Begründung

zur Satzung der Stadt Bielefeld über die Herstellung und Bereithaltung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung – StS)

vom […]

A Allgemeiner Teil

Das öffentliche Baurecht teilt sich in das Bauplanungsrecht, welches in die Zuständigkeit des Gesetzgebers des Bundes fällt, sowie in das Bauordnungsrecht, für das der Gesetzgeber des Landes die Kompetenzen hat. Das Bauordnungsrecht des Landes befasst sich daher mit den baulich-technischen Anforderungen an Bauvorhaben und regelt vorrangig die Abwehr von Gefahren, die von der Errichtung, dem Bestand und der Nutzung baulicher Anlagen ausgehen können.

Mit der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) wird der gesetzliche Rahmen insbesondere für die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und die Beseitigung von baulichen Anlagen geschaffen.

Mit § 48 Absatz 1 Satz 1 BauO NRW definiert der Landesgesetzgeber die Grundanforderungen an Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze. Dabei hat der Gesetzgeber die vereinfachte Nachverdichtung von bestehenden Siedlungsstrukturen und das Fahrrad als Verkehrsmittel verstärkt in den Blick genommen.

§ 87 Absatz 1 Nummer 7 BauO NRW ermächtigt die oberste Bauaufsichtsbehörde zum Erlass einer Rechtsverordnung, die Vorschriften über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehörnutzungen, die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der städtebaulichen Situation und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern oder fahrradähnlichen Leichtkrafträdern zu erwarten ist, einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann. Von dieser Verordnungsermächtigung hat die

Landesregierung mit der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022 Gebrauch gemacht.

Ein vergleichbarer Regelungsinhalt wird in § 89 BauO NRW „Örtliche Bauvorschriften“ aufgenommen. Die Neufassung des § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW ermächtigt danach die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze festzulegen, die für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann. Von der Satzungsermächtigung in Bezug auf die Zahl der notwendigen Stellplätze sind auch solche Vorschriften umfasst, die eine Verringerung oder einen Verzicht der Stellplätze regeln. Das Merkmal der Beschaffenheit umfasst neben der äußeren Gestaltung der Stellplätze auch Regelungen, die die Zugänglichkeit, Lage und Anordnung betreffen. Im Rahmen der äußeren Gestaltung der Stellplätze können zum Beispiel auch Regelungen zur Minderung der Flächenversiegelung getroffen werden.

Mit der Satzung der Stadt Bielefeld über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS) macht die Stadt Bielefeld von dieser Satzungsermächtigung gemäß § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW Gebrauch.

§ 48 Absatz 1 Satz 2 BauO NRW regelt den Vorrang kommunaler Regelungen über einen Bebauungsplan (§ 89 Absatz 2 BauO NRW) bzw. eine örtliche Satzung (§ 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW) gegenüber der nach § 89 Absatz 1 Nummer 7 BauO NRW zu erlassenden Rechtsverordnung. Denn die Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraums von ruhendem Verkehr ist kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen, sondern letztlich eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption und -politik. Das Letztentscheidungsrecht über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze steht danach der Gemeinde zu.

Bei der Ausgestaltung des Stellplatzrechts sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, die städtebauliche Situation und die Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. Bei den aufgeführten Aspekten handelt es sich nicht um Definitionsmerkmale der notwendigen Stellplätze, sondern um die wesentlichen Abwägungsleitlinien, die bei der Erarbeitung der Stellplatzsatzung für die Stadt Bielefeld berücksichtigt wurden.

Im Zuge der auch öffentlich geführten Diskussionen über eine Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze gibt es dabei gegenläufige Interessenlagen:

a) Die Vertreterinnen und Vertreter der Wohnungswirtschaft sowie der Wirtschaft allgemein

sprechen sich für eine Reduktion von Stellplatzverpflichtungen bzw. für Erleichterungen aus, auch um beispielsweise in (hochverdichteten) Innenlagen unter Rentabilitätsgesichtspunkten Nachverdichtungen des Wohnungsbestandes vornehmen zu können, um den Bedarfen der Wohnraumnachfrage und der Bezahlbarkeit von Wohnraum gerecht werden zu können.

b) Städte und Gemeinden wollen hingegen die Kosten des ruhenden Verkehrs überwiegend nicht auf die Allgemeinheit übertragen. Mögliche Finanzausfälle aus (geringeren) Ablösungsbeträgen sollen vermieden werden, um die Mittel zweckentsprechend gemäß § 48 Absatz 2 BauO NRW verwenden zu können. Mit § 48 Absatz 2 BauO NRW gibt der Gesetzgeber vor, wofür die Ablösungsbeträge (Erfüllung der Herstellungspflicht durch Ablösung) kommunal verwendet werden dürfen.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stellplatzsatzung für die Stadt Bielefeld nach § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW das Ziel, die (notwendige) Stellplatzpflicht als verkehrspolitisch sinnvolles Instrument beizubehalten und gestaltet diese so aus, dass es nicht nur der Realherstellung von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder und Kraftfahrzeugen oder deren Ablösung dient, sondern darüber hinaus auch als ein Anreizsystem für Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie ÖPNV/SPNV-Ticketing oder Car-Sharing zum Einsatz kommen kann.

ENTWURF

B Besonderer Teil

1. zu § 1 Anwendungsbereich

Die „Satzung der Stadt Bielefeld über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS)“ legt im § 1 Absatz 1 StS den sachlichen Geltungsbereich fest. Die Satzung sieht im § 1 Absatz 1 StS die Pflicht vor, bei der Errichtung von baulichen Anlagen im Sinne des Bauordnungsrechts, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, notwendige Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge herzustellen.

Darüber hinaus enthält § 1 Absatz 1 Satz 2 StS auch die Anforderungen an die Herstellung der Stellplätze. Demnach regelt die Satzung die Herstellung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge - einschließlich der notwendigen Kfz-Stellplätze für Menschen mit Behinderungen - und der notwendigen Stellplätze für Fahrräder in Bezug auf ihre Zahl, Größe und Beschaffenheit. Von der Regelungsermächtigung in Bezug auf die Anzahl der notwendigen Stellplätze sind auch solche Vorschriften umfasst, die eine Verringerung der Stellplätze oder einen Verzicht auf die Stellplätze regeln. Das Merkmal der Beschaffenheit umfasst neben der äußeren Gestaltung der Stellplätze auch Regelungen, die die Zugänglichkeit, Lage und Anordnung betreffen.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Bielefeld stellt ein umfassendes und stadtspezifisches Regelwerk dar, hinter dem die Vorgaben der StellplatzVO NRW zurücktreten.

2. zu § 2 Notwendige Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge

§ 2 Absatz 1 Satz 1 StS beinhaltet die Grundverpflichtung der Herstellung notwendiger Stellplätze und legt fest, dass Kraftfahrzeugstellplätze (im Sinne von Stellplätzen oder Garagen) und Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind, wenn Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist. § 2 Absatz 1 Satz 2 StS nimmt den Grundsatz auf, dass sich Anzahl und Größe dieser notwendigen Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge nach den durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlage zu erwartenden Fahrrädern und Kraftfahrzeugen richtet.

§ 2 Absatz 2 Satz 1 StS begrenzt den Stellplatzbedarf auch bei wesentlichen Änderungen auf den durch die Änderung entstehenden Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder.

§ 2 Absatz 2 Satz 2 StS sieht vor, dass in den Fällen, in denen der Mehrbedarf an Kfz-Stellplätzen weniger als vier Stellplätze beträgt, keine Kfz-Stellplätze herzustellen sind. Damit soll bei bestehenden Gebäuden insbesondere die Schaffung von Wohnraum durch Änderung oder Nutzungsänderung des Dachgeschosses oder durch Errichtung eines zusätzlichen Geschosses gefördert werden.

Spiel- und Automatenhallen, Wettbüros und ähnliche Nutzungen sollen ausdrücklich nicht in den Genuss dieser Förderung kommen.

3. zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze

a. Absatz 1 bis 6

§ 3 Absatz 1 Satz 1 StS sieht vor, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach der Tabelle in der Anlage 1 bemisst, die Bestandteil dieser Satzung ist. § 3 Absatz 1 Satz 2 StS stellt darüber hinaus klar, dass sich die Anzahl, sofern verschiedene Maßgaben eingehalten werden (siehe zu § 4), sich verringert.

Für Bauvorhaben, die nicht in der Anlage 1 zu dieser Satzung aufgeführt sind, sieht § 3 Absatz 2 StS vor, dass sich die Anzahl notwendiger Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf richtet; dabei sind sowohl die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen bestimmten Angaben als auch die Angaben der Bauherrschaft zu berücksichtigen.

§ 3 Absatz 3 StS reduziert den Stellplatzbedarf bei Vorhaben mit verschiedenartigen Nutzungen auf den größten gleichzeitigen Bedarf und ermöglicht eine wechselseitige Nutzung (Doppelbenutzung) – außer für Wohnnutzungen – unter der Bedingung einer öffentlich-rechtlichen Sicherung auch bei verschiedenen Vorhaben in zumutbarer Entfernung. Die Nutzung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zum mehrfachen Nachweis des notwendigen Bedarfs (Doppelnutzung) ist zulässig, wenn es nicht zu zeitlichen Überschneidungen während der Hauptbetriebszeiten kommt. Eine typische Konstellation von Nutzungen, die für eine wechselseitige Nutzung infrage kommt, ist beispielsweise eine tagsüber genutzte Büroeinrichtung und eine abends genutzte kulturelle Einrichtung oder eine wechselseitige Tag- und Nachtnutzung von Parkhäusern.

Ein Nachweis notwendiger Stellplätze auf den Stellplatzflächen anderer Nutzungen ist durch Baulast zu sichern, wenn das begünstigte und das belastete Grundstück nicht identisch sind. Die jeweils erforderliche Zugänglichkeit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge oder für Fahrräder, zum Beispiel in den Abendstunden oder am Wochenende, ist zu gewährleisten. Eine entsprechende Auflage ist in den Baugenehmigungsbescheid aufzunehmen.

Im Baugenehmigungsverfahren sind für die Nutzungen zunächst die regulären Stellplatznachweise nach § 3 Absatz 1 StS zu führen. Die Bauherrschaft hat im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu begründen, dass die Nutzungen nicht gleichzeitig erfolgen. Nachzuweisen ist dann der Ansatz mit dem größten Bedarf.

§ 3 Absatz 4 StS beinhaltet gesonderte Regelungen für Wohngebäude der Gebäudeklassen 1 und 2. Danach sind hier auch sogenannte „gefangene Stellplätze“ bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 zulässig. Gefangene Stellplätze sind solche Stellplätze, die nur in Abhängigkeit von einem anderen Stellplatz genutzt werden können. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn beide Stellplätze direkt hintereinander angeordnet sind, so dass der zweite nur über den ersten Stellplatz anfahrbar ist.

§ 3 Absatz 5 Satz 1 StS stellt klar, dass der ermittelte Stellplatznormbedarf auf den Einstellbedarf für zweispurige Personenkraftwagen abstellt. Besteht bei Anlagen mit An- oder Auslieferverkehr (zum Beispiel Verkaufsstätten mit regelmäßig größeren Anlieferungsbedarf) ein spezieller Bedarf für Einstellplätze für Lastkraftwagen oder Omnibusse, ist dieser entsprechend § 3 Absatz 5 Satz 2 StS zusätzlich einzelfallbezogen zu bestimmen und nachzuweisen. Da Besucherinnen und Besucher, die mit dem Omnibus anreisen, keinen Kraftfahrzeugstellplatz benötigen, legt § 3 Absatz 5 Satz 3 StS fest, dass die Anrechnung erforderlicher Omnibusstellplätze auf bis zu einem Drittel des Stellplatznormbedarfs zulässig ist. § 3 Absatz 5 Satz 4 StS stellt für die Anrechnung klar, dass ein Omnibusstellplatz vier Kraftfahrzeugstellplätzen entspricht.

§ 3 Absatz 6 StS beinhaltet im Falle von erforderlichen Rundungen die Vorgabe, dass nach mathematischen Rundungsregeln vorzugehen ist.

b. Anlage 1 – Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

Die Anlage 1 zu dieser Satzung nimmt für verschiedene bauliche Anforderungen die Anforderungen an die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge, inklusive Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, und Fahrräder auf.

Die Stellplatzrichtzahlen der vorliegenden Stellplatzsatzung der Stadt Bielefeld basieren auf den Orientierungswerten der vom 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 Expertinnen und Experten herausgegebenen Musterstellplatzsatzung NRW (vgl. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage, Januar 2023). Dabei wurden auch die StellplatzVO NRW, Erfahrungen mit der früheren Anlage zu

Nr. 51 VV BauO NRW (MBl. NRW v. 23.11.2000, S. 1477) und die Fortentwicklung der Stellplatzrichtzahlen in anderen Bundesländern berücksichtigt.

Nummer 1 beinhaltet die Vorgaben für Wohngebäude und Wohnheime.

Nummer 1.1 beinhaltet die Vorgaben für Wohngebäude der Gebäudeklassen 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen.

Der Stellplatzbedarf wird bei dieser Gebäudeklasse in Bezug auf die jeweilige Wohnungsgröße definiert. Bis 120 m² Wohnfläche weisen Wohnungen eine Regelgröße auf, womit der Nachweis eines Kfz-Stellplatzes je Wohneinheit gerechtfertigt ist. Ab 120 m² Wohnfläche gelten Wohnungen als groß und die anzunehmende Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner führt zu einer Forderung nach zwei Kfz-Stellplätzen je Wohnung.

Auf § 3 Absatz 4 Satz 1 StS, wonach eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als Stellplatz gilt, wird genauso wie auf § 3 Absatz 4 Satz 2 StS verwiesen, wonach gefangene Stellplätze bei Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen zulässig sind. Bei diesen baulichen Anlagen wird unterstellt, dass die Benutzung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge so organisiert werden kann, dass die Benutzbarkeit gefangener Stellplätze ausreichend sichergestellt wird.

Ein Stellplatzanteil für Besuchende wird für Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen nicht gefordert.

Fahrradstellplätze für Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 werden in drei Wohnungskategorien unterteilt: bis 40 m² Wohnfläche = kleine Wohnungen, 40 m² bis 120 m² Wohnfläche = durchschnittlich große Wohnungen, ab 120 m² Wohnfläche = große Wohnungen. Für eine kleine Wohnung ist lediglich ein Fahrradstellplatz erforderlich, während für durchschnittlich große Wohnungen zwei bzw. für große Wohnungen drei Fahrradstellplätze erforderlich sind.

Nummer 1.2 enthält Vorgaben für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3.

Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklassen 3, 4 und 5 werden in drei Wohnungskategorien unterteilt: bis 40 m² Wohnfläche = kleine Wohnungen, 40 m² bis 120 m² Wohnfläche = durchschnittlich große Wohnungen, ab 120 m² Wohnfläche = große Wohnungen. Der Stellplatzbedarf von durchschnittlich großen und großen Wohnungen verhält sich analog zu Nummer 1.1. Für kleine Wohnungen reduziert sich der Stellplatzbedarf im Vergleich zu durchschnittlich großen Wohnungen um 25 %.

ENTWURF

Ein Stellplatzanteil für Besuchende wird hier nicht gefordert.

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen verhält sich analog zu Nummer 1.1.

Nummer 1.2.1 trägt der Tatsache Rechnung, dass im Bereich des geförderten Wohnungsbaus Menschen gefördert werden, die regelmäßig seltener über ein eigenes Kfz verfügen und damit einen verringerten Stellplatzbedarf aufweisen. Zudem trägt der verringerte Stellplatzschlüssel zu einer notwendigen Reduzierung von Baukosten bei.

Nummer 1.3 sieht einen reduzierten Stellplatzbedarf bei Altenwohnungen und Wohnungen im Rahmen eines betreuten Wohnens vor. Besucherparkplätze sind nicht herzustellen.

Nummer 1.4 regelt, dass je Wochenend- und Ferienhaus je 1 Stellplatz herzustellen ist. Besucherparkplätze sind nicht herzustellen.

