

Beschlussauszug

**Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr vom
23.11.2021**

9.2 Sachstand zur geplanten Stellplatzsatzung
zur Kenntnis genommen

212059

Beschluss:

Entwurf

Neue Stellplatzsatzung Bonn

Bericht zur verkehrsplanerischen Beratung

Bericht für

Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt
Stadthaus, Berliner Platz 2, 53111 Bonn

Bearbeitung

Dr.-Ing. Volker Blees
Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden

14. Oktober 2021

Dr.-Ing. Volker Blees Mail: volker.blees@stellwerk-mobilitaet.de Telefon: 0176 238 495 28	Dr.-Ing. André Bruns Mail: andre.bruns@stellwerk-mobilitaet.de Telefon: 0175 956 13 05	Dr. Matthias Kowald Mail: matthias.kowald@stellwerk-mobilitaet.de Telefon: 01573 061 53 67
---	--	--

Inhalt

1	Hintergrund und Aufgabenstellung	1
2	Vorgehensweise	1
3	Diskussion wesentlicher Regelungsaspekte	3
3.1	Grundstruktur zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze	3
3.2	Ermittlung der grundlegenden Stellplatz-Richtwerte	3
3.2.1	Leitgröße Modal Split	4
3.2.2	Leitgröße Kfz-Besitz	5
3.2.3	Einflussfaktoren ÖPNV-Lagegunst und Zentralität der Bezirkszentren.....	6
3.2.4	Fazit: räumlich differenzierte Stellplatz-Richtwerte.....	9
3.3	Verringerte Stellplatzbaupflichten aufgrund von Maßnahmen der Bauherrschaft.....	9
3.3.1	Grundlagen	9
3.3.2	Umfang der Verringerung	9
3.3.3	Sicherung der Maßnahmen	11
3.4	Besonderheiten bei Wohnnutzungen	12
3.4.1	Bezugsgröße der Stellplatzermittlung	12
3.4.2	Berücksichtigung geförderten Wohnungsbaus	13
3.4.3	Umnutzung sowie Dach- und Untergeschossausbau für Wohnnutzung	13
3.5	Ablaufschema zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze.....	13
3.6	Anforderungen an Fahrradabstellplätze und Pkw-Stellplätze	15
3.7	Anforderungen an Pkw-Stellplätze, insbesondere Elektroladeinfrastruktur	18
4	Quellen	19
5	Entwurf der Stellplatzsatzung.....	21
6	Anlagen zur Stellplatzsatzung.....	29
	Anlage 1: Richtzahlen für den Stellplatzbedarf (zu § 3)	29
	Anlage 2: Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarf (zu § 3) für Wohnen, zu Anlage 1 (Richtzahlentabelle), Pos. 1.2 Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE) und Fahrradabstellbedarf für Gebäude der Pos. 1.1	39
	Anlage 3: Gebietszonen (zu § 3 Abs. 5)	40

Anlage 4: Verfahren zur Ermittlung einer abweichenden Anzahl notwendiger Stellplätze (zu § 3 Abs. 7)	41
Anlage 5: Weitere Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze (zu § 4 Abs. 3)	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split in Bonn (Quelle: infas 2018)	4
Abbildung 2: Autobesitz (Quelle: infas 2018)	5
Abbildung 3: Privater Kfz-Bestand je Haushalt im Jahr 2018 (Quelle: Stadt Bonn)	6
Abbildung 4: Lagegunst-Zonen in Bonn (Quelle: Stadt Bonn)	8
Abbildung 5: Prozentwerte zur Verringerung der Stellplatzanzahl bei besonderen Maßnahmen in der Stellplatzsatzung, Beispiel Stadt Mönchengladbach (Ausschnitt)	10
Abbildung 6: Lagezonen zu § 3 Absatz 5	40

1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Mit der Novelle der Bauordnung NRW (BauO) von 2018 haben Kommunen in Nordrhein-Westfalen erstmals die Möglichkeit und die Chance, mit einer eigenen Stellplatzsatzung bei Bauvorhaben so auf die Schaffung von Stellplätzen Einfluss zu nehmen, wie es den örtlichen Rahmenbedingungen sowie den städtebaulichen und verkehrlichen Zielen entspricht. Die Möglichkeit möchte auch die Bundesstadt Bonn nutzen.

