



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Kommunale Stellplatzsatzungen

Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW

In Zusammenarbeit mit:



Herausgeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW und der AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.) und erarbeitet vom Experten-Workshop



Teilnehmer_innen des Experten-Workshops (in alphabetischer Reihenfolge):

Tim Althoff

Stadt Duisburg
Strategische Mobilitätsplanung, Mobilitätsmanager

Doris Bäumer

VRR – Zukunftsnetz Mobilität NRW
Kordinierungsstelle Rhein-Ruhr

Volker Blees

Hochschule RheinMain, Wiesbaden

Franca Börsch

NPH – Zukunftsnetz Mobilität NRW
Kordinierungsstelle Ostwestfalen

Harald Braun

Stadt Düren
Leiter Bauverwaltungsamt

Axel Brenner

Stadt Duisburg

Yvonne Effertz

Stadt Frechen
Abteilung Bauordnung

Guido Ensemeier

AGFS / Kolpingstadt Kerpen
Verkehrsplanung

Andreas Falkowski

VRS – Zukunftsnetz Mobilität NRW
Geschäftsstelle NRW und Kordinierungsstelle Rheinland

Christine Fuchs

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW)

Dr. Andrea Garrelmann

Landkreistag NRW
Referentin für Umwelt- und Baurecht

Kerstin Kaden

Stadt Bornheim
Stadtplanung

Karsten Kaiser

Stadt Brühl
Fachbereich Bauen und Umwelt

Jens-Erik Klode

Stadt Gummersbach
Fachbereichsleiter Stadtplanung, Verkehr und Bauordnung

Carsten Knoch

Klingenstadt Solingen
Abteilungsleiter Mobilität und generelle Planung

Martina Kürten

Stadt Wuppertal
Ressort Straßen und Verkehr

Michael Lange

Gemeinde Odenthal

Dr. Armin Langweg

Stadt Aachen
Koordinator Verkehrsentwicklungsplanung
Fachkommissionsleiter Mobilitätsmanagement

Anke Leimert

Stadt Düren
stellv. Leiterin Amt für Tiefbau und Grünflächen

Dr. Andreas Leistikow

WVG – Zukunftsnetz Mobilität NRW
Leiter Koordinierungsstelle Westfalen

Sabine Manheller

Stadt Bornheim
Stadtplanung

Manuel Mayer

Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt, Abtl. Stadtverkehr, Sachgebietsleiter

Andreas Meißner

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
stellv. Bereichsleiter Mobilitätsplanung

Evelyn Meyer

Stadt Essen
Bezirksleiterin Bauaufsicht

Matthias Müller

Stadt Frechen
Abteilung Stadtplanung

Katharina Müller

Büro Mobilitätslösung

Eva Maria Niemeyer

Städtetag NRW
Hauptreferentin

Dr. Johannes Osing

Märkischer Kreis
Kreisrechtsrat

Peter Overhoff

Stadt Erftstadt
Leiter Bauordnungsamt

Sigrun Scharf

Bundesstadt Bonn
Leiterin Bauordnungsamt

Hans Schliesing

AGFS / Stadt Bocholt

Katja Schnell

Stadt Wuppertal
Ressort Stadtentwicklung und Städtebau

Torsten Stamm

Stadt Mönchengladbach

Martin Stiller

Städte- und Gemeindebund NRW
Referent für Baurecht

Christian Syring

Stadt Leverkusen
Mobilitätsmanager

Jörg Thiemann-Linden

Büro Thiemann-Linden Stadt & Mobilität

Gerhard Wenzel

Stadt Leverkusen
Fachbereich Bauaufsicht, Leiter Verwaltungsabteilung

Helmut Wiesner

Bundesstadt Bonn
Stadtbaurat

Kornelia Wirtz

Stadt Velbert
Leiterin Bauordnungsamt

Ralf Zigan

Stadt Duisburg
Sachgebietsleiter Strategische Mobilitätsplanung

I. Vorwort	6
II. Einführung	8
III. Stellplatzsatzungen – Was sollen sie? Was können sie? Wie wirken sie?	10
Historischer Hintergrund: von der Förderung des Kraftfahrzeugs zur verträglichen Verkehrsbewältigung	10
Parkraummanagement: die Stellplatzsatzung im Reigen der Instrumente	11
Grundüberlegungen: Bauliche Anlagen und ihr Verkehr	12
Stellschrauben: die wesentlichen Regelungsmöglichkeiten der Stellplatzsatzung	14
Effekte: die Wirkungsmechanismen von Stellplatzregelungen	14
Angebote zum Fahrradabstellen als Erfolgsfaktor in der Radverkehrsförderung	16
Kommunale Stellplatzsatzung: mehr Chancen als Hemmnisse	17
IV. Empfehlungen zum Vorgehen	20
V. Musterstellplatzsatzung NRW	21
VI. Hinweise zu den Regelungsmöglichkeiten	27
1 § 1 Geltungsbereich	27
2 § 2 Herstellungspflicht und Begriffe	27
3 § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze	28
3.1 Nutzungsarten in der Richtzahlentabelle	28
3.2 Hinweise zur Herleitung der passenden kommunalen Richtzahlen	30
3.3 Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebietes	34
3.4 Weitere Regelungen zur Stellplatzanzahl	38
4 § 3 Abs. 7 Minderungstatbestände	39
4.1 Besondere Maßnahmen/Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	39
4.2 Entfall der Herstellungspflicht	43
4.3 Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen	44
5 § 4 Anforderungen an Stellplätze und Garagen	45
6 Anforderungen an Fahrradabstellplätze	46
6.1 Fahrradspezifische Qualitätskriterien in der Musterstellplatzsatzung NRW	46
6.2 Quantitäten nach Fahrradbestand statt nach lokalem Radverkehrsanteil	48
7 Empfehlungen für die Ausführung von Fahrradabstellanlagen	48
7.1 Qualitätsanforderungen: Platz – Sicherung – Zugang	49
7.2 Ausstattung und spezifische Qualitätsanforderungen der Elektromobilität	52
7.3 Und wenn einfach kein Platz ist?	53
7.4 Mehr Wissen: weitere Quellen/Hinweise	54
8 § 5 Ablösung	54
9 §§ 6 und 7 Weitere Inhalte einer Stellplatzsatzung	56
9.1 § 6 Ordnungswidrigkeiten	56
9.2 Inkrafttreten und Überleitungsvorschrift	56
Bildnachweis und Impressum	58 und 59

I. Vorwort

Mit der am 21. Juli 2018 beschlossenen Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen erhalten die 396 Städte und Gemeinden in unserem Bundesland seit dem 01. Januar 2019 erstmals die Möglichkeit, eigene Regelungen festzusetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden.

Aus der neuen Regelung erwachsen für die Kommunen sowohl Möglichkeiten, als auch – wenn sie sich für den Erlass einer Satzung entscheiden – Pflichten. So 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 zu den bisher landesweit einheitlichen Regelungen einen besonderen Stellenwert: Sie ermöglichen es, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten. Die Stellplatzsatzung kann so als Instrument der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements für die Verkehrswende vor Ort genutzt werden. Zugleich geht mit der neuen Satzungsermächtigung aber auch die Verantwortung einher, eigene Regelungen zu erstellen und in der Praxis anzuwenden.

Bevor eine Kommune die neue Regelung anwenden kann, muss sie eine Reihe von Fragen beantworten und Aufgaben bewältigen. So ist zunächst zu klären, ob überhaupt eine eigene Stellplatzsatzung erstellt werden soll. Anschließend stellt sich die Aufgabe, konkrete Regelungen in einer auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnittenen 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 Experten eine Musterstellplatzsatzung sowie den vorliegenden Leitfaden zum Erstellen von Stellplatzsatzungen erarbeitet.

Leitfaden und Satzungsmuster sind mit Blick auf die oben genannte Neufassung der Landesbauordnung und das Inkrafttreten der Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der Stellplatzsatzungen zum 01.01.2019 erarbeitet worden. Bei Redaktionsschluss des vorliegenden Leitfadens lag die in § 48 Absatz 2 BauO NRW angekündigte Rechtsverordnung des Landes, mit der landesweit einheitlich die Zahl notwendiger Stellplätze definiert wird, noch nicht vor. Für die Kommunen empfiehlt es sich insofern in der derzeitigen Situation, durch eine eigene Stellplatzsatzung eine Baupflicht zu begründen.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, die kommunalen Spitzenverbände und die AGFS werden die Kommunen über die weiteren Entwicklungen informieren, in dieser Phase weiter begleiten, 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

Dr. Bernd Jürgen Schneider

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 21. Juli 2018 die Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen beschlossen. Darin werden in § 48 die Bestimmungen zu Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen umfassend neu geregelt. Insbesondere erhalten die Kommunen die Chance, die landesweiten Regelungen mit einer eigenen Stellplatzsatzung zu ersetzen und so die örtliche Situation angemessener zu berücksichtigen.

§ 48

Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze (Auszug) [...]

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

1. die Herstellungspflicht bei der Errichtung der Anlagen,
2. die Herstellungspflicht des Mehrbedarfs bei Änderungen oder Nutzungsänderungen der Anlagen,
3. die Beschränkung der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle,
4. den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf
 - a) durch besondere Maßnahmen verringert wird oder
 - b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen oder durch Aufstockung entsteht,
5. die Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern,
6. die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen von notwendigen und nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen,

7. dass bei der Errichtung von Anlagen, ggf. unter Berücksichtigung einer Quote, notwendige Stellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen versehen werden sowie
8. die Ablösung der Herstellungspflicht in den Fällen der Nummer 1 bis 3 durch Zahlung eines in der Satzung festzulegenden Geldbetrags an die Gemeinde. Macht die Gemeinde von der Satzungsermächtigung nach Satz 2 Nummer 1 bis 3 Gebrauch, hat sie in der Satzung Standort sowie Größe, Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung von Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge der Personen zu bestimmen, die die Anlagen ständig benutzen oder sie besuchen. Die Gemeinde kann, wenn eine Satzung nach Satz 2 Nummer 1 bis 3 nicht besteht, im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen mit und ohne einer Stromzuleitung für die Aufladung von Batterien für die Ladung von Elektrofahrzeugen verlangen, wenn dies wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Statt notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge ist die Herstellung von Garagen zulässig. Die Herstellung von Garagen kann verlangt werden. Bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge nach Satz 2 kann durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen ersetzt werden, dabei sind für einen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.

[Gesetz- und Verordnungsblatt (GV. NRW.),
Ausgabe 2018 Nr. 19 vom 3. August 2018]

Viele Kommunen werden sicherlich die neue Möglichkeit nutzen, eine eigene Stellplatzsatzung zu erlassen und die landesweiten Regelungen¹ 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 Ablöseregeln zu nutzen. Da die Erstellung der Satzung neue Herausforderung für viele Kommunen darstellt, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW bereits im Herbst 2016 mit einem ersten landesweiten Treffen von Fachexperten 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 Experten eine Muster-Stellplatzsatzung 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 Muster-Stellplatzsatzung als auch Leitfaden mit modular kombinierbaren Textbausteinen für verschiedene Siedlungsgrößen, Siedlungsdichten und weitere Unterscheidungsmerkmale.

Muster-Stellplatzsatzung und Leitfaden nutzen dabei die positiven Erfahrungen, die in anderen Bundesländern seit vielen Jahren mit kommunalen Stellplatzsatzungen gesammelt wurden, u. a. in Bayern, Brandenburg und Hessen.

Der Leitfaden richtet sich an

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

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 Hinweise 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, wird das Zukunftsnetz Mobilität NRW zusammen mit den drei kommunalen Spitzenverbänden und der AGFS NRW im Herbst 2019 und ggf. auch im weiteren Verlauf regionale Workshops für die Kommunen in NRW anbieten.

Leitfaden und Satzungsmuster wurden mit Blick auf die oben genannte Neufassung der Landesbauordnung NRW und das Inkrafttreten der Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der Stellplatzsatzungen zum 4. August 2018 erarbeitet. Alle zitierten Paragraphen sowie alle Zeitangaben etc. beziehen sich auf diese am 21. Juli 2018 beschlossene Fassung der Landesbauordnung NRW.

¹ Die landesweiten Regelungen zur Anzahl notwendiger Stellplätze werden durch eine Rechtsverordnung geregelt, die aber bei Redaktionsschluss dieses Handbuchs noch nicht erlassen war.



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 lag ihr vorrangig das Motiv zugrunde, 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 den Rahmen der Möglichkeiten der öffentlichen Wegebaukosten 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 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 den Bau von Stellplätzen durch Maßnahmen des Bauherren zu ersetzen, die den Kfz-Verkehr 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.

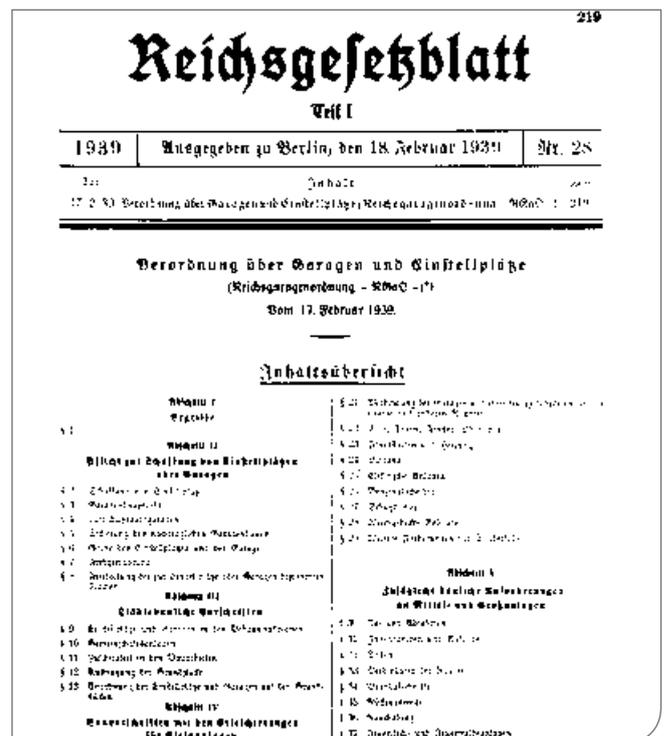


Abbildung 1: Deckblatt der Reichsgaragenverordnung



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 jedermann genutzt werden kann, schafft einen Anreiz zur Pkw-Nutzung; dabei ist es in der Praxis für die Verkehrsteilnehmer 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, am 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 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 Halteverbote, Einfluss auf den Umfang des Parkraumangebots genommen werden.
- Für Stellplätze im öffentlichen Raum können die Nutzungsregeln, insbesondere Parkdauerbeschränkung, Erhebung von Parkgebühren und 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 nachträglichen Bau neuer 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 des Bauherren bzw. Grundstückseigentümers.



Es empfiehlt sich für Kommunen, Parkraummanagement stets im Gesamtzusammenhang zu betrachten. Es ist zum einen 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 sich daher stets einen Gestaltungsspielraum wahren, indem sie das Parkraumangebot nicht vollständig in den privaten Raum

verlagern, sondern Stellplätze im öffentlichen Raum vorhalten bzw. sich einen Zugriff auf die Bewirtschaftungsregeln für öffentliche Tiefgaragen und Parkhäuser sichern.

Für Fahrradabstellplätze 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 Abstellplätzen kommt in der Praxis nur in Ausnahmefällen vor, z. B. bei Fahrradstationen an Bahnhöfen. Kommunale Instrumente zum Umfang 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



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



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

verschiedenen Faktoren ab (Tabelle 2). Diese müssen auch in der Stellplatzsatzung adäquat berücksichtigt werden. 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.

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, hinzu kommt Besucherverkehr. Bei Gewerbebauten spielen die Arbeitswege der Beschäftigten, deren dienstliche Wege sowie die Wege von Kunden, Besuchern und Lieferanten 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 sogenannte 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 notwendiger Weise 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, indem beispielsweise die Herstellung von Stellplätzen eingeschränkt oder untersagt wird.</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.</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 Car-Sharing-Angebot des Vermieters nachweislich dazu beitragen, den Kfz-Besitz und die Autonutzung der Mieter 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



Stellschrauben: die wesentlichen Regelungsmöglichkeiten der Stellplatzsatzung

Aus den beschriebenen Einflussfaktoren leiten sich die wesentlichen Regelungsmöglichkeiten durch Stellplatzsatzungen ab. Zentrale Regelungsgröße ist die Herstellungspflicht für Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze. Grundsätzlich wird die Anzahl herzustellender Stellplätze und Abstellplätze 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 gering gehalten 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 und Abstellplätze 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.

Eine Beschränkung des Stellplatzbaus kann daher allenfalls in einem Bebauungsplan im Rahmen der Möglichkeiten der Baunutzungsverordnung (BauNVO § 12 Abs. 6) erfolgen. Für Fälle, in denen die notwendigen Stellplätze tatsächlich nicht hergestellt werden können bzw. die Herstellung nicht zumutbar ist, besteht die Möglichkeit der Stellplatzabläse. 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 Verkehrserschließung des Baugrundstücks dienen.

Mit Blick auf die Förderung der Elektromobilität kann die Stellplatzsatzung verlangen, dass Voraussetzungen für die Ausrüstung von Stellplätzen mit Ladepunkten für batterieelektrische Fahrzeuge geschaffen werden.

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 den Grundstückskosten und der konkreten baulich-konstruktiven Ausgestaltung liegen die Kosten je Stellplatz einschließlich anteiliger Zuwegung erfahrungsgemäß

- für ebenerdige, offene Stellplätze bei 3.000 € bis 7.000 €.
- für Parkhochbauten bei 7.000 € bis 20.000 €.
- für Tiefgaragen bei 18.000 € bis 36.000 €.



Abbildung 6: Stellplätze auf dem eigenen Grundstück führen häufig zu einem städtebaulich unbefriedigenden Straßenbild

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 und Nutzer 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.

Investoren streben hierbei ein Optimum an zwischen den Kosten der Stellplätze einerseits und der Renditeerhöhung durch die Stellplatzbereitstellung andererseits. Erfahrungsgemäß unterschieden sich die Stellplatzvermarktungsstrategien der Investoren 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 der Grundgedanke der Stellplatzbereitstellung auf jedem einzelnen Grundstück zu strukturellen Ineffizienzen führt. Die gilt insbesondere für kleine bauliche Einheiten (siehe Abbildung 7).