Nummer 1.5 bringt für Kinder- und Jugendwohnheime ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 Betten, jedoch mindestens 2 Stellplätze, und ein Fahrradstellplatz je 2 Betten in Ansatz. Zudem ist ein Anteil von Besucherparkplätzen von 10 % vorgesehen.

Nummer 1.6 regelt für Gebäude mit Nutzungseinheiten gemäß § 47 Absatz 5 BauO NRW 2018 zum Zwecke der Pflege oder Betreuung von Personen mit Pflegebedürftigkeit oder Behinderung, deren Selbstrettungsfähigkeit eingeschränkt ist, die Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge mit 1 Stellplatz je fünf Betten, die Anzahl notwendiger Stellplätze für Fahrräder mit einem je zehn Betten (mindestens jedoch drei Stellplätze) und einem Anteil von Besucherparkplätzen von 75 %.

Nummer 1.7 sieht für Studierendenwohnheime und sonstige Wohnheime die Herstellung von einem notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Betten, von einem notwendigen Stellplatz für Fahrräder je Bett und einem Anteil von 10 % Besucherparkplätzen vor.

Nummer 2 regelt für Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen den jeweiligen notwendigen Stellplatzbedarf.

Nummer 2.1 sieht für Büro- und Verwaltungsräume allgemein einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 40 m² Nutzfläche und einen notwendigen Stellplatz für Fahrräder je 30 m² Nutzfläche vor; die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Der Verweis auf die DIN 277 ist dabei als dynamisch zu verstehen. Flächen für Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen. Der Anteil für Besucherstellplätze beläuft sich auf 20 %.

Nummer 2.2 regelt für Büro- und Verwaltungsräume mit großen Nutzflächen wie Bibliotheken, Registraturen, Archive und dergleichen, dass die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge mit einem Stellplatz je 80 m² Nutzfläche und für notwendige Stellplätze für Fahrräder mit einem Stellplatz je 40 m² Nutzfläche anzusetzen ist. Der Anteil für Besucherstellplätze beläuft sich auf 20 %.

Nummer 2.3 sieht für Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen) vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 m² Nutzfläche und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 20 m² Nutzfläche (jeweils jedoch mindestens drei notwendige Stellplätze) herzustellen sind. Der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 75 %.

Nummer 3 nimmt die Vorgaben für Verkaufsstätten auf.

Für die **Nummern 3.1 bis 3.3** gilt generell, dass in Anwendung der DIN 277 die Fläche zur Berechnung des Stellplatzbedarfes der Hauptnutzfläche „Verkaufsräume“ (Verkaufsnutzfläche = VKNF) entspricht. Es werden dabei alle Nettogrundflächen der jeweiligen Verkaufsräume (auch Schaufenster, Kassenbereich etc.) zur Anrechnung gebracht. Nebennutzflächen wie Personal- und Sanitärräume, Garderoben und Vergleichbares werden nicht angesetzt. Werden in einer baulichen Anlage unterschiedliche Verkaufsstätten eingerichtet, so ist der Bedarf insgesamt zu ermitteln.

Für Läden und Geschäftshäuser wird gemäß **Nummer 3.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 m² VKNF, jedoch mindestens zwei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge je Laden, und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 25 m² VKNF zum Ansatz gebracht; der Anteil Besucherparkplätze wird mit 75 % vorgesehen.

Nummer 3.2 sieht für Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr, zum Beispiel Fachgeschäfte oder Möbelhäuser, die Schaffung eines notwendigen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge je 50 m² VKNF (mindestens jedoch zwei Stellplätze) und eines notwendigen Stellplatzes für Fahrräder je 25 m² VKNF vor; der Anteil Besucherparkplätze wird mit 75 % angegeben.

Für großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten, die häufig mittels Kfz angefahren werden, ist gemäß **Nummer 3.3** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 m² VKNF und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 50 m² VKNF sowie ein Anteil von Besucherparkplätzen von 90 % anzusetzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass für Verkaufsstätten, deren Verkaufsräume und Ladenstraßen einschließlich ihrer inneren Bauteile eine Fläche von insgesamt mehr als 2.000 m² haben, ferner die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen zu beachten

sind. § 88 Sonderbauverordnung sieht vor, dass mindestens 3 Prozent – für Großhandelsmärkte mindestens 1 Prozent – der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge, jedoch mindestens zwei Stellplätze, barrierefrei sein müssen. Auf diese Stellplätze ist dauerhaft und leicht erkennbar hinzuweisen.

Nummer 3.4 sieht für Dienstleistungsbetriebe der Kosmetik und Körperpflege (Nagelstudios, Friseure, Massagesalons etc.) einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je drei Behandlungsplätze sowie ein Anteil von Besucherparkplätzen von 75 % vor. Für Fahrräder wird ein Bedarf von drei Stellplätzen je Ladenlokal gesehen, wobei davon ein Stellplatz für Besuchende vorzuhalten ist.

Nummer 4 beinhaltet die Vorgaben für Versammlungsstätten.

Für Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (zum Beispiel Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen) wird gemäß **Nummer 4.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Sitzplätze und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je zehn Sitzplätze zum Ansatz gebracht; der Anteil für Besucherparkplätze wird auf 90 % festgesetzt.

Für sonstige Versammlungsstätten (zum Beispiel Lichtspieltheater, Vortragssäle) sieht **Nummer 4.2** einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je sieben Sitzplätze, einen notwendigen Stellplatz für Fahrräder je zehn Sitzplätze und einen Anteil von Besucherparkplätzen von 90 % vor.

Bei Kirchen wird zwischen Gemeindekirchen – **Nummer 4.3** – und Kirchen von überörtlicher Bedeutung – **Nummer 4.4** – unterschieden. Für Gemeindekirchen wird gemäß Nummer 4.3 ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 25 Sitzplätze, ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 10 Sitzplätze und ein Anteil von Besucherparkplätzen in Höhe von 90 % vorgesehen. Bei Kirchen von überörtlicher Bedeutung ergibt sich ein erhöhter Stellplatzbedarf, so dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 15 Sitzplätze und ein Stellplatz für Fahrräder je 20 Sitzplätze vorzusehen ist.

Für Versammlungsstätten

- mit Versammlungsräumen, die einzeln für mehr als 200 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind bzw. für Versammlungsstätten mit mehreren Versammlungsräumen, die insgesamt für mehr als 200 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind, wenn diese Versammlungsräume gemeinsame Rettungswege haben und
- im Freien mit Szeneflächen und Tribünen, die keine fliegenden Bauten sind und insgesamt für mehr als 1.000 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind,

sind zusätzlich die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen über die barrierefreien Stellplätze zu beachten (§ 13 in Verbindung mit § 10 Absatz 7 der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen).

Nummer 5 nimmt die Vorgaben für Sportstätten auf.

Nummer 5.1 regelt für Sportplätze die Herstellung eines notwendigen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge je 250 m² Sportfläche und eines Stellplatzes für Fahrräder je 150 m² Sportfläche. Zusätzlich ist jeweils ein Kfz-Stellplatz je zwanzig Besucherplätze und ein Fahrradstellplatz je 10 Besucherplätze erforderlich.

Für Turn- und Sporthallen, Sportschulen und Trainingsräume wird nach **Nummer 5.2** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 50 m² Hallenfläche und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 30 m² Hallenfläche zum Ansatz gebracht. Zusätzlich ist jeweils ein Stellplatz je 20 Besucherplätze erforderlich. Der Stellplatzbedarf für Sporthallen von Schulen ist in den Bemessungswerten für Schulen eingeschlossen (s. Nummer 8.7).

Für Freibäder wird nach **Nummer 5.3** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 250 m² Grundstücksfläche und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 75 m² Grundstücksfläche gefordert; 90 % dieser Stellplätze sind als Besucherparkplätze auszuweisen.

Für Hallen-, Spaß- und Kurbäder wird nach **Nummer 5.4** ein notwendiger Stellplatz sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder je fünf Kleiderablagen und zusätzlich ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 10 Besucherplätze angesetzt.