Zwischenzeitlich hat der Landtag am 30.06.2021 eine Änderung der Landesbauordnung beschlossen, die in § 48 für Stellplätze nur noch elementare Regelungen der Musterbauordnung sowie eine Ermächtigung zu einer Landesverordnung (§ 87) bzw. zu kommunalen Stellplatzsatzungen (§ 89) enthält. Zur Landesverordnung liegt bisher erst ein Entwurf nebst Begründung vor; wann die Verordnung in Kraft tritt und inwieweit noch Änderungen gegenüber dem Entwurf vorgenommen werden, ist aktuell noch nicht bekannt.

Aufgabe des Projekts war es vor diesem Hintergrund, eine fachlich abgestimmte Stellplatzsatzung für Bonn zu entwickeln mit Regelungen, welche einerseits die Möglichkeiten des § 48 der BauO NRW im Sinne einer Unterstützung der Mobilitätswende nutzen und andererseits in der täglichen Praxis sinnvoll anwendbar sind. Hinsichtlich der Rechtsgrundlagen bezieht sich der Bericht auf die aktuelle Fassung der BauO NRW und berücksichtigt ferner als Orientierungsmaßstab für die in kommunalen Stellplatzsatzungen möglichen Regelungen den o.g. Entwurf der Landesverordnung.

2 Vorgehensweise

Das Vorgehen zur Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs der neuen Stellplatzsatzung Bonn orientiert sich am Leitfaden Kommunale Stellplatzsatzungen¹, der unter maßgeblicher Mitwirkung von Volker Blees und Jörg Thiemann-Linden entstanden ist. Als „Living Document“ haben sich Satzungsentwurf und begleitender Bericht seit Projektstart im März 2020 sukzessive entsprechend dem jeweiligen Diskussionsstand bis zum vorliegenden Bericht zur verkehrsplanerischen Beratung weiterentwickelt.

Maßgebliche Grundlagen waren darüber hinaus aktuelle Struktur- sowie verkehrsbezogene Daten, die von der Stadt Bonn zur Verfügung gestellt wurden. Ferner wurden bereits erstellte Stellplatzsatzungen aus Kommunen in NRW bzw. aus anderen Bundesländern und die damit bereits gesammelten Erfahrungen berücksichtigt.

Der vorliegende Bericht geht in Abschnitt 3 auf verschiedene wesentliche Regelungsaspekte der Stellplatzsatzung ein, beschreibt die durchgeführten Analysen und formuliert resultierende Empfehlungen. Dieser Abschnitt bildet die textliche Grundlage für die Begründung zur Satzung in der Ratsvorlage.

¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW [Hrsg.]: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Stand November 2019. Köln. Online: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf.

Der Entwurf der eigentlichen Stellplatzsatzung ist – basierend auf der Musterstellplatzsatzung der kommunalen Spitzenverbände¹ – in Abschnitt 5 dargestellt. In Abschnitt 6 finden sich die zur Stellplatzsatzung gehörige Tabelle mit den Richtzahlen sowie weitere Anlagen zur Stellplatzsatzung.

3 Diskussion wesentlicher Regelungsaspekte

3.1 Grundstruktur zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze

Eine zentrale Rolle in Stellplatzsätzen spielt die Anzahl notwendiger Stellplätze, die von Bauherren für ein Bauvorhaben herzustellen sind. Um hier zu sachgerechten und für alle Beteiligten akzeptierten Werten zu kommen, müssen grundsätzlich folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- Nutzungsart(en) des Bauvorhabens,
- Maß (Größe) des Bauvorhabens,
- Lage des Baugrundstücks sowie Qualität seiner verkehrlichen Erschließung und
- besondere mobilitätsbezogene Maßnahmen des Bauherrn.

In der Stellplatzsatzung wird die Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Faktoren wie folgt umgesetzt:

- a) In der Richtzahlentabelle (siehe Abschnitt 6, Anlagen 1 und 2) wird für jede Nutzungsart die Anzahl der erforderlichen Stellplätze in Abhängigkeit einer verkehrserzeugenden Kenngröße (beispielsweise „m² Nutzfläche“) als Grundgröße für die Ermittlung der erforderlichen Stellplatzanzahl angegeben.
- b) Ergänzend werden in der Satzung bzw. ihren Anlagen Abminderungsfaktoren gegenüber der Grundgröße aus a) aufgrund der Lage im Stadtgebiet und der Erschließung des Baugrundstücks durch den ÖPNV angegeben.
- c) Ferner wird in der Stellplatzsatzung definiert, bei welchen besonderen Maßnahmen des Bauherrn von den vorgenannten Grundwerten in welchem Maß nach unten abgewichen werden kann.

Auf diese Weise ergeben sich für jedes Antragsverfahren bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze mehrere Schritte, um zum korrekten, auf das Bauvorhaben zutreffenden Ergebnis zu kommen. Ein finales Ablaufschema dieser Schritte findet sich in Abbildung 8 auf Seite 19.