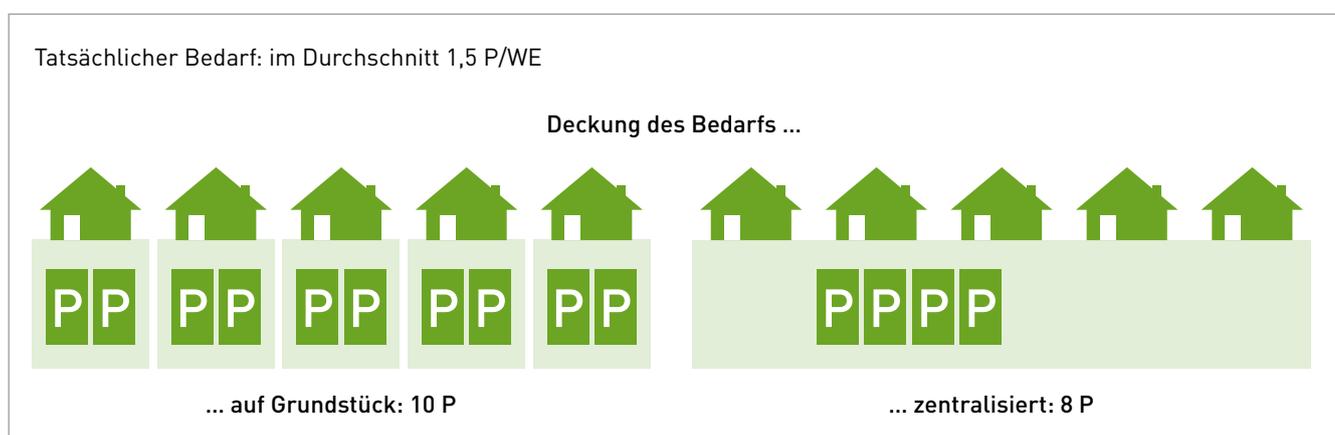


Abbildung 7: Beispiel für Ineffizienz von Stellplatzanlagen auf dem Baugrundstück



Die räumliche Zusammenfassung von Parkraum, bspw. in Sammelgaragen, kann helfen, den Flächenverbrauch zu senken, erfordert aber in der Regel den gemeinsamen Einsatz bauplanungsrechtlicher, bauordnungsrechtlicher und wirtschaftlicher 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 ästhetische Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit des Straßenraums für andere Zwecke wie Aufenthalt, Nahmobilität und Kommunikation, Kinderspiel, Straßengastronomie und Erholung.

Förderung des Individualverkehrs

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs, da sie den Gebäudenutzern 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.

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, bestehen über viele Jahre und Jahrzehnte. In dieser Lebens-

dauer 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 8), 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.

Angebote zum Fahrradabstellen als Erfolgsfaktor in der Radverkehrsförderung

Seit den 1980-er Jahren führte zunehmende Fahrradnutzung zur zunehmenden Inanspruchnahme der Gehwege zum Abstellen und zur Einschränkung des Raums für Fußgänger. Durch das öffentliche Interesse an der Radverkehrsförderung wurde erkannt, dass gesichertes Fahrradparken auch außerhalb öffentlicher Einrichtungen wie Bahnstationen nicht allein eine Frage für die Hauseigentümer bzw. Vermieter ist. Ein hoher „Reiseantrittswiderstand“, das Fahrrad zu Hause auf die Straße zu bringen, wurde als eines der relevantesten Hindernisse für die Fahrradnutzung erkannt. Sicheres Fahrradparken zählte nun auch zur Prävention gegen Fahrraddiebstahl als Einstiegs kriminalität.

Heute ist Radverkehrsförderung durch sicheres Fahrradparken an Quelle und Ziel auch in Regionen mit geringen Radverkehrsanteilen unumstritten ein öffentliches Interesse. Dies gilt auch in dem Sinne, durch Nahmobilitätsangebote hoher Qualität den eigenen familienfreundlichen Wohnstandort in der interkommunalen Konkurrenz zu stärken und unnötigen Kfz-Verkehr auf kurzen Strecken zu vermeiden. Dies findet in zahlreichen Städten und Gemeinden bereits statt. Eine hohe Qualität der Abstellmöglichkeiten im Neubau und bei Umnutzung bedeutet eine langfristige Verstärkung dieses gesellschaftlichen Trends.

Diese planerische Herausforderung wird verstärkt durch die technische Neuerung der Elektrofahräder mit ihrem hohen Fahrzeugwert und Sicherheitsbedarf. Hinzu kommt das Interesse von Haushalten mit kleinen Kindern an Lastenrädern,

während künftig zusätzlich mit (E-) Einkaufsdreirädern für Senioren zu rechnen ist. Es spricht vieles dafür, dass längerfristig Fahrräder mit Elektrounterstützung eher die Regel als die Ausnahme werden, was im Sinne deren Attraktivität den Bedarf an komfortablen Lademöglichkeiten v.a. zuhause bedingt. Bei der Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Mieter und für Dritte ist eine Reihe von technischen sowie energie- und steuerrechtlichen Fragen zu beachten; einen Überblick hierzu gibt beispielsweise die Broschüre „Intelligent mobil im Wohnquartier“²

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. Entsprechend besteht nun auch die baurechtliche Möglichkeit, dass Pkw-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze kompensiert werden können – landesweit verbindlich in der Relation 1:4, was von der Flächeninanspruchnahme immer noch einen Effizienzgewinn darstellt. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung legt einen Schwerpunkt auf das Fahrradparken und benennt zugleich den Bedarf an neuen, innovativen Lösungen für dicht bebaute Stadtquartiere.

Kommunale Stellplatzsatzung: mehr Chancen als Hemmnisse

Die neue Bauordnung NRW sieht, wie etwa die Hälfte der Bundesländer, eine subsidiäre Regelung zu Stellplätzen vor: die Kommunen erhalten die Möglichkeit, eigene, auf ihre örtlichen Verhältnisse zugeschnittenen Stellplatzsatzungen zu erlassen. Nutzen sie diese Möglichkeit nicht, so gelten landesweite Regelungen, die in der Bauordnung sowie durch die zugehörige Rechtsverordnung festgesetzt werden.

Bei Redaktionsschluss lag die genannte Rechtsverordnung noch nicht vor. Umsomehr können Kommunen durch eine eigene Stellplatzsatzung Rechtssicherheit schaffen.

Auch nach Erlass der Rechtsverordnung stehen Kommunen grundsätzlich vor der Entscheidung, ob sie eine eigene Stellplatzsatzung erstellen und erlassen, oder ob bei Baumaßnahmen im Gemeindegebiet lediglich die landesweiten Regelungen greifen sollen. Vor dieser Entscheidung sollten Vor- und Nachteile beider Varianten wohl abgewogen werden.

Auch wenn die Landesverordnung bei Redaktionsschluss dieses Handbuchs noch nicht vorliegt, ist nach bisheriger

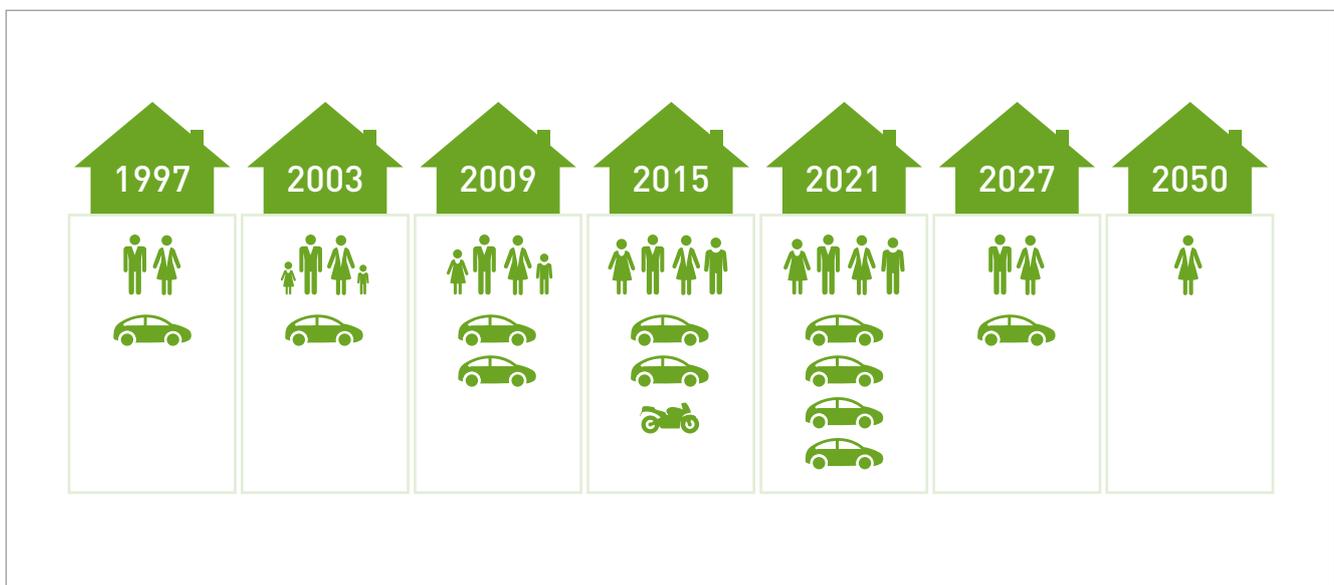


Abbildung 8: Variierender Stellplatzbedarf im Lebenszyklus eines Wohnhauses

² VCD e.V. (Hrsg.): Intelligent mobil im Wohnquartier – Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Berlin 10/2019. Online https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/Handlungsleitfaden_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf

Kenntnis absehbar, dass sie sich im Wesentlichen auf landesweite Regelungen zur Stellplatzbaupflicht beschränkt und hierfür pauschale Stellplatz-Richtwerte benennt.

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 Stellplatz-Richtzahlen 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.
- Bei Mischnutzungen kann leichter eine effiziente und damit kosten- und flächensparende gemeinsame Stellplatznutzung berücksichtigt werden.
- Nur eine kommunale Stellplatzsatzung ermöglicht es, Bauherren durch eine Reduzierung der Stellplatzbaupflicht zu eigenen verkehrsmindernden Maßnahmen zu motivieren und die Stellplatzzahl in stark verkehrlich

belasteten Quartieren auf ein stadt- und verkehrstragfähiges Maß zu begrenzen.

- Es kann vorgesehen werden, dass Stellplätze für den Einbau von Elektro-Ladestationen vorbereitet werden.

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 Umweltverbund bis zur Elektromobilität – integriert.

Diesen umfassenden Chancen einer eigenen Stellplatzsatzung steht als Negativposten allein der Aufwand gegenüber, eine solche Satzung zu entwickeln und die für den Satzungsbeschluss erforderliche politische Meinungsbildung zu betreiben. Mit dem vorliegenden Leitfaden und der Muster-Stellplatzsatzung wird dieser Aufwand allerdings erheblich reduziert. Zusätzliche Hilfestellung bieten die regionalen Workshops des Zukunftsnetz Mobilität NRW in

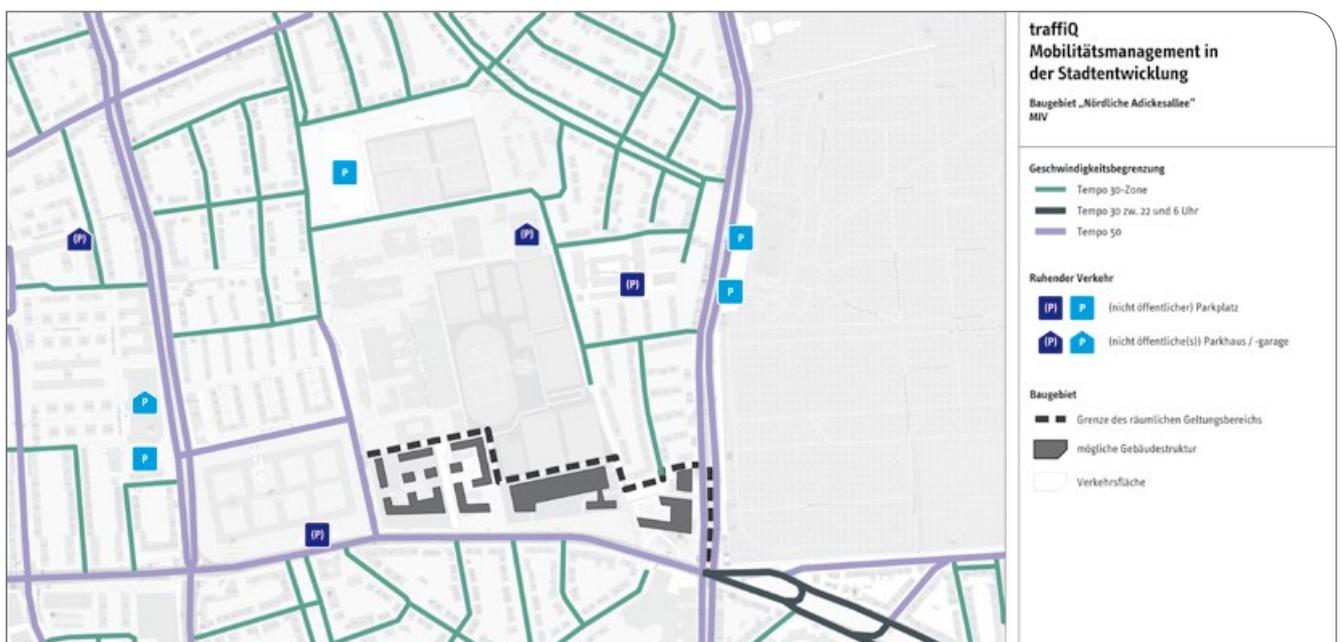


Abbildung 9: Analyse der verkehrlichen Anbindung eines Baugrundstücks

Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden und der AGFS NRW sowie der interkommunale Austausch, der im Zukunftsnetz Mobilität NRW institutionalisiert ist.

Ein Blick in andere Bundesländer 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 Stellplatz-Messzahlen innerhalb des Gemeindegebiets zu möglichen Stellplatzbeschränkungen und zu den Ablösebeiträgen 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 Bürgern 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 V dieses Leitfadens.

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

- Erfahrungen mit Stellplätzen aus der bisherigen (landesweit einheitlichen) Baugenehmigungspraxis
- generelle Strategien der Verkehrsentwicklung und des kommunalen Mobilitätsmanagements
- kommunale Parkraumstrategien und -konzepte
- 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, welches in zentralen, sehr gut vom ÖPNV versorgten Bereichen eine Verringerung der Herstellungspflichten ermöglicht. Analoges gilt für zentrale, bereits stark vom Straßenverkehr belastete Bereiche, in denen eine Einschränkung der zulässigen Stellplätze helfen kann, einen weiteren Verkehrsanstieg zu vermeiden.

- **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 Abminderung 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 Architekten 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.

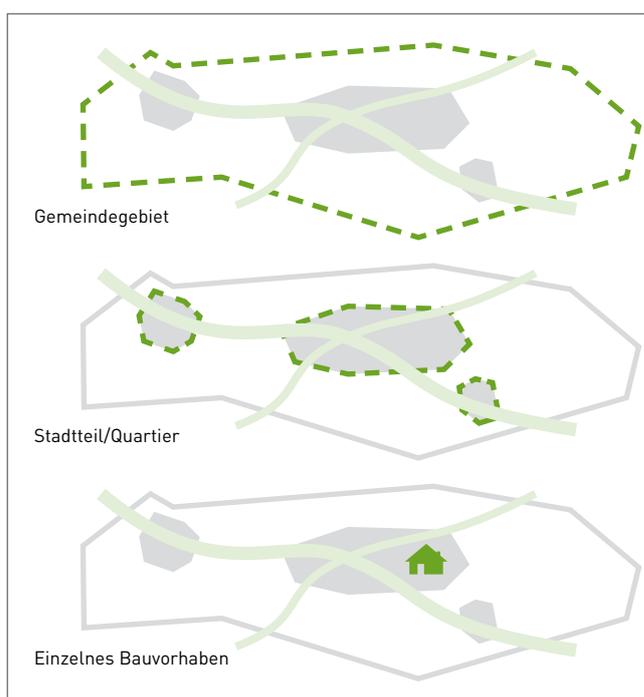


Abbildung 10: Betrachtungsebenen

V. Musterstellplatzsatzung NRW

Hinweis:

[In eckigen Klammern] gesetzte Formulierungen müssen von der Stadt oder Gemeinde entsprechend der örtlichen Situation konkretisiert werden.

Blau gedruckte Satzungstexte sind fakultativ. Sie sollten nicht ohne Beachtung der Hinweise im Leitfaden umgesetzt werden.

Stellplatzsatzung der Stadt / Gemeinde ...

Der Rat der [Stadt / Gemeinde] hat in seiner Sitzung am [...] aufgrund der §§ 48 Abs. 3, 86 Abs. 1 Nr. 20, 89 Abs. 1 Nr. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.07.2018 (GV. NRW. 2018, S. 421) 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 Gesetz vom 15.11.2016 (GV. NRW. 2016, S. 966), 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

Herstellungspflicht und Begriffe

(1) ¹Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, müssen Stellplätze (notwendige Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (notwendige Abstellplätze) hergestellt werden.

(2) ¹Notwendige Stellplätze und Abstellplätze müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. ²Notwendige Stellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden.

(3) ¹Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderungen vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gem. § 48 Abs. 2 Satz 1 BauO NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

(1) ¹Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. ²Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

(2) ¹Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. ²Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.

(3) ¹Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. ²Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

(4) ¹Steht die Gesamtanzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

(5) ¹Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden.

(6) ¹Bis zu 25 von Hundert der notwendigen Stellplätze können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. ²Dabei sind für einen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.



(7) ¹Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude [in einem konkret bezeichneten Teil der Stadt/Gemeinde]

1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
2. durch [Ausbau und/oder Neubau] des Dachgeschosses erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen notwendige Stellplätze und/oder notwendige Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.

(8) ¹Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß der Anlage für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung bis zu [xx]% ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach 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.

(9) ¹In den Fällen der Absätze 2 bis 4 ist über die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze im Einvernehmen mit der [Stadt/Gemeinde] zu entscheiden.

§ 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

(1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. ²Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m. ³Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. ⁴Wenn Gründe des Verkehrs

dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück hergestellt herzustellen sind.

