheranteil
3	Verkaufsstätten Verkaufsnutzfläche (VKNF): Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsräume, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen sowie Verkehrsflächen gerechnet.		
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 Stpl. je 30-50 m² VKNF, jedoch mindestens 2 St.; davon 75 % Besucheranteil	2-5 Stpl. je Laden; davon 75 % Besucheranteil
3.2	Läden, Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr (zum Beispiel Fachgeschäfte)	1 Stpl. je 50-100 m² VKNF; davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen	2-5 Stpl. je Laden; davon 75 % Besucheranteil
3.3	Großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten	1 Stpl. je 20 m² VKNF; davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 50-150 m² VKNF; davon 75 % Besucheranteil
3.4	Dienstleistungsbetriebe der Kosmetik und Körperpflege	1 Stpl. je 3-5 Behandlungsplätze; davon 75 % Besucheranteil	2-3 Stpl. je Laden; davon 75 % Besucheranteil

³ Besucherstellplätze sind so anzulegen und ggf. zu beschildern, dass sie vom öffentlichen Straßenraum aus auch für Ortsunkundige gut erkennbar und erreichbar sind.

⁴ Ein Anteil von [xx] % der Fahrradstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz ³	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder ⁴
4	Versammlungsstätten Bei Veranstaltungsstätten ermittelt sich die Anzahl nach den Besuchern. Bei Stätten mit Sitzplätzen ist die Anzahl der Sitzplätze maßgebend.		
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Konzerthäuser; Mehrzweckhallen)	1 Stpl. je 5-10 Sitzplätze; davon 90 % Besucheranteil	1 Stpl. je 10-40 Sitzplätze; davon 90 % Besucheranteil
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z. B. Kinos, Diskotheken, Vortragssäle)	1 Stpl. je 10-20 Besucher; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 10-40 Besucher; davon 90 % Besucheranteil
4.3	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 Stpl. je 10-30 Sitzplätze; davon 90 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 20-30 Plätze; davon 90 % Besucheranteil
5	Sportstätten Sportfläche: Nicht zur Sportfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen		
5.1	Sportplätze	1 Stpl. je 250-400 m² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 5-20 Besucherplätze; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 2 St.	1 Stpl. je 100-250 m² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10-20 Besucherplätze
5.2	Turn- und Spiel- und Sporthallen, Sportschulen	1 Stpl. je 50-100 m² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 5-20 Besucherplätze; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 2 St.	1 Stpl. je 20-50 m² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10-20 Besucherplätze
5.3	Freibäder	1 Stpl. je 200-300 m² Grundstücksfläche	1 Stpl. je 50-100 m² Grundstücksfläche
5.4	Hallen- und Kurbäder, Saunanlagen	1 Stpl. je 5-10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 5-20 Besucherplätze; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 2 St.	1 Stpl. je 5-20 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 5-15 Besucherplätze
5.5	Reitanlagen	1 Stpl. je 2-4 Pferdeeinstellplätze	1 Stpl. je 2-4 Pferdeeinstellplätze
5.6	Tennisplätze	1-2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 5-20 Besucherplätze	1-2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 15-30 Besucherplätze
5.7	Fitnesscenter	1 Stpl. je 10-30 m² Sportfläche; davon 90 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 50-100 m² Sportfläche; davon 90 % Besucheranteil
5.8	Kegel- und Bowlingbahnen	3-5 Stpl. je Bahn; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	2-4 Stpl. je Bahn
5.9	Bootshäuser und Bootslegeplätze	1 Stpl. je 2-5 Boote; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 2-5 Boote
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe		
6.1	Gaststätten	1 Stpl. je 6-10 Sitzplätze; davon 75 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 2-8 Sitzplätze; davon 90 % Besucheranteil
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 2 Gastzimmer; davon sind 75 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 20 Betten, davon 25 % Besucheranteil
6.3	Jugendherbergen	1 Stpl. je 8-12 Betten; davon 75 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 5-20 Betten; davon 75 % Besucheranteil

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz ³	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder ⁴
7	Krankenanstalten, Pflegeeinrichtungen		
7.1	Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung (z. B. Universitätskliniken, Maximalversorger, Privatkliniken)	1 Stpl. je 3–4 Betten, davon 60 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 10–20 Betten; davon 20 % Besucheranteil
7.2	Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 4–6 Betten; davon 60 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 20–30 Betten; davon 20 % Besucheranteil
7.3	Sanatorien, Anlagen für langfristig Erkrankte	1 Stpl. je 3–5 Betten; davon sind 25 % als Besucherstellplätze auszuweisen, davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 10–20 Betten, davon 20 % Besucheranteil
7.4	Wohnheime für Menschen mit Behinderung, Altenwohnheime und Vergleichbares (jeweils im Sinne eines stationären Pflegeheimes)	1 Stpl. je 5–15 Betten, jedoch mindestens 3 St.; davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 20 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 20–40 Betten, mindestens 3 St.; davon 50 % Besucheranteil
7.5	Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie der Kurzzeitpflege	1 Stpl. je 5–15 Betten, jedoch mindestens 2 St.; davon 50 % Besucheranteil sowie davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 10 %, mindestens jedoch 1 St.	1 Stpl. je 20–40 Betten, mindestens 3 St.; davon 50 % Besucheranteil
8	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung, Hochschulen		
8.1	Kindertageseinrichtungen	1 Stpl. je 10–30 Kinder, jedoch mindestens 2 St.	1 Stpl. je 5–20 Kinder, jedoch mindestens 2 St., davon 50 % Besucheranteil
8.2	Grundschulen	1 Stpl. je 20–30 Schüler	1 Stpl. je 2–15 Schüler, davon 10 % Besucheranteil
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen	1 Stpl. je 20–30 Schüler	1 Stpl. je 2–5 Schüler, davon 10 % Besucheranteil
8.4	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 10–20 Schüler über 18 Jahre	1 Stpl. je 2–10 Schüler; davon 10 % Besucheranteil
8.5	Förderschulen für Kinder mit Beeinträchtigungen	1 Stpl. je 10–20 Schüler	1 Stpl. je 5–10 Schüler; davon 10 % Besucheranteil
8.6.1	Hochschulen mit Semesterticket, inkl. ihrer Forschungsbereiche	1 Stpl. je 7–15 Studierende	1 Stpl. je 4–6 Studierende; davon 20 % Besucheranteil
8.6.2	Hochschulen ohne Semesterticket, inkl. ihrer Forschungsbereiche	1 Stpl. je 4–8 Studierende	1 Stpl. je 2–4 Studierende; davon 20 % Besucheranteil
8.7	Veranstaltungsflächen in Schulen (zum Beispiel Aula, Mehrzweckhalle), die Veranstaltungen dienen	1 Stpl. je 5–10 Besucher; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 10–20 Besucher
8.8	Sonstige Fortbildungseinrichtungen, die nicht Hochschulen sind	1 Stpl. je 5–10 Teilnehmerplätze	1 Stpl. je 3–5 Teilnehmerplätze; davon 20 % Besucheranteil
8.9	Jugendzentren	1 Stpl. je 100–200 m ² Nutzfläche	1 Stpl. je 10–20 m ² Nutzfläche; davon 90 % Besucheranteil

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz ³	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder ⁴
9	Gewerbliche Anlagen Die Nutzfläche (NF) ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Flächen, die keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen, können bei der Ermittlung der Stellplätze unberücksichtigt bleiben. Dies sind insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsflächen, • Flächen für Sozial- und Sanitärräume, • Flächen für Archiv- und Bibliotheksräume sowie Registraturen, • Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien, • Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen. 		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 50–70 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte; davon 10–30 % Besucheranteil	1 Stpl. je 3–10 Beschäftigte
9.2	Lageräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 80–100 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte; davon 10 % Besucheranteil	Mindestens 1–2 St.
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	3–5 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand; davon 90 % Besucheranteil	Mindestens 3 St.
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	1–3 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1–2 St.
9.5	Kfz-Waschstraße /-anlage	2–4 Stpl./Waschstraße bzw. Waschanlage	1 St.
10	Verschiedenes		
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 2–4 Parzellen; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	1 Stpl. je 5–30 Parzellen, davon 80 % Besucheranteil
10.2	Begräbnisstätten (z. B. Friedhöfe)	1 Stpl. je 500–2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 St.; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St.	Mindestens 4 Stpl. je Eingang
10.3	Spiel- und Automatenhallen	1 Stpl. je 20 m ² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 St.; davon 90 % als Besucheranteil	1 Stpl. je 10 m ² Spielhallenfläche, jedoch mindestens 5 St.
10.4	Wettbüros und ähnliche Nutzungen (Shishabars)	1 Stpl. je 10 m ² NF, mindestens jedoch 3 St.; davon 90 % Besucheranteil	1 Stpl. je 10 m ² NF, jedoch mindestens 5 St.
10.5	Sonnenstudios	1 Stpl. je 3–5 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 St.; davon 90 % Besucheranteil	1 Stpl. je 3–5 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 St.; davon 90 % Besucheranteil
10.6	Waschsalons	1 Stpl. je 5–7 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 St.; davon 90 % Besucheranteil	1 Stpl. je 5–7 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 St.; davon 90 % Besucheranteil
10.7	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stpl. je 150–250 m ² Ausstellungsfläche; davon 80 % Besucheranteil	1 Stpl. je 75–150 m ² Ausstellungsfläche, mindestens 5 St.; davon 80 % Besucheranteil

Anlage 2 (zu § 4 Absatz 1): Berücksichtigung besonderer Maßnahmen der Bauherrschaft

Wenn die Bauherrschaft besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens i. S. § 4 Absatz 1 dieser Satzung ergreift, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach einem von der Bauherrschaft vorzulegenden und von der Bauaufsichtsbehörde anzuerkennenden Mobilitätskonzept, das folgenden Anforderungen genügen muss:

- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro.
Die Qualifikation ist erforderlichenfalls anhand der Berufsqualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und anhand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.
- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens⁵ einschließlich Berücksichtigung des bereits bestehenden Mobilitätsangebots vor Ort (Anbindung im Kfz-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr) sowie Differenzierung nach Nutzergruppen der baulichen Anlage, die sich hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens unterscheiden (z. B. für Gewerbebauten: Beschäftigte, Besucher*innen, Kund*innen, Lieferant*innen).
- Verwendung der aktuellsten verfügbaren empirischen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, die zur konkreten baulichen Anlage bzw. zu den konkreten Nutzergruppen passen (z. B. Verwendung der Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ für [Stadt/Gemeinde], Einzugsbereich von Besucher*innen der Anlage).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen. Aus der Beschreibung muss konkret hervorgehen, welchen Nutzergruppen welche Angebote zu welchen Konditionen zur Verfügung stehen und welcher Wirkungsmechanismus auf die Stellplatznachfrage qualitativ und quantitativ angenommen wird.
- Nachvollziehbare Herleitung des verringerten Kfz-Stellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.

- Vorlage eines Evaluierungskonzepts, mit dem die Bauherrschaft – beispielsweise in Form von Verkehrserhebungen und -befragungen sowie Auswertung automatisiert erhobener Daten – die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts monitoren und die Maßnahmen ggf. anpassen kann.

Das Gutachten kann sich unter anderem an folgenden Maßnahmen mit entsprechenden Wirkungsabschätzungen orientieren:

Beschreibung der Maßnahme	Anzahl bzw. Anteil der notwendigen Stellplätze gemäß § 3 Absatz 1 ff., für die die Herstellungspflicht ausgesetzt wird
Öffentlich zugänglicher und nutzbarer Carsharing-Stellplatz auf dem Baugrundstück bei den Nutzungsarten nach Anlage 1 dieser Satzung, Ziffer 1.2	Ein Carsharing-Stellplatz ersetzt bis zu 5 Pkw-Stellplätze. Maximal können 20 % der notwendigen Stellplätze durch Carsharing-Stellplätze ersetzt werden.
Erhebung von Parkgebühren unmittelbar von den Stellplatznutzenden (Dauerparker*innen) in Höhe von mindestens [xx] € pro Monat bei offenen Stellplätzen und [yy] € pro Monat bei Garagen und Parkbauten	Bis zu 15 % der notwendigen Stellplätze
Radverkehrsförderung wie Bereitstellung von Duschen und Umkleiden für Beschäftigte, Verleih von Spezialrädern/-anhängern, Reparaturangebote etc.	Bis zu 10 % der notwendigen Stellplätze
Erwerb von Jobtickets, Semestertickets oder Ähnlichem für die Nutzenden und Bewohner*innen entsprechend den aktuellen Tarifbestimmungen des örtlichen Verkehrsverbundes	Bis zu 20 % der notwendigen Stellplätze

Der Anteil der notwendigen Stellplätze, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt wird, darf in Summe aller Maßnahmen [zz] % der nach § 3 Absatz 1 bis 3 ermittelten notwendigen Stellplätze nicht übersteigen.

VI. Hinweise zu den Regelungsmöglichkeiten

1 Zu § 1 Geltungsbereich

¹Die Satzung gilt für [ein Gebiet der / das gesamte Gebiet der Stadt / Gemeinde]. ²Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

Zu Satz 1:

Stellplatzsatzungen können

- für das gesamte Gemeindegebiet oder
Die Satzung gilt für [das gesamte Gebiet der Stadt / Gemeinde].
- für einzelne bestimmte Gebiete einer Gemeinde aufgestellt werden.

Insbesondere in größeren Gemeinden unterscheiden sich häufig die einzelnen Gebiete (Stadt-/Ortsteile) einer Gemeinde strukturell stark voneinander. Dann ist es sinnvoll, für die verschiedenen Gebiete voneinander abweichende Regelungen zu treffen. Dies kann prinzipiell auf zwei Arten geschehen:

- Innerhalb einer Stellplatzsatzung, die für das gesamte Gemeindegebiet gilt, werden für verschiedene Gebiete unterschiedliche Regelungen getroffen (Regelfall) oder
- es werden mehrere Stellplatzsatzungen mit unterschiedlichen Regelungen für die einzelnen Gebiete aufgestellt.

Zu beachten ist im Fall b), dass der Geltungsbereich genau zu definieren ist, um dem Bestimmtheitsanforderung gerecht zu werden.

Die Satzung gilt für den Gemeindeteil [Beispielviertel]. Der Geltungsbereich der Satzung wird begrenzt durch [z. B. geschlossene Folge von Straßennamen].

Die Definition des Geltungsbereichs kann entweder mit Verweis auf eine entsprechende Karte in geeignetem Maßstab oder in Textform durch Festlegung bestimmter Ortsteile, Verwendung von Flurstücknummern, Begrenzung durch Straßennamen oder örtlich bekannte Punkte erfolgen. Variable Gebietsgrenzen, z. B. über den Begriff „Bebauung“, sind unzulässig.

Aus Gründen der Rechtssicherheit wird empfohlen, sowohl eine maßstabsgetreue Karte als auch eine textliche Begrenzung des Geltungsbereichs vorzunehmen. Karte und Text dürfen keine Widersprüche enthalten.

Fehler bei der Festlegung des Geltungsbereichs führen in aller Regel zu Unwirksamkeit der Stellplatzsatzung insgesamt.

Zu Satz 2:

Abweichende bauplanungs- oder bauordnungsrechtliche Festsetzungen, beispielsweise zu Anzahl, Lage, Ausstattung, Gestaltung oder Beschaffenheit von Garagen und Stellplätzen, in Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen werden durch die Stellplatzsatzung nicht berührt, d. h., im Zweifelsfall stehen die in Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen getroffenen Festsetzungen über denen der Stellplatzsatzung.

Im Fall von Bebauungsplänen ergibt sich diese Hierarchie aus ihrer Fundierung im Bundesrecht (BauGB), das gegenüber dem Landesrecht (BauO NRW) Vorrang hat. Bebauungspläne bieten daher auch die Möglichkeit, ohne Konflikt mit der Stellplatzsatzung beispielsweise ganze Neubauquartiere mit modernen Mobilitätskonzepten zu planen und dabei über die Regelungen der Stellplatzsatzung bezüglich Stellplatzreduzierung hinauszugehen. Ein Einschränken oder Untersagen des Baus von Stellplätzen kann ausschließlich über Bebauungspläne erfolgen.

Unter sonstige Satzungen können z. B. eine Erhaltungssatzung, eine Vorgartensatzung oder eine vorhandene Ablösesatzung fallen. Die Nennung von sonstigen Satzungen schafft eine zusätzliche Rechtssicherheit und beugt Unklarheiten vor.

2 Zu § 2 Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

(1) ¹Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplätze oder Garagen) und Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). ²Ihre Anzahl und Größe richten sich nach der Art und Anzahl der vorhandenen und der durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlagen zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder.

Zu Satz 1:

Die StellplatzVO NRW – und daran angelehnt auch die Musterstellplatzsatzung – unterscheidet begrifflich nicht mehr zwischen „Stellplätzen“ (für Kfz) und „Abstellplätzen“ (für Fahrräder), sondern verwendet nur den Begriff „Stellplätze“. Damit bezieht sich der Begriff „Stellplätze“ in den weiteren Regelungen der Stellplatzsatzung stets auf beide Fahrzeugkategorien. Soll sich eine Regelung nur auf eine der Fahrzeugkategorien beziehen, so muss dies durch einen entsprechenden Zusatz (z. B. „Stellplätze für Kraftfahrzeuge“) klargestellt werden.

Mit den „notwendigen Stellplätzen“ ist stets eine Mindestanzahl gemeint. Bauherren sind grundsätzlich frei, mehr Stellplätze als nach Stellplatzsatzung notwendig herzustellen. Eine Möglichkeit, die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder ganz auszuschließen, besteht nur über einen Bebauungsplan.

Zu Satz 2:

Hier ist der Grundsatz formuliert, dass sich Art und Anzahl der notwendigen Stellplätze am voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf orientieren müssen. Daraus ergibt sich implizit, dass die Stellplatzrichtzahlen aus der Anlage 1 in erster Linie als Hilfsinstrument bei der Bestimmung des voraussichtlichen Bedarfs zu verstehen sind und nicht als absolute und unbedingte Größen.

(2) ¹Werden Anlagen nach Absatz 1 geändert oder ändert sich ihre Nutzung, so sind notwendige Stellplätze in solcher Anzahl, Größe und Beschaffenheit herzustellen, dass sie die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können (Mehrbedarf). ²Beträgt der Mehrbedarf weniger als [Anzahl] Stellplätze für Kraftfahrzeuge, sind abweichend von Satz 1 keine notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für den Mehrbedarf herzustellen.

³Satz 2 gilt nicht für Anlagen nach Nummer 10.3 und 10.4 [ggf. weitere] der Anlage 1 dieser Satzung.

Zu Satz 1:

Entsteht ein Stellplatzbedarf durch die bauliche Änderung oder Nutzungsänderung einer bestehenden Anlage, so ist eine Fiktivrechnung vorzunehmen, um die Anzahl der infolge der Änderung notwendigen Stellplätze zu ermitteln. In der Begründung zum Entwurf der StellplatzVO NRW wird zum Berechnungsverfahren ausgeführt:

„Der Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen ergibt sich aus der Differenz vom Bedarf des Bestands vor der Änderung zum Bedarf nach der Änderung. Für beide Berechnungen sind die zum Zeitpunkt der neuen Bescheidung geltenden Werte der Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 (Richtzahlentabelle) unter Berücksichtigung einer ggf. vorzunehmenden Verringerung nach § 4 zugrunde zu legen.

Hierbei ist es aus Gründen des Bestandsschutzes unerheblich, ob für die Anlage in ihrem bisherigen Bestand notwendige Stellplätze tatsächlich vorhanden oder abgelöst sind, wenn dieser Bestand genehmigt oder mindestens seit dem 01.01.1960 materiell legal vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall, ist entsprechend § 2 Absatz 1 der Gesamtbedarf nachzuweisen.