Sauna-Anlagen benötigen nach **Nummer 5.5** einen notwendigen Stellplatz sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder je 35 m² NF.

Nummer 5.6 regelt für Reitanlagen die Herstellung eines notwendigen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge je vier Pferdeeinstellplätze und eines notwendigen Stellplatzes für Fahrräder je zwei Pferdeeinstellplätze.

Für Tennisplätze ist ein notwendiger Stellplatz sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder je Spielfeld nach **Nummer 5.7** anzusetzen. Zusätzlich ist jeweils ein Stellplatz je zehn Besucherplätze anzulegen.

Für Fitnesscenter wird nach **Nummer 5.8** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 25 m² Sportfläche und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 50 m² Sportfläche vorgesehen; auch hier wird der Anteil für Besucherparkplätze mit 90 % angesetzt.

Für Kegel- und Bowlingbahnen werden nach **Nummer 5.9** vier notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und zwei notwendige Stellplätze für Fahrräder je Bahn vorgesehen; der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 90 % angesetzt.

Nach **Nummer 5.10** ist bei Bootshäusern und Bootsliegeplätzen sowohl ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge als auch ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je vier Boote vorzusehen; auch hier wird der Anteil für Besucherparkplätze mit 90 % angesetzt. Es wird darauf hingewiesen, dass der notwendige Stellplatzbedarf bei Nummer 5.10 keine Stellplätze für Sonderfahrzeuge wie zum Beispiel Bootsanhänger enthält.

Sind den Sportanlagen Einrichtungen wie Gaststätten, Läden oder ähnliches räumlich oder funktional zugeordnet, so ist deren Bedarf an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zusätzlich zu ermitteln und nachzuweisen. Bei zugehörigen Einrichtungen, bei denen kein über den der Sportanlage hinausgehender Bedarf erzeugt wird, zum Beispiel bei Clubgaststätten, werden keine zusätzlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder gefordert.

Für Sportstadien und Freisportanlagen mit Tribünen, die keine Fliegenden Bauten sind, und die jeweils für insgesamt mehr als 5.000 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind, sind zusätzlich die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen über die barrierefreien Stellplätze zu beachten (§ 13 in Verbindung mit § 10 Absatz 7 der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen).

Nummer 6 beinhaltet die Regelungen für Gaststätten und Beherbergungsbetriebe.

Bei Gaststätten wird nicht zwischen der örtlichen und der überörtlichen Bedeutung einer solchen unterschieden. Für Gaststätten wird nach **Nummer 6.1** grundsätzlich der notwendige Stellplatzbedarf sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder auf einen Stellplatz je acht Sitzplätze (Anteil für Besucherparkplätze 75 %) festgelegt.

Saisonal genutzte Außengastplätze erzeugen dann einen eigenen Bedarf für Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, wenn sie die Anzahl der Innengastplätze überschreiten. Für die positive Differenz sind dann entsprechende Nachweise zu liefern.

Bei Imbissen mit bis zu drei Sitzplätzen wird nach **Nummer 6.2** kein Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge gefordert. Erst ab mehr als drei Sitzplätzen ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Sitzplätze vorzuhalten. Für Fahrräder sind immer zwei Stellplätze je Imbiss vorzuhalten, wobei mindestens ein Stellplatz davon als Besucherstellplatz zu kennzeichnen ist.

Für Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe ist nach **Nummer 6.3** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zwei Gastzimmer (Anteil für Besucherparkplätze

75 %) und ein Stellplatz für Fahrräder je 20 Betten (Anteil für Besucherparkplätze 25 %) anzusetzen; verfügt die Anlage zugleich über einen zugehörigen Restaurationsbetrieb ist ein Zuschlag nach Nummer 6.1 anzusetzen.

Für Motels ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je Gastzimmer nach **Nummer 6.4** anzusetzen (Anteil für Besucherparkplätze 90 %). Je Motel sind zudem mindestens zwei Stellplätze für Fahrräder vorzuhalten.

Nummer 6.5 regelt für Jugendherbergen, dass je zehn Betten sowohl ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge als auch ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder vorzuhalten ist; der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 75 % angesetzt.

Nummer 7 umfasst die Stellplatzbedarfe für Krankenanstalten und Pflegeeinrichtungen.

Für Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung (zum Beispiel Universitätskliniken, Schwerpunkt-Krankenhäuser, Privatkliniken) ist nach **Nummer 7.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je vier Betten herzustellen; der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 60 %. Für die gleichen Anlagen ist zudem ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 20 Betten vorzuhalten; der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 20 %.

Für Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung (in der Regel Akutkrankenhäuser) verringert sich der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge nach **Nummer 7.2** auf einen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je sechs Betten; der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 60 %. Für die gleichen Anlagen ist zudem ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 20 Betten vorzuhalten; der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 20 %.

Nummer 7.3 nimmt den notwendigen Stellplatzbedarf für Sanatorien, Kuranstalten und vergleichbare Anstalten für langfristig Erkrankte auf: Es ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je vier Betten und ein Stellplatz für Fahrräder je 20 Betten mit einem Anteil für Besucherparkplätze von 25 % anzusetzen.

Um den im Zuge des Wohn- und Teilhabegesetzes Nordrhein-Westfalen entstehenden Gasteinrichtungen mit Pflegecharakter (Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie der Kurzzeitpflege) gerecht zu werden, wird nach **Nummer 7.4** vorgesehen, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 10 Betten und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 20 Betten herzustellen ist; der Anteil für Besucherparkplätze wird auf 50 % festgesetzt.

Nummer 8 beinhaltet die Stellplatzbedarfe für Anlagen der Kinderbetreuung, Schulen, Hochschulen und Einrichtungen der Jugendförderung.

Für Kindertageseinrichtungen wird gemäß **Nummer 8.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 Kinder, jedoch mindestens zwei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge je Einrichtung, zum Ansatz gebracht; zusätzlich ist ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je zehn Kinder herzustellen; der Anteil Besucherparkplätze wird mit 50 % vorgesehen.

Für Grundschulen wird ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 Schülerinnen und Schüler und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je fünf Schülerinnen und Schüler nach **Nummer 8.2** angesetzt.

Nummer 8.3 nimmt den notwendigen Stellplatzbedarf für sonstige allgemeinbildende Schulen auf: Es ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 25 Schülerinnen und Schüler und ein notwendiger Fahrradstellplatz je fünf Schülerinnen und Schüler anzusetzen.

Bei Berufsschulen sowie Berufsfachschulen erhöht sich der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge auf einen Stellplatz je 15 Schülerinnen und Schüler; für notwendige Stellplätze für Fahrräder bleibt es bei einem Ansatz von einem Stellplatz je fünf Schülerinnen und Schüler (**Nummer 8.4**).

Für Förderschulen für Kinder mit Beeinträchtigungen ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 15 Schülerinnen und Schüler und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je zehn Schülerinnen und Schüler gemäß **Nummer 8.5** herzustellen.

Für Schulen der Nummern 8.2 bis 8.5 gilt generell, dass für einen temporäreren Mehrbedarf an Stellplätzen die Schulhoffläche außerhalb der Unterrichtszeiten genutzt werden kann. Der Stellplatzbedarf für stadtteilbezogene Veranstaltungen auf Flächen in Schulen und Sporthallen (zum Beispiel von Vereinen oder Nutzung durch die Volkshochschule) ist in die Ermittlung der Stellplatzbedarfe eingeflossen.

Werden Veranstaltungsflächen oder Sporthallen regelmäßig für publikumsintensive Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung genutzt, ist hierfür der Stellplatzbedarf nach Nummer 8.6 (Veranstaltungsflächen in Schulen) bzw. nach Nummer 5 (Sportstätten) zu ermitteln. Eine Doppelnutzung ist möglich.

Nummer 8.6 sieht für Veranstaltungsflächen in Schulen (zum Beispiel Aula, Mehrzweckhalle), vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Besuchende und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 15 Besuchende herzustellen ist.

Für Jugendzentren wird nach **Nummer 8.7** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 150 m² Nutzfläche angesetzt; für notwendiger Stellplätze für Fahrräder liegt der Ansatz bei einem Stellplatz je 15 m² Nutzfläche (der Anteil für Besucherparkplätze wird auf 90 % festgesetzt).