(2) ¹Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.

(3) ¹Stellplätze sind nach der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.

(4) ¹Fahrradabstellplätze müssen

1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
3. einzeln leicht zugänglich sein und
4. eine Fläche von mindestens 1,5m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

§ 5

Ablösung

(1) ¹Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder notwendiger Fahrradabstellplätze 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) ¹Der Geldbetrag nach Abs. 1 ist zu verwenden für

- a) die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
- b) sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs oder
- c) andere Maßnahmen, die Bestandteil eines Mobilitätskonzepts der [Stadt / Gemeinde] sind.

(3) ¹Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

(4) ¹Über die Ablösung entscheidet die [Stadt/Gemeinde].

(5) ¹Der 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.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

(1) ¹Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 20 Landesbauordnung NRW handelt, wer entgegen § 2 Abs. 1 die **Errichtung**, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen oder sonstigen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten **Stellplatzbedarf oder** Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben.

(2) ¹Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000 € geahndet werden.

§ 7

Inkrafttreten

¹Diese Satzung tritt am [Datum oder Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung] in Kraft.

(Ort, Datum, Siegel) (Bürgermeister/in)

Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW

Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf

Hinweis:

Bei den folgenden Angaben handelt es sich um Rahmenempfehlungen, die auf den Fachkenntnissen des Experten-Workshops basieren, welcher aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der AGFS NRW, der Planungsbüros, der Verkehrswissenschaftler sowie kommu-

ner Fachexperten aus den Bereichen Verkehrsplanung und Bauaufsicht besteht. Dabei wurden auch die Erfahrungen mit der früheren Anlage zu Nr. 51 VV BauO NRW (MBL NRW v. 23.11.2000, S. 1477) und die Fortentwicklung der Stellplatzzahlen in anderen Bundesländern berücksichtigt.

Für die kommunalen Stellplatzsatzungen müssen die Kommunen anstelle der Rahmenwerte fixe Richtzahlen für ihre jeweiligen Gegebenheiten ermitteln und festlegen:

Beispiel für Pkw-Stellplätze nach Nr. 1.2:

Muster: 0,9–1,5 je 100m² BGF (Bruttogeschossfläche)

Satzung: 1,1 je 100m² BGF

Beispiel für Pkw-Stellplätze nach Nr. 5.1:

Muster: 1 Stpl. je 250m² Sportfläche,
zusätzlich 1 Stpl. je 5–15 Besucherplätze

Satzung: 1 Stpl. je 250m² Sportfläche,
zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze

Zur Begründung können z. B. gutachterliche Erkenntnisse, Informationen über den Pkw-Bestand der Gemeinde oder die Genehmigungspraxis der letzten Jahre herangezogen werden. Der Leitfaden wird weitere Hinweise liefern, wie die jeweiligen Rahmenempfehlungen für die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort interpretiert werden können. Es bleibt der Stadt oder Gemeinde unbenommen, mit entsprechender Begründung auch Werte jenseits der vorgeschlagenen Rahmenempfehlungen einzusetzen (z. B. 1,6 je 100m² BGF für Pkw-Stellplätze nach Nr. 1.2) oder die jeweilige Bezugsgröße (wie Nutzungsfläche, Besucherplätze etc.) zu verändern.

Ebenso bleibt es der Stadt oder Gemeinde selbst überlassen, ob sie aufgrund ihrer örtlichen Gegebenheiten geminderte Richtwerte bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken vorsieht oder nicht. Im letztgenannten Fall ist die hierfür vorgesehene Unterscheidung (ÖPNV/sonstige Grundstücke) zu streichen. Bei einer Berücksichtigung des ÖPNV muss die entsprechende Spalte von den Kommunen durch fixe Richtzahlen oder prozentuale Minderungswerte vervollständigt werden. Auch hierzu liefert der Leitfaden Hinweise.



Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ¹
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken ²	bei sonstigen Grundstücken	
1	Wohngebäude und Wohnheime			
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser		1–2 Stpl. je WE	kein Nachweis erforderlich, bei Bedarf 1 bis 4 Abstpl. je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)		0,9–1,5 Stpl. je 100 m ² BGF für Wohnungen	2–4 Abstpl. je 100 m ² BGF für Wohnungen
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime		1 Stpl. je 3–12 Betten; davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je 2–3 Betten, davon 10% Besucheranteil
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen		1 Stpl. je 3–12 Betten; davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je 5–30 Betten, mindestens 3 Abstpl. davon 10% Besucheranteil
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime		1 Stpl. je 2–5 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl. davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je 1–2 Betten, davon 10% Besucheranteil
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen			
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein		1 Stpl. je 30–40 m ² Nutzungsfläche davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je (30–40 m ²) Nutzungsfläche davon 10% Besucheranteil
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)		1 Stpl. je 20–30 m ² Nutzungsfläche, jedoch mindestens 3 Stpl. davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 20–30 m ² Nutzungsfläche davon 75% Besucheranteil
3	Verkaufsstätten			
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m ² Verkaufsfläche		1 Stpl. je 30–50 m ² Verkaufsfläche, jedoch mindestens 2 Stpl. davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 30–50 m ² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 800 m ² Verkaufsfläche		1 Stpl. je 10–30 m ² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 40–60 m ² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil
3.3	Verkaufsstätten mit großen Ausstellungsflächen (z.B. Autohäuser, Möbelhäuser, etc.)		1 Stpl. je 50–100 m ² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 100–200 m ² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil
4	Versammlungsstätten außer Sportstätten, Kirchen			
4.1	Versammlungsstätten		1 Stpl. je 5–10 Sitzplätze davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10–40 Sitzplätze davon 90% Besucheranteil
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen		1 Stpl. je 10–30 Plätze davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 20–30 Plätze davon 90% Besucheranteil
5	Sportstätten			
5.1	Sportplätze		1 Stpl. je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 5–15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 10–20 Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen		1 Stpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 5–15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 15–20 Besucherplätze
5.3	Freibäder und Freiluftbäder		1 Stpl. je 200–300 m ² Grundstücksfläche	1 Abstpl. je 50–150 m ² Grundstücksfläche
5.4	Hallenbäder		1 Stpl. je 5–10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 5–15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 5–10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstpl. je 5–15 Besucherplätze
5.5	Reitanlagen		1 Stpl. je 2–4 Pferdeeinstellplätze	1 Abstpl. je 2–4 Pferdeeinstellplätze

Tabelle 3: Rahmenempfehlungen für die Anlage zu § 3 Absatz 1

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ¹
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken ²	bei sonstigen Grundstücken	
5.6	Fitnesscenter		1 Stpl. je 10–20 m ² Sportfläche davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10–20 m ² Sportfläche, davon 90% Besucheranteil
5.7	Tennisanlagen		1–2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 5–15 Besucherplätze	1–2 Abstpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstpl. je 20 Besucherplätze
5.8	Bootshäuser und Bootsliegeplätze		1 Stpl. je 2–5 Boote	1 Abstpl. je 2–5 Boote
6	Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe			
6.1	Gaststätten		1 Stpl. je 6–12 m ² Gastraum, davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 6–12 m ² Gastraum davon 90% Besucheranteil
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe		1 Stpl. je 2–6 Betten, davon 75% Besucheranteil, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1	1 Abstpl. je 8–15 Betten, mindestens 4 Abstpl., davon 25% Besucheranteil; für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
6.3	Tanzlokale, Diskotheken		1 Stpl. je 4–8 m ² Gastraum, davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 4–8 m ² Gastraum, davon 90% Besucheranteil
6.4	Jugendherbergen		1 Stpl. je 8–12 Betten, davon 25% Besucheranteil	1 Abstpl. je 5–10 Betten, davon 25% Besucheranteil
6.5	Sonstige Vergnügungsstätten		1 Stpl. je 20–25 m ² Nutzungsfläche, mindestens jedoch 3 Stpl.	1 Abstpl. je 10–25 m ² Nutzungsfläche, mindestens jedoch 3 Abstpl.
7	Krankenhäuser und Kliniken			
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser		1 Stpl. je 2–3 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 50% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10–20 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20% Besucheranteil
7.2	Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen		1 Stpl. je 2–6 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 60% Besucheranteil	1 Abstpl. je 20–30 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20% Besucheranteil
8	Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung			
8.1	Kindergärten, Kindertagesstätten		1 Stpl. je 10–25 Kinder, jedoch mindestens 2 Stpl.	1 Abstpl. je 5–15 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 50% Besucheranteil
8.2	Grundschulen		1 Stpl. je 20–30 Schüler	1 Abstpl. je 2–4 Schüler, davon 10% Besucheranteil
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufs- fachschulen		1 Stpl. je 20–30 Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 5–10 Schüler über 18 Jahre	1 Abstpl. je 2–3 Schüler, davon 10% Besucheranteil
8.4	Förderschulen		1 Stpl. je 10–15 Schüler	1 Abstpl. je 10–15 Schüler, davon 10% Besucheranteil
8.5	Fachhochschulen, Universitäten		1 Stpl. je 2–10 Studierende	1 Abstpl. je 2–4 Studierende, davon 20% Besucheranteil
8.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen		1 Stpl. je 2–10 Teilnehmerplätze	1 Abstpl. je 3–5 Teilnehmerplätze, davon 20% Besucheranteil
8.7	Jugendzentren		1 Stpl. je 100–200 m ² Nutzungsfläche	1 Abstpl. je 10–20 m ² Nutzungsfläche davon 90% Besucheranteil

¹ Ein Anteil von [xx]% der Fahrradabstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.

² Die Definition der „sehr guten Erschließung im ÖPNV“ kann über eine kartografische Darstellung erfolgen, die als weitere Anlage der Stellplatzsatzung beizugeben ist, oder durch die Angabe von Kriterien wie „Schienenverkehrs-Haltestelle mit mind. 15-Min.Takt in TVZ in max. 300 m Fußwegentfernung“. Nähere Erläuterungen erfolgen im Leitfaden.



Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ¹
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken ²	bei sonstigen Grundstücken	
9	Gewerbliche Anlagen			
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe		1 Stpl. je 50–70 m ² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* davon 10–30 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 50–70 m ² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* davon 10 % Besucheranteil
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze		1 Stpl. je 80–100 m ² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 70–100 m ² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* davon 10 % Besucheranteil
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten		5–7 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstpl. je 5–7 Wartungs- oder Reparaturstände, mindestens 3
9.4	Tankstellen		1–2 Stpl., mit Verkaufsstätte, zusätzlich Stpl. nach 3.1	1 Abstpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
10	Verschiedenes			
10.1	Kleingartenanlagen		1 Stpl. je 2–4 Kleingärten	1 Abstpl. je 5–10 Kleingärten, davon 80 % Besucheranteil
10.2	Begräbnisstätten (z. B. Friedhöfe)		1 Stpl. je 500–2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stpl.	1 Abstpl. je 750 – 1500 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 4 Abstpl. je Eingang
10.3	Sonnenstudios		1 Stpl. je 3–5 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 3–5 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.4	Waschsalons		1 Stpl. je 5–7 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 5–7 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.5	Museen und Ausstellungsgeläude		1 Stpl. je 150–250 m ² Ausstellungsfläche, davon 80 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 75–150 m ² Ausstellungsfläche, mindestens 5 Abstpl., davon 80 % Besucheranteil

¹ Ein Anteil von [xx] % der Fahrradabstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.

² Die Definition der „sehr guten Erschließung im ÖPNV“ kann über eine kartografische Darstellung erfolgen, die als weitere Anlage der Stellplatzsatzung beizugeben ist, oder durch die Angabe von Kriterien wie „Schienenverkehrs-Haltestelle mit mind. 15-Min.Takt in TVZ in max. 300 m Fußwegentfernung“. Nähere Erläuterungen erfolgen im Leitfaden.

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

- a) für das gesamte Gemeindegebiet

Die Satzung gilt für [das gesamte Gebiet der Stadt / Gemeinde].

- b) für einzelne bestimmte Gebiete einer Gemeinde aufgestellt werden.

Dies bietet sich insbesondere in größeren Gemeinden an, wenn sich die einzelnen Gebiete einer Gemeinde strukturell stark voneinander unterscheiden und für die verschiedenen Gebiete voneinander abweichende Regelungen getroffen werden sollen. Unterschiedliche Gemeindegebiete können aber auch über eine Unterscheidung innerhalb einer Satzung mit Gültigkeit für das gesamte Gemeindegebiet (siehe oben) erfolgen.

Zu beachten:

Der Geltungsbereich ist genau zu definieren, um der Bestimmtheitserfordernis gerecht zu werden.

Die Satzung gilt für den Gemeindeteil [Beispielviertel].
Der Geltungsbereich der Satzung wird begrenzt durch [...]

Dies 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 sollten keine Widersprüche enthalten.

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

Zu Satz 2:

Abweichende bauordnungs- und planungsrechtliche Festsetzungen zur Anzahl, Lage, Ausstattung, Gestaltung oder Beschaffenheit von Garagen, Stellplätzen und Abstellplätzen 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. 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 Herstellungspflicht und Begriffe

(1) ¹Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, müssen Stellplätze (notwendige Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (notwendige Abstellplätze) hergestellt werden.

Entsprechend § 51 Abs. 2 BauO NRW a. F. gilt die Herstellungspflicht nur für wesentliche [Nutzungs-]Änderungen von baulichen Anlagen. Der Begriff der „wesentlichen“ Änderung ist durch die Rechtsprechung hinreichend konkretisiert worden.



Eine Änderung der Benutzung baulicher Anlagen ist dann wesentlich, wenn sie qualitativ und/oder quantitativ und/oder nach dem Aufwand, der zu ihrer Verwirklichung erforderlich ist, so bedeutsam ist, dass es auch unter den Gesichtspunkten eines etwaigen Bestandsschutzes, der Verhältnismäßigkeit und der Zumutbarkeit gerechtfertigt erscheint, das Vorhaben in Bezug auf die Lösung des Stellplatzbedarfs einer Errichtung gleichzustellen und deshalb einen Fehlbedarf an Stellplätzen nicht länger fortzuschreiben (OVG Münster, Urt. v. 07.11.1991, Az. 11 A 487/89). Eine in Bezug auf die Herstellungspflicht von Stellplätzen wesentliche Änderung der Benutzung von baulichen Anlagen liegt deshalb vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach der Verkehrsanschauung mit der alten nicht verwandt, sondern von ihr grundsätzlich verschieden ist (OVG Münster, Urt. v. 01.09.1988, Az. 11 A 1158/87). In der bauaufsichtlichen Praxis hat sich die Beschränkung auf „wesentliche“ Änderungen bewährt, sodass sie im Mustertext beibehalten wird. Es steht den Gemeinden aufgrund der Satzungsermächtigung jedoch frei, die Herstellungspflicht auch von vornherein auf sonstige, nicht wesentliche Änderungen zu erstrecken.

[2] ¹Notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. ²Notwendige Stellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden.

Die Anzeige der Baufertigstellung gemäß § 84 Abs. 2 BauO NRW stellt den Zeitpunkt im Baugenehmigungsverfahren dar, nach dem seit einer Woche die Benutzbarkeit der baulichen Anlagen sichergestellt ist. Zu diesem Zeitpunkt müssen auch die Stellplätze und Abstellplätze hergestellt sein, um zum einen die Erschließung zu sichern und zum anderen den Nutzern der Bebauung von Beginn an die notwendigen Stellplätze und Abstellmöglichkeiten anzubieten.

[3] Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderungen vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gem. § 48 Abs. 2 Satz 1 BauO NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

Die aufgeführten Normen betreffen die Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung. In der noch ausstehenden Rechtsverordnung sind Regelungen zu Anzahl, Größe und Lage solcher Stellplätze zu erwarten.

Die Anzahl und Anforderungen für solche Stellplätze bei Versammlungs- bzw. Verkaufsstätten werden in den §§ 13 und 88 der Sonderbauverordnung NRW dargestellt.

Da eine kommunale Satzung nicht gegen höherrangiges Recht verstoßen darf und in einer Verwaltungsvorschrift zur BauO NRW erläutert werden soll, was unter der gesetzlich geforderten Herstellung „in ausreichender Zahl und Größe“ zu verstehen ist, wurde von Vorschlägen für ergänzende oder abweichende Regelungen abgesehen.

3 Zu § 3 Abs. 1 – 7 und 9: Anzahl der notwendigen Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

3.1 Nutzungsarten in der Richtzahlentabelle

[1] ¹Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. ²Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

[2] ¹Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. ²Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.

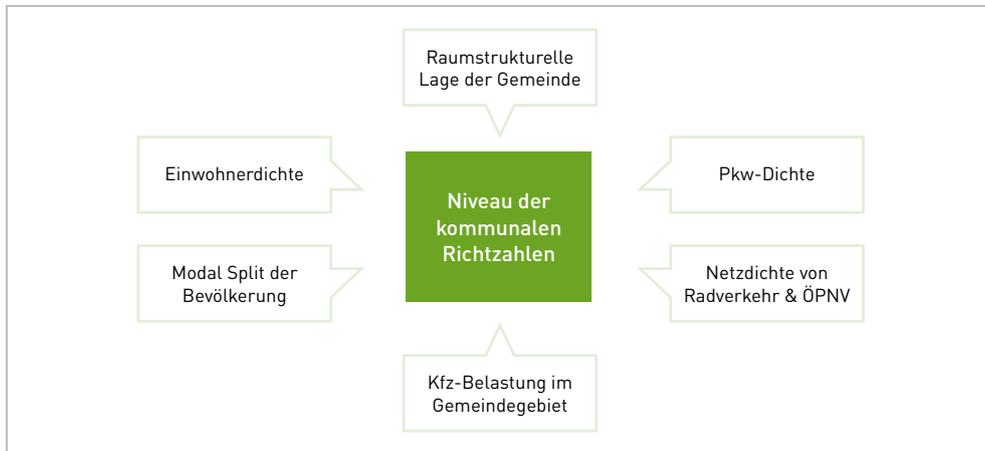


Abbildung 11: Mögliche Einflussfaktoren auf kommunale Stellplatz-Richtzahlen

Mit der Anlage zu dieser Satzung (bei mehreren Anlagen ist die Nummer der Anlage einzufügen) ist eine Richtzahlentabelle gemeint, bei der die Stellplatzbaupflichten anhand verschiedener Nutzungsarten festgelegt werden.