Handelt es sich um eine bauliche Anlage mit verschiedenartigen Nutzungen, ist für die Berechnung des Mehrbedarfs nur auf die betroffene Nutzung und nicht auf die gesamte Anlage abzustellen.“

Zu Satz 2:

Hier wird eine Bagatellgrenze des Stellplatzmehrbedarfs infolge von Änderungen von Bestandsanlagen definiert, unterhalb derer die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge nicht hergestellt werden müssen. Ziel dieser Regelung ist es insbesondere, Nachverdichtungen wie beispielsweise den Ausbau von Dachgeschossen für Wohnzwecke zu erleichtern. Sie greift aber auch in anderen Fällen wie etwa der Umnutzung von Einzelhandel in Gastronomie.

Aus verkehrsplanerischer Sicht führt der Entfall der Stellplatzherstellungspflicht in den genannten Fällen in der Regel zu einer Erhöhung des Parkdrucks im öffentlichen Raum. Daher müssen die Gemeinden unter Berücksichtigung der Parksituation in jenen Gemeindeteilen, in denen typischerweise Nachverdichtungen bzw. Nutzungsänderungen zu erwarten sind, zwischen verkehrlichen und Stadtentwicklungszielen abwägen und eine geeignete Bagatellgrenze definieren. Die StellplatzVO NRW sieht diese Grenze bei einem Mehrbedarf von weniger als vier Stellplätzen.

Wird die Bagatellgrenze überschritten, so sind alle notwendigen Stellplätze herzustellen.

Zu Satz 3:

Die Gemeinden haben optional die Möglichkeit, bestimmte Nutzungen von den Erleichterungen für kleinere bauliche und Nutzungsänderungen mit geringem Stellplatzmehrbedarf auszunehmen.

(1) ¹Die Anzahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich nach Anlage 1 dieser Satzung. ²Diese wird nach Maßgabe des § 4 verringert. ³Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

(2) ¹Für Anlagen, deren Nutzungsbedarf in Anlage 1 dieser Satzung nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. ²Dabei sind die in der Anlage 1 dieser Satzung für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen.

Zu Absatz 1 Satz 1 und 2:

Im Regelfall bildet die Richtzahlentabelle (Anlage 1 zur Satzung) die Grundlage, um für ein konkretes Vorhaben die Anzahl der notwendigen Stellplätze zu ermitteln. Sie enthält für verschiedene Nutzungsarten (siehe Abschnitt 3.2) Stellplatzrichtwerte, die sich jeweils auf eine geeignete, die Stellplatznachfrage bestimmende Bezugsgröße der Nutzung beziehen (z. B. „Stellplätze pro Wohneinheit“ oder „Stellplätze pro m² Nutzfläche“; siehe Abschnitt VI.3.3).

Mit den Eingangsgrößen „Nutzungsart“ und „Maß/Umfang der Bezugsgröße“ einer geplanten Anlage wird dann zunächst eine Grundgröße der Anzahl der notwendigen Stellplätze ermittelt.

Beispiel:

Eine kommunale Stellplatzsatzung sieht in der Richtzahlentabelle für die Nutzung „Grundschule“ die Bezugsgröße „je Schüler*in“ vor und nennt für Kfz-Stellplätze einen Stellplatzrichtwert von „1 Stpl. je 15 Schüler*innen“.

Bei einer für 150 Schüler*innen geplanten Grundschule ergibt sich hieraus eine Grundgröße von 10 notwendigen Kfz-Stellplätzen.

Im Anschluss an die Ermittlung dieser Grundgröße ist zu prüfen, ob für die konkrete Anlage Sachverhalte vorliegen, die eine Anpassung (in der Regel eine Verringerung) der Stellplatzanzahl erlauben bzw. erfordern. Dies können insbesondere eine besondere Lagegunst des Baugrundstücks (siehe Abschnitt VI.3.3f)) die Mehrfachnutzung von Stellplätzen (siehe Abschnitt 0) oder besondere Maßnahmen der Bauherrschaft (siehe Abschnitt VI.4) sein. Ein Gesamtüberblick über den Verfahrensablauf findet sich in Abschnitt VI.3.6.

3 Zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze

3.1 Überblick: Wege zur Ermittlung der Stellplatzanzahl

Die Regelungen in § 3 und in der zugehörigen Richtzahlentabelle bilden einen wesentlichen Kern der Stellplatzsatzung: Sie bestimmen mit der Anzahl der notwendigen Stellplätze das künftige Stellplatzangebot und nehmen darüber hinaus auch erheblichen Einfluss auf Entwurf und Gestaltung sowie auf die Kosten baulicher Anlagen.

Zu Absatz 1 Satz 3:

Dieser optionale Satz bedeutet

- a) für den Bauherren, dass er mithilfe einer Einzelfallberechnung nachweisen kann, dass er einen geringeren oder einen höheren Bedarf an Stellplätzen hat als laut Richtzahlentabelle vorgesehen,
- b) für die Bauaufsichtsbehörde, dass sie eine Einzelfallberechnung fordern kann, z. B. wenn sie annimmt, dass die laut Richtzahlentabelle notwendige Stellplatzzahl zu hoch oder zu niedrig ausfällt.

Es ist damit kein offensichtliches Missverhältnis (gemäß § 4 Absatz 2) notwendig, um eine Einzelfallberechnung vom Bauherren zu fordern. Da bei einem offensichtlichen Missverhältnis zunächst die Pflicht besteht, dieses nachzuweisen, ist der optionale Satz für beide Seiten sinnvoll.

Für die Methodik der Einzelfallberechnung gelten Qualitätsanforderungen analog zu den Verfahren, mit denen die Wirkung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der Bauherrschaft ermittelt wird (siehe Abschnitt VI.4). Darüber hinaus sei auf die „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ der Stiftung „Lebendige Stadt“ hingewiesen⁶, in der auf Basis umfassender Regressionsrechnungen am Beispiel von Hamburg und Osnabrück ein Rechenmodell zur Ermittlung sachgerechter Stellplatzzahlen für Wohngebäude unter Berücksichtigung der relevanten örtlichen Rahmenbedingungen vorgeschlagen wird.

Zu Absatz 2

Hiermit wird – wie bereits in § 2 Absatz 1 Satz 2 – klargestellt, dass für Nutzungen, die nicht in der Richtzahlentabelle enthalten sind, der voraussichtliche tatsächliche Bedarf an Stellplätzen maßgebend ist. Bei dessen Ermittlung können die Werte vergleichbarer Nutzungen herangezogen werden.

3.2 Nutzungsarten in der Richtzahlentabelle

Die Anzahl und Art der in die Richtzahlentabelle aufzunehmenden Nutzungen sind nicht vorgeschrieben. Die Musterstellplatzsatzung bietet hier eine eher breit und umfassend angelegte Vorschlagsliste, die auf den in der StellplatzVO NRW und in weiteren Quellen aufgeführten Nutzungen beruht. Die Tabelle kann nach Bedarf und basierend auf der Erfahrung der Verwaltung in einzelnen Nutzungsarten variiert und um weitere ergänzt werden.

Für häufig vorkommende Nutzungsarten wie z. B. Wohnen, Verkaufsstätten oder Büroflächen sollten auf jeden Fall Richtzahlen in der Stellplatzsatzung vorgegeben werden. Dies erleichtert sowohl die Arbeit der Verwaltung durch klare Prüfvorgaben bei Bauanträgen als auch die Planbarkeit von Bauvorhaben für Architekt*innen, Bauherren und Investor*innen.

Auf seltener vorkommende Nutzungen kann dagegen u. U. in der Richtzahlentabelle verzichtet werden. Dies gilt beispielsweise für kleine Kommunen, in denen bestimmte Nutzungen wie Hochschulen oder großflächiger Einzelhandel bereits durch Raumordnung und Landesplanung ausgeschlossen sind.

Häufig besteht in Gemeinden aufgrund aktueller Problemlagen bzw. Anfragen von Bauherrschaften das Bedürfnis, bestimmte, sehr spezifische Nutzungen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen. Beispiele aus der Praxis sind Seniorenwohnungen (Wunsch der Bauherrschaft nach verringerter Stellplatzanzahl) oder Niederlassungen von Pflegediensten (überdurchschnittlich viele Firmenfahrzeuge). Vor der Aufnahme derartiger Nutzungen in die Stellplatzsatzung sollte kritisch geprüft werden, inwieweit diese Nutzungen rechtssicher gegen andere Nutzungen abgegrenzt werden können bzw. ob sie überhaupt in bauaufsichtlichen Verfahren von Belang sind. So handelt es sich etwa bei den genannten Seniorenwohnungen meist um barrierefreie, aber sonst konventionelle Wohnungen, die – anders als Senioreneinrichtungen mit ergänzenden Pflegeservices – zwar gezielt an Senior*innen vermarktet, aber auch von anderen Haushaltstypen bezogen werden können. Die als weiteres Beispiel genannten Pflegedienste dürften in der Regel konventionelle Büroräume nutzen, ohne dass dies als bauantragsrelevant zu werten wäre.

Prinzipiell kann die Richtzahlentabelle auf die häufigsten Nutzungen beschränkt werden; für weitere bzw. seltener vorkommende Nutzungen kann dann auf Einzelfallberechnungen (→ optionaler § 3 Absatz 1 Satz 3) oder vergleichende Betrachtungen (→ § 3 Absatz 2) verwiesen werden für den Fall, dass nicht ohnehin im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens gutachterlich Stellplatzbedarfe ermittelt werden.

3.3 Herleitung passender Richtzahlen

Die Anlage 1 zur Musterstellplatzsatzung bietet eine Grundlage an Richtwerten für verschiedenste Nutzungen. Dabei ist jeweils eine plausible Spannweite als Orientierungswerte angegeben.

Aufgrund des Bestimmtheitsgrundsatzes und zur Planungssicherheit von Bauherren, Investor*innen und Architekt*innen darf in der Stellplatzsatzung nicht mit Spannen gearbeitet werden, sondern es müssen konkrete Richtzahlen angegeben werden. Diese Richtwerte sind jeweils an die Gegebenheiten der Kommune (abhängig von der Größe, Nutzungsdichte, zentralörtlichen Funktion, Erschließungsqualität etc.) anzupassen. Falls das Gemeindegebiet verschiedene Gebietstypen aufweist, können allerdings verschiedene Richtwerte für die unterschiedlichen Gebietstypen ausgewiesen werden (siehe Abschnitt 3.4, S. 36).

Bei der Herleitung und Bemessung der Richtwerte besteht ein systematischer Unterschied zwischen Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden: Während bei Wohngebäuden der Fahrzeugbesitz die Bemessungsgrundlage bildet – unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Fahrzeuge –, ist es bei Nicht-Wohngebäuden der tatsächliche Verkehr.

Um die für die Gemeinde bzw. einzelnen Gemeindegebiete passenden Richtwerte als Grundgrößen herzuleiten, können unter anderem folgende Faktoren herangezogen werden:

- Einwohnerdichte und Pkw-Dichte
- Modal Split der Bevölkerung
- Netzdichte und Angebote in Radverkehr und ÖPNV
- generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet

Der Einfluss und mögliche Wege zur Bestimmung der einzelnen Faktoren werden im Folgenden näher erläutert. Die Einflussfaktoren stehen im Wechselspiel zueinander und müssen jeweils an die kommunalen Anforderungen angepasst werden.

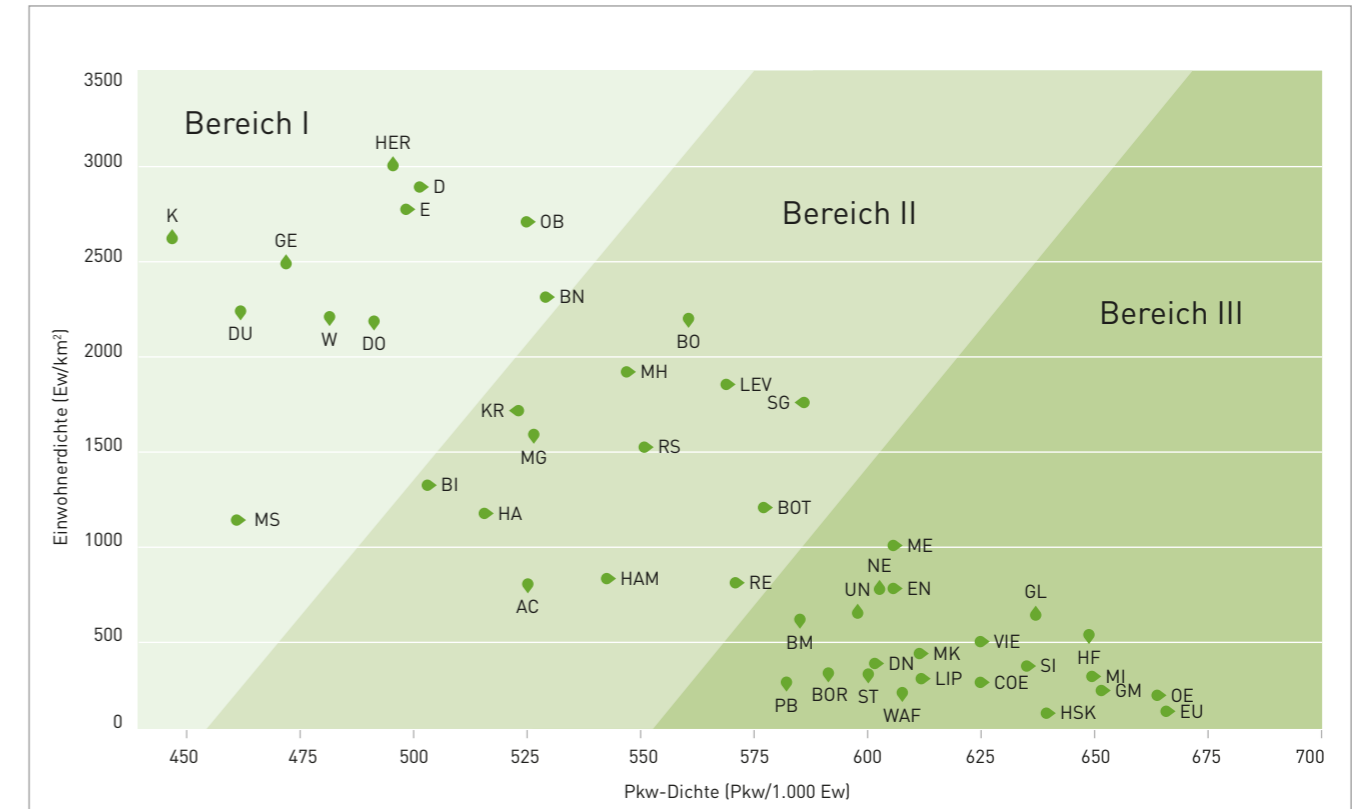


Abbildung 11: Einwohnerdichte und Pkw-Dichte der Landkreise und kreisfreien Städte in NRW (2019) (Eigene Darstellung auf Basis von: www.inkar.de – Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. Ausgabe 2021. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) – Bonn, 2021)

Die Erläuterungen zur Wirkungsweise der einzelnen Faktoren liefern dazu Anhaltspunkte.

Einwohnerdichte und Pkw-Dichte

In Abbildung 11 sind die Einwohnerdichte und Pkw-Dichte der Landkreise und kreisfreien Städte für 2019 aufgetragen. Daran lässt sich recht gut ableiten, in welchem Bereich sich die eigene Kommune bei diesen beiden Faktoren befindet. Dazu sind die kommunalen Kennzahlen anhand der kommunalen Statistik im Diagramm aufzutragen. Je nachdem, in welchem Bereich (I–III) sich die eigene Kommune befindet, ist das ein Indiz, bei einer Orientierung an der heutigen Nachfrage die Stellplatzzahlen eher im unteren oder oberen Drittel der Orientierungswerte anzusiedeln:

- Bereich I** → unteres Drittel der Orientierungswerte
- Bereich II** → mittleres Drittel der Orientierungswerte
- Bereich III** → oberes Drittel der Orientierungswerte

Hohe Pkw-Dichten können zugleich auch ein Hinweis auf die Notwendigkeit sein, im Sinne einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung zu handeln. Hierbei kann wiederum die Stellplatzsatzung als Instrument eingesetzt werden, indem beispielsweise Mobilitätskonzepte von Bauherren Berücksichtigung finden.

Speziell für Wohnnutzungen kann die amtliche Statistik mit Kfz-Bestandsdaten, Einwohnerzahlen und Angaben zur Anzahl der Haushalte bzw. der Haushaltsgrößen für jede Kommune recht genaue Werte der wohnungsbezogenen Stellplatznachfrage liefern. Zu beachten ist allerdings, dass es aufgrund von Dienstwagen und anderen Fällen, in denen Kfz-Halter*innen und -Nutzer*innen nicht identisch sind, zu Differenzen zwischen der amtlichen Statistik und der tatsächlichen Stellplatznachfrage kommen kann. Bei der Verwendung von Kfz-Bestandsdaten⁷ ist darauf zu achten, nur die Pkw privater Halter*innen einzubeziehen, da beispielsweise größere Unternehmen mit umfassendem Fuhrpark als gewerbliche Halter das Bild erheblich verzerren können. Abbildung 13 in Abschnitt f) (Seite 36) illustriert darüber hinaus, dass bei Vorliegen haushaltsbezogener Pkw-Besitzdaten unmittelbar Stellplatzrichtwerte für Wohnnutzungen differenziert für die verschiedenen Stadtteile abgeleitet werden können.

Modal Split der Bevölkerung

Der kommunale Modal Split kann anhand lokaler Mobilitätshebungen bestimmt werden. Liegen für die eigene Kommune keine aktuellen Erhebungen vor, so kann der Modal Split geschätzt werden. Ein Hilfsmittel ist beispielsweise das Tabel-

lenteil zur Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ (<https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de>), mit dem der Modal Split für Kommunen des gleichen Raumstrukturtyps ermittelt werden kann.

Je höher die Modal-Split-Anteile des so genannten Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad und ÖPNV) bzw. je geringer die MIV-Anteile sind, desto geringer können die Stellplatzpflichten sein, da die Alternativen zum Kfz bereits gut genutzt werden. Eine solche Bestimmung anhand des Modal Splits fokussiert sich jedoch lediglich auf die bisher vorhandene Verkehrsmittelnutzung. Sofern mit der Stellplatzsatzung eine Steuerungswirkung erzielt werden soll, kann der aktuelle Modal Split nur die grobe Richtung vorgeben. Eine Einordnung der Richtzahlen kann z. B. anhand des verbleibenden MIV-Anteils beim Modal Split vorgenommen werden (Abbildung 12). Die Zuordnung zu den Bereichen ergibt sich ebenso wie bei der Einwohner- und Pkw-Dichte:

- Bereich I** → unteres Drittel der Orientierungswerte
- Bereich II** → mittleres Drittel der Orientierungswerte
- Bereich III** → oberes Drittel der Orientierungswerte

Neben dem aktuellen Modal Split können auch Zielwerte des Modal Split, wie sie in Verkehrsentwicklungsplänen oder kommunalen Mobilitätskonzepten definiert sind, zur Orientierung bei der Bestimmung der Stellplatzrichtzahlen herangezogen werden. Auf diese Weise kann eine reine Anpassungsplanung, die allein bestimmten Entwicklungstrends nachfolgt, vermieden werden.

Netzdichte und Angebote im Radverkehr und im ÖPNV

Insbesondere in Kommunen, in denen keine aktuellen Angaben zum Modal Split vorliegen, können die Netzdichte sowie die Angebotsqualität im Radverkehr und im ÖPNV zur Beurteilung herangezogen werden. Die Einordnung ergibt sich weniger anhand statistischer Daten als durch planerische Einschätzung. Gegebenenfalls sind in der Verwaltung bereits Analysen zu Netzdichte und Angebotsqualität in Radverkehr und ÖPNV vorhanden, z. B. Radverkehrskonzepte, Nahverkehrspläne oder Verkehrsentwicklungspläne, aus denen sich Ableitungen ergeben.

Hier gilt der Grundsatz:

Je dichter die Netze und je besser die Angebote, desto geringer die Stellplatzpflichten, da gute Alternativen zum Kfz vorhanden sind.