Für Sonstige Fortbildungseinrichtungen, die nicht Hochschulen sind, ist nach **Nummer 8.8** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Teilnehmerplätze und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je drei Teilnehmerplätze herzustellen.

Nummer 8.9 unterscheidet bei Hochschulen inklusive ihrer Forschungsbereiche zwischen solchen, die ein Semesterticket anbieten und solchen, die dieses Instrument nicht vorhalten. Bei der Bemessung des notwendigen Stellplatzbedarfs für Kraftfahrzeuge und Fahrräder ist für Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen die nach dem Hochschulbedarfsplan als Bemessung der baulichen Anlage festgelegte Studierendenzahl zugrunde zu legen. Vorübergehende Überkapazitäten der Hochschuleinrichtungen werden bei der Bemessung nicht berücksichtigt. Bei Hochschulen ist der Bedarfsberechnung die Zahl der Hauptfachstudierenden zugrunde zu legen, die gleichzeitig in dem Gebäude unterrichtet werden bzw. arbeiten können.

Für Hochschulen inklusive ihrer Forschungseinrichtungen mit Semester-Ticket ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Studierende und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je vier Studierende herzustellen (**Nummer 8.9.1**). Für derartige Einrichtungen ohne Semester-Ticket erhöht sich der Stellplatzbedarf auf einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Studierende und einen notwendigen Stellplatz für Fahrräder je zwei Studierende nach **Nummer 8.9.2**.

Nummer 9 beinhaltet die Stellplatzvorgaben für Gewerbliche Anlagen. Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen. Die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Der Verweis auf die DIN 277 ist dabei als dynamisch zu verstehen.

Ergibt sich aus der Stellplatzzahlberechnung anhand der Nutzfläche ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen.

Nummer 9.1 sieht für Handwerks- und Industriebetriebe vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 70 m² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte herzustellen ist; der Anteil für Besucherparkplätze wird auf 20 % festgelegt. Für notwendige Stellplätze für Fahrräder wird ein Stellplatz je 10 Beschäftigte in Ansatz gebracht.

Nummer 9.2 regelt, dass für Lagerplätze ohne Kundenverkehr ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 500 m² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte zugrunde zu legen ist (Anteil der Besucherparkplätze = 10 %); je 1.000 m² Nutzfläche oder je zehn Beschäftigte ist ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder herzustellen.

Nummer 9.3 regelt, dass für Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze ein

notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 100 m² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte zugrunde zu legen ist (Anteil der Besucherparkplätze = 10 %); je 250 m² Nutzfläche oder je fünf Beschäftigte ist ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder herzustellen.

Für Kraftfahrzeugwerkstätten sind nach **Nummer 9.4** fünf notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge je Wartungs- oder Reparaturstand anzusetzen; der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 90 % festgelegt. Je Wartungs- oder Reparaturstand ist ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder anzusetzen; es sind aber mindestens drei Stellplätze vorzuhalten.

Für Tankstellen mit Verkaufsflächen ist nach **Nummer 9.5** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 35 m² Verkaufsfläche herzustellen, mindestens jedoch zwei Stellplätze. Verfügt die Tankstelle des Weiteren über SB-Waschplätze, so ist je SB-Waschplatz ein weiterer notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen. Der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 90 % festgelegt. Je 50 m² Verkaufsfläche ist ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder anzusetzen; es sind aber mindestens zwei Stellplätze vorzuhalten.

Für Kraftfahrzeugwaschstraßen sind nach **Nummer 9.6** je Waschstraße bzw. Waschanlage vier notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je Waschstraße bzw. Waschanlage herzustellen.

Nummer 10 nimmt Regelungen für weitere Anlagen auf, die in den Nummern 1 bis 9 nicht gegenständlich sind.

Für Kleingartenanlagen wird nach **Nummer 10.1** je drei Parzellen die Herstellung eines notwendigen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge und eines notwendigen Stellplatzes für Fahrräder je fünf Parzellen (Anteil der Besucherstellplätze für Fahrräder = 80 %) gefordert.

Für Begräbnisstätten nach **Nummer 10.2** wird ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 2.000 m² Grundstücksfläche und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 1.500 m² Grundstücksfläche, mindestens jedoch zehn Stellplätze, in Ansatz gebracht.

Unter **Nummer 10.3** werden notwendige Stellplatzbedarfe für Kraftfahrzeuge für Spiel- und Automatenhallen vorgesehen: Für diese Anlagen wird je 20 m² Spielhallenfläche ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge, mindestens jedoch drei notwendige Stellplätze, in Ansatz gebracht (Anteil der Besucherstellplätze = 90 %). Je 10 m² Spielhallenfläche wird ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder, mindestens jedoch fünf notwendige Stellplätze, in Ansatz gebracht.

Nummer 10.4 nimmt Anlagen wie Wettbüros und als vergleichbar zu qualifizierende Stätten sowie Shisha-Bars auf: Für diese Anlagen wird ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 10 m² Nutzfläche, mindestens jedoch drei notwendige Stellplätze, gefordert. Ein notwendiger

Stellplatz für Fahrräder wird ebenfalls je 10 m² Nutzfläche, mindestens jedoch fünf Stellplätze, gefordert.

Nummer 10.5 bringt für Sonnenstudios ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zwei Sonnenbänke, jedoch mindestens zwei Stellplätze, in Ansatz. Für notwendige Stellplätze für Fahrräder wird ein Stellplatz je vier Sonnenbänke, jedoch mindestens zwei Stellplätze in Ansatz gebracht. Zudem ist jeweils ein Anteil von Besucherparkplätzen von 90 % vorgesehen.

Nummer 10.6 bringt für Waschsalons ein Stellplatz sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Stellplätze je sieben Waschmaschinen, jedoch mindestens zwei Stellplätze, in Ansatz. Zudem ist ein Anteil von Besucherparkplätzen von 90 % vorgesehen.

Nummer 10.7 regelt, dass für Museen und Ausstellungsgebäude ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 200 m² Ausstellungsfläche und ein notwendiger Stellplatz für Fahrräder je 100 m² Ausstellungsfläche, mindestens jedoch fünft Fahrradstellplätze) zugrunde zu legen sind; Der Anteil für Besucherparkplätze wird jeweils auf 80 % festgelegt.

4. zu § 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge

§ 3 Absatz 1 StS in Verbindung mit der Anlage 1 regelt den Normbedarf für notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Im Zuge fortschreitender Entwicklungen im Bereich der Mobilität und der Umsetzung von Mobilitätskonzepten sieht § 4 StS in verschiedenen Konstellationen eine Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge vor.

Die Verkehrsmittelwahl und die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am städtischen Verkehrsaufkommen haben sich zum Beispiel beim Fahrradverkehr deutlich verändert. Alternative Mobilitätskonzepte wie zum Beispiel Car-Sharing-Angebote oder qualifizierte Angebote zur Förderung der Nahmobilität gewinnen an Bedeutung.

In der Beratungs- und Genehmigungspraxis bemängeln Bauherrschaften und Nutzende eine zunehmende Diskrepanz zwischen den tatsächlichen Stellplatzbedarfen und den jeweiligen örtlichen Vorgaben. Die Regeln gelten bei den Anwendenden als zu starr und pauschal.

Insbesondere im Wohnungsbau werden die pauschalen Forderungen nach Stellplätzen von der Immobilienwirtschaft als häufig „am Markt vorbei“ und vor allem als kostentreibend bezeichnet. Im gewerblichen Immobilienbereich gilt zum Beispiel die oftmals starke Einschränkung der Möglichkeit der Stellplatzherstellung im Innenstadtbereich als Investitionshemmnis.

§ 4 Absatz 1 StS soll dazu beitragen, zur Nutzung anderer verträglicherer Verkehrsarten zu motivieren, um die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes zu erhalten. Gleichzeitig soll die Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Sinne der Umweltvorsorge dabei helfen, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu reduzieren.

Da dieses nur möglich ist, wenn Alternativen auch vorhanden sind, kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge an den Zielorten nur in Abhängigkeit – beispielsweise von der Qualität der Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) – verringert werden.