Die Tabelle mit Richtzahlen anhand verschiedener Nutzungsarten bietet im Verwaltungshandeln eine wichtige Grundlage zur Ableitung von Stellplatzbaupflichten.

Die Anzahl und Art der vorzugebenden Nutzungen ist nicht vorgeschrieben, die Musterstellplatzsatzung bietet hier nur einen Orientierungsrahmen. Die Tabelle kann nach Bedarf und basierend auf der Erfahrung der Verwaltung in einzelnen Nutzungsarten variieren und um weitere ergänzt werden.

Für die häufig vorkommenden Nutzungsarten, wie z. B. Wohnen, Verkaufsstätten oder Büroflächen, ist es sinnvoll, Richtzahlen in der Stellplatzsatzung vorzugeben. Dies erleichtert sowohl die Arbeit der Verwaltung durch klare Prüfvorgaben bei Bauanträgen, als auch die Planbarkeit von Bauvorhaben für Architekten, Bauherren und Investoren.

Prinzipiell kann die Richtzahlentabelle auch auf z. B. die häufigsten Nutzungen beschränkt werden; für weitere bzw. seltenerer Nutzungen kann auf Einzelfallprüfungen verwiesen werden (→ § 3 Abs. 2).

Die Musterstellplatzsatzung bietet eine Grundlage an Richtwerten für verschiedenste Nutzungen. Die Richtwerte sind jeweils an die Gegebenheiten der Kommune (abhängig von der Größe, Nutzungsdichte, zentralörtlichen Funktion, Erschlie-

ßungsqualität etc.) anzupassen. Für die Planungssicherheit von Bauherren, Investoren und Architekten ist je Nutzungsart nur ein Richtwert festzusetzen. Falls das Gemeindegebiet verschiedene Gebietstypen aufweist, können allerdings verschiedene Richtwerte für die unterschiedlichen Gebietstypen ausgewiesen werden (siehe Kapitel 3.3 Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebietes, S. 34).

Zu Absatz (1) Satz 2 – Einzelfallberechnung

Dieser Satz bedeutet

- 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.
- 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 (gem. § 3 Abs. 4) notwendig, um eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn zu fordern. Da bei einem offensichtlichen Missverhältnis zunächst die Pflicht besteht, dieses nachzuweisen, ist der optionale Satz für beide Seiten sinnvoll.



3.2 Hinweise zur Herleitung der passenden kommunalen Richtzahlen

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

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

Der Einfluss und die Bestimmung der einzelnen Faktoren werden im Folgenden näher erläutert. Die Einflussfaktoren stehen im Wechselspiel zueinander und müssen jeweils an die kommunalen Anforderungen angepasst werden. Die Erläuterungen zur Wirkungsweise der einzelnen Faktoren liefern nur Anhaltspunkte.

Einwohnerdichte und Pkw-Dichte

In Abbildung 12 sind die Einwohnerdichte und Pkw-Dichte der Landkreise und kreisfreien Städte für 2014 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

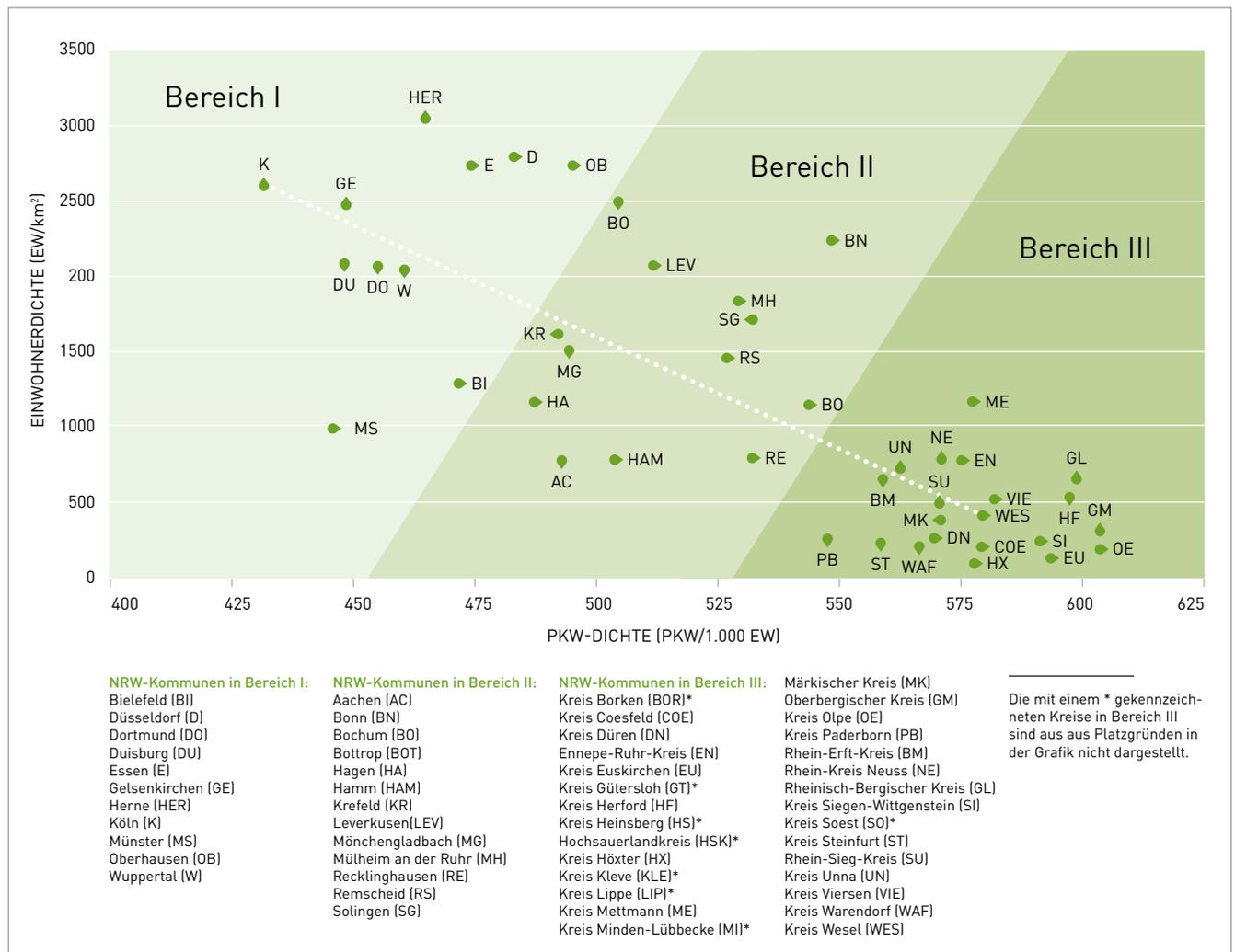


Abbildung 12: Einwohnerdichte und Pkw-Dichte der Landkreise und kreisfreien Städte in NRW (2014);
Datenquelle: Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2017. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) – Bonn 2016.

kommunalen Statistik im Diagramm aufzutragen. Je nach dem, 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.

Modal Split der Bevölkerung

Der kommunale Modal Split kann anhand lokaler Mobilitätshebungen bestimmt werden. Je höher die Modal Split-Anteile des sogenannten Umweltverbunds (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 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 13). Die Zuordnung zu den Bereichen ergibt sich ebenso wie bei der Einwohner- und Pkw-Dichte:

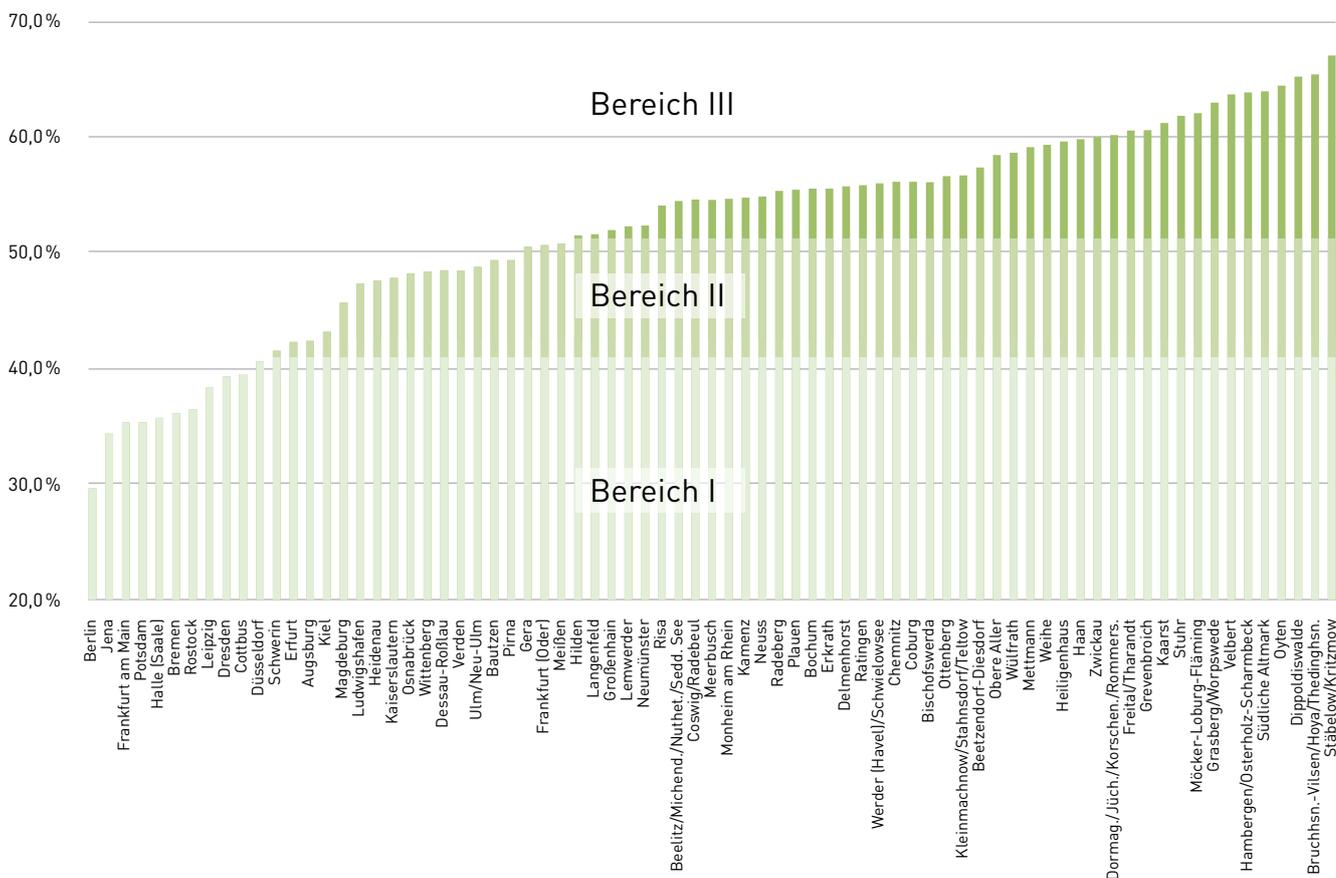


Abbildung 13: MIV-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) an allen Wegen der Einwohner (2013); Datenquelle: TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ – Städtevergleich. Dresden, März 2016.



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

Netzdichte und Angebote im Radverkehr und im ÖPNV

Ergänzend oder als Alternative zum Modal Split können die Netzdichte sowie die Angebotsqualität im Radverkehr und im ÖPNV 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.

Generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet

Die generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet kann durch planerische Einschätzung oder ggf. vorhandene verkehrstechnische 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.

Zu einigen Nutzungsarten ergibt sich ein besonderer Erklärungsbedarf. Diese Hinweise und Erläuterungen finden sich in der folgenden Tabelle 4:

Nr.	Nutzungsart	Hinweis zu Nutzungsart und Berechnung
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)	<p>Bei Mehrfamilienhäusern wurde als Berechnungsgrundlage die BGF (Bruttogeschossfläche) gewählt. Im Mehrfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau wird der unmittelbare Bezug auf die Wohnung bzw. Wohneinheit aufgegeben, dieser vollzieht die aus den praktischen Erfahrungen unterschiedlichen Stellplatzbedarfe kleiner und großer Wohnungen nicht nach. Das gelingt sehr viel besser über eine Berechnung nach der BGF, wobei das Berechnungsmodul 100 qm BGF eine durchschnittliche Wohnung mit einer Wohnfläche von rund 75 qm und einem „durchschnittlichen“ Stellplatzbedarf repräsentiert. Kleinere Wohnungen bis hin zu Kleinstwohnungen erzeugen hingegen erfahrungsgemäß einen geringeren Stellplatzbedarf je Wohneinheit. Wohnungen mit größeren Wohnflächen und in der Regel mehr Nutzern bzw. mehr Kfz erzeugen regelmäßig einen höheren Stellplatzbedarf. Diese unterschiedlichen Bedarfe bildet der Bezug zur BGF nunmehr ab.</p> <p>Ebenfalls abgedeckt werden über diese Regelung Wohnungen im sozialen/geförderten Wohnungsbau, da die Wohnungsgrößen im sozialen Wohnungsbau kleiner sind und daher für viele kleine Wohnungen verhältnismäßig wenige Stellplätze gebaut werden müssen. Von einer eigenen, niedrigeren Rahmenempfehlung wurde abgesehen, da der Austausch im Experten-Workshop ergeben hat, dass geförderter Wohnraum zwar häufig, aber nicht zwangsläufig mit einem niedrigeren Pkw-Bestand einhergeht. Außerdem stehen Wohnungen nach Ablauf der Belegungsbindung wieder dem freien Wohnungsmarkt zur Verfügung.</p> <p>Die Berechnung des Stellplatzbedarfs nach Wohneinheiten ist ebenfalls möglich. Dann müssen ggf. weitere Nutzungsarten wie Kleinwohnungen oder Wohneinheiten im sozialen/geförderten Wohnungsbau hinzugefügt werden. Der soziale/geförderte Wohnungsbau kann auch durch eine verminderte Stellplatzherstellungspflicht unterstützt werden; dann sollten hier verringerte Stellplatzrichtzahlen angesetzt werden.</p>
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	<p>Für die vorgeschlagenen Orientierungswerte wurden die Betreuungsschlüssel gemäß der Allgemeinen Leistungsvereinbarung nach § 7 des Rahmenvertrages II NRW (Anlage II) zugrunde gelegt:</p> <p>1 Betreuer je 1–8 Kinder; plus weiteres Personal (Heimleitung, Hausmeister, Reinigung, Hauswirtschaft, Verwaltung, Zivildienstleistende, Teilnehmende am FSJ)</p>
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderung	<p>Für die vorgeschlagenen Orientierungswerte wurden die Betreuungsschlüssel gemäß Übergangsregelung nach § 92c SGB XI für vollstationäre Pflegeeinrichtungen zugrunde gelegt:</p> <p>1 Pflegekraft je 2 bis 8 Personen (je nach Pflegestufe);</p> <p>hier kommen sicherlich auch noch weitere Kräfte hinzu, diese werden jedoch nicht vorgeschrieben.</p> <p>Bei Seniorenwohnheimen ohne Pflegebedarf können die Zahlen ggf. abweichen.</p>
4.1	Versammlungsstätten	<p>ggf. sollte hier unterschieden werden zwischen Versammlungsstätten mit örtlicher/quartiersbezogener Funktion und Versammlungsstätten mit überörtlicher Funktion. Bei Versammlungsstätten mit überörtlicher Funktion ist mit einem höheren Stellplatzbedarf zu rechnen und dieser entsprechend in der Richtzahlentabelle darzustellen.</p>
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	<p>Es kann davon ausgegangen werden, dass Kirchen (z. B. freikirchliche Einrichtungen) und z. B. Moscheen, die heutzutage neu gebaut werden, einen größeren Einzugsradius haben als herkömmliche Kirchen, die früher oftmals nur für Ortsteile oder Orte gebaut wurden.</p> <p>Bei der Dimensionierung sollte ebenfalls beachtet werden, dass solche Einrichtungen oftmals nur an einzelnen (Wochen- oder Jahres-)Tagen voll ausgenutzt werden.</p> <p>Prinzipiell könnte diese Nutzungsart auch entfallen und der Stellplatzbedarf anhand eines Einzelfallnachweises geprüft werden.</p>
6.1	Gaststätten	<p>Die Definition des Gastraums ist in der Richtzahlentabelle oder ergänzenden Hinweisen darzustellen.</p>
10.2	Begräbnisstätten (z. B. Friedhöfe)	<p>Begräbnisstätten werden verhältnismäßig selten neu angelegt, daher ist diese Nutzungsart gut dazu geeignet, weggelassen zu werden. Bei Bedarf kann eine Einzelfallermittlung gefordert werden.</p>

Tabelle 4: Hinweise zu den Richtzahlen einzelner Nutzungsarten und deren Berechnung

3.3 Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebietes

Auch innerhalb einer Satzung können für verschiedene Teile des Gemeindegebietes unterschiedlich hohe Stellplatzpflichten gefordert werden. Das nach fachlicher Einschätzung sinnvollste Attribut, nach dem sich innerhalb des Gemeindegebietes unterschiedliche Stellplatzbaupflichten ergeben, stellt die ÖPNV-Erschließungsqualität dar. Dies hat vor allem den Grund, dass ohne ein ausreichend gutes ÖPNV-Angebot in der Nähe des Bauvorhabens eine Reduktion der Stellplätze nicht sinnvoll ist. Nur sofern das ÖPNV-Angebot eine ausreichende Mobilität mit einer dem Pkw annähernd gleichen Qualität gewährleistet, wird der Pkw-Besitz bzw. die Pkw-Nutzung reduziert, und damit werden weniger Stellplätze benötigt.

Weitere mögliche Kriterien zur Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebietes könnten städtebauliche Unterschiede oder unterschiedliche Verkehrsbelastungen sein. Städtebauliche Unterschiede können beispielsweise anhand der Bevölkerungsdichte, der Flächennutzungsdichte, der Gebietstypen

(Wohngebiet, Gewerbe-/Industriegebiet, Mischgebiet) oder der vorliegenden Nutzungsarten festgemacht werden.

Unterschiedliche Verkehrsbelastungen innerhalb eines Gemeindegebietes können zur Notwendigkeit einer Steuerungswirkung führen. Ist in einem Gebiet die Verkehrsbelastung sehr hoch, kann es sinnvoll sein, die dortigen Straßen nicht durch zusätzlichen Quellverkehr zu belasten und die Zahl der notwendigen Stellplätze dort zu reduzieren.