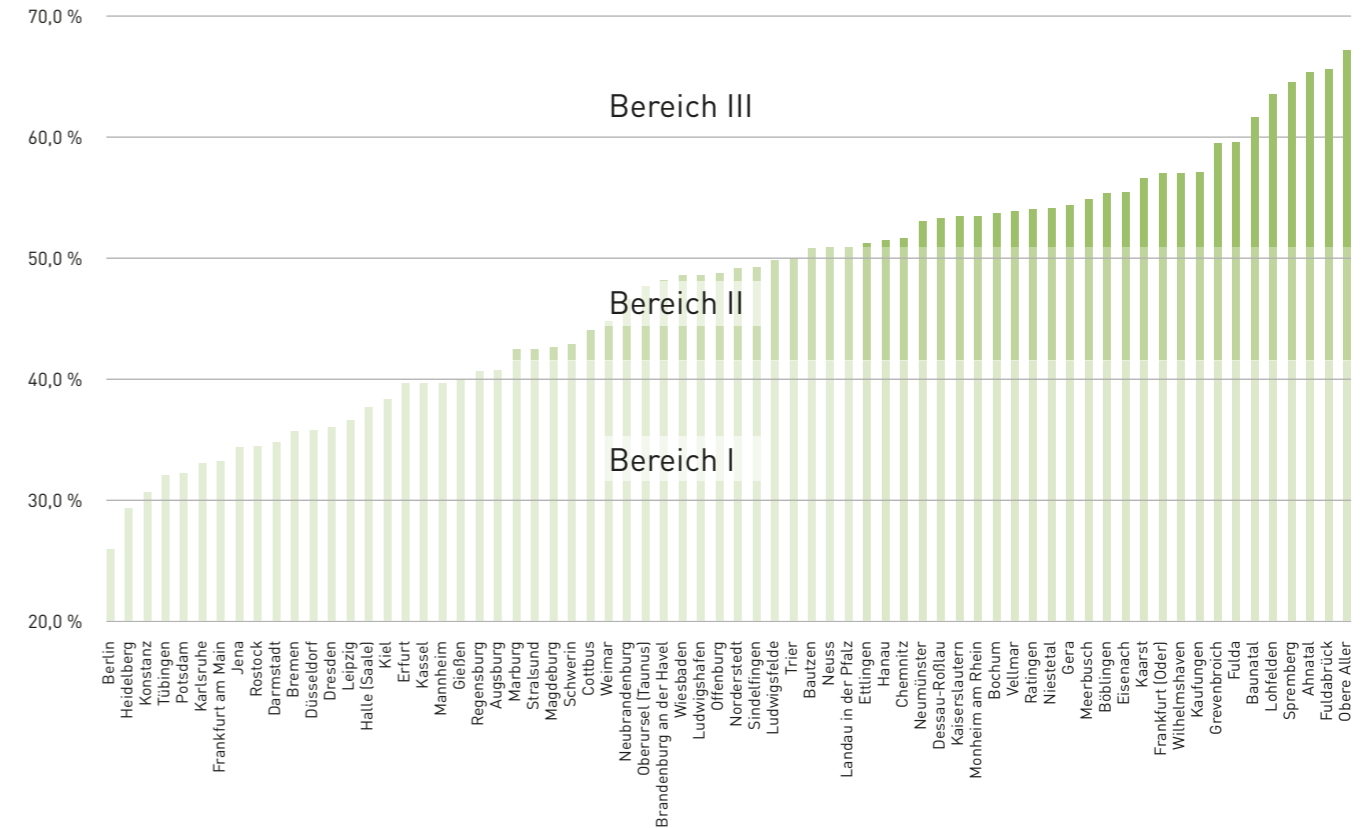


Abbildung 12: MIV-Anteil an allen Wegen der Einwohner*innen (2018)
(Eigene Darstellung auf Basis von: TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich. Dresden, Mai 2021)

Generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet

Die generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet kann anhand planerischer Einschätzungen, Ergebnissen von Verkehrserhebungen oder ggf. vorhandenen verkehrstechnischen Kenngrößen aus Verkehrsmodellen abgeleitet werden.

Hier gilt:

Sehr hohe Kfz-Verkehrsbelastungen sind ein Anhaltspunkt für geringere Stellplatzpflichten, da zusätzlicher Kfz-Verkehr nicht aufgenommen bzw. abgewickelt werden kann.

Eine Reduzierung der Stellplätze kann eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung bewirken, vorausgesetzt, dass alternative Verkehrsmittel und -angebote ausgebaut werden und so zumindest dem weiteren Anstieg der Pkw-Nutzung vorgebeugt werden kann.

Hinweise zu einzelnen Nutzungsarten

Zu einigen Nutzungsarten ergibt sich ein besonderer Erklärungsbedarf. Diese Hinweise und Erläuterungen finden sich in der folgenden Tabelle 3.

⁷ Aktuelle Daten veröffentlicht das Kraftfahrt-Bundesamt, bspw. unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html.

Nr.	Nutzungsart	Hinweis zu Nutzungsart und Berechnung
1.2	Wohngebäude/ Mehrfamilienhäuser ab GLK 3 allgemein	Bei Mehrfamilienhäusern wird in Anlehnung an die StellplatzVO und häufige kommunale Praxis im Sinne einer landesweiten Einheitlichkeit die Anzahl der Wohnungen als Bezugsgröße gewählt. Dies ist ein einfacher und pragmatischer Ansatz, der aber nicht berücksichtigt, dass der Kfz-Besitz je Wohnung und damit die unbedingte Stellplatznachfrage von Haushaltsgröße und Haushaltstyp abhängen, die sich wiederum in der Wohnfläche spiegeln: je größer die Wohnfläche, desto größer prinzipiell die Anzahl der Haushaltsmitglieder und die Anzahl der Pkw im Haushalt. Alternativ zur Bezugsgröße Anzahl der Wohnungen können daher auch wohnungsbezogene Flächenmaße herangezogen werden. Für die Formulierung der Bezugsgröße in der Stellplatzsatzung gibt es prinzipiell zwei Möglichkeiten: 1. Angabe von Flächenbezügen, z. B. „1 Stpl. je 100 m ² BGF für Wohnen“ 2. Angabe von Wohnungsgrößenklassen, z. B. „Wohnfläche bis 25 m ² 0,6 Stpl. je WE Wohnfläche ab 25 bis 47 m ² 0,7 Stpl. je WE Wohnfläche ab 47 bis 62 m ² 0,8 Stpl. je WE“ usw.
1.2	Öffentlich geförderte Wohnungen	Der soziale bzw. geförderte Wohnungsbau kann durch eine verminderte Stellplatzherstellungspflicht unterstützt werden. Aus verkehrlicher Sicht ist dies insofern gerechtfertigt, als Haushalte mit geringem Einkommen im Mittel deutlich weniger eigene Pkw besitzen als Haushalte mit mittlerem und hohem Einkommen: Die bundesweite Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ ermittelte, dass 48 % der Haushalte mit sehr geringem ökonomischem Status über kein Auto verfügen, aber nur 8 % der Haushalte mit sehr hohem ökonomischem Status. Soll dieser Sachverhalt in der Stellplatzsatzung berücksichtigt werden, so erscheint empfehlenswert, hierfür eine eigene Nutzungskategorie einzuführen, in der gegenüber allgemeinen Mehrfamilienhäusern verringerte Stellplatzrichtzahlen angesetzt werden. In der Musterstellplatzsatzung wurde von einer eigenen, niedrigeren Rahmenempfehlung abgesehen, da Wohnungen nach Ablauf der Belegungsbindung wieder dem freien Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen.
1.3	Kinder- und Jugend- wohnheime	Für die vorgeschlagenen Orientierungswerte wurden die Betreuungsschlüssel gemäß der Allgemeinen Leistungsvereinbarung nach § 7 des Rahmenvertrages II NRW (Anlage II) zugrunde gelegt: 1 Betreuer je 1–8 Kinder; plus weiteres Personal (Heimleitung, Hausmeister*innen, Reinigung, Hauswirtschaft, Verwaltung, Zivildienstleistende, Teilnehmende am FSJ)
4.1 oder 4.2	Versammlungsstätten	Hier wird in der Richtzahlentabelle unterschieden zwischen Versammlungsstätten mit örtlicher/quartiersbezogener Funktion und Versammlungsstätten mit überörtlicher Funktion. Bei überörtlicher Funktion (soweit vorhanden) ist mit einem höheren Stellplatzbedarf zu rechnen und dieser entsprechend in der Richtzahlentabelle darzustellen.
4.3	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	Es kann davon ausgegangen werden, dass Kirchen (z. B. freikirchliche Einrichtungen) und z. B. Moscheen und Synagogen, die heutzutage neu gebaut werden, einen größeren Einzugsradius haben als herkömmliche Kirchen, die früher oftmals nur für Ortsteile oder Orte gebaut wurden. Deshalb wird dies anders als bei Versammlungsstätten nicht nach lokalem/regionalem Bezug unterschieden. Bei der Dimensionierung sollte ebenfalls beachtet werden, dass solche Einrichtungen oftmals nur an einzelnen (Wochen- oder Jahres-)Tagen voll ausgenutzt werden. Prinzipiell könnte diese Nutzungsart auch entfallen und der Stellplatzbedarf anhand eines Einzelfallnachweises geprüft werden.
6.1 4.2	Gaststätten Versammlungsstätten/ Kinos/Diskotheken	Die Definition entsprechend der StellplatzVO ist in der Richtzahlentabelle nun für Gaststätten mit der Anzahl der Sitzplätze definiert und bedarf der Unterscheidung von Versammlungsstätten (Besucherzahlen).
7.4	Pflegeheime, Senioren- wohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderung	Für diese Nutzung, nach StellplatzVO nun dem Krankenhaus-/Pflegebereich zugeordnet, wurden für die vorgeschlagenen Orientierungswerte die Betreuungsschlüssel gemäß Übergangsregelung nach § 92c SGB XI für vollstationäre Pflegeeinrichtungen zugrunde gelegt: 1 Pflegekraft je 2 bis 8 Personen (je nach Pflegestufe); hier kommen sicherlich auch noch weitere Kräfte hinzu, diese werden jedoch nicht vorgeschrieben. Bei Seniorenwohnheimen ohne Pflegebedarf können die Zahlen ggf. abweichen.
3.4 10.3 10.4 10.5 10.6	Dienstleistungsbetriebe der Kosmetik und Körperpflege, Spiel- und Automatenhallen, Wettbüros/Shishabars, Sonnenstudios, Waschsalons	Einige Nutzungen treten stärker oder weniger stark neu auf. In Ergänzung zur StellplatzVO sind sie optional mit aufgenommen, d. h., in der Kommune wäre zu entscheiden, ob es sich um eine relevante neue Nutzung handelt.
8.6.1/ 8.6.2	Hochschulen mit oder ohne Semesterticket	Auch wenn inzwischen an der Mehrzahl der Hochschulen ein konsolidiertes Semesterticket vertraglich vereinbart ist, stellt dieses Angebot eine wesentliche Einflussgröße auf den Stellplatzbedarf (Kfz und Rad) dar.
5.5 5.8 5.9 10.2	Reitanlagen, Kegel- und Bowlingbahnen, Bootshäuser, Begräbnisstätten, z. B. Friedhöfe	Einige Nutzungen werden verhältnismäßig selten neu angelegt, daher ist diese Nutzungsart gut dazu geeignet, weggelassen zu werden. Bei Bedarf kann eine Einzelfallermittlung gefordert werden.

Tabelle 3: Hinweise zu einzelnen Nutzungsarten

Weitere Verfahrenshinweise zur Interpretation und Anwendung der Bezugsgrößen finden sich in der Begründung zur StellplatzVO7.

Richtzahlen für Fahrradstellplätze nach Fahrradbestand statt nach lokalem Radverkehrsanteil

Begründung des Regelungsbedarfs auch in Kommunen mit geringer Fahrradnutzung

Die Dynamik der Fahrradnutzung mit der Ausdifferenzierung von (Zweit-/Dritt-)Fahrrädern für Alltags-, Sport- und touristische Zwecke trifft auf die räumliche Begrenzung in Straßenräumen und auf Privatflächen gerade in dicht bebauten Wohngebieten im Bestand. Die Flächen zum Fahrradparken werden durch vieles andere beansprucht (wenn jeweils nicht anderswo vorgesehen oder nicht leicht in die Wohnung mitzunehmen).

Kinderwagen, Rollatoren und Fahrradanhänger beanspruchen Eingangsbereiche, regengeschützte Hauseinfahrten und Innenhöfe. Zugleich müssen dort jedoch Flächen für Noteinsätze freigehalten werden. In den Kellern oder einer Garage werden selten genutzte Fahrräder und Außenspielgeräte untergebracht.

Im Straßenraum schränken an der Hauswand, an Zäunen und Schildermasten abgestellte Fahrräder den Bewegungsraum von Fußgänger*innen ein. Diese Behinderung von Fußgänger*innen betrifft die Rollator- und Rollstuhlnutzung, aber auch Blinde beim Einsatz des Langstocks entlang der Leitlinie der Hauswand.

Landesweit einheitliche Bedarfskennziffern oder Abweichung nach lokaler Fahrradkultur?

Die Bedarfskennziffern in der StellplatzVO stehen im direkten Zusammenhang mit den Stellplatzwerten nach Typ der baulichen Nutzung. Wie auch bei den Kfz-Stellplätzen ist für die Musterstellplatzsatzung eine „Von-bis-Spanne“ angegeben. Hier läge es nahe, die jeweilige Kommune nach ihrer aktuellen Fahrradnutzung in der Verkehrsmittelwahl nach Wegen der Einwohner*innen einzuordnen. So gehen z. B. die FGSV-Hinweise zum Fahrradparken von 2012 von unterschiedlichen Bedarfen nach 10 % bis 20 % Radverkehrsanteil an allen Verkehrsmitteln aus. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Fahrradanteil je nach Wegezweck am Zielort sehr unterschiedlich vom gemittelten Radverkehrsanteil ausfallen kann. Dazu sind die Unterschiede des Fahrradanteils innerhalb einer Kommune, wie die stadtteilbezogene Empirie z. B. in Köln zeigt, oft größer als zwischen den Kommunen.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass bei einer langfristigen Investition die spätere Nutzung weit anders ausfallen kann als das Verkehrsverhalten zur Zeit der Planung. Und das Nachrüsten wird später erfahrungsgemäß sehr teuer. In vielen bisher wenig fahrradfreundlichen Kommunen hat sich in den letzten Jahren dank des landesweiten Radverkehrsnetzes auch bei sonst rudimentärem Radwegeangebot eine gewisse Fahrradnutzung eingestellt. Gerade in topografisch bewegten Räumen hat dazu auch das „neue Verkehrsmittel“ Pedelec beigetragen.

Aber ein noch wichtigeres Argument als zunehmende Fahrradnutzung auf niedrigem Niveau ist die Tatsache, dass der Bestand an Fahrrädern meist dennoch hoch ist. Anstatt einer Minderung des wohnungsbezogenen Abstellangebots mit dem Argument „bei uns fährt niemand Rad“ sollte der dennoch hohe Bestand an Fahrrädern im Haushalt zugrunde gelegt werden. Häufig werden die Fahrräder im Urlaub und auf Radtouren auch anderswo genutzt. Es ist daher zu raten, auch bei unterdurchschnittlicher Fahrradnutzung im Bereich der Richtzahlentabelle zu bleiben, bei hoher und ggf. weiter stark steigender Fahrradnutzung deutlich nach oben abzuweichen. Erste Anhaltspunkte für aktuelle Stellplatzengpässe ergeben sich u. a. aus der Zählung abgestellter Fahrräder in benachbarter Situation zum Vorhaben im Quartier oder den vergleichbaren lokalen Nutzungen in der Kommune.

Fahrradbezogene Kennziffern in der Richtwerttabelle

Die Spanne der Bedarfe geht bei einigen Nutzungen (wie z. B. Hochschulen, Schulen oder Freibädern) von Ort zu Ort sehr weit auseinander. Dabei kommen die spezifischen Wegezwecke mit ihrer Fahrradaffinität v. a. bei den Ausbildungswegen zum Tragen, aber auch im Vergleich zum Pkw unterschiedliche Rahmenbedingungen für Bewohner*innen, gleichzeitig anwesende Beschäftigte und Besucher*innen/Kund*innen.

Die Vorschläge in der Tabelle wurden auf Basis einer bundesweiten Synopse von Satzungen und technischen Empfehlungen vorgenommen: Die Kennziffern der vorherigen Musterstellplatzsatzung wurden anschließend mit dem aktuellen Diskussionsstand in der AGFS NRW rückgekoppelt und in den Experten-Workshops zu den Stellplatzregelungen der BauO NRW an die Systematik der Pkw-Stellplätze (soweit sachgerecht möglich) angepasst, auch um die Administrierbarkeit zu erleichtern. Der Prozentwert für Besucher*innen besagt, dass von dem Bedarfswert über alle Nutzergruppen hinweg ein bestimmter Anteil als Stellplätze für Besucher*innen mit ... % der insgesamt notwendigen Fahrradstellplätze öffentlich zugänglich herzustellen ist.

3.4 Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets

Grundlagen

Insbesondere in größeren Städten kann die Stellplatznachfrage zwischen den verschiedenen Stadtteilen stark variieren. Abbildung 13 zeigt dies exemplarisch am Beispiel der Stadt Wiesbaden, wo die Spannweite des für die Stellplatznachfrage am Wohnort ausschlaggebenden privaten Pkw-Besitzes je Haushalt von 0,5 in der Innenstadt bis 1,5 in peripheren Stadtteilen reicht. Diese innerstädtische Differenzierung des Pkw-Besitzes lässt sich grundsätzlich auch auf die Stellplatznachfrage bei Nichtwohnnutzungen übertragen.

Das nach fachlicher Einschätzung aussagekräftigste einzelne Attribut, um innerhalb des Gemeindegebiets unterschiedliche Stellplatzbedarfe zu bestimmen, ist die Qualität der ÖPNV-Anbindung. Empirisch ist ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Pkw-Besitz und der Qualität des ÖPNV am Wohnstandort belegt, der sich analog auch auf die Kfz-Nutzung und damit die Parkraumnachfrage bei Nichtwohnnutzungen übertragen lässt: Sofern das ÖPNV-Angebot eine ausreichende Mobilität mit einer dem Pkw vergleichbaren Qualität gewährleistet, wird der Pkw-Besitz bzw. die Pkw-Nutzung reduziert, und damit werden weniger Stellplätze benötigt. Hierin unterscheidet sich die Empfehlung der Musterstellplatzsatzung, die bezüglich der Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung grundsätzlich alle Nutzungsarten einschließt, von der StellplatzVO, die sie nur bei Wohngebäuden berücksichtigt.