3.2 Ermittlung der grundlegenden Stellplatz-Richtwerte

Die Muster-Stellplatzsatzung enthält als Orientierungsgröße eine Spannbreite der Stellplatz-Richtwerte für viele typische Nutzungen. Die dabei angegebenen Werte kommen in der Praxis häufig vor und können damit als akzeptiert gelten². Daher ist zu ermitteln, wo innerhalb der Spannen der Muster-Stellplatzsatzung ein angemessenes Niveau für die Stadt Bonn liegt. Leitgrößen sind dabei zunächst der örtliche Modal Split, also das Verkehrsmittelwahlverhalten (Abschnitt 3.2.1), sowie der private Pkw-Besitz (Abschnitt 3.2.2). In einem weiteren Schritt wird u.a. die ÖPNV-Erschließungsqualität in die Betrachtungen einbezogen (Abschnitt 3.2.3).

² Es handelt sich auf Erfahrungswissen basierenden Durchschnittswerten, die nicht eine tatsächliche konkrete Stellplatznachfrage bzw. einen Stellplatzbedarf wiedergeben.

3.2.1 Leitgröße Modal Split

Der Modal Split gibt Auskunft über die Nutzungsanteile der verschiedenen Verkehrsmittel durch die Bevölkerung. Er dient als Orientierungsgröße für die Einordnung der Stadt Bonn in die Von-bis-Spanne der Richtzahlen nach Musterstellplatzsatzung NRW für die Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze.

Nach den Ergebnissen der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland 2017‘ liegt der wegebezogene Modal Split-Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV-Fahrer) in der Gesamtstadt von Bonn bei 29 %. Im Vergleich dazu liegt dieser Wert bundesweit wie auch in Nordrhein-Westfalen bei 43%. Der MIV-Anteil in Bonn ist mithin deutlich unterdurchschnittlich.

Der Anteil des Radverkehrs liegt nach der gleichen Untersuchung im Mittel bei 15% und ist damit – bei einem Durchschnittswert bundesweit und in NRW von 11% – leicht überdurchschnittlich.

Bei einer räumlich differenzierten Betrachtung zeigt sich, dass sich die Modal Split-Werte innerhalb des Stadtgebiets deutlich unterscheiden (Abbildung 1).