Für einzelne Bauvorhaben oder Gewerbegebiete kann es sinnvoll sein, den Modal Split entsprechend der dorthin gerichteten Wegezwecke für den Stellplatzschlüssel zugrunde zu legen (z. B. Gewerbe-/Gebiete mit überwiegend Büroflächen → Wegezweck Arbeit; Einkaufszentren → Wegezweck Arbeit und Einkauf).

Bei Gemeinden mit geringem Anteil Einpendler und einem guten regionalen ÖPNV-Angebot kann für Arbeitsplatzstandorte von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden als bei einem hohen Einpendler-Aufkommen und einem höheren MIV-Anteil bzw. einem qualitativ schlechteren regionalen ÖPNV-Angebot.

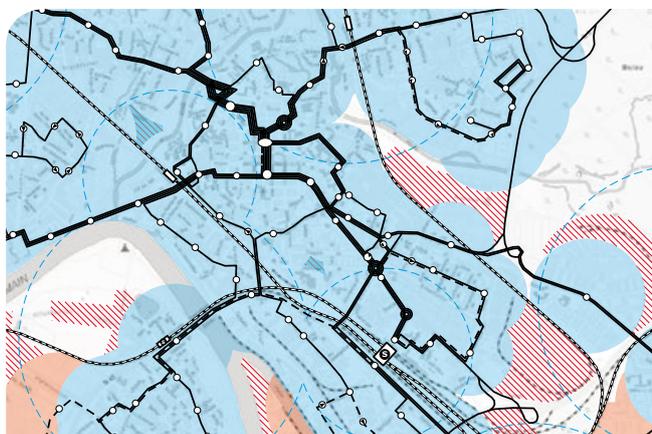


Abbildung 14: Analyse der räumlichen Erschließung in einem Nahverkehrsplan (Quelle: plan:mobil 2014)

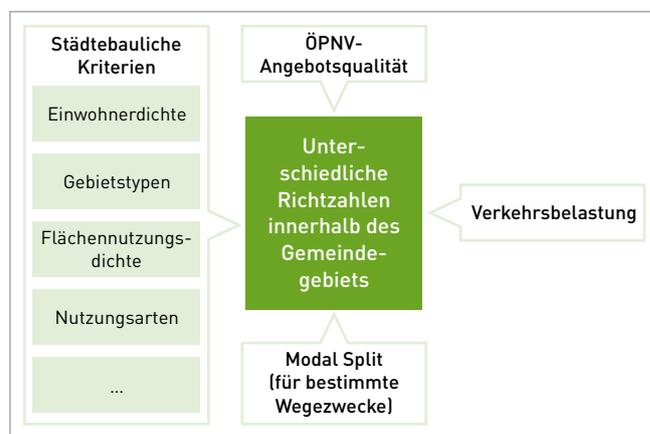


Abbildung 15: Mögliche Einflussfaktoren zur Herleitung unterschiedlicher Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebietes

Differenzierung innerhalb des Gemeindegebietes anhand des ÖPNV-Angebots

Sollen in einer Gemeinde die Stellplatzbaupflichten in Gebieten mit sehr gutem ÖPNV-Angebot reduziert/angepasst/modifiziert werden, müssen die zugrunde liegenden Angebotsqualitäten genau definiert werden (siehe Beispiele in Tabelle 5).

Beim Festlegen der Abminderung sollte beachtet werden, inwieweit die ÖPNV-Angebotsqualität bereits bei der Festlegung der regulären Stellplatzrichtzahlen (s. Kapitel 3.2 Hinweise zur Herleitung der passenden kommunalen Richtzahlen) beachtet wurde. Sofern die ÖPNV-Angebotsqualität oder andere Kriterien mit separaten Stellplatzzahlen oder mit Abminderungsfaktoren hinterlegt werden, sollten die Kriterien bei der Festlegung der regulären Stellplatzzahlen (... bei regulären Grundstücken) nicht eingerechnet werden.

Um die Qualität der ÖPNV-Erschließung richtig einschätzen zu können, sollten vorhandene Einschätzungen und Kriterien aus Nahverkehrsplänen o. Ä. Planungen übernommen werden: Als Anhaltspunkte für die Einschätzung eignet sich z. B. die Definition der Angebotsqualitäten in Form des Taktes/der Fahrten pro Stunde, Verkehrszeit, Erschließungsradien). Bei

einem enger getakteten ÖPNV-Angebot oder einer attraktiven Erreichbarkeit von vielen verschiedenen Zielen kann 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. Anstatt der fußläufigen Entfernung kann die Entfernung auch per Luftlinie ermittelt werden, dies muss aus der Definition der zugrunde liegenden Kriterien klar hervorgehen.

Bereichen mit Straßenbahnerschließung sollte eine relativ höhere Erschließungsqualität gegenüber dem Bus beigemessen werden. Begründet wird dies mit dem Ruf 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 (kein Motorgeschall, geringere Querschleunigungen etc.).

	Kriterien
sehr gute ÖPNV-Erschließung	<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. 300 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
gute ÖPNV-Erschließung	<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. 300 m Entfernung
einfache ÖPNV-Erschließung	<p>Haltestelle des ÖPNV (auch Bus)</p> <ul style="list-style-type: none"> mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo–Sa, 6–19 Uhr) in max. 500 m Entfernung <p>oder alle übrigen mit dem ÖPNV erschlossenen Bereiche, sofern die Angebotsqualität einen gewissen Standard aufweist</p>

Tabelle 5: Beispielkriterien für die Qualitätseinordnung der ÖPNV-Erschließung

Darstellung in Stellplatzsatzung

Die Kriterien bzw. sich daraus ergebende Zonen sind in der Satzung, der Anlage oder der zugehörigen Erläuterung darzustellen.

Die Abminderung der Stellplätze in Teilen des Gemeindegebiets kann entweder als pauschale Prozentzahl und/oder Erschließungsqualität im Satzungstext erfolgen oder wiederum differenziert nach Nutzungsarten als zusätzliche Spalte in der Richtzahlentabelle (s. Mustersatzung). Vor allem bei größeren Kommunen bietet es sich auch an, zusätzliche Spalten entsprechend der verschiedenen ÖPNV-Angebotsqualitäten einzufügen, wodurch sich je nach Angebotsqualität abgestufte Stellplatzrichtzahlen ergeben.

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken ¹³	bei sonstigen Grundstücken	
1	Wohngebäude und Wohnheime			

Abbildung 16: Abminderung von Stellplätzen bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken in Richtzahlentabelle nach Nutzungsarten; s. Musterstellplatzsatzung

In der Richtzahlentabelle (siehe Tabelle 3) kann wahlweise der Umfang der Abminderung oder der verbleibende herzustellen- de Prozentsatz festgehalten sein.

Für die entsprechenden ÖPNV-Angebotsqualitäten werden folgende Abminderungsfaktoren **vorgeschlagen; eine Präzisierung auf exakte Prozentzahlen sollte in Abhängigkeit von den allgemeinen Richtzahlen und der ÖPNV-Qualität erfolgen:**

	Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze um ...
sehr gute ÖPNV-Erschließung	30–70 %
gute ÖPNV-Erschließung	20–40 %
einfache ÖPNV-Erschließung	10–30 %

Tabelle 6: Vorschlag für Abminderungsfaktoren

Die Zuordnung und Definition der Gebiete, welche die jeweiligen Angebotsqualitäten erfüllen, kann entweder in einer Karte als Anlage der Satzung dargestellt werden oder bei jedem Bauvorhaben per Einzelfallprüfung erfolgen.

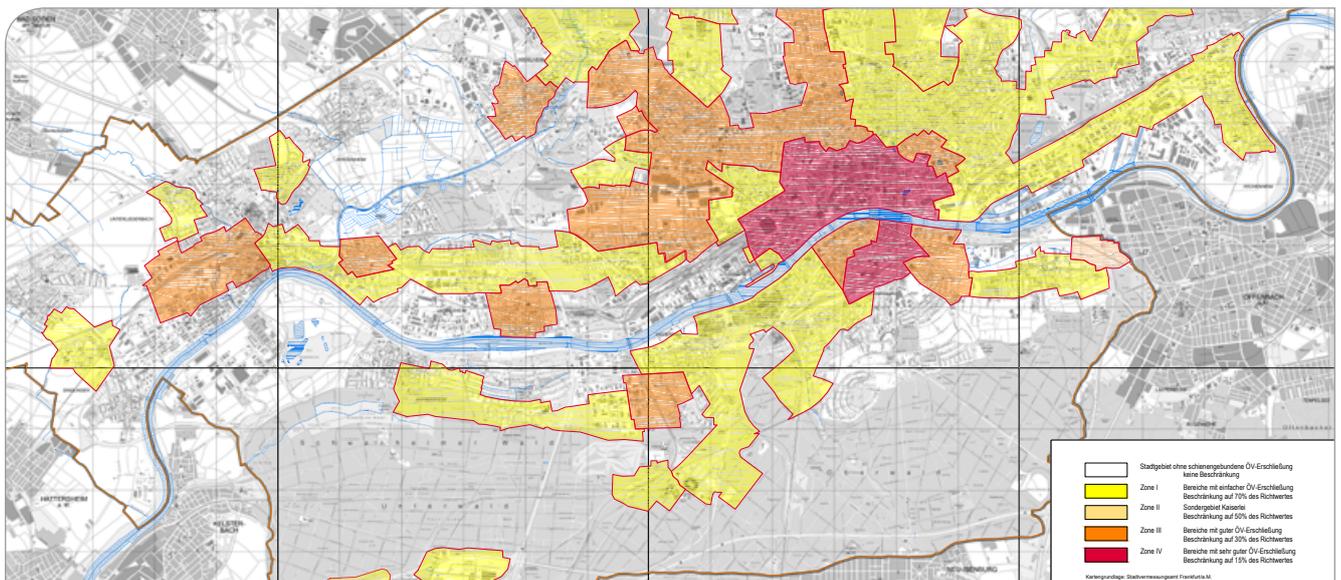


Abbildung 17: Zonen der Erschließungsqualität im Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) und der Einschränkung der Kfz-Stellplätze in der Stellplatzsatzung Frankfurt am Main.

Kartendarstellung

Auf eine Karte als Anlage der Satzung muss im Satzungstext verwiesen werden:

(xx) Die Anzahl der nach § x (§ 2 der Musterstellplatzsatzung, Paragraf zur Herstellungspflicht) nachzuweisenden und herzustellenen notwendigen Stellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage [x] (Richtzahltabelle) unter Berücksichtigung der Gebiete mit sehr hoher Erschließungsqualität durch den Öffentlichen Personennahverkehr (Anlage xx (Karte)).

oder

(xx) Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze wird in den Gebieten der Zonen [x1] bis [xx] gemäß Anlage [xy], die in der Fassung vom [xx.xx.xxxx], Maßstab 1:[xxx] verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist, wie folgt reduziert:

[Tabelle mit Beschränkungen]

Eine Karte mit den sich ergebenden Zonen muss aktualisiert werden, sobald sich Angebotsqualitäten (stark) verändern. Für eine regelmäßige Überprüfung eignet sich beispielsweise die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Beispiele für die kartografische Zonendarstellung

Siehe Abbildungen 17 und 18

Einzelfallberechnung bei der Reduzierung durch ÖPNV-Erschließungsqualität

Die Variante, anstatt einer Karte die Einzelfallberechnung zu wählen, kann so umgesetzt werden, dass im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens parzellengenau geprüft wird, wie die Erschließungsqualität im entsprechenden Gebiet aussieht und wie eine der Erschließungsqualität entsprechende Reduktion vorgenommen wird.

Diese Variante bedeutet für das Baugenehmigungsverfahren einen erheblichen Prüfaufwand.

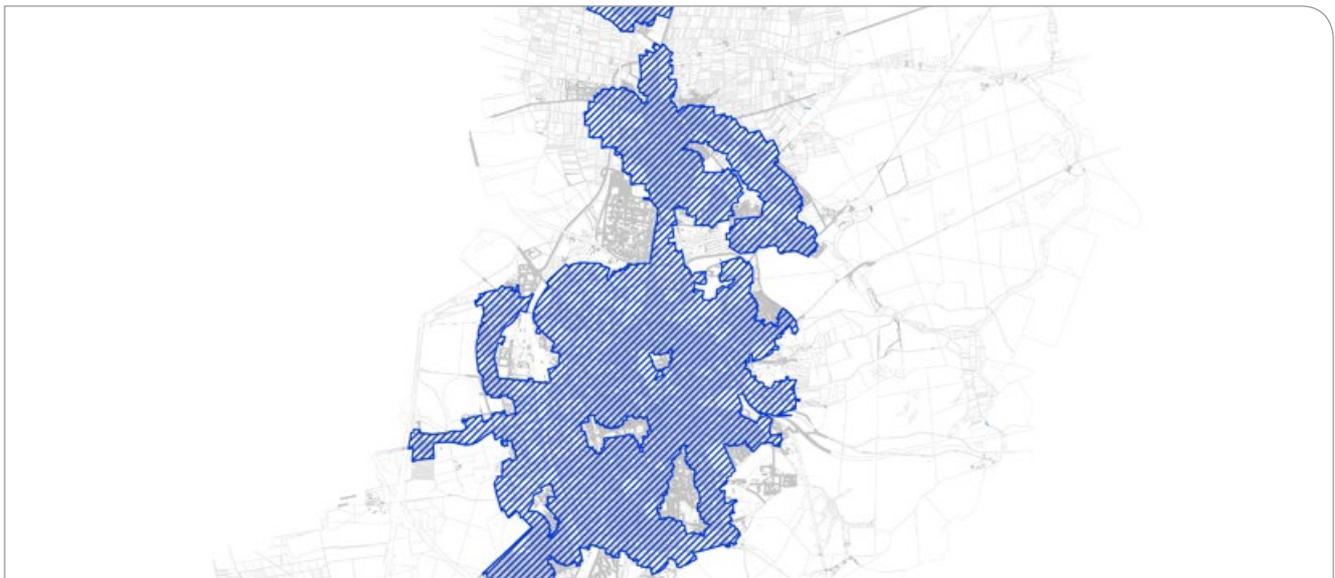


Abbildung 18: Gebiete mit hoher Erschließungsqualität des ÖPNV als Anlage der Einstellplatzsatzung Darmstadt.



3.4 Weitere Regelungen zur Stellplatzanzahl

(3) ¹Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. ²Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

Wechselseitige Nutzung

Sofern die Nutzer von Bauvorhaben sich zu unterschiedlichen Zeiten dort aufhalten, kann entsprechend dem größten gleichzeitigen Bedarf die Stellplatz- und Abstellplatzbaupflicht erfüllt werden.

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 keine zusätzlichen Stellplätze/Fahrradabstellplätze bei der Berechnung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze/Fahrradabstellplätze.
- Die Stellplätze und Fahrradabstellplätze 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 Eigentümern zu sichern.
- Bei Betrieben mit Verwaltungsgebäuden und mit Schichtarbeit ist der größte gleichzeitige Bedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen bei Schichtwechsel der stärksten Schicht inklusive der zum gleichen Zeitpunkt anwesenden Verwaltungsmitarbeiter zu ermitteln.
- Ebenfalls können z. B. in Wohngebieten Sammelgaragen in Form von Gemeinschaftsanlagen errichtet werden, bei denen eine Mehrfachbelegung der Stellplätze/Abstellplätze vorgesehen ist. Der größtmögliche gleichzeitige Bedarf ist dabei zugrunde zu legen.

Zumutbare Entfernung

Als zumutbare Entfernung kann für Pkw-Stellplätze ein Fußweg von 300 bis 400 m angesehen werden. Parkraumangebote, die in einer größeren Entfernung hergestellt werden, werden erfahrungsgemäß nicht angenommen. Die Folge ist das Ausweichen auf den öffentlichen Parkraum. Für Fahrradabstellplätze sind die tolerierten und zumutbaren Entfernungen nochmals geringer, hier kann eine zumutbare Fußwegentfernung von 50 bis 150 m angesetzt werden.

Die zumutbare Entfernung sollte in Handreichungen für die Verwaltung oder in einem begleitenden Leitfaden für die Genehmigungspraxis genau definiert werden. Alternativ kann die zumutbare Entfernung auch direkt in der Satzung festgehalten sein.

(4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

Bei Anwendung von Absatz 4 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.

(5) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist auf ganze Zahlen **ab-** oder **aufzurunden**.

Da Anteile von Stellplätzen nicht gebaut werden können, sind die errechneten herzustellenden Stellplätze auf ganze Zahlen zu runden.

Es kann entweder

- immer aufgerundet werden,
... ist auf ganze Zahlen **aufzurunden**.
- immer abgerundet werden
... ist auf ganze Zahlen **abzurunden**.
- oder kaufmännisch bis 4 abgerundet und ab 5 aufgerundet werden,
der Satzungstext ist entsprechend anzupassen.

Alternativer Satz:

Anteile von Stellplätzen sind ab 0,5 kaufmännisch zu runden.

oder

Alternativer Satz:

Anteile von Stellplätzen sind ab 0,5 als ganze Einheiten zu rechnen.

[6] Bis zu 25 von Hundert der notwendigen Stellplätze können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für einen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen. Dieser Absatz wiederholt die gleichlautende Regelung in § 48 Absatz 3 der BauO NRW, um Bauherren in der Stellplatzsatzung einen möglichst vollständigen und geschlossenen Überblick über die relevanten Regelungen zu geben. Da die Regelung landesweit gilt, kann die Kommune weder den Anteil der durch Fahrradabstellplätze ersetzbaren notwendigen Stellplätze noch die Quote eins zu vier verändern. Die durch Ersatz notwendiger Stellplätze errichteten Fahrradabstellplätze dürfen nicht auf die Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze angerechnet werden.

[7] Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude [in einem konkret bezeichneten Teil der Stadt/Gemeinde]

1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
2. durch [Ausbau und/oder Neubau] des Dachgeschosses

erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen notwendige Stellplätze und/oder notwendige Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.