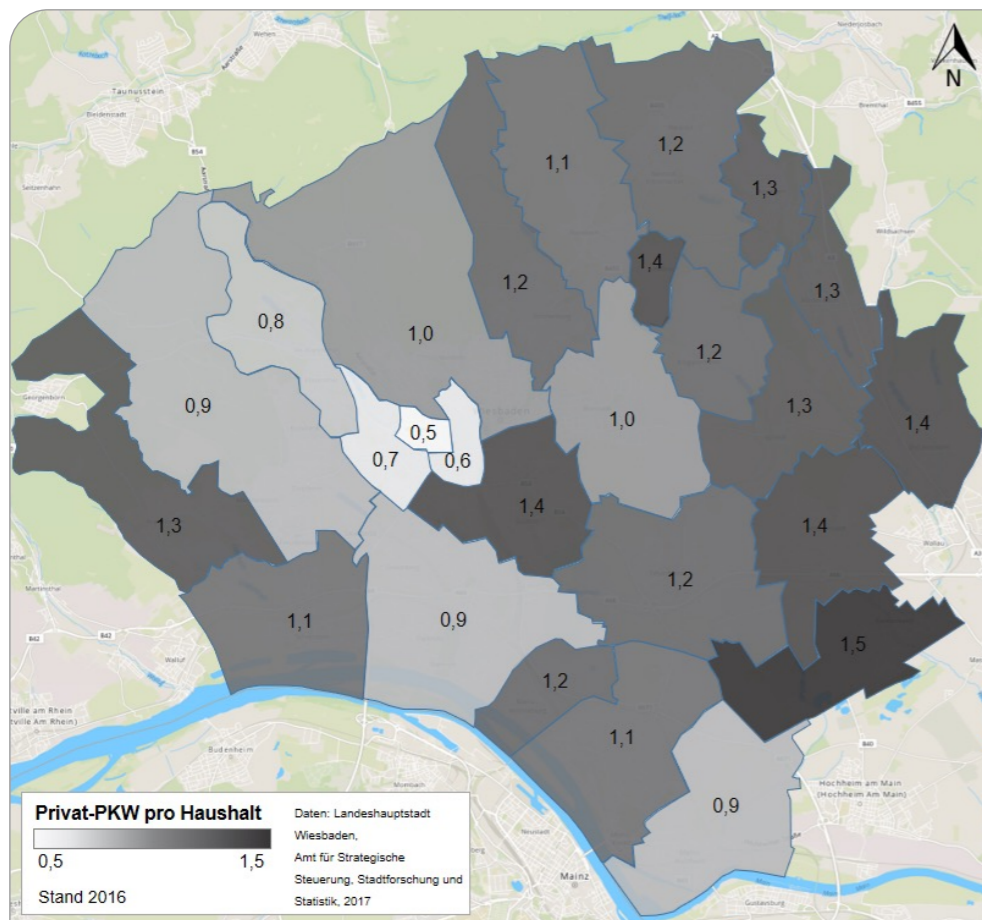


Abbildung 13: Streuung der Pkw-Dichte je Haushalt innerhalb des Stadtgebiets am Beispiel Wiesbaden

(© Büro Stellwerk, Maximilian Birk)

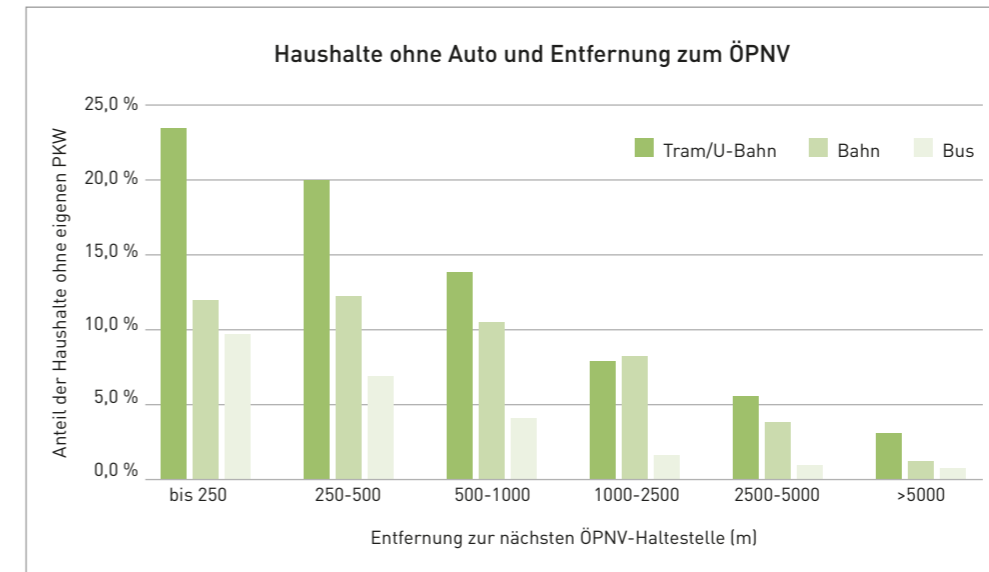


Abbildung 14: Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto nach Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle und zum nächsten ÖV-Verkehrsmittel (Eigene Darstellung auf Basis von: Mobilität in Deutschland 2017, Standard-Datensatzpaket)

Abbildung 14 illustriert dies anhand von Daten aus der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“: Insbesondere in der Nähe innerstädtischer Schienenverkehrsmittel ist der Anteil der Haushalte, die über kein eigenes Auto verfügen, auffällig hoch. Mit zunehmender Wohnentfernung zur Haltestelle nimmt dieser Anteil ab; für Bahn- und Busanbindungen ist ein ähnlicher entfernungsabhängiger Zusammenhang festzustellen, allerdings auf deutlich geringerem Niveau hinsichtlich des Anteils autoloser Haushalte.

Weitere mögliche Kriterien zur Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets könnten städtebauliche Unterschiede oder unterschiedliche Kfz-Verkehrsbelastungen sein. Städtebauliche Unterschiede können beispielsweise anhand der Bevölkerungsdichte, der Flächennutzungsdichte, der Gebietstypen (Wohngebiet, Gewerbe-/Industriegebiet, Mischgebiet) oder der vorliegenden Nutzungsarten festgemacht werden.

Unterschiedliche Kfz-Verkehrsbelastungen innerhalb eines Gemeindegebiets können zur Notwendigkeit einer Steuerung führen: Ist in einem Gebiet die Kfz-Verkehrsbelastung sehr hoch, kann es sinnvoll sein, die dortigen Straßen nicht durch zusätzlichen Kfz-Quell- und Zielverkehr zu belasten und die Zahl der notwendigen Stellplätze dort zu reduzieren.

Für einzelne Bauvorhaben oder Gewerbegebiete kann es sinnvoll sein, den Modal Split entsprechend den dorthin gerichteten Wegezwecken für den Stellplatzschlüssel zugrunde zu legen

(z. B. Gewerbe-/Gebiete mit überwiegend Büroflächen → Wegezweck Arbeit; Einkaufszentren → Wegezweck Arbeit und Einkauf).

Bei Gemeinden mit einer geringen Anzahl von Einpendler*innen und einem guten regionalen ÖPNV-Angebot kann für Arbeitsplatzstandorte von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden als bei einem hohen Einpendleraufkommen und einem höheren MIV-Anteil bzw. einem qualitativ schlechteren regionalen ÖPNV-Angebot.

In der Regel ist eine innergemeindliche Differenzierung der Stellplatzrichtwerte nur für Kfz-Stellplätze sinnvoll und gerechtfertigt. Theoretisch wäre auch für Fahrradstellplätze eine analoge Differenzierung denkbar, beispielsweise in Kommunen, in denen ein Teil des Gemeindegebiets in der Ebene und andere Teile in stark bewegter Topografie liegen. Allerdings dürfte der Aufwand für eine solche Differenzierung kaum gerechtfertigt sein.

ÖPNV-Angebotskriterien als Grundlage für die innergemeindliche Differenzierung

Bei der innergemeindlichen Differenzierung der Stellplatzrichtwerte muss berücksichtigt werden, ob und inwieweit die ÖPNV-Angebotsqualität bereits in die Festlegung der Grundgrößen der Richtzahlen (siehe Abschnitt 3.3) eingeflossen ist.

Sollen in einer Gemeinde die Stellplatzrichtwerte in Gebieten mit sehr gutem ÖPNV-Angebot sachgerecht angepasst werden, müssen die zugrunde liegenden Angebotsqualitäten genau

definiert werden. Dabei sollten bereits vorliegende Analysen bzw. Anforderungen sowie Kriterien aus Nahverkehrsplänen und vergleichbaren strategischen Plänen (kommunalen Mobilitätskonzepten) übernommen werden. Ferner muss festgelegt werden, welche Stellplatzrichtwerte aus einer bestimmten ÖPNV-Angebotsqualität bzw. -Lagegunst resultieren.

Maßgebende Kriterien für die ÖPNV-Angebotsqualität bzw. die ÖPNV-Lagegunst eines Grundstücks sind allgemein

- die Erschließungsqualität (Entfernung zur Haltestelle),
- die Bedienungsqualität (Fahrtenhäufigkeit bzw. Taktdichte sowie zeitlicher Umfang des Bedienungszeitraums an den verschiedenen Wochentagen),
- die Verbindungsqualität (absolute Reisezeit oder Reisezeitverhältnis und Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen),
- die Beförderungsqualität (insbesondere Art bzw. Komfort des Verkehrsmittels).

Die verschiedenen Kriterien stehen in wechselseitiger Abhängigkeit zueinander. Bei einem enger getakteten ÖPNV-Angebot oder einer schnellen Verbindung zu verschiedenen wichtigen Zielen kann beispielsweise ggf. ein größerer Erschließungsradius gewählt werden. Weitere mögliche Anhaltspunkte

zur Ermittlung der Erschließungsqualität sind die fußläufige Entfernung vom Bauvorhaben zu wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten oder Regionalverkehr, die Entfernung wichtiger Ziele sowie die Anzahl der (Straßenbahn-)Haltestellen zu Regionalverkehrsbahnhöfen. Die fußläufige Entfernung kann unter Verwendung von Geoinformationssystemen in der Regel mit vertretbarem Aufwand auf Basis der tatsächlich zurückzulegenden Wege ermittelt werden. Alternativ ist denkbar, die Entfernung per Luftlinie zu ermitteln und die damit verbundenen Ungenauigkeiten in Kauf zu nehmen.

Bereichen mit Stadtbahn- oder Straßenbahnerschließung sollte eine relativ höhere Erschließungsqualität gegenüber dem Bus beigemessen werden. Begründet ist dies mit der Wahrnehmung der Straßenbahn als besonders komfortables und schnelles Verkehrsmittel infolge der höheren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (besseres Beschleunigungsvermögen, große Abschnitte mit eigenem Gleiskörper ohne Behinderung durch den Individualverkehr) sowie dem angenehmeren Fahrempfinden (ebenere Fahrbahn, gleichmäßigere Fahrweise etc.).

On-demand-Angebote sollten, sofern sie in den ÖPNV integriert sind, auch bei der Bewertung der ÖPNV-Anbindung mitberücksichtigt werden. Aufgrund der bisher noch geringen Empirie ist eine Wirkungsabschätzung noch schwierig und sehr von der jeweils vor Ort angewendeten Ausgestaltung des On-demand-Angebots abhängig. Eine Zuordnung zu der Kategorie „Gute-ÖPNV-Lagegunst“ scheint auf Basis erster Erkenntnisse grundsätzlich angemessen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW evaluiert aktuell einige vom Land geförderte Modellvorhaben und steht daher den Mitgliedskommunen gern auch bei dieser Zuordnung beratend zur Seite.

Beispielhafte Kriterien zur Beurteilung der ÖPNV-Lagegunst sind in Tabelle 4 dargestellt. Dabei wird exemplarisch zwischen drei verschiedenen Lagegunst kategorien unterschieden, denen prozentuale Abminderungen der Stellplatzrichtwerte gegenüber den Grundgrößen der Richtzahlentabelle zugeordnet sind.

Sinnvolle und sachlich gerechtfertigte Abminderungswerte müssen im Einzelfall für jede Kommune gesondert ermittelt werden, wobei die Unterschiede der Pkw-Besitzquoten im Gemeindegebiet gute Anhaltswerte liefern. Eine Auswertung bestehender kommunaler Stellplatzsatzungen zeigt pauschale

Abminderungswerte von 30 % bis 70 % bei sehr guter und von 15 % bis 40 % bei guter ÖPNV-Lagegunst.

Umsetzung in der Stellplatzsatzung

Um die Differenzierung der Anzahl notwendiger Stellplätze nach ÖPNV-Lagegunst in der Stellplatzsatzung umzusetzen, bestehen verschiedene Möglichkeiten mit jeweils spezifischen Vor- und Nachteilen. Ein erster Aspekt ist dabei das Verfahren zur Zuordnung eines Baugrundstücks zu einer ÖPNV-Lagegunst, ein zweiter das Verfahren zur Feststellung der Anzahl notwendiger Stellplätze des konkreten Vorhabens. Für beide Aspekte gibt es zwei grundsätzlich mögliche Verfahren.

Verfahren zur Zuordnung eines Baugrundstücks zu einer ÖPNV-Lagegunst kategorie

Die Zuordnung eines Baugrundstücks zu einer ÖPNV-Lagegunst kategorie kann entweder in einer Karte als Anlage der Satzung dargestellt werden oder bei jedem Bauvorhaben per Einzelfallprüfung erfolgen:

- **Kartendarstellung der Lagegunstbereiche in der Stellplatzsatzung**
Hierfür werden bei der Aufstellung der Stellplatzsatzung für das gesamte Gemeindegebiet die Lagegunstbereiche

ÖPNV-Lagegunst	Kriterien	Verminderung der Stellplatzrichtwerte lt. Richtzahlentabelle um ...
Sehr gute ÖPNV-Lagegunst	<p>Haltestelle des ÖPNV (auch Bus)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit mind. 7,5-Minuten-Takt (mo.–sa. 6–19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten zu wichtigen Zielen (z. B. Hbf./Innenstadt) mit höchstens 10 Minuten Fahrzeit oder 6–11 Abfahrten/h mit höchstens 5 Minuten Fahrzeit • In max. 200 m Entfernung <p>Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit mind. 7,5-Minuten-Takt (mo.–sa. 6–19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten zu wichtigen Zielen (z. B. Hbf./Innenstadt) mit höchstens 15 Minuten Fahrzeit oder 6–11 Abfahrten/h mit höchstens 10 Minuten Fahrzeit • In max. 300 m Entfernung 	30 ... 70 %
Gute ÖPNV-Lagegunst	<p>Haltestelle des ÖPNV (auch Bus)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit mind. 15-Minuten-Takt (mo.–sa. 6–19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten/h zu wichtigen Zielen mit 11–15 Minuten Fahrzeit oder 6–11 Abfahrten/h mit 6–10 Minuten Fahrzeit • In max. 300 m Entfernung <p>Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit mind. 15-Minuten-Takt (mo.–sa. 6–19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten/h zu wichtigen Zielen mit 16–20 Minuten Fahrzeit oder 6–11 Abfahrten/h mit 11–15 Minuten Fahrzeit • In max. 400 m Entfernung 	15 ... 40 %
Einfache ÖPNV-Lagegunst	Übriges Stadtgebiet	... 0 %

Tabelle 4: Beispielkriterien für die ÖPNV-Lagegunst

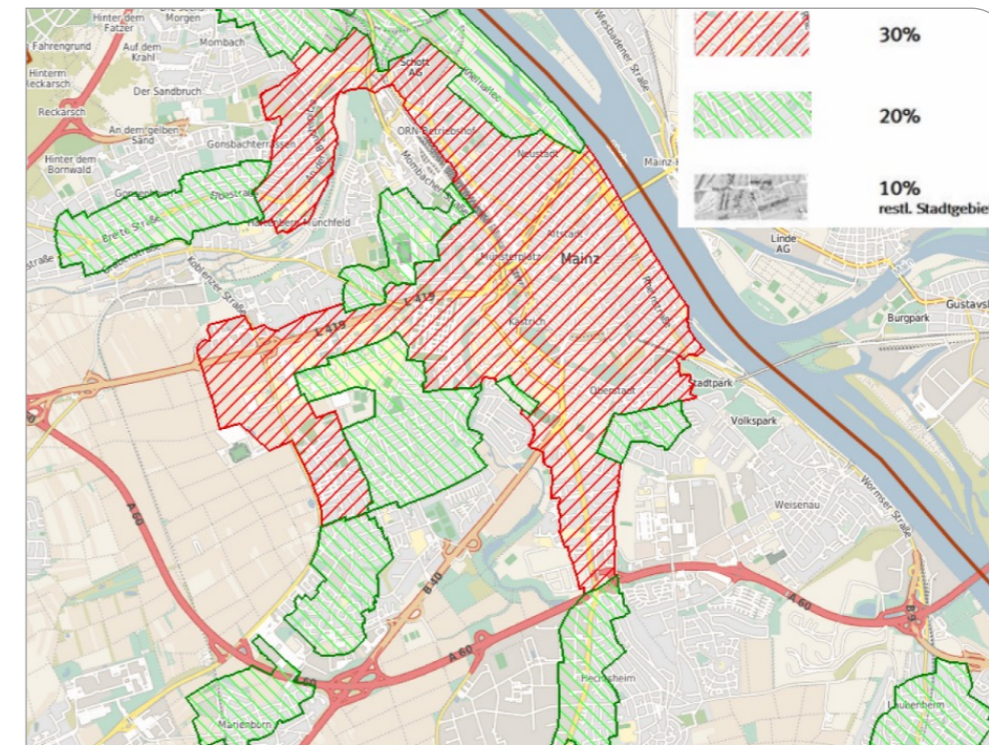


Abbildung 15: Kartografische Darstellung von ÖV-Lagegunstzonen am Beispiel der Stadt Mainz (Quelle: Landeshauptstadt Mainz, Drucksache Nr. 1843/2015)

ermittelt und in einer Karte dargestellt (siehe Beispiel in Abbildung 15). Auf die Karte als Anlage der Satzung muss im Satzungstext verwiesen werden (z. B. in § 3 Absatz 1). Die Karte muss parzellenscharf und eindeutig über die Zugehörigkeit eines Baugrundstücks zu den einzelnen Lagegunstbereichen Auskunft geben. Es ist daher sinnvoll, den Verlauf der Grenzen zwischen Lagegunstkategorien auf Straßen- und Wegeverläufe zu legen. Falls sich ÖPNV-Angebotsqualitäten stark verändern – etwa infolge umfassender Taktverdichtungen oder des Baus neuer Stadtbahnlinien –, kann es geboten sein, die Lagegunstkarte zu aktualisieren und sie in den Gremien zu beschließen. Als Zeitpunkt für eine regelmäßige Überprüfung eignet sich beispielsweise die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

- **Einzelfallprüfung für jedes Vorhaben**
Bei diesem Verfahren wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens parzellenscharf geprüft, welche ÖPNV-Lagegunst für das Baugrundstück gilt. Hierfür ist es erforderlich, die Kriterien für die einzelnen Lagegunstbereiche sowie Verfahrensvorschriften zu deren Ermittlung in

die Satzung bzw. in eine zugehörige Anlage aufzunehmen. Die obenstehende Tabelle 4 zeigt ein solches Kriterienbeispiel; als Verfahrensvorschrift zur Ermittlung der Entfernung wäre beispielsweise zu ergänzen: „Die maßgebende Entfernung bestimmt sich anhand des kürzesten über öffentliche Wege führenden Fußwegs zwischen Haltestelle und Grundstück. Referenzpunkt an der Haltestelle ist der Mittelpunkt zwischen Richtungs- und Gegenrichtungshaltestelle. Referenzpunkt am Baugrundstück ist der am nächsten zur Haltestelle gelegene Punkt des Baugrundstücks, bei Baugrundstücken größer 0,1 ha der am nächsten zur Haltestelle gelegene Gebäudeeingang.“ Diese Variante bedeutet für das Baugenehmigungsverfahren einen erheblichen Prüfaufwand.

Verfahren zur Feststellung der Anzahl notwendiger Stellplätze des konkreten Vorhabens

Für die Feststellung der Anzahl notwendiger Stellplätze in Abhängigkeit der ermittelten ÖPNV-Lagegunst-kategorie bestehen folgende Möglichkeiten:

- **Pauschale prozentuale Abminderung gegenüber den Grundgrößen der Richtzahlentabelle⁹**

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz ⁹ bei ...		
		... einfacher ÖPNV-Lagegunst	... guter ÖPNV-Lagegunst	... sehr guter ÖPNV-Lagegunst
1.2	Wohnungen in Gebäuden ab GKL 3, 4 und 5	1,2 Stpl. je Wohnung	1,0 Stpl. je Wohnung	0,8 Stpl. je Wohnung
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude	1 Stpl. je 30 m² NF	1 Stpl. je 40 m² NF	1 Stpl. je 45 m² NF

Tabelle 5: Mögliche Darstellung ÖV-Lagegunst-differenzierter Stellplatzrichtzahlen in der Richtzahlentabelle (Beispielausschnitt)

⁹ Alternativ: Angabe des herzustellenden Anteils der Grundgrößen; im Beispiel in Tabelle 5 wären dies 60 % der Grundgrößen bei sehr guter, 80 % bei guter und 100 % bei einfacher ÖPNV-Erschließung.
¹⁰ Besucherstellplätze sind so anzulegen und ggf. zu beschildern, dass sie vom öffentlichen Straßenraum aus auch für Ortsunkundige gut erkennbar und erreichbar sind.