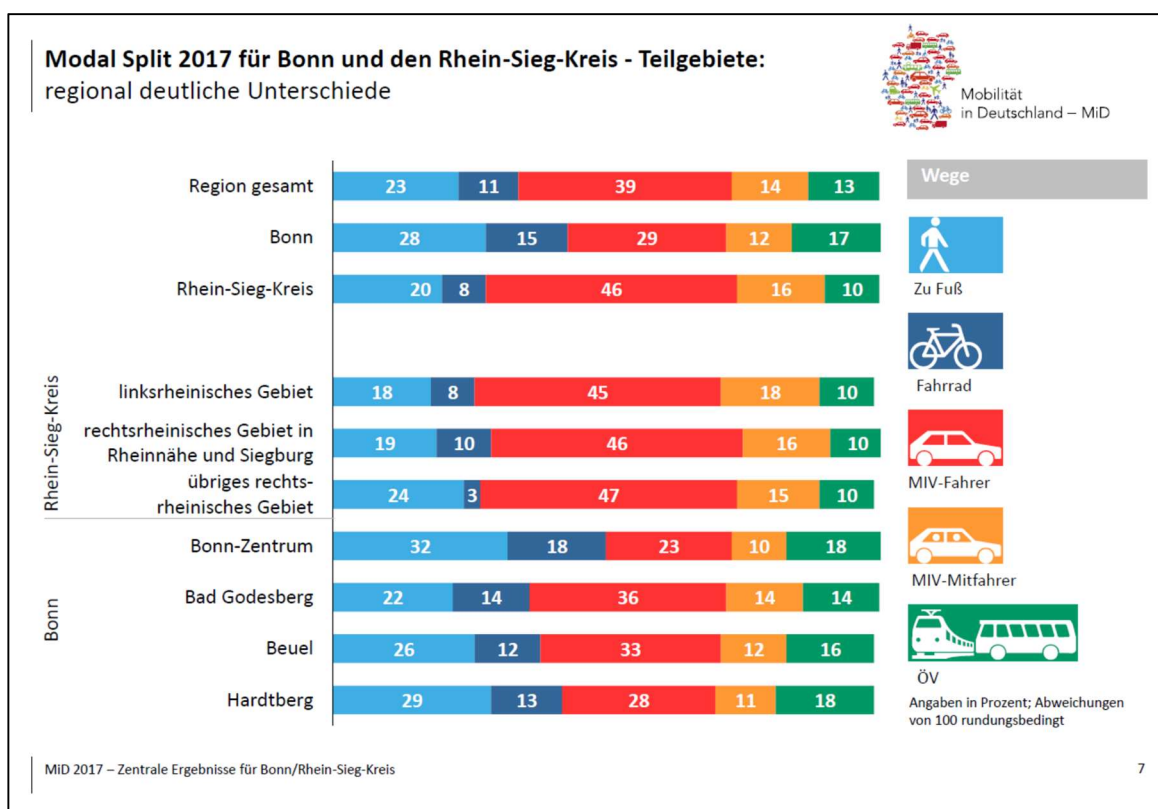


Abbildung 1: Modal Split in Bonn (Quelle: infas 2018)

Im Stadtbezirk Bonn (in der MiD Bonn-Zentrum genannt) ist der Wegeanteil des MIV mit 23% noch einmal deutlich niedriger. Im Stadtbezirk Hardtberg erreicht er 28%, in Beuel 33% und in Bad Godesberg sogar 36%, wobei selbst der letztgenannte höchste Wert noch signifikant unter dem Landes- und Bundesdurchschnitt liegt.

Etwas weniger ausgeprägt ist die räumliche Differenzierung im Radverkehr, der mit Werten von 18%

im Zentrum und 12% bis 14% in den übrigen drei Stadtbezirken über den bundes- und landesweiten Durchschnittswerten liegt. Noch homogener erscheint die ÖPNV-Nutzung, deren Anteil an allen Wegen je nach Stadtbezirk zwischen 14% und 18% liegt.

3.2.2 Leitgröße Kfz-Besitz

Neben dem Modal Split ist der private Kfz-Besitz eine wichtige Leitgröße, da sich aus ihm zumindest für Wohnnutzungen unmittelbar der tatsächliche Stellplatzbedarf ableiten lässt.

Mit einer Pkw-Dichte von 401 privaten Pkw je 1.000 Einwohner³ liegt Bonn im bundes- und landesweiten Vergleich im unteren Feld. Wie Abbildung 2 an Hand der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland 2017‘ zeigt, verfügen 53% der Bonner Haushalte über ein Auto, 12% über zwei und 1% über drei und mehr Autos. Immerhin 34% der Haushalte sind autofrei.

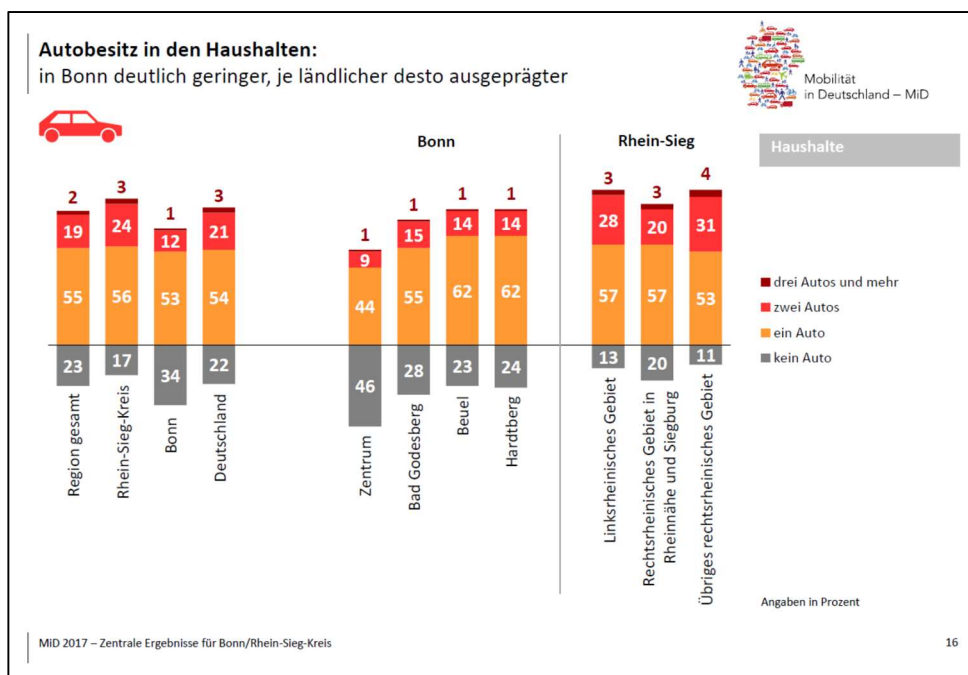


Abbildung 2: Autobesitz (Quelle: infas 2018)

Auch hier gibt es deutliche Unterschiede nach Stadtbezirken: während im Stadtbezirk Bonn immerhin 46% der Haushalte autolos lebt, liegt der Anteil der autolosen Haushalte in den übrigen Stadtbezirken bei 23% bis 28%.