Der Absatz ist optional und überwiegend in stark verdichteten Gemeinden sinnvoll, in denen der Wohnungsbau gefördert werden soll. Er dient dazu, das Schaffen von Wohnraum durch Nutzungsänderung oder Dachgeschossausbau/-neubau in Bestandsgebäuden zu ermöglichen.

Die Stellplatzherstellungspflicht bei Nutzungsänderung und Dachgeschossausbau für Wohnraum kann auch nur in ausgewählten Stadtteilen ausgesetzt werden, die z. B. bereits stark verdichtet sind.

[8] In den Fällen der Absätze 2 bis 4 ist über die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze im Einvernehmen mit der [Stadt/Gemeinde] zu entscheiden.

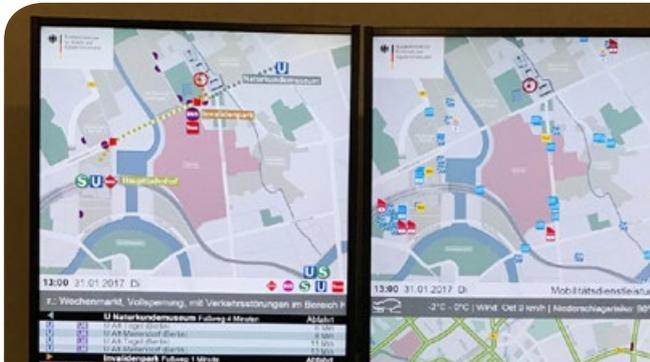
Absatz 8 ist bei Kommunen ohne eigene Bauaufsicht in die Stellplatzsatzung aufzunehmen und betrifft die Absätze, welche ein Abweichen von der regulären Stellplatzbaupflicht gemäß Absatz 1 bzw. Richtzahlentabelle vorsehen.

4 Zu § 3 Abs. 8 Minderungstatbestände

4.1 Besondere Maßnahmen/Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

[8] ¹Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß der Anlage für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung bis zu [xx]% ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Absatz 1 mehr als [xx] 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.

Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird, werden als besondere Maßnahmen bezeichnet.



Abbildungen 19–22: Mögliche Maßnahmen in einem Mobilitätskonzept

Solche Mobilitätskonzepte und besonderen Maßnahmen zielen direkt oder indirekt auch darauf ab, die Stellplatznachfrage zu reduzieren. Es erscheint daher sowohl verkehrspolitisch geboten als auch bauordnungsrechtlich angemessen, bei Umsetzung solcher Mobilitätskonzepte die Stellplatzbaupflichten adäquat zu verringern (Vorschlag: bis zu 50%). Ziel soll dabei auch sein, einen Anreiz für Bauherren zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts zu schaffen. Die Herstellungspflichten für (Fahrrad-) Abstellplätze und Behindertenstellplätze bleiben unberührt.

Für die Minderung bzw. Aussetzung durch besondere Maßnahmen wird der obige Satzungstext vorgeschlagen.

Zu unterscheiden ist zunächst zwischen einer Minderung der notwendigen herzustellenden Stellplätze und der Aussetzung der Herstellungspflicht. Die Minderung der notwendigen herzustellenden Stellplätze bedeutet, dass die Anzahl der herzustellenden Stellplätze laut Baugenehmigung dauerhaft reduziert wird. Auch beim Wegfall der angewendeten besonderen Maßnahmen müssen die abgeminderten Stellplätze nicht nachträglich hergestellt oder abgelöst werden.

Bei der Aussetzung der Herstellungspflicht (eines Anteils) der notwendigen Stellplätze durch die Umsetzung von besonderen Maßnahmen sind die ausgesetzten Stellplätze per Eintragung einer Baulast mit vorzeitiger Beendigung der stellplatznachfragereduzierenden Maßnahmen nachträglich anteilig herzustellen oder abzulösen.

Die maximal mögliche Höhe der Reduzierung/Aussetzung ist in der Satzung zu definieren.

Grundsätzlich werden zwei verschiedene Wege vorgeschlagen, um die reduzierte Stellplatzanzahl zu ermitteln:

- a) Der in Folge der Maßnahmen des **Mobilitätskonzepts** verringerte Stellplatzbedarf wird in Form eines Mobilitätskonzeptes vom Bauherren selbst ermittelt. Im Hinblick auf die Verfahrenssicherheit sind hierfür in Ergänzung der Stellplatzsatzung in einer Verfahrensweisung für die Verwaltung und für Bauherren Mindestanforderungen an die Methodik dieser individuellen Ermittlung zu formulieren.

„Bagatellgrenze“: Da Mobilitätskonzepte und -maßnahmen in der Regel nur bei größeren Bauvorhaben erstellt werden und verkehrlich wirksam greifen, werden sie erst ab einer regulären Stellplatzbaupflicht von z. B. zehn Stellplätzen berücksichtigt.

- b) Die regulär – also ohne Mobilitätskonzept – erforderliche Stellplatzzahl wird in Abhängigkeit der Maßnahmen verringert (Einzelermittlung). Dabei kommt ein Katalog zur Anwendung, in dem für typische Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, JobTicket und Radverkehrsförderung jeweils prozentuale Reduzierungen festgesetzt sind. Folgender Maßnahmenkatalog auf S. 39 und entsprechende Reduzierungsanteile werden vorgeschlagen.

Die Maßnahmen können entsprechend der kommunalen Gegebenheiten erweitert oder reduziert werden. Die möglichen Reduzierungsanteile sollten für eine Planungssicherheit der Bauherren auf genaue Prozentzahlen festgelegt werden.

Der Katalog ist als Anhang der Satzung beizufügen und als Bestandteil derer im Satzungstext zu erwähnen.



Die Maßnahmen im Maßnahmenkatalog und deren Integration in die Antragstellung im Baugenehmigungsverfahren sollten in Absprache mit der Bauaufsicht entwickelt werden. Die Maßnahmen und deren Minderung

der notwendigen Stellplätze sind für Bauherren leicht berechenbar und für die Bauaufsicht leicht prüfbar zu gestalten.

Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze
Mobilitätsinformationen Mobilitätsinformationen für Neunutzer der Bebauung, Abfahrtsmonitore in zentraler Lage, Beratungsdienstleister für Mobilität vor Ort	bis zu 5%
Parkraumbewirtschaftung Berechtigungen zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von mindestens 20 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 40 € je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben. Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mindestens 1/20 der Kosten für Monatsparkberechtigungen sind möglich. Kostenfreies Parken ist bis zu einer Dauer von drei Stunden möglich.	5 bis 10%
ÖPNV-Vergünstigung JobTicket, SemesterTicket, QuartiersTicket	5 bis 20%
Fahrgemeinschaftsförderung Nur für Nutzungen mit mehr als 50 Beschäftigten: Die Beschäftigten werden regelmäßig zur Bildung von Fahrgemeinschaften motiviert und dabei – beispielsweise durch Vermittlung geeigneter Fahrgemeinschaftspartner – aktiv unterstützt. Die Stellplätze in geringster Entfernung zum Gebäudeeingang werden als Fahrgemeinschaftsparkplätze ausgewiesen.	1% je 2% Anteil der ausgewiesenen Fahrgemeinschaftsparkplätze an der Gesamtanzahl der notwendigen Stellplätze
Förderung Car-Sharing Vorhalten einer Car-Sharing-Station oder Angebot einer Plattform für Car-Pooling	bis zu 10%
Radverkehrsförderung Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote, ...	bis zu 5%
Förderung Fahrradvermietsystem Vorhalten einer Fahrradvermietstation auf Baugrundstück, Vergünstigung für Bewohner/ Nutzer	bis zu 5%

Tabelle 7: Möglicher Maßnahmenkatalog als zusätzliche Anlage zur Satzung



Öffentlich-rechtliche Sicherung

Die Sicherung der Maßnahmen bzw. die Aussetzung der Herstellung der nötigen Stellplätze kann über die Eintragung einer Baulast oder über städtebauliche Verträge (Ablösevertrag plus Bürgschaft) erfolgen.

Die Aussetzung ist für einen bestimmten Zeitraum, z. B. 10 Jahre, bei Einhalten der formulierten Qualitätsanforderungen (Vorschlag s. u.), oder bis zum Verzehr des festgesetzten Ablösebeitrags vorzuhalten und nachzuweisen.

Nach Ablauf des Zeitraums bzw. Verzehr des Ablösebudgets gilt die Stellplatzherstellungspflicht als erfüllt.

Bei Nicht-Vorhalten der Maßnahme(n) sind die ausgesetzten Stellplätze herzustellen oder anteilig abzulösen.

Qualitätsanforderungen an Einzelermittlung und Mobilitätskonzepte

Folgende Qualitätsanforderungen sollten bei der Anwendung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zur Reduktion der Anzahl der notwendigen Stellplätze gefordert werden und sind in der Stellplatzsatzung oder in ergänzenden Hinweisen für Bauherren zu definieren:

- Maßnahmen sollten auf Mobilitätsangebote und Verkehrsanbindung abgestimmt sein.
- Für die Berechnung der Wirksamkeit ist eine zielgruppenspezifische Herleitung des zu erwartenden Modal Splits der Nutzer des Bauvorhabens (sowie des Pkw-Besitzes bei Wohnnutzungen) zu fordern.
- Ein Konzept zur Qualitätssicherung ist vorzulegen.
- Ein Evaluierungskonzept für eine bestimmte Anzahl von Jahren. Die Bauherren sollten – soweit möglich verbindlich – zur Evaluation des Mobilitätskonzepts und damit zur Überprüfung des Stellplatzbedarfs verpflichtet werden. Diese kann in Form von Verkehrserhebungen und -befragungen der Nutzer des Bauvorhabens geschehen. Ziel ist es, dadurch den Kenntnisstand über die Wirksamkeit von Mobilitätskonzepten zu verbessern. Bei angemessener Wirksamkeit der Maßnahme(n) gilt die Stellplatzbaupflicht als erfüllt und die ggf. per Baulast eingetragene verbleibende Stellplatzherstellungspflicht kann gestrichen werden. Alternativ können die Kosten der Maßnahmen auf den „Verzehr“ eines bestimmten Ablösebudgets angerechnet werden (s. Beispiel Bremen).
- Eigenständiger Nachweis der Maßnahme(n) ist gegenüber der Verwaltung regelmäßig, z. B. jährlich, zu erbringen (s. Beispiel Bremen).



Abbildung 23: Symbolbild Vertrag

Beispiel Bremen

In Bremen können Bauherren durch die Nutzung und das Vorhalten von Mobilitätsangeboten die Herstellung notwendiger Stellplätze um bis zu 80 % aussetzen, sofern besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, insbesondere durch Zeitkarten für den ÖPNV und Car-Sharing-Angebote, den Stellplatzbedarf reduzieren. Die Gebühren für Zeitkarten der Bewohner, die Kosten zur baulichen Herstellung einer Car-Sharing-Station, laufende Betriebskosten einer Car-Sharing-Station, monatliche Grundgebühren und Anmeldegebühren für Car-Sharing können dabei auf die reguläre Ablösesumme angerechnet werden. Sobald die Ablösesumme „aufgezehrt“ ist, gilt die Herstellungspflicht als erfüllt.

Den Nachweis über die Erbringung der Maßnahme und die „abgelösten“ Kosten sowie das Führen eines Ablösekontos übernehmen die entsprechenden Mobilitätsanbieter, die einen dementsprechenden Vertrag mit der Kommunalverwaltung haben.

Das Beispiel in Bremen eignet sich für Kommunen mit einem guten Angebot an Car-Sharing, ÖPNV-sowie ggf. weiteren Mobilitätsangeboten. Die Abwicklung muss zwischen Mobilitätsanbietern und Verwaltung vertraglich festgehalten werden.

Prüfaufwand bei Berücksichtigung von besonderen Maßnahmen

Der Prüfaufwand beim Aussetzen der Herstellungspflicht durch besondere Maßnahmen in Form eines Mobilitätskonzepts ist verhältnismäßig hoch. Tatsächlich wird die Reduzierung durch das Entwickeln eines Mobilitätskonzepts aber nur bei größeren Bauvorhaben Anwendung finden.

Die Anwendung des Maßnahmenkatalogs für die Einzelnachweise von Maßnahmen ist dagegen recht einfach im Rahmen der Baugenehmigung zu prüfen.

Folgende Schritte fallen bei der Prüfung an und sind von der Bauaufsicht durchzuführen:

- Bei Baugenehmigung: Erfüllt das Mobilitätsmanagementkonzept die definierten Qualitätsanforderungen?
- Bei Erfüllung der Herstellungspflicht bei Vorhalten der Maßnahme über einen bestimmten Zeitraum: Prüfen des jährlichen Nachweises (auch durch Kooperationspartner, z. B. Car-Sharing-Anbieter/Verkehrsunternehmen), dass die Maßnahme erfüllt wird.
- Bei Erfüllung der Herstellungspflicht bei Vorhalten der Maßnahme über bestimmtes Ablöse-Budget:
 - jährlicher Nachweis (auch durch Kooperationspartner) z. B.:
 - x Fahrkarten zu Preis y wurden genutzt
 - Car-Sharing-Angebote (Stationen, Anmeldegebühren) zu x Kosten wurden vorgehalten
- Wünschenswert: Evaluation nach 5 und/oder 10 Jahren:
 - Darstellung der Wirksamkeit
 - Stellplatzherstellungspflicht erfüllt: ja/nein?

4.2 Entfall der Herstellungspflicht

Die Herstellungspflicht kann für bestimmte Gebiete entfallen. Die Gebiete, in denen die Herstellungspflicht entfällt, sind genau zu definieren (z. B. durch eine kartografische Darstellung).

Die Herstellung von Stellplätzen wird dadurch nicht beschränkt; die Herstellung von Stellplätzen gemäß § 2 ist lediglich nicht verpflichtend.

Für einen Entfall der Herstellungspflicht bieten sich beispielsweise Gebiete mit wirksamer Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum an.

Entfall der Herstellungspflicht bei Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum

Die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen auf Baugrundstücken ist aus Sicht der Allgemeinheit notwendig, wenn ohne diese Stellplätze der öffentliche Raum zu stark mit ruhendem Verkehr belastet würde.

Aus Sicht der Bauherren weist die Stellplatzfrage zwei Aspekte auf: Zum einen soll das Stellplatzangebot im Umfeld eines Bauvorhabens so ausreichend bemessen sein, dass es die Attraktivität des Bauvorhabens nicht schmälert. Zum anderen soll aber der eigene Aufwand zur Stellplatzbereitstellung möglichst gering ausfallen.

Steht also im öffentlichen Straßenraum im Umfeld eines Bauvorhabens ein ausreichendes, gut (und kostenfrei) nutzbares Stellplatzangebot zur Verfügung, so besteht für den Bauherrn kein Anreiz, auf eigenem Baugrund Stellplätze zu bauen und bereitzustellen. Umgekehrt gilt aber auch: Wenn der öffentliche Parkraum im Umfeld des Bauvorhabens knapp ist und zudem durch Parkdauerbeschränkungen und/oder Parkgebühren in seiner freien Nutzbarkeit eingeschränkt ist, so hat der Bauherr i. d. R. sehr wohl ein Interesse daran, den Nutzern seines Bauvorhabens eigene Stellplätze anzubieten.



Abbildung 24: Während Miet-Parkplätze großteils leer stehen, ist im öffentlichen Straßenraum jeder kostenfreie Stellplatz belegt

In der Konsequenz dieses Mechanismus können überall dort, wo der öffentliche Parkraum knapp ist und wirksam bewirtschaftet wird, die Stellplatzbaupflichten entfallen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Bauherren im Interesse der Attraktivität ihres Bauobjekts selbst die notwendigen Stellplätze errichten und bereithalten.

Als wirksam im Hinblick auf die Steuerung des Stellplatzbaus bei Bauvorhaben wird eine Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum in der Regel dann gelten, wenn im Umkreis von 300 m um das Bauvorhaben flächendeckend

- a) die Parkdauer so eingeschränkt wird, dass die Stellplätze für die Mehrzahl der Nutzer des Bauvorhabens nicht sinnvoll nutzbar sind oder
- b) Parkgebühren bzw. Gebühren für Parkgenehmigungen in nicht nur symbolischer Höhe erhoben werden.

Die Bewirtschaftung nur einzelner Straßenabschnitte wird dagegen für die Steuerung des Stellplatzbaus nicht als wirksam anzusehen sein.

Vorschlag für Satzungstext:

In Gebieten, in denen der öffentliche Parkraum gemäß [Anlage x; Karte mit betroffenen, bewirtschafteten Bereichen] wirksam bewirtschaftet wird, entfällt die Pflicht zur Herstellung von Garagen oder Stellplätzen.



Abbildung 25: Parkraumbewirtschaftung wirkt einer Überlastung des Öffentlichen Raums entgegen

4.3 Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen

Die Stellplatz-Herstellungspflicht bezieht sich stets nur darauf, dass Bauherren eine Mindestanzahl von Stellplätzen herstellen müssen. Es steht ihnen aber grundsätzlich frei, mehr Stellplätze herzustellen als erforderlich. Diese Möglichkeit wird beispielsweise häufig vom großflächigen Einzelhandel genutzt: ein großzügiges Stellplatzangebot soll den Kunden 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 besteht daher die Möglichkeit, in der Stellplatzsatzung die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder gar ganz zu untersagen. Dabei ist darauf zu achten, die Einschränkung oder Untersagung aus den o.g. Gründen nachvollziehbar herzuleiten.

Die Einschränkung wird sich in der Regel auf nicht notwendige Stellplätze beziehen, um den vorgenannten Effekten entgegenzuwirken. Sie kann auf bestimmte Teile des Gemeindegebiets



Abbildung 26: Kennzeichnung eines Behindertenstellplatzes



Abbildungen 27 und 28: Möglichkeiten zur Schaffung von Stellplätzen auf dem Grundstück

oder auf bestimmte Nutzungen beschränkt werden, und auch das Maß der Einschränkung kann differenziert werden.

Ein möglicher Satzungstext kann somit lauten:

In den Gebieten [...] darf bei Nutzungen nach Nr. 3.2 der Anlage zu § 3 Absatz 1 dieser Satzung nicht mehr als das 1,2-fache der notwendigen Stellplätze hergestellt werden.