Ein Beispiel hierfür ist oben in Tabelle 4 dargestellt. Diese Lösung ist vergleichsweise einfach, differenziert aber nicht zwischen verschiedenen Nutzungen.

- **Differenzierung nach Nutzungsarten in zusätzlichen Spalten der Richtzahlentabelle**
Ein Beispiel ist auszugsweise in Tabelle 5 dargestellt. Diese Lösung ist eher komplex und führt zu einer umfassenden Richtzahlentabelle, differenziert aber zwischen verschiedenen Nutzungen. Dies kann insbesondere bei solchen Nutzungen gerechtfertigt sein, bei denen auch eine sehr gute ÖPNV-Anbindung nur geringen Einfluss auf die Kfz-Nutzung hat (z. B. Ärztehäuser mit vielen mobilitätseingeschränkten ambulanten Patient*innen).



Abbildung 16: Carsharing-Stellplätze nutzen allen Anwohner*innen

3.5 Weitere Regelungen zur Stellplatzanzahl

Wechselseitige bzw. Doppelnutzung von Stellplätzen

[3] ¹ Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung nachgewiesen ist (Doppelnutzung). ²Eine solche Doppelnutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig. ³Die Doppelnutzung kann auf Antrag zugelassen werden. ⁴Doppelnutzungen sind für die Nutzungen [Aufzählung Ziffern] der Anlage 1 nicht zulässig. ⁵Maximal [Angabe in %] der notwendigen Stellplätze jeder Nutzung dürfen auch anderen Nutzungen zur Verfügung stehen.

Zu Satz 1 und 2:

Sofern die Nutzer*innen unterschiedlicher Nutzungen eines Bauvorhabens sich zu unterschiedlichen Zeiten dort aufhalten, kann sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze am größten gleichzeitigen Bedarf orientieren. Die öffentlich-rechtliche Sicherung kann z. B. durch Eintragung einer Baulast erfolgen.

Beispiele:

- In einem teilweise gewerblich genutzten Gebäude (z. B. Praxisräume und Wohnungen) können die Stellplätze der Wohnungen tagsüber auch für die Gewerbeflächen genutzt werden. Die Praxis benötigt daher weniger oder sogar kei-

- ne zusätzlichen Stellplätze bei der Berechnung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze.
- Die Stellplätze eines Geschäftshauses (z. B. Büro- und Verwaltungsgebäude) können nachts als Stellplatznachweis für ein Wohngebäude in der Umgebung genutzt werden. Dies kann mittels Baulast erfolgen, die Benutzung ist vertraglich zwischen den Eigentümer*innen zu sichern.
- Bei Betrieben mit Verwaltungsgebäuden und mit Schichtarbeit ist der größte gleichzeitige Bedarf an Stellplätzen bei Schichtwechsel der stärksten Schicht inklusive der zum gleichen Zeitpunkt anwesenden Verwaltungsmitarbeitenden zu ermitteln.
- Ebenfalls können z. B. in Wohngebieten Sammelgaragen in Form von Gemeinschaftsanlagen errichtet werden, bei denen die Stellplätze nicht fest bestimmten Nutzenden zugewiesen sind. Der größtmögliche gleichzeitige Bedarf ist dabei zugrunde zu legen.
- Bei Vereinssportanlagen mit einer Gaststätte, die in der Regel nur Vereinsmitgliedern zugänglich ist, sind für die Gaststätte keine oder nur wenige eigene Stellplätze erforderlich.

Ein Nachweis der Doppelnutzung kann erfolgen, indem so genannte Tagesganglinien der einzelnen Nutzungen ermittelt werden. Diese zeigen, wann im Tagesverlauf wie viele Nutzer*innen der einzelnen Nutzungen zu erwarten sind. Aus der Überlagerung der Tagesganglinien der einzelnen Nutzungen ergibt sich dann der größte gleichzeitige Bedarf. Dabei sind in der Regel noch ein Sicherheitszuschlag sowie ggf. Unterschiede an einzelnen Wochentagen (z. B. montags bis freitags vs. samstags) zu berücksichtigen.

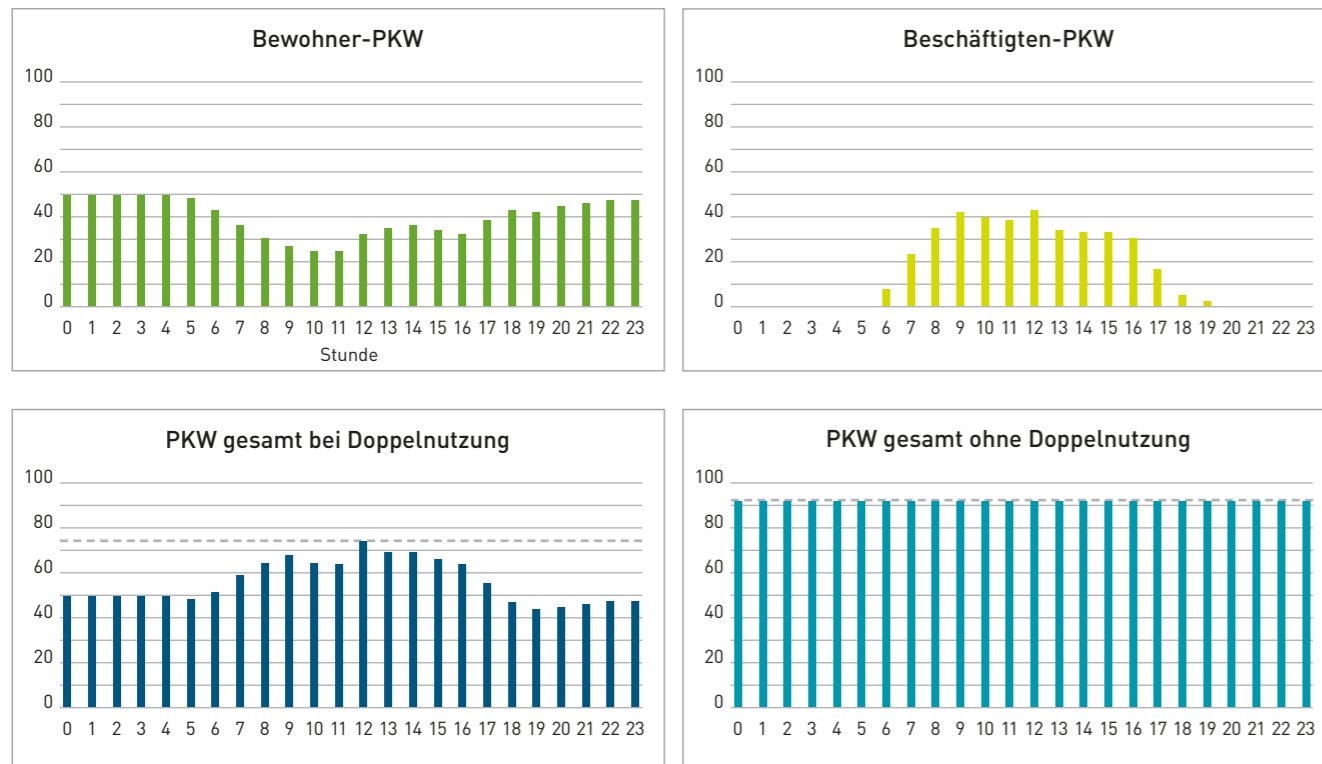


Abbildung 17: Fiktives Beispiel der Stellplatz-Belegungsganglinien eines Wohn- und Geschäftsgebäudes (eigene Darstellung)

Abbildung 16 illustriert die Stellplatz-Einsparpotenziale anhand des vereinfachten fiktiven Beispiels eines Wohn- und Geschäftsgebäudes. Die beiden Hauptnutzungsgruppen, Bewohner*innen und Beschäftigte haben jeweils typische Tagesganglinien der Stellplatznachfrage: Bei den Bewohner*innen ist nachts die Nachfrage am höchsten und tagsüber wegen Abwesenheiten vom Wohnort geringer, bei den Beschäftigten ist es umgekehrt. Wird das Stellplatzangebot – ohne Doppelnutzung – in Bezug auf die maximale Nachfrage jeder einzelnen Nutzungsgruppe bemessen, so fällt es erheblich höher aus als bei der Berücksichtigung möglicher Doppelnutzung.

Satz 2 eröffnet die besonders flächensparende Option, dass die Stellplätze auf einem Grundstück auch von den Nutzungen eines anderen Grundstücks in Anspruch genommen und auf die Anzahl notwendiger Stellplätze angerechnet werden. Dies kann etwa bei den oben genannten Beispielen b) und d) der Fall sein. Zur Beurteilung, welche Entfernung hier noch zumutbar ist, gelten die Regelungen aus § 5 Absatz 2.

Zu Satz 3:

Gemeint ist hier ein Abweichungsantrag nach § 69 Absatz 1 der BauO NRW.

Zu Satz 4:

Die StellplatzVO NRW schließt Wohnnutzungen explizit von der Berücksichtigung bei Doppelnutzungen aus, obwohl erfahrungsgemäß gerade die Überlagerung von Wohn- und sonstigen Nutzungen im Einzelfall und bei entsprechenden Parkierungsregeln (insbesondere: keine Zuordnung von Stellplätzen zu Wohnungen bzw. Personen) große Effizienzpotenziale bieten kann. Die Musterstellplatzsatzung sieht diese Beschränkung nicht a priori vor. Der optionale Satz eröffnet aber die Möglichkeit, bestimmte Nutzungen von der Doppelnutzungsregel auszunehmen.

Zu Satz 5:

In der Begründung zur StellplatzVO NRW wird der maximale Anteil der Stellplätze mit Doppelnutzung je einzelne Nutzung pauschal auf 50 %, in Ausnahmefällen auf 80 % begrenzt. Dahinter ist die Idee zu vermuten, jeder Nutzung ein bestimmtes

Mindestmaß an Stellplätzen exklusiv sichern zu wollen.

Der optionale Satz 5 ermöglicht es Kommunen, eine solche pauschale Begrenzung in die Stellplatzsatzung aufzunehmen. Da aber eine Doppelnutzung ohnehin in jedem Einzelfall nachgewiesen werden muss, kann auch bei der Prüfung des Nachweises sichergestellt werden, dass für jede Nutzung zu jedem Zeitpunkt ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen.

Gefangene Stellplätze

[4] ¹ Bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 nach der Anlage 1 dieser Satzung gilt eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge. ² Gefangene Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 zulässig.

Der optionale Absatz 4 ermöglicht bei Ein- und Zweifamilienhäusern die Errichtung so genannter gefangener Stellplätze, die nur durch Überqueren eines anderen Stellplatzes zu erreichen sind. Konkret bedeutet dies, dass bei Nutzung beider Stellplätze ein Fahrzeug von einem anderen „gefangen“ ist bzw. das andere Fahrzeug umgeparkt werden muss, um das auf dem gefangenen Stellplatz abgestellte nutzen zu können.

Die Regelung nach Absatz 4, die in dieser Form auch in der StellplatzVO NRW enthalten ist, geht davon aus, dass die hintereinanderliegenden Stellplätze stets von einem Haushalt genutzt werden und innerhalb des Haushalts ein eventuelles Umparken organisiert wird. Auf diese Weise können die vorhandenen Flächen effizient genutzt werden. In der Praxis zeigt sich jedoch häufig, dass gefangene Stellplätze nicht oder nur zu bestimmten Zeiten in der vorgesehenen Weise genutzt werden und stattdessen zum Parken in den öffentlichen Raum ausgewichen wird.

Bei der Entscheidung einer Kommune, ob gefangene Stellplätze zugelassen werden sollen, ist daher abzuwägen zwischen der potenziellen Flächensparnis bzw. den größeren Gestaltungsfreiheiten bei der Grundstücksnutzung und dem Risiko zunehmenden Parkdrucks im öffentlichen Raum. Letzterem empfiehlt sich mit den Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung zu begegnen, beispielsweise durch Parkdauer- und Parkzeitbeschränkungen oder durch die Erhebung von Parkgebühren.

Runden der Stellplatzanzahl

[5] ¹ Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze Dezimalstellen, sind diese nach kaufmännischen Regeln zu runden.

Da Anteile von Stellplätzen nicht gebaut werden können, sind die errechneten herzustellenden Stellplätze auf ganze Zahlen zu runden. Grundsätzlich kann alternativ zur vorgeschlagenen kaufmännischen Rundung auch entweder immer auf- oder immer abgerundet werden.

Das Runden auf ganze Stellplatzanzahlen erfolgt stets am Ende aller Berechnungsschritte.

Berücksichtigung weiterer Fahrzeugarten

In der kommunalpolitischen Diskussion taucht gelegentlich anlässlich konkreter Bauvorhaben die Frage auf, ob in der Stellplatzsatzung auch Regelungen für andere Fahrzeugarten als Pkw und Fahrräder, beispielsweise für Busse, Lastkraftwagen oder Motorräder, getroffen werden sollten. Auch die StellplatzVO NRW nimmt dieses Thema auf und bestimmt in § 3 Absatz 5 Satz 2: „Einstellplätze für Lastkraftwagen und Omnibusse sind bei Anlagen mit einem entsprechenden An- oder Auslieferverkehr oder speziellen Besucherverkehr zusätzlich nachzuweisen.“

In der Praxis ist demgegenüber regelmäßig festzustellen, dass die Bauherren von Anlagen, bei denen Bus- und Lkw-Verkehr zu erwarten ist, ein hinreichendes Eigeninteresse haben, hierfür die notwendigen Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Ferner ist festzuhalten, dass sich pauschale und zugleich realistische Richtwerte für Lkw- und Busstellplätze kaum a priori finden und in einer Stellplatzsatzung angeben lassen, da das Aufkommen dieser Verkehre in starkem Maße von den konkreten Erfordernissen und betrieblichen Abläufen einer Anlage abhängt. Analoges gilt auch für das Abstellen von Motorrädern, die zudem nur einen geringen Platzbedarf haben.

Über die Stellplatzsatzung nicht zu lösen ist das zunehmende Problem des Abstellens privater Wohnmobile im öffentlichen Raum. Hierfür fehlen angemessene Regulierungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht.



Abbildung 18: Ausgewiesene Besucherstellplätze sichern den Besucher*innen einer Einrichtung meist leicht auffindbare, zielnahe Stellplätze (eigene Aufnahme)

Besucherstellplätze

Für Nutzungen, bei denen regelmäßig nennenswerter Besucherverkehr auftritt, wie etwa bei Krankenhäusern oder Kultureinrichtungen, wird in der Richtzahltabelle ein Anteilswert für Besucherstellplätze vorgeschlagen. An Besucherstellplätze besteht die Anforderung, dass sie vom öffentlichen Straßenraum aus auch für Ortsunkundige gut erkennbar und erreichbar sein müssen.

Der Anteil der Besucherparkplätze kann von Kommunen entsprechend den örtlichen Verhältnissen variiert werden. Auch ein Verzicht auf die Angabe von Besucheranteilen ist möglich und dürfte in der Praxis kaum Probleme für den ruhenden Verkehr bereiten.

Ersatz von Kfz-Stellplätzen durch Fahrradstellplätze

Bauordnungen anderer Bundesländer enthalten seit wenigen Jahren die Regelung, dass bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen ersetzt werden kann, wobei für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen sind. Auch die Musterstellplatzsatzung NRW von 2017 enthielt diesen Passus.

Intention dieser Regelung ist eine zusätzliche Förderung des Radverkehrs und zugleich eine flächensparende Substitution von Kfz- durch Fahrradstellplätze. Über die praktische Bewährung dieser Regelung liegen bis dato keine Erkenntnisse vor.

Da die Richtzahltabelle der Musterstellplatzsatzung bereits bedarfsgerechte Spannweiten für Fahrradstellplätze angibt, wird hier auf eine pauschale Empfehlung einer solchen Substitutionsquote verzichtet. Über Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der Bauherrschaft (siehe Abschnitt VI.4) ist eine solche Substitution im Einzelfall grundsätzlich möglich.

Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen

Die Stellplatzherstellungspflicht bezieht sich stets nur darauf, dass die Bauherrschaft eine Mindestanzahl von Stellplätzen herstellen muss. Es steht ihr aber grundsätzlich frei, mehr Stellplätze herzustellen als erforderlich. Diese Möglichkeit wird beispielsweise häufig vom großflächigen Einzelhandel genutzt: Ein überdimensioniertes Stellplatzangebot soll den Kund*innen signalisieren, dass sie stets einen freien Stellplatz finden.

Aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen kann ein solches Mehr an Stellplätzen aber unerwünscht sein, da zusätzliche Flächen in Anspruch genommen und versiegelt werden oder da zusätzlicher Verkehr angezogen werden soll, der im Umfeld nicht verträglich abgewickelt werden kann. Es kann daher fallweise der Bedarf bestehen, die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder gar ganz zu untersagen.

Anders als in der Vergangenheit umfasst die Satzungsermächtigung in § 89 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 4 der Bauordnung NRW nicht mehr die ausdrückliche Möglichkeit, in einer kommunalen Stellplatzsatzung eine Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen über das geforderte Mindestmaß hinaus vorzunehmen. Eine derartige Begrenzung kann daher nur in Bebauungsplänen entsprechend den Regelungen des § 12 Absatz 6 der BauNVO vorgenommen werden.

3.6 Übersicht über das Vorgehen zur Ermittlung der herzustellenden Stellplätze eines Bauvorhabens

Wie aus den vorangegangenen Kapiteln ersichtlich ist, sind bei der Ermittlung der Stellplatzanzahl eines Bauvorhabens ganz unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen und Fälle zu unterscheiden. Abbildung 19 gibt einen Überblick über die wesentlichen Prüf- und Verfahrensschritte.

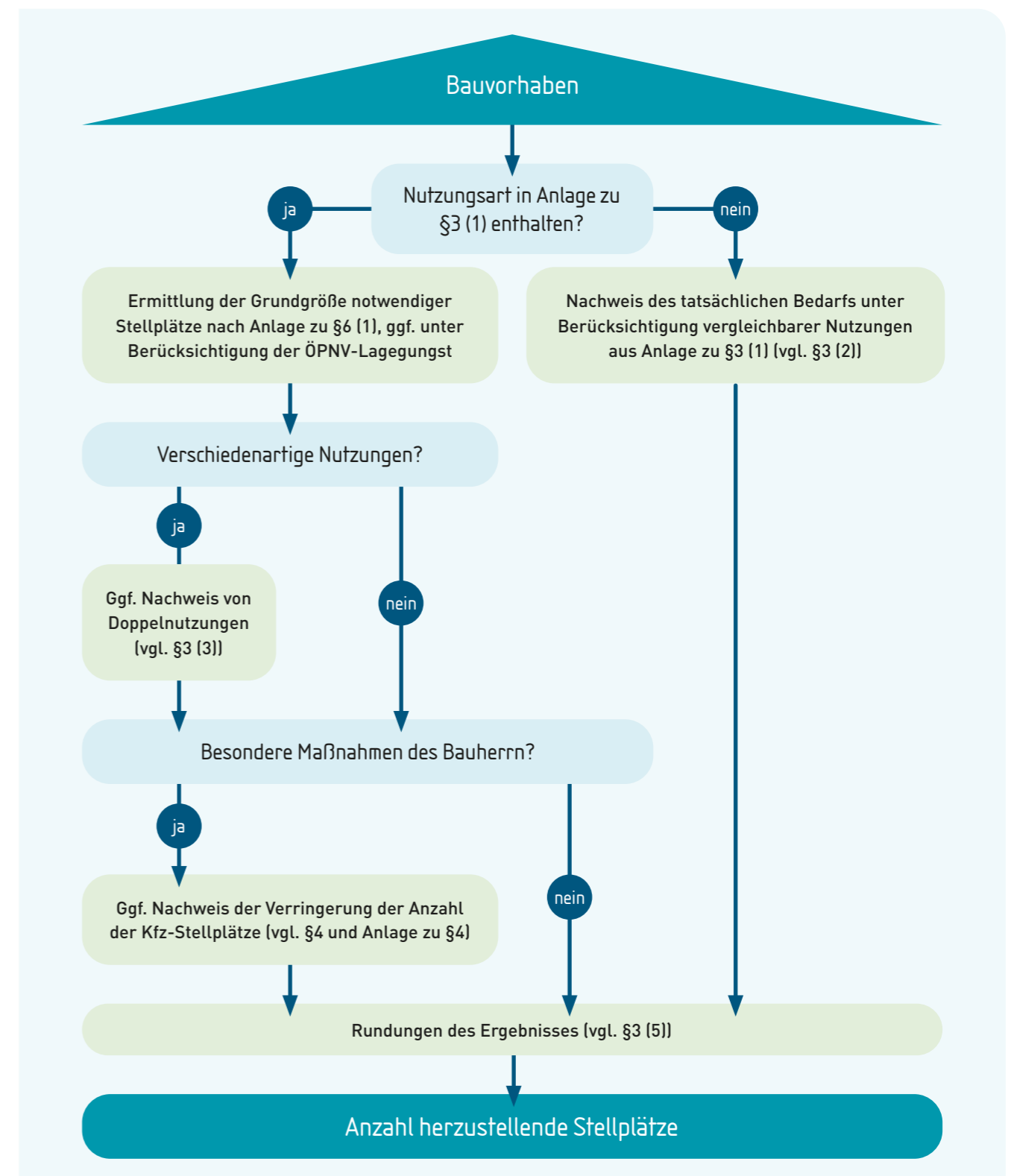


Abbildung 19: Flussdiagramm der wesentlichen Vorgehensschritte bei der Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze (eigene Darstellung)

4 Zu § 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze

§ 4 widmet sich einer vergleichsweise jungen Materie bei der Ermittlung der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze: der Berücksichtigung besonderer Maßnahmen der Bauherrschaft. Auch wenn dieser Ansatz des Mobilitätsmanagements bereits seit etlichen Jahren in Einzelfällen zum Einsatz kommt, haben sich im Umgang damit noch keine festen Verfahren etabliert und es gibt zu den Wirkungen erst wenige fundierte Erfahrungswerte. Angesichts der Dringlichkeit, Mobilität nachhaltiger und insbesondere klimaverträglicher zu gestalten, erscheint jedoch die Förderung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung auch mit den Instrumenten der Stellplatzsatzung unverzichtbar.