Grundsätzlich: Die Nachweis- bzw. Begründungspflicht für einen solchen Ansatz liegt bei der Bauherrschaft und ist mit einem qualifizierten Stellplatznachweis zu führen.

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

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

- die Bereitstellung von qualitativ besonders hochwertigen Fahrradabstellanlagen sowie – beispielsweise an Arbeitsstandorten – von Duschen und Umkleiden für Radfahrende, um Hemmnisse der Fahrradnutzung abzubauen,
- die Bereitstellung von Car-Sharing-Fahrzeugen, die bei Wohnnutzungen private Kfz (auch Zweitwagen) und an Arbeitsstandorten ineffizient genutzte Dienstfahrzeuge substituieren können,
- die Bereitstellung von Sharing-Fahrrädern oder Sharing-Lastenfahrrädern für die Gebäudenutzenden, wobei insbesondere Lastenfahrräder am Wohnstandort auch private Kfz zu ersetzen in der Lage sind,
- die Bereitstellung vergünstigter ÖPNV-Tickets für die Gebäudenutzenden, beispielsweise Mietertickets bei Wohnnutzungen oder Jobtickets an Arbeitsplatzstandorten,
- die kostendeckende Bewirtschaftung der Kfz-Stellplätze oder

- die Information der dauerhaft Gebäudenutzenden über ihre Mobilitätsoptionen bei Neubezug.

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

Auch wenn das Bauordnungsrecht im Kern auf bauliche, nach ihrer Fertigstellung im Wesentlichen unveränderliche Anlagen ausgerichtet ist, folgt die Stellplatzsatzung dem Gedanken des Mobilitätsmanagements, wonach bauliche Stellplätze durch betrieblich-prozesshafte (= dauerhaft zu betreibende) Maßnahmen wie Sharingangebote ersetzt werden. Das führt dazu, dass der Erhalt dieser Maßnahmen über den eigentlichen Baufertigstellungszeitpunkt hinaus kontrolliert werden muss.

Die Erfahrungen zeigen, dass insbesondere mit Bauherrschaften wie kommunalen Wohnungsunternehmen, die ein Bauprojekt entwickeln und anschließend dauerhaft selbst betreiben, erfolgreiche und einfache Lösungen gefunden werden können. Problematischer stellt sich die Situation mitunter bei Projektentwicklerinnen und Projektentwicklern dar, die ihre Objekte nach Fertigstellung veräußern. Hier gestaltet sich der Übergang des Betriebs der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen auf die eigentlichen dauerhaften Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. Nutzerinnen und Nutzer vertraglich und wirtschaftlich schwieriger.

Im Sinne einer Härtefallregelung können die nach § 3 StS ermittelten Stellplatzzahlen im Einzelfall bedarfsgerecht angepasst werden, sofern ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf offenkundig ist.

Um zu ermitteln, um wie viele Stellplätze sich infolge der Maßnahmen der Bauherrschaft die Anzahl gegenüber der nach § 3 ermittelten notwendigen Stellplatzanzahl verringert, ist der Stellplatzsatzung die **Anlage 2** beigefügt.

Die Anlage 2 setzt für typische Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, Jobticket und Radverkehrsforderung jeweils prozentuale Reduzierungen der Stellplatzanzahl fest.

Dieses Verfahren ist zwar einfach und pragmatisch, aber auch vergleichsweise ungenau, da die Wirkungen von Maßnahmen in erheblichem Maße von konkreten Umstanden abhängen.

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

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

Die der Anlage 2 zur Stellplatzsatzung wird ein objektspezifisches Mobilitätskonzept vorgeschrieben und es werden prüfbare Qualitätsanforderungen an das Konzept formuliert.

Die Anforderungen beziehen sich auf

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

Zusätzlich wird in der Anlage 2 zur Orientierung bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts beispielhaft ein Katalog an die Hand gegeben. Die vorgeschlagenen Minderungen sind angesichts der Unsicherheiten, was konkret unter pauschalen Schlagworten wie Car-Sharing oder Radverkehrsforderung zu verstehen ist, bewusst konservativ angelegt und liegen auch unter den Werten der StellplatzVO.

Im Sinne einer Bagatellgrenze kommt die Anwendung des § 4 Absatz 1 Satz 1 StS und damit die Erstellung von Mobilitätskonzepten und die Benennung von Mobilitätsmaßnahmen nur bei

größeren Bauvorhaben (mindestens 20 notwendige Kfz-Stellplätze im Sinne des § 3 StS) zum Tragen.

Um sicherzustellen, dass nicht durch eine Kombination beliebiger und beliebig vieler Maßnahmen in einem Mobilitätskonzept die Anzahl der notwendigen Stellplatze „kleingerechnet“ wird, ist die mögliche Reduzierung gegenüber der regulären Stellplatzanzahl – zusätzlich zu Minderungen aus der ÖPNV-Lagegunst – begrenzt auf 40 %. Die Bezugsgröße der Reduzierung ist dabei stets die nicht gerundete nach den Regelungen des § 3 Absatz 1 bis 3 ermittelte reguläre Stellplatzanzahl. Eine kaufmännische Rundung auf ganze Zahlen erfolgt erst abschließend.

Nachdem feststeht, um wie viele Stellplätze sich durch die Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der Bauherrschaft die Anzahl der notwendigen Stellplatze verringert, wird (vorerst) nur für die reduzierte Anzahl der notwendigen Stellplatze deren tatsachliche Herstellung gefordert (teilweise Aussetzung der Stellplatzbaupflicht). Bei Wegfall der besonderen Maßnahmen müssen die „eingesparten“ Stellplatze nachträglich hergestellt oder abgelöst werden.

Mit der befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht wird eine gewisse Sicherheit bezüglich der Umsetzung und der Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts erreicht. Hierfür ist eine bedingte öffentlich-rechtliche Sicherung erforderlich, beispielsweise über die Eintragung einer Baulast oder über städtebauliche Vertrage. Gegenstand der öffentlich-rechtlichen Sicherung sind üblicherweise die Maßnahmen, die im Mobilitätskonzept zugesagt wurden. Ein Verstoß gegen die getroffene Vereinbarung hat zur Konsequenz, dass jene Stellplätze, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt ist, nachträglich herzustellen oder abzulösen sind (ggf. anteilig, falls nur ein Teil der Maßnahmen beendet wird).

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

§ 4 Absatz 1 Satz 2 StS verweist auf die Rundungsregeln nach § 3 Absatz 6 StS und stellt klar, dass die Rundung zur Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfes für Kraftfahrzeuge erst nach einer prozentualen Verringerung erfolgen darf.

Über § 4 Absatz 2 StS trägt die Stellplatzsatzung zu einer Steuerung der städtebaulichen Auswirkungen des ruhenden Verkehrs und des Ziel- und Quellverkehrs bei. Die historische Innenstadt sowie Teile der nördlichen Innenstadt inklusive des Bahnhofsviertels sollen dabei im Vergleich zum Rest des Stadtgebiets die weitgehendste Entlastung erfahren. Hier sollen möglichst wenig zusätzliche Stellplätze für Kfz entstehen. Im übrigen Stadtgebiet soll eine vorhandene gute Erreichbarkeit einer Stadtbahnhaltestelle oder einer Bushaltestelle ausschlaggebend dafür

sein, dass die Anzahl notwendiger Stellplätze für Kfz reduziert werden kann, da davon auszugehen ist, dass die gute Anbindung an den ÖPNV die Nutzung eines eigenen Kfz nicht zwingend erforderlich macht und damit weniger Kfz-Stellplätze notwendig sind. Die Satzung unterteilt dafür das Stadtgebiet in zwei Zonen (**Anlage 3**). Zone 1 umfasst den Bereich der Bielefelder Innenstadt. Zone 2 umschreibt den Rest des Stadtgebiets.