Eine Einschränkung oder Untersagung kann sich prinzipiell auch auf notwendige Stellplätze beziehen. Es erscheint aber schwer vermittelbar, wenn zunächst nach § 3 Absatz 1 eine Mindestanzahl von Stellplätzen gefordert und diese Mindestzahl dann anschließend wieder eingeschränkt wird. Der gleiche Effekt lässt sich nachvollziehbarer erzielen, wenn die Stellplatzbaupflichten räumlich oder nach anderen Kriterien wie der ÖPNV-Erschließung differenziert werden, wie in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt.

5 Zu § 4 Abs. 1 – 3 Anforderungen an Stellplätze und Garagen

(1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. ²Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von

maximal 300 m. ³Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. ⁴Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück hergestellt herzustellen sind.

Über die Eintragung einer Baulast oder eine andere Art der öffentlich-rechtlichen Sicherung können notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze auch auf Grundstücken in der näheren Umgebung hergestellt werden. Die nähere Umgebung ist jeweils in der Kommune zu definieren.

Die in der Mustersatzung vorgeschlagenen Werte von 500 m bzw. 300 m für Stellplätze und 100 m für Fahrradabstellplätze sind als in der Praxis bewährte Orientierungswerte für maximal akzeptierte Distanzen zu verstehen.

Als zumutbare Entfernung kann für Pkw-Stellplätze ein Fußweg von 300 bis 400 m angesehen werden. Parkraumangebote, die in einer größeren Entfernung hergestellt werden, werden erfahrungsgemäß nicht angenommen. Die Folge ist das Ausweichen auf den öffentlichen Parkraum. Für Fahrradabstellplätze sind die tolerierten und zumutbaren Entfernungen nochmals geringer, hier kann eine Fußwegentfernung von 50 bis 150 m angesetzt werden.

Die zumutbare Entfernung sollte in Handreichungen für die Verwaltung oder in einem begleitenden Leitfaden für die Genehmigungspraxis genau definiert werden. Alternativ kann die zumutbare Entfernung auch direkt in der Satzung festgehalten sein.



Der Kommune ist weiterhin vorbehalten, aus Gründen des Verkehrs die Herstellung von Stellplätzen entweder auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück anzuordnen.

[2] Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.

Die nachbarverträgliche Anordnung, wie sie in der alten Bauordnung in § 51 Abs. 7 geregelt war, ist in der neuen Bauordnung nicht mehr vorhanden. Ein entsprechender Absatz ist nicht verpflichtend, da das allgemeine Rücksichtnahmegebot bei Bauvorhaben (§ 34 Abs. 1 BauGB) auch ohne Erwähnung in der Satzung gilt, kann dort aber auch textlich festgehalten sein. Den Kommunen steht es offen, die bisherige Regelung in ihre jeweilige Satzung zu übernehmen.

[3] Stellplätze sind nach der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.

In der Stellplatzsatzung müssen Größe, Zahl und Beschaffenheit von Stellplätzen verpflichtend geregelt werden. Dieser Verpflichtung können Gemeinden durch Verweis auf die Sonderbauverordnung, die hierzu konkrete Vorgaben macht, rechtssicher nachkommen.

Weitere Hinweise zu Anforderungen an Stellplätze und Garagen

- Die in der Richtzahlentabelle geforderten Stellplätze für Besucher sind nach Möglichkeit oberirdisch bzw. für Besucher ohne größere Umstände zugänglich herzustellen.
- Weitere Hinweise zur Ausgestaltung finden sich in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der FGSV.
- Die Verankerung von Elektromobilität durch die Forderung einer angemessenen Anzahl an Stellplätzen/ Fahrradabstellplätzen mit einer Stromzuführung für das Laden von Elektrofahrzeugen ist entsprechend der Satzungsermächtigung nicht vorgesehen. Bei der Thematik der E-Lademöglichkeiten in nächster Zeit jedoch eine

bundesgesetzliche Regelung zur Umsetzung EU-Gebäuderichtlinie zu erwarten.

- Die Ausgestaltung von Behindertenstellplätzen verbleibt den Regelungen in DIN 18040. Einschlägige Normen sind in Nordrhein-Westfalen als allgemein anerkannte Regeln der Technik einzuhalten.
- Gefangene Stellplätze: Stellplätze und Garagen sollten ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein, dürfen also nicht „gefangen“ sein. Bei Ein(- und Zwei)familienhäusern kann hiervon abgewichen werden.

Eine entsprechende Regelung kann ebenfalls in die Satzung aufgenommen werden:

Stellplätze und Garagen müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Bei Ein- und Zweifamilienhäusern kann hiervon abgewichen werden.

6 Anforderungen an Fahrradabstellplätze

6.1 Fahrradspezifische Qualitätskriterien in der Musterstellplatzsatzung NRW

§ 4 Abs. 4 definiert nicht nur das Abstellen von Fahrrädern (vgl. Punkt V.2). Er hebt in der Mustersatzung in knapper Form zugleich die essenziellen Anforderungen hervor, die auch bei der Vielfalt der Situationen relevant sind:

- [4]** ¹ Fahrradabstellplätze müssen
1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
 2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
 3. einzeln leicht zugänglich sein und
 4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

Dabei zeigt die Erfahrung in den Bauanträgen und der gebauten Praxis, dass sogar in als fahrradfreundlich anerkannten Städten die umgesetzte, hohe Qualität des Abstellens noch nicht die Regel ist. Anstatt die Qualität in den wichtigen technischen Details auch als Ortsrecht festzuschreiben, wie dies in einigen Satzungen und Durchführungsverordnungen der Förderung versucht wird, sind in der vorliegenden Mustersatzung nur einige zentrale Anforderungen beschrieben. In konsequenter Umsetzung sollte sich hieraus eine ausreichende Qualität ergeben. Weitere Hinweise für Bauherren, Architekten und Verwaltung können v. a. aus dem technischen Regelwerk der FGSV „Hinweise zum Fahrradparken“ (2012) und mehreren Leitfäden von Ländern und Städten entnommen werden. Die wichtigsten Punkte werden im Folgenden zusammengefasst.

Begründung des Regelungsbedarfs auch in Kommunen mit geringer Fahrradnutzung

Der Bedarf für Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellplätze ergibt sich aus dem hohen Bestand an Fahrrädern in den Haushalten und den Anforderungen an das verkehrssichere wie diebstahlgeschützte Abstellen als Teil der Mobilitätssicherung mit Radverkehr. Dies sieht die neue BauO ausdrücklich vor, ist also keine optionale Frage einer Satzung. Hintergrund ist der gesellschaftliche Trend zu Fahrradnutzung und autonomen Lebensstilen, der gerade in urbanen Quartieren die Möglichkeit eröffnet, bei hoher Fahrradverfügbarkeit unnötige

Kfz-Stellplätze zu vermeiden. Dies ist im Einzelnen Verhandlungssache mit den Bauherren.

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 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 Fußgängern ein. Diese Behinderung von Fußgängern betrifft die Rollator- und Rollstuhlnutzung, aber auch Blinde beim Einsatz des Langstocks entlang der Leitlinie der Hauswand.

Zur Lage der Abstellplätze: was bedeutet „nähere Umgebung“?

§ 4

(1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. [...] ³Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. [...]

In Innenstadtlagen mit geringen Grundstücksgrößen und besonders wertvoller Erdgeschossnutzung von Geschäftsstraßen ist es schwierig, vorhabenbezogen barrierefrei Fahrradparken unterzubringen (vgl. auch Punkt III 6.5 des Leitfadens). Bei integrierenden, quartierbezogenen Projekten zum Fahrradparken im Bestand von historischen Altstädten geht man beim gesicherten Abstellen für Bewohner in Quartierfahrradgaragen von einer Fußwegentfernung bis zu 100 Metern aus. Wenn das Besucher-/Einkaufskundenparken nicht im unmittelbaren Straßenraum nahe dem Eingang möglich ist, werden öffentlich zugängliche (oft „halböffentliche“) Hof- und Seitenräume aktiviert und mit Hinweisbeschilderung versehen.



Abbildung 29: Behinderung der Fußgänger durch Fahrradparken



6.2 Quantitäten nach Fahrradbestand statt nach lokalem Radverkehrsanteil

Landesweit einheitliche Bedarfskennziffern oder Abweichung nach lokaler Fahrradkultur?

Die Bedarfskennziffern in der Richtzahlentabelle fürs Abstellen stehen entsprechend der prinzipiellen „Gleichbehandlung“ in der BauO NRW vom 15.12.2016 im direkten Zusammenhang mit den Stellplatzsätzen nach Typ der baulichen Nutzung.

Auch hier ist für die Setzung eines Bedarfswerts eine „Von-bis-Spanne“ angegeben. Hier läge es nahe, die jeweilige Kommune nach ihrer aktuellen Fahrradnutzung in der Verkehrsmittelwahl nach Wegen der Einwohner einzuordnen. So gehen z. B. die FGSV-Hinweise zum Fahrradparken 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 Abstellplatzengpässe ergeben sich u. a. aus der Zählung abgestellter Fahrräder in benach-

barter Situation zum Vorhaben im Quartier oder den vergleichbaren lokalen Nutzungen in der Kommune.

Fahrradbezogene Kennziffern in der Richtwerttabelle

Die Vorschläge in der Tabelle wurden auf Basis einer bundesweiten Synopse von Satzungen und technischen Empfehlungen vorgenommen: Die Kennziffern 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.

Unter den Bedarfskennziffern ist das Einfamilienhaus ein Sonderfall, weil Fahrräder in den meisten Fällen in der Garage oder einem gartenbezogenen Abstellraum mit untergebracht werden können.

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, gleichzeitig anwesende Beschäftigte und Besucher/Kunden. Der Prozentwert für Besucher besagt, dass von dem Bedarfswert über alle Nutzergruppen ein bestimmter Anteil als Abstellplätze für Besucher mit ... % der insgesamt notwendigen Fahrradabstellplätze öffentlich zugänglich herzustellen ist.

Die Dauer des Abstellens stellt unterschiedliche Anforderungen an die Sicherung vor Diebstahl. Am Arbeitsplatz und über Nacht zu Hause ist der Sicherungsbedarf 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.

7 Empfehlungen für die Ausführung von Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen wurde in der Vergangenheit bei Planung, Genehmigung und Ausführung häufig nur geringe Aufmerksamkeit gewidmet mit der Folge, dass sie in Lage,

Zugänglichkeit und Ausstattung oft nicht den Alltagsanforderungen des Radverkehrs genügen. Zugleich haben jedoch Fahrradabstellanlagen eine zentrale Bedeutung für die Nutzung des Fahrrades: Abstellanlagen, die keinen ausreichenden Diebstahlschutz leisten, die bei längeren Abstellzeiten keinen Witterungsschutz bieten oder die nur umständlich zugänglich sind, stellen in der Praxis ein erhebliches Nutzungshemmnis dar. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gilt es aber, solche Hemmnisse auszuräumen und bei Neu- und Umbau von Gebäuden von vornherein zu vermeiden.

In den folgenden Abschnitten werden daher Empfehlungen zur Ausführung von Fahrradabstellanlagen gegeben, die über die in einer Stellplatzsatzung sinnvoll festlegbaren Sachverhalte hinausgehen, die aber insbesondere in der Bauherrenberatung genutzt werden können.

7.1 Qualitätsanforderungen: Platz – Sicherung – Zugang

Die allgemein gehaltenen Anforderungen in § 4 Abs. 4 des Musters sollen Bauherren genügend Spielraum bei der Schaffung von Fahrradabstellplätzen belassen. Trotzdem sollte bei der Planung die Frage gestellt werden: Wie wird Fahrradnutzung einladend? Schon beim Weg auf die Straße? Genügend Platz zu haben in Gebäuden ist eine architektonische Herausforderung, entscheidet aber viele Jahre lang über die tägliche Zufriedenheit mit dem Service im Haus. Die besondere Herausforderung ist nicht nur der Platz fürs Rangieren, für den Griff zur Einkaufstasche und zum Schloss fürs Abschließen. Zu den Abmessungen des Standard-Fahrrads gibt es das technische Regelwerk sowie anschauliche Leitfäden von Städten. Eine langfristige Investition sollte auch neue Trends in der Flotte berücksichtigen: Lastenräder, Fahrradanhänger, Kinderspielfahrzeuge, E-Trolleys und künftig auch die E-Einkaufsdreiräder von Senioren. Im Zweifel also deutlich mehr Platz einplanen – warum nicht auch die Nachfolge-/Mehrfachnutzbarkeit der Pkw-Stellplätze im/am Haus planen?

Größe der Fahrradabstellplätze

Für die technischen Details wird hier wiederum auf das technische Regelwerk der „FGSV-Hinweise zum Fahrradparken“ verwiesen. Eine Übersicht über nach baulichen bzw. Siedlungs-

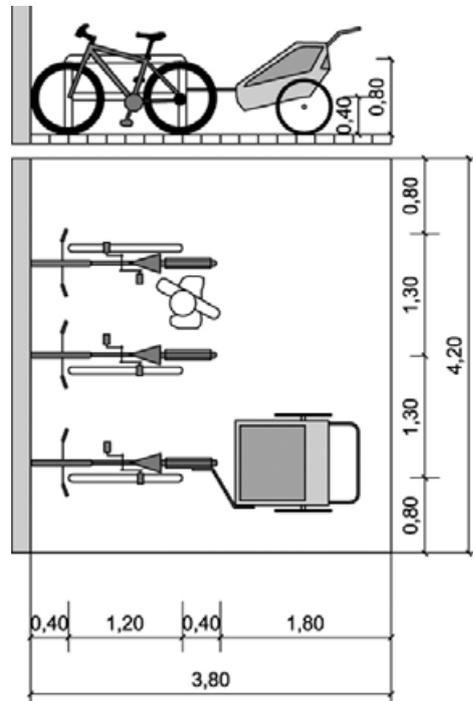


Abbildung 30: Maße und Anordnung der Anlehnbügel

typen unterschiedlich geeignete Abstellanlagen bietet die AGFS-Broschüre „Und wo steht Ihr Fahrrad?“, die derzeit aktualisiert und in Kürze erhältlich sein wird.

Fahradstellplätze sollen so gestaltet werden, dass hinsichtlich Laufradgrößen und -breiten unterschiedliche Fahrradtypen standsicher abgestellt werden können. Der Abstand zwischen den Fahrradabstellplätzen ist so zu wählen, dass Fahrräder beschädigungsfrei abgestellt werden können.



Abbildung 31: Lastendreiräder zur Kinderbeförderung in Kopenhagen



Jeder Fahrradstellplatz muss mit ausreichender Bewegungsfläche einzeln zugänglich sein. Ein Fahrrad ist ca. 2 Meter lang und ca. 1 Meter hoch, 60–70 Zentimeter breit. Aber es gibt keine verlässlichen Standardmaße, wegen der Kindersitze und fest montierten Körbe. Die Abstände zwischen den Fahrrädern sollen 80 cm nicht unterschreiten – zur Vermeidung von Beschädigung am Fahrrad und Verschmutzung der Kleider.

Aus all dem ergibt sich der Bedarfswert von 1,5 m² pro Fahrrad, zuzüglich der Zufahrts- und Rangierflächen. Für Lastenräder, Fahrradanhänger usw. ist der Platzbedarf weit größer – zu verdoppeln auf 3 m² pro Fahrzeug bzw. Gespann. Hier ist der Platzbedarf nicht nur am Wohnstandort, sondern auch an Einkaufsorten zu berücksichtigen – möglicherweise in der Kette von Besorgungen (zu Hause – Kita – Arbeitsplatz) hier und da auch am Arbeitsort. In der Empfehlung zur Richtzahlentabelle nach Nutzungsarten ist unter der Spaltenüberschrift „Zahl der Abstellplätze für Fahrräder“ als Fußnote angehängt:

„Ein Anteil von [xx]% der Fahrradabstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.“



Abbildung 32: Elektrounterstütztes Einkaufsdreirad für Senior_innen

Eine Abschätzung des künftigen Bedarfs für solche Spezialfahrräder ist heute nicht möglich. In Kopenhagen besitzt jede vierte Familie mit mehr als einem Kind bereits solch ein Lastenrad, trotz begrenzter Platzangebote in den Kopenhagener Wohnquartieren. Dies gibt einen Eindruck von dem künftigen Bedarf, möglicherweise verstärkt durch E-Einkaufsdreiräder für Senior_innen. Der künftige Bedarf für solche Spezialräder kann mit 5% bis 10% aller Abstellplätze angenommen werden, in Stadtteilen mit besonders entwickelter Fahrradkultur autofreier Familien auch höher. Ob angesichts des begrenzten Platzangebots im Wohngebietsbestand künftig auch Sharing-Angebote für Lastenräder (anstatt des privaten Besitzes) eine Rolle spielen werden, ist derzeit nur schwer abzusehen.



Abbildung 33: Zentrale Fahrradgarage im Uni-Hauptgebäude

Ein Fahrradraum wird strukturiert durch aufgeschraubte Anlehnbügel, auch für sicheren Stand und sicheres Anschließen, außerdem an den Wänden umlaufende Geländer. Gegen Überfüllung hilft ggf. eine Regelung mit den Haushalten über fest zugewiesene Plätze/Flächen. Mehr Fahrräder sind grundsätzlich unterbringbar durch zweiseitiges Anlehen, höhenversetzte Vorderradhalter, zuletzt doppelstöckiges Abstellen. Hydraulische Hebesysteme bringen Fahrräder in eine vertikale Position. Pedelecs benötigen wegen des höheren Gewichts auf jeden Fall ein ebenerdiges Abstellen.



Abbildung 34: Zentrale Fahrradgarage in einem Verwaltungsgebäude

Lage der Abstellplätze und -räume

Eine Erleichterung der Fahrradnutzung stellt die Lage des Fahrradparkens nahe an einem Hauseingang dar. Sonst wird das Fahrradparken im Haus nur als Winterquartier akzeptiert und das Fahrrad für den Alltag auf dem Gehweg am Haus abgestellt. Für ein Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit für den Weg zum Abstellraum sorgen ausreichende Beleuchtung und die Einsehbarkeit des Eingangs vom öffentlichen Straßenraum aus. Die Beleuchtung funktioniert am besten nicht mit einem Schalter, der beim Fahrradschieben ggf. schwer erreichbar ist, sondern durch Bewegungsmelder.