(1) ¹ Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze kann nach den Maßgaben der Anlage 2 dieser Satzung für bis zu [xx] % der nach § 3 Absatz 1 notwendigen Stellplätze ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Kraftfahrzeug-Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen der Bauherrschaft nachhaltig verringert wird, und soweit nach § 3 Absatz 1 mehr als [yy] Stellplätze notwendig sind. ² Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ³ Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraums insoweit als erfüllt. ⁴ Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraums der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁵ Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag. ⁶ § 3 Absatz 6 gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass eine Rundung erst bei der ermittelten verringerten Anzahl notwendiger Stellplätze erfolgt.

4.1 Mobilitätsmanagement als Ansatz zur Verringerung der Kraftfahrzeug-Stellplätze

Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird, werden im Kontext der Stellplatzsatzung als „besondere Maßnahmen“ bezeichnet. Sie zielen direkt oder indirekt darauf ab, die Stellplatznachfrage zu reduzieren. Es erscheint daher sowohl verkehrspolitisch geboten als auch bauordnungsrechtlich angemessen, bei Umsetzung solcher Mobilitätskonzepte die Stellplatzbaupflichten für Kfz-Stellplätze adäquat zu verringern. Ziel der Verankerung einer solchen Verringerungsmöglichkeit in der Stellplatzsatzung ist es dann auch, einen Anreiz für Bauherrschaften zur Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts bzw. zur Anwendung von Mobilitätsmanagement zu schaffen.

Den Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement zufolge kommt Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung „insofern eine besondere Bedeutung zu, als

- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot eines Standortes (z. B. Umfang und Qualität der Anlagen des ruhenden Verkehrs für Pkw und Fahrräder) dauerhaft mitbestimmend für das Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen des Standorts sind,
- die Ausrichtung auf nachhaltige Mobilitätsweisen bereits bei Planung und Neubau von Gebäuden stets einfacher ist als eine nachträgliche Implementierung [...] und
- der Neubau von Gebäuden immer auch mit Veränderungen der Mobilitätsgewohnheiten der Nutzer*innen (aufgrund von Umzug oder räumlichem Arbeitsplatzwechsel) einhergeht und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens in dieser Situation vergleichsweise leicht initiiert ist“.

Das denkbare Maßnahmenspektrum des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung ist breit. Es umfasst beispielsweise

- die Bereitstellung von qualitativ besonders hochwertigen Fahrradabstellanlagen sowie – beispielsweise an Arbeitsstandorten – von Duschen und Umkleiden für Radfahrende, um Hemmnisse der Fahrradnutzung abzubauen,
- die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen, die bei Wohnnutzungen private Pkw (auch Zweitwagen) und an Arbeitsstandorten ineffizient genutzte Dienstfahrzeuge substituieren können,
- die Bereitstellung von Sharing-Fahrrädern oder -Lastenrädern für die Gebäudenutzenden, wobei insbesondere



Abbildung 20: Wohnortnahe Carsharing-Angebote können den individuellen Pkw-Besitz verringern helfen (eigene Aufnahme)

Lastenfahräder am Wohnstandort auch private Pkw zu ersetzen in der Lage sind,

- die Bereitstellung vergünstigter ÖPNV-Tickets für die Gebäudenutzenden, beispielsweise Mietertickets bei Wohnnutzungen oder Jobtickets an Arbeitsplatzstandorten,
- die kostendeckende Bewirtschaftung der Kfz-Stellplätze oder
- die Information der dauerhaft Gebäudenutzenden über ihre Mobilitäts Optionen bei Neubezug.

Einen umfassenden Maßnahmenüberblick mit weiteren Erläuterungen gibt für den Bereich des Wohnens der 2021 erschienene Handlungsleitfaden „Intelligent Mobil im Wohnquartier“ des VCD¹¹.

Wie die genannten Maßnahmenbeispiele zeigen, ist nur ein geringer Teil der typischen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ausschließlich baulich-infrastruktureller Natur (z. B. Fahrradabstellanlagen). Die Mehrheit der Maßnahmen weist dagegen einen betrieblich-prozesshaften Charakter auf: Sharing-Angebote bedürfen eines kontinuierlichen Marketings (Werbung, Betrieb des Buchungssystems, Abrechnung usw.), Gleiches gilt sinngemäß auch für ÖPNV-Tickets oder die Pflege und Vermittlung von Mobilitätsinformationen.

Daraus resultiert ein struktureller Konflikt mit dem Bauordnungsrecht, und damit auch mit Stellplatzsatzungen: Diese sind im Kern auf bauliche, nach ihrer Fertigstellung im Wesentlichen unveränderliche Anlagen ausgerichtet. Sind beispielsweise Stellplätze erst einmal hergestellt, so bedarf es forthin a priori keiner weiteren Kontrollen. Sollen dagegen, dem Gedanken des Mobilitätsmanagements folgend, bauliche Stellplätze durch betrieblich-prozesshafte (= dauerhaft zu be-

treibende) Maßnahmen wie Sharingangebote ersetzt werden, so müsste theoretisch der Erhalt dieser Maßnahmen dauerhaft kontrolliert werden. Betriebliche Maßnahmen weisen also grundsätzlich eine zeitliche Dimension auf, die über die Baufertigstellung hinausgeht.

In der Praxis wurden für diesen strukturellen Konflikt mehr oder minder aufwändige Lösungen entwickelt, die in Abschnitt 4.3 skizziert sind. Die Erfahrungen zeigen, dass insbesondere mit Bauherrschaften wie kommunalen Wohnungsunternehmen, die ein Bauprojekt entwickeln und anschließend dauerhaft selbst betreiben, erfolgreiche und einfache Lösungen gefunden werden können. Problematischer stellt sich die Situation meist bei Projektentwicklern dar, die ihre Objekte nach Fertigstellung veräußern: Hier gestaltet sich der Übergang des Betriebs der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen auf die eigentlichen dauerhaften Eigentümer*innen bzw. Nutzer*innen vertraglich und wirtschaftlich schwieriger.

Grundsätzlich sind zur Berücksichtigung von Maßnahmen der Bauherrschaft bei der Bemessung der Anzahl der notwendigen Stellplätze zwei Fragen zu klären, die in den folgenden Abschnitten erörtert werden:

- In welchem Maß bzw. um wie viele Stellplätze verringern die Maßnahmen der Bauherrschaft die Anzahl der notwendigen Stellplätze (→ Abschnitt 4.2)?
- Wie können die Maßnahmen dauerhaft gesichert werden (→ Abschnitt 4.3)?

4.2 Ermittlung der reduzierten Stellplatzanzahl

Um zu ermitteln, um wie viele Stellplätze sich infolge der Maßnahmen der Bauherrschaft die Anzahl gegenüber der nach § 3 ermittelten notwendigen Stellplatzanzahl verringert, stehen grundsätzlich zwei Verfahren zur Verfügung:

Minderungskatalog

Es kommt ein Katalog zur Anwendung, in dem für typische Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, Jobticket und Radverkehrsförderung jeweils prozentuale Reduzierungen der Stellplatzanzahlen festgesetzt sind. Der Katalog ist als Anlage der Satzung beizufügen und als ihr Bestandteil im Satzungs-text zu erwähnen.

Dieses Verfahren ist einfach und pragmatisch, aber auch vergleichsweise ungenau, da die Wirkungen von Maßnahmen in erheblichem Maße von konkreten Umständen abhängen. So zeigen beispielsweise Erfahrungen im betrieblichen Mobilitätsmanagement, dass ein Jobticket in Unternehmen, deren Beschäftigte überwiegend am Unternehmensstandort wohnen, ganz anders wirkt als bei Unternehmen mit einem großen Wohnstandort-Einzugsbereich. Auch gibt es verschiedene Jobticket-Modelle mit recht unterschiedlichen Effekten: Die Spannweite reicht von Solidarmodellen, bei denen alle Beschäftigten obligatorisch ein Ticket erhalten, über Arbeitgeberzuschuss- bzw. Sockelpreiszuschussmodelle, bei denen alle interessierten Beschäftigten einen (unternehmensabhängigen) Zuschuss erhalten, bis hin zu reinen Mengenrabattmodellen. Hinzu kommen vermehrt Mobilitätsbudget-Ansätze, die mit Jobtickets eng verknüpft sind. Diese Vielfalt und die Spezifika der unterschiedlichen Lösungen lassen sich jedoch in einem Katalog nicht berücksichtigen.

Objektspezifisches Mobilitätskonzept

Von der Bauherrschaft bzw. beauftragten Fachbüros wird ein objektspezifisches Mobilitätskonzept erstellt, in dem der durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts verringerte Stellplatzbedarf ermittelt wird. Im Hinblick auf die Verfahrenssicherheit sind hierfür in der Stellplatzsatzung in einer Verfahrensweisung für die Verwaltung und für Bauherren Mindestanforderungen an die Methodik dieser individuellen Ermittlung zu formulieren.

Dieses Verfahren liefert grundsätzlich validere Ergebnisse, ist allerdings auf Seiten der Bauherrschaft und der prüfenden Bauaufsichtsbehörde mit höheren Aufwänden und ggf. auch mit Rückkopplungsschleifen verbunden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bisher erst wenige Evaluationen von Mobilitätskonzepten vorliegen, die Anhaltswerte für die Wirkungen von Maßnahmen enthalten könnten¹².

In der Musterstellplatzsatzung werden in der Anlage 2 beide Verfahren kombiniert: Grundsätzlich wird ein objektspezifisches Mobilitätskonzept vorgeschrieben und es werden prüfbare Qualitätsanforderungen an das Konzept formuliert. Die Anforderungen beziehen sich auf

- die Qualifikation der Fachpersonen, die das Mobilitätskonzept erstellen,
- die zu verwendenden Datengrundlagen und Methodiken,
- die Qualität der Beschreibung von Maßnahmen und ihren Wirkungsweisen,
- die Nachvollziehbarkeit der Herleitung der Ergebnisse und
- das Vorhandensein eines Evaluationskonzepts, mit dem – vorrangig aufwandsarm anhand ohnehin erhobener Daten wie etwa der Anzahl der Jobticket-Abnehmer*innen oder der Ausleihzahlen von Carsharing-Fahrzeugen – ein Monitoring der Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgen kann.

Diese Anforderungen entsprechen dem aktuellen Stand der Technik, können aber bei Bedarf durch die Kommune für die Satzung angepasst werden.

Zusätzlich wird in der Anlage 2 zur Orientierung bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts beispielhaft ein Katalog an die Hand gegeben. Die vorgeschlagenen Minderungen sind angesichts der Unsicherheiten, was konkret unter pauschalen Schlagworten wie Carsharing oder Radverkehrsförderung zu verstehen ist, bewusst konservativ angelegt¹³ und liegen auch unter den Werten der StellplatzVO. Der Maßnahmenkatalog kann entsprechend der kommunalen Gegebenheiten erweitert oder reduziert werden; Gleiches gilt für die Minderungsquoten. Für die möglichen Reduzierungen sollten im Sinne der Planungssicherheit der Bauherrschaft genaue Werte bzw. Obergrenzen und keine Spannen angegeben werden.

Unabhängig vom Verfahren sollten bei der Reduzierung der Stellplatzanzahlen zwei Grenzen beachtet werden:

- **Bagatelldgrenze**
Da Mobilitätskonzepte und -maßnahmen in der Regel nur bei größeren Bauvorhaben erstellt bzw. entwickelt werden und zuverlässig verkehrlich wirksam werden, sollten sie erst ab einer gewissen regulären Stellplatzanzahl zum Tragen kommen. Diese Anzahl ist in § 4 Absatz 1 Satz 1 anzugeben. Tragfähig erscheint hier eine Untergrenze von zehn bis zwanzig Stellplätzen.
- **Maximale Reduzierung**
Um sicherzustellen, dass nicht durch eine Kombination beliebiger und beliebig vieler Maßnahmen im Mobilitätskonzept die Anzahl der notwendigen Stellplätze kleiner gerechnet wird, sollte die mögliche Reduzierung gegenüber der regulären Stellplatzanzahl begrenzt werden. Aus bisherigen Erfahrungen liegt die maximale Reduzierung – zusätzlich zu Minderungen aus der ÖPNV-Lagegunst – realistischweise bei 30 % bis 60 %.

Bezugsgröße der Reduzierung ist stets die nicht gerundete nach den Regelungen des § 3 Absatz 1 bis 3 ermittelte reguläre Stellplatzanzahl. Eine kaufmännische Rundung auf ganze Zahlen erfolgt erst abschließend.

4.3 Sicherung der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Stellplatzbaupflicht: Minderung oder Aussetzung

Nachdem feststeht, um wie viele Stellplätze sich durch die Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der Bauherrschaft die Anzahl der notwendigen Stellplätze verringert, bestehen für die Bauaufsicht grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

- a) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze wird auf den verringerten Wert festgesetzt (Minderung der Stellplatzbaupflicht). In diesem Fall müssen auch bei Wegfall der besonderen Maßnahmen die „eingesparten“ Stellplätze nicht nachträglich hergestellt oder abgelöst werden.
- b) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze bleibt (vorerst) unverändert, aber nur für die reduzierte Anzahl wird deren tatsächliche Herstellung gefordert (teilweise Aussetzung der Stellplatzbaupflicht). In diesem Fall müssen bei Wegfall der besonderen Maßnahmen die „eingesparten“ Stellplätze nachträglich hergestellt oder abgelöst werden.

In der Musterstellplatzsatzung wird die befristete Aussetzung der Stellplatzpflicht empfohlen, um eine gewisse Sicherheit

bezüglich der Umsetzung und der Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts zu gewährleisten. Hierfür ist eine bedingte öffentlich-rechtliche Sicherung erforderlich, beispielsweise über die Eintragung einer Baulast oder über städtebauliche Verträge.

Gegenstand der öffentlich-rechtlichen Sicherung: Maßnahmen oder Verkehrsmengen

Gegenstand der öffentlich-rechtlichen Sicherung sind üblicherweise die Maßnahmen, die im Mobilitätskonzept zugesagt wurden.

Alternativ zur öffentlich-rechtlichen Sicherung der Maßnahmen erscheint es in Analogie zum so genannten Fahrtenmodell in der Schweiz denkbar, vertraglich bestimmte maximal zulässige Kfz-Verkehrsmengen zu fixieren. Vorteil dieses Konzepts ist es, dass die Vereinbarung auf das eigentliche Ziel der Maßnahmen bzw. des Mobilitätsmanagements abstellt und nicht allein auf die Maßnahmen. Dies gibt der Bauherrschaft insbesondere die Freiheit, bei den Maßnahmen nachzusteuern, Maßnahmen, die sich als nicht hinreichend wirksam erwiesen haben, durch andere zu ersetzen sowie auch neu auf den Markt kommende Maßnahmen zu testen und zu integrieren. Anwendungsfälle dieses in Schweizer Großstädten erfolgreichen Modells sind bislang in Deutschland noch nicht bekannt.

Unabhängig davon, ob Maßnahmen oder Verkehrsmengenziele öffentlich-rechtlich gesichert wurden, hat ein Verstoß gegen die vertragliche Vereinbarung – beispielsweise die Beendigung einer vereinbarten Maßnahme oder eine dauerhafte Überschreitung der vereinbarten Verkehrsmengen – die gleiche Konsequenz: Jene Stellplätze, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt ist, sind nachträglich herzustellen oder abzulösen (ggf. anteilig, falls nur ein Teil der Maßnahmen beendet wird).

Bedingung der Aussetzung: Zeit oder Budgetverzehr

Die Aussetzung der Stellplatzbaupflicht sollte stets bedingt erfolgen: Zum einen kann davon ausgegangen werden, dass die Maßnahmen sich etablieren und dann dauerhaft Bestand haben, zum anderen erscheint es wenig sinnvoll, ad infinitum die Einhaltung der Vereinbarung kontrollieren bzw. nachweisen zu müssen. Als Bedingung kommen zwei Kriterien in Frage:

- **Zeit**
Die Aussetzung erfolgt für einen bestimmten Zeitraum, beispielsweise 3, 5 oder gar 10 Jahre. Nach Ablauf des Zeitraums gilt die Stellplatzherstellungspflicht als erfüllt, die ggf. per Baulast eingetragene Stellplatzherstellungspflicht kann gestrichen werden.

¹² Beispiel für eine umfassendere Evaluation ist die „Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes“ (<https://www.baumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/210215%20Team%20Red%20Abschlussbericht%20Methodik%20und%20Datenband%20zur%20Studie.pdf>).

¹³ So liegt beispielsweise die vorgeschlagene Ersetzungsquote für Carsharing von 1 : 5 unter den in der Literatur dokumentierten für stationsbasierte Carsharing-Systeme von 1 : 7 bis 1 : 20 (vgl. Bundesverband Carsharing: Verkehrsbelastung durch Carsharing; online https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet20_verkehrsentlastung_0.pdf).

• **Budgetverzehr**

Bei diesem in Bremen mit dem Fokus Carsharing erfolgreich praktizierten Modell wird dem Objekt ein fiktives Budget zugewiesen, das dem Ablösebetrag der Stellplätze entspricht. Den Nachweis über die Umsetzung der Maßnahme und die dabei entstandenen Kosten sowie das Führen eines Budgetkontos übernehmen die entsprechenden Mobilitätsanbieter, die einen diesbezüglichen Vertrag mit der Kommunalverwaltung haben. Nach Verzehr des Budgets gilt die Stellplatzherstellungspflicht als erfüllt, die ggf. per Baulast eingetragene Stellplatzherstellungspflicht kann gestrichen werden.

Der Aufwand, um die Einhaltung der vorgenannten Bedingungen zu prüfen, ist verhältnismäßig hoch. Tatsächlich wird die Reduzierung durch das Entwickeln eines Mobilitätskonzepts aber nur bei größeren Bauvorhaben Anwendung finden.

(2) Steht die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden.