Um den immer weiter abschmelzenden Platzreserven in der hochverdichteten Innenstadt Rechnung zu tragen und gleichzeitig im Sinne der Nachhaltigkeit eine sinnvolle und notwendige städtebauliche Entwicklung in der Innenstadt zu fördern, reduziert sich in der Zone 1 die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 3 StS um 60 %. § 4 Absatz 2 Satz 3 StS verweist auf die Rundungsregeln nach § 3 Absatz 6 StS. Eine Rundung zur Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfes für Kraftfahrzeuge darf erst nach einer prozentualen Verringerung erfolgen.

Mit der Stellplatzsatzung wird der notwendige Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund [nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und öffentliche oder private Fahrräder) und öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis) sowie Car-Sharing und Mitfahrzentralen] flankiert. Die Hinweispflicht nach § 4 Absatz 2 Satz 4 StS soll eine ausreichende Kommunikation der begrenzten Stellplatzsituation sicherstellen.

§ 4 Absatz 2 Satz 5 stellt klar, dass die Stellplatzreduzierungen nach den Absätzen 1 und 2 nicht kombinierbar sind.

In der Zone 2 reduziert sich nach § 4 Absatz 3 Satz 1 die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 3 StS um 50 %, sofern das Baugrundstück in einer fußläufigen Entfernung von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m, von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt liegt. Alternativ dazu reduziert sich die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze um 40 % bei einer entsprechenden Entfernung zu einer Bushaltestelle. Im Übrigen ist die erforderliche Anzahl von notwendigen Einstellplätzen unter Anwendung der Richtzahlen aus Anlage 1 und möglicher Reduzierungen nach Anlage 2 (zu § 4 Absatz 1) uneingeschränkt nachzuweisen.

§ 4 Absatz 3 Satz 2 StS verweist auf die Rundungsregeln nach § 3 Absatz 6 StS. Eine Rundung zur Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfes für Kraftfahrzeuge darf erst nach einer prozentualen Verringerung erfolgen.

Wie bereits unter Absatz 2 soll die Hinweispflicht nach § 4 Absatz 3 Satz 3 StS eine ausreichende Kommunikation der begrenzten Stellplatzsituation sicherstellen.

§ 4 Absatz 3 Satz 4 stellt klar, dass die Stellplatzreduzierungen nach den Absätzen 1 und 3

nicht kombinierbar sind.

Um einen weiteren Anreiz zu schaffen, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel umzusteigen, eröffnet § 4 Absatz 4 die Möglichkeit, 25 % der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für Fahrräder auf dem Baugrundstück zu ersetzen. Danach ersetzen vier Fahrradstellplätze einen Stellplatz für Kraftfahrzeuge.

Sofern die Berechnung der notwendigen Stellplätze nach § 3 zu einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf stehen sollte, dient der Absatz 5 als Auffangtatbestand.

5. zu § 5 Erfüllung der Herstellungspflicht

§ 5 Absatz 1 Satz 1 StS ermöglicht abweichend vom Grundsatz, dass notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder auf dem Baugrundstück selbst herzustellen sind, eine Herstellung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in „zumutbarer Entfernung“ vom Baugrundstück auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern ist.

§ 5 Absatz 1 Satz 2 StS verweist darauf, dass es aus Gründen des Verkehrs im Einzelfall erforderlich sein kann, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind. Die Entscheidung darüber obliegt der unteren Bauaufsichtsbehörde.

§ 5 Absatz 2 StS konkretisiert den Begriff der „zumutbaren Entfernung“. Satz 1 definiert daher die fußläufig zumutbare Entfernung zum Baugrundstück für Kraftfahrzeugstellplätze bei Nichtwohngebäuden auf maximal 500 m und bei Wohngebäuden auf maximal 300 m. Notwendige Fahrradabstellplätze werden nach Satz 2 erfahrungsgemäß nur dann angenommen, wenn diese nicht weiter als 50 m vom Baugrundstück entfernt vorgehalten werden, da weitere Entfernungen ansonsten ein „unkontrollierbares“ Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Verkehrsraum verursachen.

§ 5 Absatz 3 StS stellt klar, zum welchem Zeitpunkt die notwendigen Stellplätze, sowohl für Fahrräder als auch für Kfz, hergestellt sein müssen.

6. zu § 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen

§ 1 Absatz 1 StS regelt die grundsätzliche Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge. Ist die Herstellung auf dem Grundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe nicht

oder nur unter unzumutbaren Schwierigkeiten möglich, kann die Bauherrschaft ihre notwendige Stellplatzverpflichtung für Kraftfahrzeuge gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 StS durch Zahlung eines Ablösungsbetrages an die Stadt Bielefeld erfüllen. Absatz 1 Satz 2 nennt dafür als Voraussetzung die Zustimmung der Stadt. Ein Rechtsanspruch auf Zustimmung besteht dabei grundsätzlich nicht. Die Höhe des Ablösebetrags wird von der Stadt durch Bescheid festgesetzt.

§ 6 Absatz 1 Satz 4 StS beinhaltet eine Vorschrift im Falle der rechtlichen Unmöglichkeit der Herstellung notwendiger Stellplätze: In diesen Fällen ist von der Bauherrschaft kein Ausgleichsbetrag zu erheben. Der Fall der rechtlichen Unmöglichkeit liegt vor, insbesondere wenn:

- die Gehwegüberfahrt aufgrund wegerechtlicher Gründe untersagt wird,
- die Herstellung von Stellplätzen in einem Baugebiet aufgrund seiner Eigenart ausgeschlossen werden muss (§ 15 BauNVO),
- von Stellplätzen unzumutbare Belästigungen für Bewohnerinnen und Bewohner und Nachbarschaft ausgehen können und die Herstellung daher untersagt wird (§ 13 BauO NRW),
- die Herstellung von Stellplätzen aus Gründen des Denkmalschutzes untersagt wird, um den Bestand, das Erscheinungsbild oder die weitere Nutzung eines Denkmals im Sinne des § 2 Denkmalschutzgesetz nicht zu gefährden.

§ 6 Absatz 1 Satz 5 StS stellt klar, dass einmal geleistete Ablösungsbeträge aus vorherigen Nutzungen dem Grundstück zuzurechnen sind.

Die Ablöseoption von Kfz-Stellplätzen für Wohnbauvorhaben wird durch § 6 Absatz 2 StS insofern eingeschränkt, als dass dies nur dann möglich ist, wenn dadurch keine erheblichen Beeinträchtigungen für den ruhenden und fließenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu erwarten ist. Eine Verlagerung des Parkdrucks in Wohngebieten darf nicht zu Lasten des öffentlichen Straßenraums gehen.

§ 6 Absatz 3 StS schränkt die Ablösung von notwendigen Stellplätzen im Interesse der Menschen mit Behinderungen ein. Die nach § 7 Absatz 2 StS erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen dürfen in Anlehnung an die Anforderungen des § 49 Absatz 3 BauO NRW zur Abweichung von Vorschriften zum barrierefreien Bauen nur abgelöst werden, soweit diese wegen schwieriger Geländeverhältnisse oder ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können.

Die Entscheidung, ob notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können und deshalb ab-

ENTWURF

gelöst werden dürfen, bleibt nicht der Bauherrschaft überlassen, sondern Bedarf der Entscheidung durch die Stadt.

§ 6 Absatz 4 StS berücksichtigt den Umstand, dass die Erfüllung der Stellplatzpflicht bei Wohngebäuden in der Genehmigungsfreistellung nicht geprüft wird. Aus diesem Grund ist die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Zahlung des Ablösungsbetrages der unteren Bauaufsichtsbehörde vor Baubeginn nachzuweisen.

§ 6 Absatz 5 StS entspricht inhaltlich dem § 48 Absatz 2 BauO NRW und bestimmt, wofür die Stadt Bielefeld die durch Ablösebeträge erzielten Erträge zu verwenden hat.