Abbildung 35: Fahrradkleingarage vor einem Wohnhaus

Wetterschutz ist im Gebäude gegeben, aber auch draußen nötig über Nacht (gerade in der nassen Winterzeit mit Schnee und Eis). Prinzipiell ist Wetterschutz sicherlich auch beim Kurzzeitabstellen für Besucher wünschenswert – soweit gestalterisch und im angemessenen Kostenrahmen für Installation und Erhaltung integrierbar.



Abbildung 36: Fahrradgemeinschaftsgarage vor einem Wohnhaus

Sicherung der Fahrräder am Anlehnbügel

Die Diebstahlsicherung der Fahrräder stellt sich im Haus und am Haus unterschiedlich dar. Optimal wäre im Prinzip eine Einhausung für jedes Rad, wie man es bei Fahrradboxen an meist ländlichen Bahnstationen findet. Die aber beanspruchen zu viel Platz pro Fahrrad, sodass eine „Einhausung“ um viele Fahrräder herum als Fahrradraum die Regel ist. Wer hat hier Zugang? Oft mag man auch hinter einer Tür sein Fahrrad eher an- als nur abschließen. Anlehnbügel sind über die Standsicherheit des einzelnen Fahrrades hinaus nötig, um bei Reihen von frei abgestellten Fahrrädern – auch bei weniger windigen Orten – das dominoartige Umfallen zu verhindern.

Außerhalb der Gebäude ist die Möglichkeit des Anschließens von zentraler Bedeutung – auch beim Kurzzeitparken beim



Abbildung 37: Anlehnbügel in einer Fahrradgemeinschaftsgarage

Einzelhandel, ebenso zum sicheren Stand beim Beladen des Fahrrads. Beim Langzeitparken in gemeinsam genutzten Fahrradräumen kann das Abschließen statt Anschließen reichen. Für die subjektive Diebstahlsicherheit gerade teurer Fahrräder ist jedoch die Anschliebmöglichkeit des Fahrradrahmens und mindestens eines Laufrades an einen Bügel oder ein Geländer zu gewährleisten – als Zusatznutzen zum Anlehn. Künftig werden elektronische Wegfahrsperrern mit oder ohne Lademöglichkeit der Pedelecs eine größere Rolle spielen, dies kann jedoch aktuell noch nicht die Grundlage für sicheres Abstellen darstellen.

„Barriere Kellertreppe“ ist von gestern.

Neben dem Flächenangebot ist der barrierefreie Zugang ein expliziter Punkt in der Mustersatzung, weil dies beim Raumprogramm fürs Fahrradparken bisher nicht den angemessenen Stellenwert zu haben scheint. Erst recht bei den schweren Pedelecs der älteren Mitbewohner 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 ein 20 kg schweres Pedelec von Älteren genutzt werden kann, verbietet sich die Treppe, auch wenn sie eine Schieberinne aufweist. Als Ausnahme und Alternative zur lang ausgezogenen Rampe kann eine flache Treppe mit breiter Schieberampe gelten. Die Neigung befahrbarer Rampen soll 6 % nicht überschreiten. Maximal sind 10 % auf bis zu 20 m Länge möglich. Flach geneigte Treppenrampen bestehen aus einer mindestens 1,50 m breiten Treppe mit einer Neigung bis zu 18 % (Beispiel: Treppenstufen 50 cm lang und 9 cm hoch) sowie einer jeweils für die auf- und abwärts führende Richtung rechtsseitig angeordneten Schieberille auf einer mindestens 0,60 m breiten Rampe. Möglich sind auch Schieberampen mit dieser Neigung“. Viele Aufzüge waren bisher nur auf eine Mindestgröße



für Rollstühle ausgelegt; bei der Länge von Fahrrädern, auch bei größeren Kinderwagen, gab es Probleme. Deshalb ist bei Bedarf von Fahrradtransport nach der DIN EN 81-70:2018 nur der Typ 3 mit 1400 x 2000 mm Abmessung geeignet, auch der Typ 5 für mehrere Rollstühle (siehe <https://nullbarriere.de/aufzug-abmessung.htm>).

Ein besonderes Problem beim Rangieren des Fahrrades sind die Türen, besonders schwer schließende Feuerschutztüren. Türen müssen in Hinblick auf die Vielfalt der Fahrradtypen mindestens 1,05 m Breite aufweisen und leicht zu öffnen sein, am besten sensorgesteuert öffnen und schließen.

Barrierefreiheit im erweiterten Sinne bedeutet auch die oben benannte Standsicherheit durch Anlehnen der Räder und nicht zuletzt Sicherheitsgefühl durch einsehbaren Zugang zum Rad bei Dunkelheit.

7.2 Ausstattung und spezifische Qualitätsanforderungen der Elektromobilität

Ladeinfrastruktur für Pedelecs und ggf. andere E-Kleinfahrzeuge sind wegen des Platzbedarfs und der Stromstärke weit einfacher einzurichten als für Pkw. Sie sind anders als beim Pkw bisher kein Muss für E-Mobilität, weil die Akkus im Prinzip auch in der Wohnung geladen werden können, was für die Alltagswege meist nur ca. zweimal die Woche nötig ist.



Abbildung 38: Ladeinfrastruktur an einem City-Einkaufszentrum

Daher wird es eine Frage der Zukunftsvorsorge für eine Zeit mit mehr Elektromobilität sein, den neuen Komfortansprüchen entgegenzukommen. Lademöglichkeiten sind im Gebäude (Elektrotechnik für Trockenräume) sinnvoll, um Akku und



Abbildung 39: Bodenwerbung für E-Ladeinfrastruktur

Ladegerät nicht in die Wohnung tragen müssen. Außerhalb der Gebäude sind wegen der Nässe besondere elektrotechnische Anforderungen zu beachten.



Abbildung 40: Prototyp einer Ladesäule mit neuem Ladestecker

Die laufende Weiterentwicklung der Ladetechnologie für Pedelecs, deren internationale Standardisierung aktuell noch nicht genau abzusehen ist, sollte angesichts der Langfristigkeit von Gebäuden jedoch bereits jetzt berücksichtigt werden, in den meisten Fällen in Verbindung mit dem ohnehin vorgesehenen Stromanschluss zur Beleuchtung.

Ein konkretisierender Absatz in der Stellplatzsatzung (§ 4) kann beispielsweise lauten:

„Bei der Errichtung von Anlagen für ... Fahrradabstellplätze sind bei (...) von Hundert der Fahrradabstellplätze, mindestens aber (...) Fahrradabstellplätzen Vorbereitung für die Stromleitung zum Laden von ... Elektrofahrrädern zu treffen. Im Trockenraum werden 50 % angesetzt, im Freien nur 10 %.“

Ob auch im Einzelhandel oder in Freizeiteinrichtungen (statt nur im touristischen Bereich) Lademöglichkeiten sinnvoll zum Alltagsgebrauch sind, d. h. nicht eher eine Marketingmaßnahme

darstellen, ist noch strittig. Mit einer international standardisierter Ladesteckertechnik (anstelle der nach Pedelec-Hersteller unterschiedlichen Ladegeräte) kann sich die Sinnhaftigkeit von Pedelec-Ladeinfrastruktur neu stellen. Die fest installierte Luftpumpe und weiteres Fahrradwerkzeug sind im Fahrradraum ein willkommener Service für Fahrkomfort und einfache Selbsthilfe bei Pannen.

7.3 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, Investoren wie für die Kommune: Ausreichende und qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze sind ein langfristiger Gewinn für alle. Daher sollten sich auch alle anderen Vorhaben im Bestand an der Zahl und Qualität als Orientierungsmaß an der Stellplatzsatzung messen lassen.



Abbildung 41: Fahrradquartiergarage in den Niederlanden

Gerade in historischen Gebäuden sind die Platzmöglichkeiten begrenzt, v. a. bei Nutzungsänderung im Bestand, bei kleinen Parzellengrößen oder sehr dichter Bebauung, z. B. in historischen Altstädten. Wenn auch das doppelstöckige 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? Ein Mechanismus für Ablösebeiträge zu derartigen

Quartierlösungen ist für NRW als Satzungsermächtigung in der neuen Bauordnung nun enthalten.



Abbildung 42: Fahrradquartiergarage in einem ehemaligen Ladenlokal in der Innenstadt

Weitere Ansatzpunkte für die Praxis des Fahrradparkens – neben der in § 4 (1) vorgesehenen öffentlich-rechtlichen Sicherung von 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 und mit dem Problem, den festen Nutzerkreis zu definieren – in einem Bereich, der eigentlich dem Gemeingebrauch unterliegt. Fahrradboxen zur individuellen Nutzung beanspruchen viel Platz bei einem kleinen Personenkreis von Nutznießern. Die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum intensiviert die Nutzung: Auf einen Pkw-Stellplatz passen vier Bügel, d. h. ein Verhältnis der Fahrzeuge von 1:8.

Im Betrieb können nicht mehr genutzte, nicht fahrbereite Fahrräder ohne klare persönliche Zuordnung als „Fahrradwaisen“ anderswo gelagert oder entsorgt werden und Platz für andere Fahrräder machen.



7.4 Mehr Wissen: weitere Quellen/Hinweise

- „Hinweise zum Fahrradparken“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012)
- „... und wo steht Ihr Fahrrad? – Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren“, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS 2003); Derzeit ist eine Aktualisierung in Bearbeitung und erscheint im Herbst 2017.
- „Handbuch Veloparkierung“, Velokonferenz Schweiz (2008)
- Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München (2012)
- Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen. Stadt Potsdam (2012)

8 Zu § 5 Ablösung

(1) Ist die Herstellung notwendiger 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. Entsprechend Satz 1 ist ein Geldbetrag zu zahlen, soweit die Herstellung notwendiger Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ist.

§ 5 Abs. 1 greift die Satzungsermächtigung in § 48 Abs. 3 Satz 2 Ziffer 8 BauO NRW auf. 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. Kfz-Stellplätze können dabei im Prinzip wie nach der alten Rechtslage abgelöst werden, wobei die Zulässigkeit der Ablösung bzw. ihre Modalitäten künftig von der Kommune explizit in der Satzung geregelt werden müssen. Das Muster geht davon aus, dass die in den Städten und Gemeinden bereits vorhandenen Ablösesatzungen Bestand haben werden, weshalb keine Regelungen über die Ablösebeträge an sich vorgesehen sind. Zu beachten ist, dass nach der Satzungsermächtigung die Ablösung von untersagten Stellplätzen nur noch möglich ist, sofern dies aus städtebaulichen Gründen angeordnet wurde. Für die anderen Gründe des § 51 Abs. 4 Nr. 2 BauO NRW a.F. (Gründe des Verkehrs, insbesondere die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Schutz von Kindern) ist eine Ablösung künftig nicht mehr zulässig.

Fahrradabstellplätze können in NRW inzwischen ebenfalls abgelöst werden, müssen es aber nicht. Hinzu kommt nun die Ermächtigung, auch das Abstellen von Fahrrädern in die Ablöseregelung mit einzubeziehen. Das kommt v.a. 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 Abstellplatz). Eine zu geringe Höhe hätte das Risiko, dass sich Bauherren von der Abstellplatzpflicht für Fahrräder zu schnell

„freikaufen“. Bei dem Verwendungszweck nach der neuen BauO wird übrigens nicht direkt auf Fahrradspezifisches Bezug genommen. Die Herstellung oder Modernisierung von Parkeinrichtungen kann jedoch sinngemäß auch für Anlagen des Fahrradabstellens interpretiert werden.

Sofern Fahrradabstellplätze 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. Gegebenenfalls kann bei einer Erlaubnis der Abweichung auch eine Auflage gemacht werden, z. B. zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum (oder ähnlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wie Bike-Sharing für einpendelnde Beschäftigte).

Sofern keine Satzung zur Ablösung vorhanden ist, kann die Höhe der zu zahlenden Ablösebeiträge auch innerhalb dieses Paragraphen geregelt sein.

a) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages je Garage oder Stellplatz beläuft sich auf [Betrag festlegen] Euro.

Alternativ können die Ablösebeiträge in verschiedenen Teilen des Gemeindegebiets variieren.

b) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages je Garage oder 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 Abs. 1 ist zu verwenden
- a) für die Herstellung zusätzlicher oder Aufwertung bestehender Parkeinrichtungen im [Stadt-/Gemeindegebiet],
 - b) für die Herstellung von Parkleitsystemen,
 - c) für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,
 - d) für Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs oder

e) für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

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

Unter Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs, des Fahrradverkehrs oder Maßnahmen des Mobilitätsmanagements können sowohl infrastrukturelle als auch betriebliche Maßnahmen verstanden werden. Alle Maßnahmen sind dauerhaft vorzuhalten, um eine tatsächliche Alternative für die Nutzer des Bauvorhabens darzustellen. Bei einer Ablösung ist die Kommune in der Verpflichtung, Maßnahmen umzusetzen, die zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Bauvorhabens führen. Eine andere Variante ist die Aussetzung der Herstellungspflicht bei Maßnahmen durch den Bauherrn (→ siehe § 4).

Investitionen zum Fahrradparken – im Stadtzentrum oder als Quartierfahrradgaragen in dicht bebauten Wohngebieten des Bestands – sind aus einer Ablöseregelung des Fahrradabstellens, außerdem aus den Pkw-bezogenen Ablösebeträgen möglich. In Utrecht, Gent, Basel und anderen Städten werden auch andere Einnahmen des Pkw-Parkens für solche Radverkehrsmaßnahmen verwendet.

Optionale Absätze für § 6 zur Klarstellung gegenüber Bauherren im Baugenehmigungsverfahren:

- a) Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen, 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 3 Buchstabe a) einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im [Stadt-/Gemeindegebiet] oder in bestimmten Teilen des [Stadt-/Gemeindegebietes] 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, dass über die Ablösung entscheidet. Absatz 5 kann deklaratorisch aufgenommen werden, andernfalls ist die Rechtsprechung zu beachten.

9 Zu §§ 6 und 7 Weitere Inhalte einer Stellplatzsatzung

Folgende zwei Paragraphen sollten im Sinne der Rechtssicherheit in die Satzung integriert werden.

9.1 § 6 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 20 Landesbauordnung NRW handelt, wer entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen oder sonstigen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten **Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf** an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu **[15.000 €]** geahndet werden.

Der Betrag, der in Absatz 2 festzulegen ist, kann laut § 86 Abs. 3 BauO NRW mit einer Geldbuße bis zu 100.000 € geahndet werden. Bei der Festlegung der wertmäßigen Grenze in der gemeindlichen Satzung sind allerdings die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Außerdem bleibt die Herstellungspflicht für den Bauherrn unverändert bestehen. Deshalb wird hier ein niedrigerer Wert vorgeschlagen, der in etwa den Kosten für die Herstellung von bis zu fünf ebenerdigen, offenen Stellplätzen

entspricht (siehe hierzu „Effekte“ in Abschnitt I). Für die Bemessung der Geldbuße im konkreten Einzelfall ist insbesondere § 17 OWiG zu beachten.

9.2 § 7 Inkrafttreten und Überleitungsvorschrift

Inkrafttreten

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

Überleitungsvorschrift

Satzungen treten, wenn kein anderer Zeitpunkt bestimmt ist, mit dem Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft (§ 7 Abs. 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. Welche Frist für die Zeit nach der Bekanntmachung angemessen ist, lässt sich nicht generell beantworten, da dies nicht zuletzt davon abhängt, wie viel Zeit noch zwischen dem Erlass der Satzung und dem Außerkrafttreten von § 51 BauO NRW a.F. am 01.01.2019 (bzw. einem von der neuen Landesregierung vorgesehenen neuen Stichtag des Außerkrafttretens von § 51 BauO NRW a.F.) verbleibt. Spätestens ab diesem Datum muss die Satzung gelten, wenn die gesetzliche Stellplatz-Herstellungspflicht nicht ersatzlos entfallen soll. Wird die Satzung erst kurz vor diesem Stichtag bekanntgemacht, sollte im Zweifel der rechtzeitigen Anwendbarkeit der Satzung der Vorzug gegeben werden.

Ggf. zu ergänzen, falls eine bisher vorhandene Ablösesatzung außer Kraft tritt:

Gleichzeitig tritt die [Name der Ablösesatzung] vom [Datum] außer Kraft.



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 4–8:** Volker Blee
- **Abbildung 9:** plan:mobil/Verkehrslösungen
- **Abbildungen 10 und 11:** Volker Blee
- **Abbildung 12:** 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 13:** TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ – Städtevergleich. Dresden, März 2016
- **Abbildung 14:** plan:mobil 2014
- **Abbildungen 15 und 16:** Volker Blee
- **Abbildung 17:** Stellplatzsatzung, Stadt Frankfurt am Main
- **Abbildung 18:** Einstellplatzsatzung, Stadt Darmstadt
- **Abbildungen 19 und 20:** Katharina Müller
- **Abbildung 21:** VRS GmbH
- **Abbildung 22:** Katharina Müller
- **Abbildung 23:** iStock/Visivasnc
- **Abbildung 24:** Volker Blee
- **Abbildung 25:** Katharina Müller
- **Abbildung 26:** Volker Blee
- **Abbildungen 27 und 28:** Katharina Müller
- **Abbildung 29:** Jörg Thiemann-Linden
- **Abbildung 30:** Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen, Stadt Potsdam 2012
- **Abbildungen 31–38:** Jörg Thiemann-Linden
- **Abbildung 39:** Katharina Müller
- **Abbildungen 40–42:** Jörg Thiemann-Linden

Impressum

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Volker Blees

Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden

M.Eng. Katharina Müller

Gestaltung:

Werbeagentur von morgen GmbH

www.werbeagentur-von-morgen.de

Auftraggeber:

Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes

„Zukunftsnetz Mobilität NRW“

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH,

Abtl. Mobilitätsmanagement

Glockengasse 37-39

50667 Köln

Tel.: 0221 / 20808 740

Redaktion:

Andreas Falkowski

Für das

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit freundlicher Unterstützung des

Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Redaktionsschluss:

28.11.2019



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Sitz:
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39 | 50667 Köln
www.vrsinfo.de



Tel: 0221 / 20808 740
andreas.falkowski@vrsinfo.de

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UK NRW
Unfallkasse
Nordrhein-Westfalen

Koordinierungsstelle Westfalen

Sitz:



Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe

Sitz:



Partner:



Koordinierungsstelle Rhein-
Ruhr

Sitz:



Gelsenkirchen

Münster

Paderborn

Köln

Koordinierungsstelle Rheinland

Sitz:



Partner:



www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de