Bei Anwendung von Absatz 2 muss mit dem Bauantrag dargelegt werden, warum weniger oder mehr Stellplätze hergestellt werden sollen. Das offensichtliche Missverhältnis kann z. B. durch ein Verkehrsgutachten belegt werden, für dessen Methodik Qualitätsanforderungen analog zu den Verfahren gelten, mit denen die Wirkung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der Bauherrschaft ermittelt wird (siehe Abschnitt 4.2). Auch einfache Ansätze, wie beispielsweise bei einer Arbeitsstätte die Anzahl der Beschäftigten statt der Geschossflächen als Bezugsgröße zugrunde zu legen, sind im Einzelfall denkbar und sinnvoll.

5 Zu § 5 Erfüllung der Herstellungspflicht

(1) ¹ Sollen notwendige Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück, sondern in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, ist dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern. ² Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

(2) ¹ Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern. ² Bei notwendigen Stellplätzen für Fahrräder darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 Meter betragen.

Die akzeptierten Entfernungen hängen wesentlich von der Parksituation vor Ort ab. Sie sind in beispielsweise Innenstadtkartieren mit hohem Parkdruck größer als in Einfamilienhausgebieten mit einer großen Auswahl an zielnahen Parkplätzen im Straßenraum.

Als maximale Entfernung, die in der Realität noch mehrheitlich akzeptiert wird, kann für Pkw-Stellplätze ein Fußweg von 300 bis 500 Metern angesehen werden. Parkraumangebote, die in einer größeren Entfernung hergestellt werden, werden erfahrungsgemäß nicht angenommen. Die Folge ist das Ausweichen auf den öffentlichen Parkraum.

Für Fahrradstellplätze sind die tolerierten und zumutbaren Entfernungen nochmals geringer, hier kann eine zumutbare Fußwegentfernung von 50 bis 150 Metern angesetzt werden. In Innenstadtlagen mit geringen Grundstücksgrößen und besonders wertvoller Erdgeschossnutzung von Geschäftsstraßen ist es schwierig, vorhabenbezogenen Fahrradstellplätze unterzubringen. Bei integrierenden, quartiersbezogenen Projekten zum Fahrradparken im Bestand von historischen Altstädten geht man beim gesicherten Abstellen für Bewohner*innen in Quartierfahrradgaragen von einer Fußwegentfernung von bis zu 100 Metern aus. Alle Entfernungsangaben beziehen sich auf die Länge der tatsächlich vor Ort zurückzulegenden Wege, nicht auf Luftlinienentfernungen.

(3) Notwendige Stellplätze müssen mit der Fertigstellung, spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Anlage hergestellt sein.

Gemäß § 84 Absatz 2 BauO NRW sind „die Fertigstellung des Rohbaus und die abschließende Fertigstellung genehmigter Anlagen [...] der Bauaufsichtsbehörde von der Bauleiterin oder dem Bauleiter jeweils eine Woche vorher anzuzeigen“. Zu diesem Zeitpunkt, aber spätestens bei der tatsächlichen Nutzungsaufnahme müssen auch die Stellplätze hergestellt sein, um zum einen die Erschließung zu sichern und zum anderen den Nutzer*innen der Bebauung von Beginn an die notwendigen Stellplätze anzubieten.

6 Zu § 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen

(1) Ist die Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung von Stellplätzen verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die [Stadt/Gemeinde] einen Geldbetrag [nach Maßgabe der Satzung der Stadt/Gemeinde zur Ablösung] zahlen.

Die Möglichkeit der Ablösung muss zwar nicht zwingend vorgesehen werden, im Regelfall werden die Städte und Gemeinden dies aber tun, da die Ablösung ein bewährtes Mittel ist, mit dem anderweitig dem Stellplatzbedarf Rechnung getragen werden kann, der durch das Bauvorhaben eigentlich ausgelöst wird. Die Zulässigkeit der Ablösung bzw. ihre Modalitäten müssen von der Kommune explizit in der Satzung geregelt werden.

Die Musterstellplatzsatzung geht davon aus, dass die in den Städten und Gemeinden bereits vorhandenen Ablösesatzungen Bestand haben, weshalb keine Regelungen über die Ablösebeträge an sich vorgesehen sind.

Üblicherweise sind Ablöseregulungen vor allem für Kfz-Stellplätze mit deren hohem Flächenverbrauch und den damit einhergehenden Problemen bei der Stellplatzherstellung – vor allem in Bestandsquartieren – sinnvoll. Fahrradstellplätze können ebenfalls abgelöst werden, müssen es aber nicht. Die Einbeziehung von Fahrradstellplätzen in

die Ablöseregulierung kommt vor allem in dichten Innenstadtlagen, z. B. in Geschäftsstraßen, in Frage, wo auch eine barrierefrei zugängliche Abstellmöglichkeit an anderem Ort sachgerecht finanziert werden kann. In solchen Fällen kann die Höhe der Ablösebeträge für das Fahrradparken die Kosten für anspruchsvolles Abstellen widerspiegeln (mindestens in der Größenordnung von 450 bis 600 € pro Stellplatz). Eine zu geringe Höhe hätte das Risiko, dass sich Bauherren von der Stellplatzpflicht für Fahrräder zu schnell „freikaufen“.

Sofern Fahrradstellplätze z. B. bei Änderung oder Nutzungsänderung nicht hergestellt werden können, bietet sich als Instrument auch eine Abweichung im Rahmen der Baugenehmigung an, allerdings ohne Ablösung. Ggf. kann bei einer Erlaubnis der Abweichung auch eine Auflage gemacht werden, z. B. zur Herstellung von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum (oder bei ähnlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wie Bike-Sharing für einpendelnde Beschäftigte).

Sofern keine Satzung zur Ablösung vorhanden ist, kann die Höhe der zu zahlenden Ablösebeträge auch innerhalb dieses Paragraphen geregelt sein, beispielsweise wie folgt:

Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages je Garage oder Pkw-Stellplatz beläuft sich auf [Betrag festlegen] €.

Alternativ können die Ablösebeträge in verschiedenen Teilen des Gemeindegebiets variieren:

Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages je Garage oder Pkw-Stellplatz beläuft sich:

- In Zone 1 auf [Betrag festlegen] €,
- in Zone 2 auf [Betrag festlegen] €,
- in Zone ... auf [Betrag festlegen] €,
- in allen nicht von den Zonen 1 bis ... erfassten Gebieten auf [Betrag festlegen] €.

Die Zonen sind in Anlage [xy] dargestellt.

- (2)** Der Geldbetrag nach Absatz 1 ist zu verwenden für
1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen,
 2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen oder
 3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs, sowie andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind.

- (3)** Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

Der Katalog der möglichen Verwendungszwecke der Ablösebeträge ist in § 48 Absatz 2 der BauO NRW abschließend definiert und wird in der Stellplatzsatzung nur informativ aufgeführt. Kommunen, die über ein Mobilitätskonzept verfügen, haben nach Ziffer 3 große Freiheiten zum Einsatz der Mittel; Kommunen ohne Mobilitätskonzept sind dagegen auf die Handlungsfelder des Kfz-Parkens sowie der Radverkehrsinfrastruktur beschränkt.

Alle Maßnahmen sind dauerhaft vorzuhalten, um eine tatsächliche Alternative für die Nutzer*innen des Bauvorhabens darzustellen. Der in Absatz 3 genannte Vorteil für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens ist abstrakt zu verstehen, d. h., es muss sich nicht zwingend um eine Maßnahme im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens handeln, sofern sie beispielsweise geeignet ist, den Kfz-Verkehr in der Kommune zu verringern und dadurch auch zur besseren Erreichbarkeit des Bauvorhabens beizutragen.

Bei einer Ablösung ist die Kommune in der Verpflichtung, Maßnahmen umzusetzen, die zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Bauvorhabens führen. Als optionale Absätze für § 6 zur Klarstellung gegenüber Bauherren im Baugenehmigungsverfahren können folgende Regelungen aufgenommen werden:

- a) Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich Stellplätzen oder Garagen und Stellplätzen, die mit den Beträgen geschaffen werden, nicht entstehen.
b) Ein Ablöseanspruch besteht nicht.

(4) Über die Ablösung entscheidet die [Stadt-/Gemeinde].

(5) Der Geldbetrag darf 80 vom Hundert der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen nach Absatz 2 Nummer 1 einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im [Stadt-/Gemeindegebiet] oder in bestimmten Teilen des [Stadt-/Gemeindegebiets] nicht überschreiten.

In Absatz 4 wird deutlich, dass über die Ablösung entschieden wird und eine Ablösung auch abgelehnt werden kann.

Sofern die Gemeinde über eine eigene Bauaufsicht verfügt, ist diese hier zu nennen. Andernfalls ist das Gremium der Gemeinde aufzuführen, das über die Ablösung entscheidet.

Absatz 5 kann deklaratorisch aufgenommen werden, andernfalls ist die Rechtsprechung zu beachten.

7 Zu § 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

(1) ¹Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. ²Im Übrigen bleiben die Anforderungen des Teils 5 der Sonderbauverordnung vom 2. Dezember 2016 (GV. NRW. 2017, S. 2) in der jeweils geltenden Fassung hinsichtlich der Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen unberührt.

Absatz 1 ist in seiner Formulierung aus der StellplatzVO NRW übernommen. Die Sätze 1 und 2 regeln, dass gefangene Stellplätze nur in Ein- und Zweifamilienhäusern zulässig sind (vgl. auch Abschnitt 3.5b).



Abbildung 21: Stellplätze versiegeln wertvolle Flächen und tragen zur Aufheizung von Siedlungsgebieten bei; durch Vorgaben zur Verwendung wasserdurchlässiger Oberflächenbefestigungen und zur Begrünung von Stellplatzanlagen können diese Effekte abgemildert werden (eigene Aufnahme)

In der Stellplatzsatzung müssen nach § 89 Absatz 1 Ziffer 4 der BauO NRW Größe, Zahl und Beschaffenheit von Stellplätzen verpflichtend geregelt werden. Dieser Verpflichtung können Gemeinden bezüglich der Beschaffenheit durch den Verweis auf die Sonderbauverordnung, die hierzu konkrete Vorgaben macht, in Satz 3 rechtssicher nachkommen. Weitere Hinweise zur Ausgestaltung von Kfz-Stellplätzen finden sich im einschlägigen Regelwerk, insbesondere in „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und für Stellplätze für Menschen mit Behinderung in der DIN 18040 „Barrierefreies Bauen“.

Über § 89 Absatz 1 Ziffer 7 der BauO NRW können Vorgaben für die Begrünung von baulichen Anlagen, also auch von Stellplatzanlagen wie Carports, überdachten Fahrradstellplätzen, Parkplätzen usw., direkt in einer Stellplatzsatzung verankert werden. Insbesondere für größere ebenerdige Parkplätze und für Parkhochbauten erscheint es im Sinne der Klimafolgenanpassung sinnvoll, Bepflanzungen vorzuschreiben und auf diese Weise einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas zu leisten.

Analog dazu können auf Basis von § 89 Absatz 1 Ziffer 5 der BauO NRW auch Vorgaben zur Oberflächengestaltung von Kfz-Stellplätzen unmittelbar in der Stellplatzsatzung verankert werden. Eine Verpflichtung, bei Stellplatzanlagen Rasengittersteine oder ähnliche versickerungsfähige Ober-



Abbildung 22: Sind Stellplatz und Garage nicht für Pkw nutzbar, findet das Auto meist nur im öffentlichen Raum Platz (eigene Aufnahme)

flächenbefestigungen zu verwenden, kann – wiederum im Sinne der Klimafolgenanpassung – der Flächenversiegelung vorbeugen und Beiträge zu einem natürlicheren Wasserhaushalt leisten.

Sofern in die Stellplatzsatzung Vorgaben zur Begrünung oder zur Oberflächenbeschaffenheit aufgenommen werden, sollte in der Präambel Bezug auf die oben genannten Passagen der BauO NRW genommen werden.

Im Zusammenhang mit der Beschaffenheit von Stellplätzen sei auf § 8 Absatz 2 der BauO NRW hingewiesen, demzufolge unter bestimmten Rahmenbedingungen bei offenen Stellplätzen von Nichtwohngebäuden Solaranlagen zu installieren sind. Diese Regelung gilt unabhängig von Festsetzungen der kommunalen Stellplatzsatzung.

(2) ¹Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach Anlage 1 dieser Satzung auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen. ²Wird die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Zahl von Menschen mit Behinderung besucht, kann die Anzahl dieser Stellplätze unter Berücksichtigung der besonderen Art der Anlage erhöht werden. ³Weitergehende Anforderungen nach § 50 der Landesbauordnung 2018 bleiben unberührt.

Absatz 2 ist in seiner Formulierung aus der StellplatzVO NRW übernommen, ebenso die Angaben zur erforderlichen Anzahl von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung in der Richtzahlentabelle (Anlage 1). Abweichungen sind in der kommunalen Stellplatzsatzung möglich. Es wird allerdings empfohlen, die Regelungen beizubehalten, um die Anforderungen an Inklusion zu erfüllen.

(3) ¹Die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden. ²Die Nutzung zum Abstellen von gebrauchsfähigen Fahrrädern gilt nicht als zweckfremde Nutzung.

Absatz 3 repräsentiert die einzige Handhabe für Kommunen, Regelungen zu Betrieb und Nutzung notwendiger Stellplätze zu treffen, indem eine zweckfremde Nutzung von Stellplätzen und Garagen, etwa als Lagerfläche, Werkstatt, Freizeitraum oder Ähnlichem, ausgeschlossen wird. Weitergehende Regelungen, etwa zu einer Bewirtschaftung der Stellplätze oder gar zu einem Nutzungsgebot, die zu einer insgesamt effizienten und nachhaltigen Parkraumnutzung beitragen könnten, sind nicht möglich.

Die Praxis zeigt, dass gegen das Zweckentfremdungsverbot insbesondere bei Wohngebäuden häufig verstoßen wird mit der Folge, dass Fahrzeuge, für die eigentlich ein notwendiger Stellplatz auf privatem Grund zur Verfügung steht, im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.¹⁵ Spätestens wenn diese Parkierungspraxis zu vermeidbaren Behinderungen oder gar Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum führt, erscheinen eine bauaufsichtliche Kontrolle der zweckgemäßen Nutzung von notwendigen Stellplätzen und Garagen und ggf. eine Ahndung von Fehlnutzungen angeraten.

Exkurs: Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge

Angesichts der notwendigen und ansteigenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs erscheint es naheliegend, in einer Stellplatzsatzung auch hierzu Regelungen vorzusehen. Allerdings bestehen mit dem „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG) seit 2021 bereits bundeseinheitliche Regelungen. Das GEIG verpflichtet Bauherrschaften, bei der Errichtung neuer Gebäude Leerrohre für Kabel vorzusehen, die Ladeeinrichtungen für Kfz wie Wallboxen oder Ladesäulen speisen können, bzw. in bestimmten Fällen auch gleich Ladeeinrichtungen zu installieren. Wesentliche Regelungen des GEIG sind:

Fall	Anforderung
Bei Neubau von Wohngebäuden mit mehr als 5 im Gebäude befindlichen oder an das Gebäude angrenzenden Stellplätzen	Leerrohre für eine Lademöglichkeit an jedem Stellplatz
Bei Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als 6 im Gebäude befindlichen oder an das Gebäude angrenzenden Stellplätzen	Leerrohre für eine Lademöglichkeit an jedem dritten Stellplatz
Bei größerer Renovierung von Wohngebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen im Gebäude	Leerrohre für eine Lademöglichkeit an jedem Stellplatz
Bei größerer Renovierung von Nichtwohngebäuden mit mehr als 10 im Gebäude befindlichen oder mehr als 10 an das Gebäude angrenzenden Stellplätzen	Leerrohre für eine Lademöglichkeit an jedem fünften Stellplatz Mindestens ein Ladepunkt

Darüber hinaus sind im GEIG noch weitere Fälle, etwa zu mischgenutzten Gebäuden und zu Bestandsgebäuden ohne anstehende Renovierung, geregelt. Ungeachtet der Frage, ob die Regelungen des GEIG als ausreichend im Sinne der Förderung der Elektrifizierung von Kfz anzusehen sind, erscheint es im Sinne einheitlicher Rechtsnormen nicht als zielführend, in Stellplatzsatzungen ergänzende oder zusätzliche Regelungen zu Ladeinfrastruktur vorzusehen. Dies gilt umso mehr, als die kommunale Regelungsbefugnis nicht klar ist. Das GEIG betrifft ausschließlich Ladeeinrichtungen für Kfz. Es stellt sich daher die Frage nach Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects) und E-Bikes. Da die Akkus von Pedelects und E-Bikes in der Regel abnehmbar sind, durchweg mit mobilen Ladegeräten an konventionellen Steckdosen geladen werden und deren Ladeleistung keine besondere Auslegung der elektrischen Anlagen erfordert, besteht in der Praxis allerdings kein Regelungsbedarf.

8 Zu § 8 Beschaffenheit von Stellplätzen für Fahrräder

Der Bedarf für Qualitätsanforderungen an Fahrradstellplätze ergibt sich aus dem hohen Bestand an Fahrrädern in den Haushalten und den Anforderungen an das verkehrssichere wie diebstahlgeschützte Abstellen als Teil der Mobilitäts-sicherung mit Radverkehr. Stellplätze auch für Fahrräder sieht die BauO ausdrücklich vor, dies ist also keine optionale Frage einer Satzung.



Abbildung 23: Behinderung der Fußgänger*innen durch Fahrradparken (eigene Aufnahmen)

(1) Stellplätze für Fahrräder müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.

- (2)** Stellplätze für Fahrräder müssen
- mit ausreichender Manövrierfläche einzeln leicht zugänglich sein,
 - einen sicheren Stand und eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen und
 - eine Abstellfläche von mindestens 2,0 x 0,75 Metern pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen.

(3) ¹Für Anlagen, die mehr als zehn notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb von Gebäuden aufnehmen, wird eine Überdachung empfohlen. ²Jeder elfte notwendige Stellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern geeignet sein.

(4) § 7 Absatz 3 Satz 1 gilt entsprechend.

Der § 8 ist in seiner Formulierung aus der StellplatzVO NRW übernommen, jedoch sind die Rahmenvorgaben nicht nur für die notwendigen, sondern im Hinblick auf eine ausreichende Qualität für alle Fahrradstellplätze (also auch nicht notwendige) vorgesehen.

Absatz 2 gibt nicht nur den Mindestwert von 1,5 Quadratmetern pro Stellplatz an, sondern präzisiert auch den Platzbedarf nach der typischen Fahrradgeometrie (möglichst mit fest installiertem Fahrradkorb) in Länge und Breite. Auf diese Weise wird vermieden, dass praktisch kaum nutzbare Restflächen anerkannt werden müssen. Als erste Kalkulationsgrundlage ändert sich nichts. Die Präzisierung ist der besonders fundiert erscheinenden, seit November 2020 gültigen Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen entnommen.

§ 8 könnte sich analog zu § 7 auch nur auf die notwendigen Fahrradstellplätze beziehen, für den Fall, dass kommunal die Qualitätsvorgaben für sämtliche vorgesehenen Fahrradstellplätze als zu weitgehend für die Bauherrschaft angesehen werden. Dann bestehen zwei Möglichkeiten:

- Beschränkung der Anforderungen auf notwendige Fahrradstellplätze;
- Möglichkeit von Abweichungen in Einzelfällen.

Eine zusätzliche Klausel als § 8 Absatz 2 Satz 2 könnte diese Regelung im Kontext von sehr begrenzten Platzverhältnissen öffnen:

„²Bei Nachweis innovativer Abstellsysteme kann in begründeten Einzelfällen von den Anforderungen nach Satz 1 abgewichen werden.“

Die wenigen Vorgaben des § 8 decken in dieser Kombination bereits die wesentlichen Qualitätskriterien ab. In der Praxis werden die Qualitätsvorgaben jedoch häufig durch weitere Anforderungen ergänzt, nicht selten in einer separaten Anlage zur Satzung, die flexibler ohne Änderung der Satzung selbst auf neue Erkenntnisse der Praxis und neue Fahrzeugtypen reagieren kann.