Die Höhe des jeweils zu entrichtenden Ablösebetrags nach § 6 Absatz 6 StS für Stellplätze für Kraftfahrzeuge bemisst sich nach dem durchschnittlichen wirtschaftlichen Vorteil, der sich für die Bauherrschaft daraus ergibt, dass ein Stellplatz nicht hergestellt werden muss. Der Vorteil ergibt sich einerseits daraus, dass der abzulösende Stellplatz nicht hergestellt werden muss, andererseits wird der Vorteil dadurch gemindert, dass der Stellplatz der Bauherrschaft nicht zur Verfügung steht und ihr die städtischen Maßnahmen, die sie mit ihrem Ablösebetrag finanziert, nur sehr mittelbar und keinesfalls ausschließlich zugutekommen. Dementsprechend kann der vorgenannte Vorteil nicht die volle Höhe der Kosten ausmachen, die bei Herstellung eines Stellplatzes entstehen würden, sondern nur einen angemessenen Teil der Kosten. Diesem Umstand wird dadurch Rechnung getragen, dass in die Ermittlung des Ablösebetrags ein Abminderungsfaktor von 0,6 einfließt.

In die Ermittlung des Ablösebetrags nach § 6 Absatz 7 StS fließen die Grundstückskosten sowie die Baukosten eines Stellplatzes ein.

Die Fläche eines Stellplatzes für Kraftfahrzeuge – inklusive Zufahrt – wird pauschal mit 25 m² (10,0 m x 2,5 m) angesetzt. Für die Wertermittlung findet der für das jeweilige Baugrundstück geltende aktuelle Bodenrichtwert Anwendung. Der für das Baugrundstück geltende Bodenrichtwert ist öffentlich einsehbar unter www.boris.nrw.de/boris-nrw.

Als Referenzwert für die Baukosten werden die durchschnittlichen Herstellungskosten für einen ebenerdigen öffentlichen Stellplatz für Kraftfahrzeuge angesetzt. Nach § 6 Absatz 8 StS betragen die maßgeblichen Kosten für einen ebenerdigen öffentlichen Stellplatz für Kraftfahrzeuge 3.000 Euro.

§ 6 Absatz 9 StS deckelt den Ablösebetrag eines einzelnen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge auf 10.000 Euro. Damit wird ausgeschlossen, dass ausufernde Bodenrichtwerte einen unverhältnismäßig hohen Ablösebetrag auslösen würden.

7. zu § 7 Beschaffenheit und Gestaltung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

§ 16 BauO NRW 2018 fordert die Verkehrssicherheit von Anlagen und der möglichst kurze Fahrweg ist ein Anliegen, das jede vernünftige Bauherrschaft aus eigenem Interesse berücksichtigt, sofern nicht besondere Grundstücksverhältnisse vorliegen. § 7 Absatz 1 Satz 1 StS stellt klar, dass notwendige Stellplätze ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein müssen.

§ 7 Absatz 1 Satz 2 StS stellt klar, dass sich die Anforderungen hinsichtlich Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, der Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen – Teil 5 Garagen – ergeben.

§ 7 Absatz 2 Satz 1 StS sieht vor, dass von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen eine nach Anlage 1 zu bestimmende Anzahl an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge auf dem Baugrundstück barrierefrei herzustellen und zu kennzeichnen sind.

§ 7 Absatz 2 Satz 2 StS eröffnet die Möglichkeit, anlagenbezogen die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen zu erhöhen, wenn die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Anzahl von Menschen mit Behinderungen besucht wird. Über die Erforderlichkeit der Erhöhung der Anzahl der notwendigen Stellplätze entscheidet die untere Bauaufsichtsbehörde im Rahmen des ihr obliegenden Ermessensspielraumes im Einzelfall.

Diese Regelung stellt den erhöhten Stellplatzbedarf insbesondere für solche Vorhaben sicher, die nach dem abschließenden Katalog des § 50 Absatz 2 BauO NRW 2018 keine großen Sonderbauten sind (zum Beispiel Arztpraxen) und für die deshalb auf der Grundlage des § 50 BauO NRW 2018 keine besondere Anforderung hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit gestellt werden können.

§ 7 Absatz 2 Satz 3 StS stellt klar, dass bei Sonderbauten bereits nach § 50 BauO NRW 2018 unter Berücksichtigung ihrer besonderen Zweckbestimmung weitergehende Anforderungen gestellt werden können.

§ 7 Absatz 3 StS sieht das grundsätzliche Verbot, einer zweckfremden Nutzung notwendiger Stellplätze vor.

ENTWURF

8. zu § 8 Beschaffenheit und Gestaltung von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder

§ 8 Absatz 1 StS bestimmt, dass notwendige Fahrradabstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig durch Rampen oder Aufzüge zugänglich sein müssen.

Auf die Konkretisierung einer maximal zulässigen Rampenneigung wird in der Satzung bewusst verzichtet, weil eine generelle Vorgabe entweder den unterschiedlichen Verhältnissen des Einzelfalles nicht gerecht wird oder nicht erforderlich ist. Insbesondere bei Rampen in Verbindung mit einer Tiefgaragenzufahrt oder in Verbindung mit Vorschriften zum barrierefreien Bauen sind weitergehende Konkretisierung nicht erforderlich.

Problematisch sind Vorgaben zur Rampenneigung immer dann, wenn diese in Verbindung mit Treppen erstellt werden, die nach DIN 18065 eine Steigung von bis zu 40 Prozent (36 Grad) haben dürfen. Als Orientierungshilfe für den Einzelfall kann hier ergänzend die Vorgabe der Gesetzlichen Unfallversicherung (BGI/GUV-I-561) herangezogen werden, die festlegt, dass Fahrradrampen mit Stufen in Schulen eine Neigung zwischen 10 Prozent und maximal 25 Prozent haben sollen. Da viele Gebäude jedoch entweder über die Vorschriften zum barrierefreien Bauen oder unmittelbar über die Aufzugsverpflichtung nach der BauO NRW über Aufzugsanlagen verfügen, die üblicherweise auch Fahrradabstellräume im Kellergeschoss erschließen, sind Fahrradrampen an Treppen häufig nicht erforderlich.

§ 8 Absatz 2 StS orientiert die Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze an Empfehlungen der Fachwelt. Der Flächenbedarf eines Fahrrades beträgt mindestens 1,5 m² (2 m x 0,75 m) je Fahrrad. Die Fläche für die Zuwegung ist in diesem Ansatz nicht berücksichtigt.

§ 8 Absatz 3 StS sieht vor, dass bei allen Fahrradabstellanlagen, die mehr als fünf notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb eines Gebäudes aufnehmen, eine Überdachung vorzusehen ist. Zudem trägt § 8 Absatz 3 Satz 2 StS dem Umstand Rechnung, dass immer mehr Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger zum Einsatz kommen und dafür ein entsprechendes Platzangebot vorgehalten werden muss.

§ 8 Absatz 4 StS regelt durch Verweis auf § 7 Absatz 3 Satz 1 StS, dass Fahrradabstellplätze nicht zweckwidrig genutzt werden dürfen. Eine zweckwidrige Nutzung liegt beispielsweise dann vor, wenn Kraftfahrzeuge auf Fahrradabstellplätzen abgestellt werden.

ENTWURF

9. zu § 9 Abweichungen

Die untere Bauaufsichtsbehörde kann gemäß § 69 BauO NRW Abweichungen von Anforderungen der StS zulassen, wenn sie unter Berücksichtigung des Zwecks der jeweiligen Anforderung und unter Würdigung der öffentlich-rechtlich geschützten nachbarlichen Belange mit den öffentlichen Belangen, insbesondere den Anforderungen des § 3 BauO NRW, vereinbar sind. Sie kann u. a. dann eine Abweichung erteilen, wenn Gründe des allgemeinen Wohls die Abweichung erfordern. Gründe des allgemeinen Wohls liegen insbesondere bei Vorhaben zur Deckung dringenden Wohnbedarfs, bei Vorhaben zur Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung oder aus Gründen der Stadtentwicklung vor.

10. zu § 10 Ordnungswidrigkeiten

§ 10 bestimmt entsprechend § 86 Absatz 1 Nummer 21 BauO NRW die bußgeldbewehrten Tatbestände dieser Verordnung.

11. zu § 11 Übergangsvorschrift

Die Übergangsvorschrift enthält eine sogenannte „Meistbegünstigungsklausel“. Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Rechtsverordnung eingeleitet worden ist, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelung enthält.

12. zu § 12 Inkrafttreten

§ 12 sieht vor, dass die Satzung am Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft tritt.

ENTWURF