¹⁵ Ein Fallbeispiel, bei dem für rund zwei Drittel der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge eigentlich ein Stellplatz im privaten Raum zur Verfügung stünde, ist in dem Bericht „Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge“ dokumentiert (<http://dx.doi.org/10.25716/pur-30>).

Zur Ausführung der Fahrradstellplätze

Für die Ausführung der Fahrradstellplätze geben unterschiedliche Leitfäden zusätzliche Hinweise. In NRW kann man sich gut auf die zum März 2021 neu überarbeitete Broschüre der AGFS NRW „... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“ vom März 2021 beziehen. Die Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen (2020) ist mit einem sehr fundierten Leitfaden ergänzt. In älteren Leitfäden gibt es zusätzliche Hinweise oder Tools. Die Studie der Stadt Potsdam z. B. bietet eine Kalkulationstabelle zur Abschätzung des Fahrradstellplatzbedarfs nach Kennziffern des geplanten Gebäudes.

Auf solche Inhalte bzw. einen neuen Stand der Technik (FGSV-Hinweise zum Parken in Überarbeitung) können sich auch weitergehende Regelungen, z. B. in einer Anlage zur Satzung, beziehen. Einige Punkte mit ggf. weiteren Regelungsinhalten in einer Satzung werden im Folgenden kurz diskutiert:

Innovative Fahrradparksysteme

Ein Fahrradraum wird strukturiert durch aufgeschraubte Anlehnbügel, auch für sicheren Stand und sicheres Anschließen; an den Wänden können umlaufende Geländer das Anschließen ermöglichen. Gegen Überfüllung eines Fahrradraums hilft es, mit den Haushalten bzw. den anderen Nutzergruppen eine Regelung über fest zugewiesene Plätze/Flächen zu vereinbaren. Mehr Fahrräder sind grundsätzlich unterbringbar durch zweiseitiges Anlehnen, höhenversetzte Vorderradhalter, zuletzt doppelstöckiges Abstellen. Hydraulische Hebesysteme bringen Fahrräder in eine vertikale Position. Platzsparende Fahrradparksysteme (bspw. Doppelstockparksysteme) erfüllen

die Bedingungen für eine problemlose Bedienung generell nicht. Verminderte Platzstandards unter besonders engen Verhältnissen (vor allem im Bestand) sind in den AGFS-Empfehlungen 2021 zum Fahrradparken enthalten. Die gering angesetzten Breitenmaße von 0,65 Metern (trotz Kindersitzen und Ähnlichem) sowie die starke Betonung von platzsparender „Hoch-tief-Einstellung“ und Schrägaufstellung sind jedoch für Neubaumaßnahmen strittig. Bei innovativen Abstellsystemen und großer Anzahl von notwendigen Stellplätzen (z. B. ab 50 Fahrradstellplätzen) sollten die Abstellsysteme im Detail beschrieben und der genaue Typ sollte vorgelegt werden. Pedelecs benötigen wegen des höheren Gewichts auf jeden Fall ein ebenerdiges Abstellen.

Sonderfahrradstellplätze

Mit der erwarteten Verbreitung von E-Einkaufsdreirädern für Ältere sowie weiteren Typen von E-Kleinfahrzeugen ist in den kommenden Jahren noch eine starke Dynamik mit entsprechendem Platzbedarf zu erwarten. Für den aktuell noch schwer bestimmbar Platzbedarf von Fahrradanhängern, Lastenrädern und Ähnlichem wird im Satzungstext der Anhaltswert von zusätzlich 1,5 Quadratmetern vorgeschlagen. Alternativ könnte die Grundfläche eines Sonderfahrradstellplatzes als mindestens 2,75 Meter lang und 1,0 Meter breit präzisiert werden; der Erschließungsweg muss im Bereich der Sonderfahrradstellplätze mindestens 2,5 Meter breit sein. Die Bemaßung der nötigen Rangierflächen für solche Fahrradtypen ist im technischen Regelwerk der FGSV noch im Fluss.

Ausstattung für Pedelecs und E-Bikes?

Eine separate Regelung in der Satzung wird nicht empfohlen. Das GEIG betrifft nur Kfz-Stellplätze (siehe Exkurs in Teil VI.7 Beschaffenheit Kfz-Stellplätze). Die Akkus von Pedelecs und E-Bikes sind in der Regel abnehmbar und können meist



Abbildung 25: Überdachtes Fahrradparken vor einem Wohnhaus (eigene Aufnahmen)



mit mobilen Ladegeräten an konventionellen Steckdosen geladen werden. Ladeinfrastruktur für Pedelecs und ggf. andere E-Kleinfahrzeuge ist wegen des Platzbedarfs und der Stromstärke weit einfacher einzurichten als für Pkw, daher besteht in der Praxis kein Regelungsbedarf. Einige Satzungen treffen dennoch Festlegungen zur Ausstattung eines Anteils der Fahrradstellplätze im Trockenraum mit Ladeinfrastruktur (bzw. Stromleitungsrohre zu deren Vorbereitung). Eine fest installierte Luftpumpe und weiteres Fahrradwerkzeug sind im Fahrradraum ein willkommener Service für Fahrkomfort und einfache Selbsthilfe bei Pannen. Die in der BauO NRW erwähnten „fahrradähnlichen Leichtkraftträder“ (vor allem S-Pedelecs und E-Bikes, die rechtlich keine Fahrräder sind) werden vom Platzbedarf her wie Fahrräder/Pedelecs behandelt.

Diebstahlsicherung

Die Dauer des Abstellens stellt unterschiedliche Anforderungen an die Sicherung vor Diebstahl. Am Arbeitsplatz und über Nacht zu Hause ist der Sicherheitsbedarf höher als z. B. beim

Halten vor der Kita oder beim Einkauf vor dem Geschäft. Für längeres Abstellen ist auch ein zugangsbeschränkter Bereich eine sachgerechte Lösung, dann mit möglichst einfachem, barrierefreiem Zugang. Die Stellplätze sollen das Anschließen der Räder ermöglichen, jedoch ist nicht vorgegeben, auf welche Weise dies erreicht wird (in der Regel ein Bügel, der das Anlehnen und das Abschließen ermöglicht, auch in Gebäuden mit mehreren Parteien). Solche Fahrradparker sollten fest mit dem Boden oder mit dem Gebäude verbunden sein. Dies gilt nicht, wenn der Zugang zu den Fahrradstellplätzen nur für Befugte möglich ist (durch eine Schließanlage zugangsgesichert oder Ähnliches). Für Sonderfahrräder sollte eine Anschließeröglichkeit am Boden oder an der Wand vorgesehen werden; Fahrradständer müssen hierfür nicht errichtet werden. Bei der Zubehörunutzung, nach der novellierten Bauordnung NRW ebenfalls generell regelbar, werden detaillierte Vorgaben nicht empfohlen, weil Fahrradhelme, Lademöglichkeit für Pedelecs oder regennasse Kleidung am Fahrtziel auch außerhalb der Abstellräume möglich sind.



Abbildung 24: Platzsparende Fahrradkleingarage (eigene Aufnahmen)



Abbildung 26: Zentrale Fahrradgarage in Verwaltungsgebäuden (eigene Aufnahmen)





Abbildung 27: Neuer Platzbedarf durch Lastenräder und Fahrradanhänger (eigene Aufnahmen)



Abbildung 28: Fahrradquartiergaragen in den Niederlanden (eigene Aufnahmen)



Wetterschutz

Fahrradstellplätze dienen meist nicht nur dem kurzfristigen Abstellen (z. B. an der Wohnung oder am Arbeitsplatz anders als z. B. zum Einkauf), deshalb müssen sie wettergeschützt sein. Weitergehende Forderung zum Absatz 3 Satz 1 ist die Einhausung (z. B. in Gemeinschaftsfahrradgaragen oder Fahrradboxen). Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen für die Bewohnerschaft ist in der Regel eine Zugangssicherung (als Sammelschließanlage) nötig.

Fahrradstellplätze in Tiefgaragen/Großgaragen

Bei Großgaragen z. B. mit über 100 Kfz-Stellplätzen sollten die Zuwegungen zu den Fahrradstellplätzen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt oder zumindest besonders geschützt werden (z. B. durch gekennzeichnete Fahrstreifen). Die Fahrgasse in den Tiefgaragen mit geringer lichter Höhe muss mindestens 2 Meter Höhe, in Fahrgassen grundsätzlich mindestens 2,3 Meter und im Bereich von Doppelstockanlagen mindestens 2,7 Meter betragen.

Rampenneigung

Neben dem Flächenangebot ist der barrierefreie Zugang ein expliziter Punkt in der Mustersatzung, weil bisher das Fahrradparken in den architektonischen Entwürfen häufig nicht den angemessenen Stellenwert zu haben scheint. Erst recht bei den schweren Pedelecs der älteren Mitbewohner*innen ist dies eine zentrale Anforderung. Nur wenn der Zugang im Haus zum Fahrradraum und der Weg auf die Straße einfach sind, weicht man nicht aufs „Laternenparken“ aus. Damit auch ein 27 bis 28 Kilogramm schweres Pedelec von Älteren genutzt werden kann, verbietet sich die Treppe, auch wenn sie eine Schieberinne aufweist.

Als Beitrag zur Barrierefreiheit ergibt sich die maximale Rampenneigung implizit aus der Forderung nach leichter Erreichbarkeit: Dabei ist die maximale Neigung in den technischen Regelwerken für Rollstuhlbenutzung (6 %), Kinderwagen und Ähnliches für das Schieben der Fahrräder nicht nötig. Für kurze Längen sehen die ERA 2010 der FGSV eine maximale Längsneigung von 10 % zum Fahren vor. Zum Schieben auch der schweren Pedelecs sind flach geneigte Treppenrampen möglich. Dies schließt jedoch sehr steile Tiefgaragenzufahrten von über 15 % aus. Breite, möglichst automatische Türen sind wünschenswert, jedoch nicht rechtssicher in der Satzungsbezugnis. Wünschenswert ist außerdem die Vorgabe zur Bemessung von Aufzügen dergestalt, dass sie ein hineingeschobenes herkömmliches Fahrrad aufnehmen können.

Und wenn einfach kein Platz ist?

Für alle Bauvorhaben gilt, dass sie die qualitativen und quantitativen Anforderungen der jeweiligen Stellplatzsatzung in Bezug auf die Fahrradstellplätze einzuhalten haben. Dies wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft. Unabhängig davon gilt für Hauseigentümer*innen, Investor*innen wie für die Kommune: Ausreichende und qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze sind ein langfristiger Gewinn für alle. Daher sollten sich auch alle anderen Vorhaben im Bestand hinsichtlich der Zahl und Qualität als Orientierungsmaß an der Stellplatzsatzung messen lassen.

Weitere Flächen in der Nähe sind im Prinzip Gemeinschaftsfahrradgaragen („Fahrradhäuschen“) im öffentlichen Raum.

Sie wurden vielfach auf breiten Gehwegbereichen ausprobiert, nicht immer in städtebaulich angemessener Qualität. Hinzu kommt das Problem, den festen Nutzerkreis zu definieren und Wartelisten zu führen – in einem Bereich, der eigentlich dem Gemeingebrauch unterliegt. Fahrradboxen zur individuellen Nutzung beanspruchen viel Platz bei einem kleinen Personenkreis von Nutznießer*innen. Im Betrieb können nicht mehr genutzte, nicht fahrbereite Fahrräder ohne klare persönliche Zuordnung als „Fahrradwaisen“ anderswo gelagert oder entsorgt werden, damit sie Platz für andere Fahrräder machen. Auch die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum intensiviert die Nutzung: Auf einen Pkw-Stellplatz passen vier Bügel, d. h. eine „Stellplatzvermehrung“ im Verhältnis der Fahrzeuge von 1 : 8.

Gerade in historischen Bebauungsstrukturen sind die Platzmöglichkeiten begrenzt, vor allem bei Nutzungsänderung im Bestand, bei kleinen Parzellengrößen oder sehr dichter Bebauung historischer Altstädte. Wenn selbst doppelstöckiges Parken nicht mehr weiterhilft: Was bedeutet das Ausweichen in die privaten oder halböffentlichen Freiflächen, wo sowieso Kurzzeitabstellen und Gästeparken stattfindet? Gibt es breite Etagenflure vor der Wohnungstür, die mit dem Lift bequem zugänglich sind? Oder steht in der Nähe ein Ladenlokal, eine Gaststätte oder eine dunkle Erdgeschosswohnung für ein „Quartierfahrradparkhaus“ leer?

Bemerkenswert ist die Möglichkeit, die Ablösemittel für den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen zu verwenden. Ein Mechanismus für Ablösebeträge zu quartiersbezogenen Fahrradparklösungen ist für NRW als

Satzungsermächtigung in der neuen Bauordnung nun mit enthalten (§ 6 der Mustersatzung). Neben der Möglichkeit, den Nachweis auch durch Zahlung von Ablösungsbeträgen für die nötigen Fahrradstellplätze zu leisten, kommt bei Nutzungsänderung auch eine Abweichung im Rahmen der Baugenehmigung in Frage (siehe Abschnitt VI.6 des Leitfadens).

Mehr wissen: weitere Quellen/Hinweise

- „Hinweise zum Fahrradparken“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012, in Überarbeitung)
- „... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW, 2. Auflage 2021); online: https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/wo-steht-ihr-fahrrad/Handlungsleitfaden_Fahrradparken_RZ_Web.pdf
- Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen. Landeshauptstadt Potsdam (2012); mit Kalkulationstool des Stellplatzbedarfs für Fahrräder
- „Fahrradabstellplatzverordnung“. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020). Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder. Dazugehöriger Leitfaden: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/>

9 Zu § 9 Zustimmung der Gemeinde

Sofern die Einhaltung der Bestimmungen dieser Satzung nicht in einem Baugenehmigungsverfahren zu prüfen ist, ist die Zustimmung der Gemeinde erforderlich für die Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze in den Fällen des § 3 Absatz 2 und 3.

Dieser Passus regelt analog zur Stellplatzverordnung des Landes, in welchen Fällen eine Zustimmung der Gemeinde erforderlich ist.

10 Zu § 10 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Absatz 1 Nummer 22 der Landesbauordnung 2018 handelt, wer notwendige Stellplätze

1. nicht in ausreichender Anzahl herstellt oder ablöst oder
2. entgegen den Anforderungen in den §§ 7 und 8 herstellt oder nutzt.

Ordnungswidrigkeiten gegen die in § 10 benannten Sachverhalte können laut § 86 Absatz 3 BauO NRW mit einer Geldbuße von bis zu 500.000 € geahndet werden. Bei der Festlegung einer Geldbuße sind allerdings gemäß den allgemeinen Verfahrensgrundsätzen die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Ferner bleibt die Herstellungspflicht für den Bauherren unverändert bestehen. In der Regel wird daher eine Geldbuße für einen Verstoß gegen die Regelungen der Stellplatzsatzung einen Betrag von etwa 15.000 € – entsprechend den Kosten für die Herstellung von bis zu fünf ebenerdigen, offenen Stellplätzen – nicht überschreiten.

11 Zu § 11 Übergangsvorschriften

Auf Bauvorhaben, deren bauaufsichtliche Verfahren bereits vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung eingeleitet sind, sind die Bestimmungen dieser Satzung nur insoweit anzuwenden, als sie günstigere Regelungen beinhalten.

Dieser Passus beschreibt den Umgang mit Verfahren, die bereits vor Inkrafttreten der Stellplatzsatzung begonnen haben. Neben genehmigungspflichtigen Vorhaben sind mit „bauaufsichtlichen Verfahren“ auch freigestellte Vorhaben gemeint.

12 Zu § 12 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am [Datum oder Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung] in Kraft.

Satzungen treten, wenn kein anderer Zeitpunkt bestimmt ist, mit dem Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft (§ 7 Absatz 4 S. 2 GO NRW). Teilweise werden sich Kommunen und Bauherren jedoch eine Möglichkeit wünschen, sich auf die neue gemeindliche Stellplatzsatzung und deren Anforderungen einzustellen. Zu diesem Zweck kann die Stadt oder Gemeinde einen späteren Zeitpunkt für das Inkrafttreten festlegen.

Solange die kommunale Stellplatzsatzung nicht in Kraft ist, gelten die landesweiten Regelungen der Stellplatz-VO NRW. Ggf. ist zu ergänzen, falls eine bisher vorhandene Satzung außer Kraft tritt:
Gleichzeitig tritt die [Name der Satzung] vom [Datum] außer Kraft.

Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen
Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW
(August 2020)



Kommunale Stellplatzsatzungen
Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW
(Januar 2023)



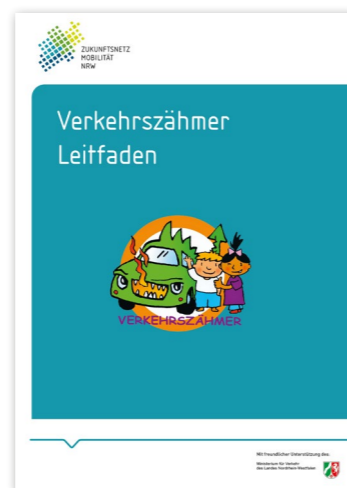
Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement
Handbuch für die kommunale Praxis
(Dezember 2016)



Handbuch Mobilstationen NRW
(Februar 2022)



Fußverkehrs-Checks
Leitfaden zur Durchführung
(Januar 2018)



Leitfaden Verkehrszähler
(2020)



Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte
(April 2021)



Stadtexperimente
(Mai 2021)

Bildnachweis

- **Titelseite:** Straßenlageplan Stadt Brühl – Fachbereich Bauen und Umwelt Fahrräder Eltis/Carlos Corao - communicationpackage.com, licensed under CC BY 2.0
Parkhaus iStock/spooh Parkplatzschild shutterstock/Minerva Studio
- **Abbildung 1:** Reichsgaragenverordnung 1939
- **Abbildung 2:** Volker Blee
- **Abbildung 3:** Stadt Darmstadt
- **Abbildungen 4 und 5:** Volker Blee
- **Abbildung 6:** plan:mobil/Verkehrslösungen
- **Abbildungen 7–10:** Volker Blee
- **Abbildung 11:** Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2017. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) - Bonn 2016
- **Abbildung 12:** TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ – Städtevergleich. Dresden, März 2016
- **Abbildung 13:** Büro Stellwerk/Maximilian Birk
- **Abbildung 14:** Volker Blee
- **Abbildungen 15:** Landeshauptstadt Mainz
- **Abbildungen 15-22:** Volker Blee
- **Abbildungen 23-28:** Jörg Thiemann-Linden

Impressum

Bearbeitung:
Dr.-Ing. Volker Blee
Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden

Gestaltung:
Werbeagentur von morgen GmbH
www.werbeagentur-von-morgen.de

Auftraggeber:
Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes
„Zukunftsnetz Mobilität NRW“
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH,
Abtl. Mobilitätsmanagement
Marius Reißner
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20808 747

Redaktion:
Zukunftsnetz Mobilität NRW:
Marius Reißner
Doris Bäumer
Johanna Neubert
Dr. Tobias Bödger
Mathis Perkert

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden
und Kreise in Nordrhein-Westfalen:
Guido Ensemeyer

Städtetag NRW:
Eva Maria Levold

Städte- und Gemeindebund NRW:
Cara Steinke

Landkreistag NRW:
Dr. Andrea Garrelmann

Mit freundlicher Unterstützung des
Ministerium für Umwelt, Naturschutz
und Verkehr des Landes NRW

Redaktionsschluss:
06.11.2022

3. Auflage, Januar 2023



Dieser Leitfaden ist mit Unterstützung zahlreicher Mitarbeiter*innen der Kommunalverwaltungen Nordrhein-Westfalens entstanden. Wir danken allen Beteiligten für die Teilnahme an den Expert*innen-Workshops, die maßgeblich zu der Erarbeitung dieses Leitfadens beigetragen haben.



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW

NEUE ANSCHRIFT

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Deutzer Allee 4 | 50679 Köln
www.vrs.de



Tel: 0221 / 20808 747
maris.reissner@vrs.de

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr

Sitz:



Koordinierungsstelle
Westfalen-Lippe

Sitz:



Koordinierungsstelle
Rheinland

Sitz:



Partner:



Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