Noch deutlicher und differenzierter bildet sich diese räumliche Heterogenität in den Daten der städtischen Statistikstelle auf Ebene der statistischen Bezirke ab (Abbildung 3). Die Spannweite reicht dabei von 0,31 Kfz je Haushalt im Stadtkern bis 1,5 Kfz je Haushalt im Ortsteil Ückesdorf.

³ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (2020): [Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 1. Januar 2020 \(FZ 1\)](#). Elektronische Ressource und eigene Berechnungen der Statistikstelle, Stadt Bonn

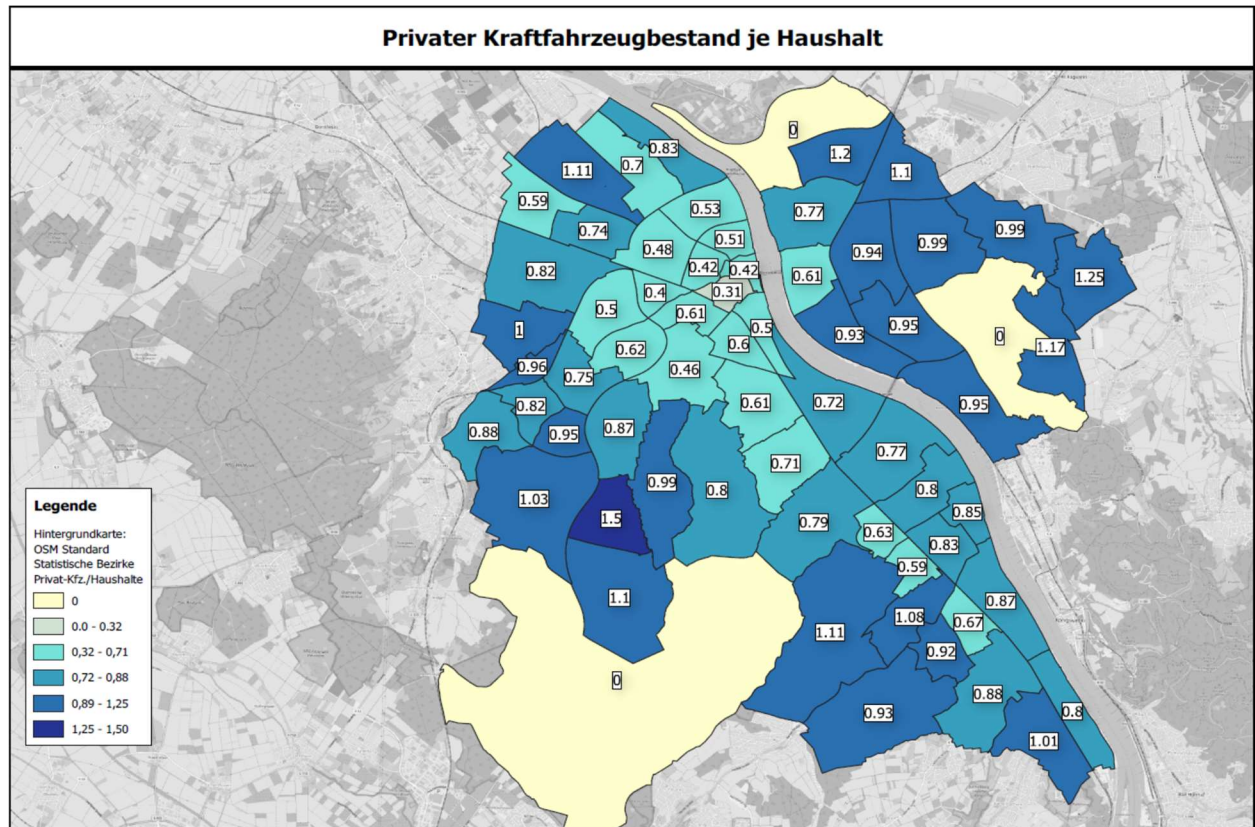


Abbildung 3: Privater Kfz-Bestand je Haushalt im Jahr 2018 (Quelle: Stadt Bonn)

3.2.3 Einflussfaktoren ÖPNV-Lagegunst und Zentralität der Bezirkszentren

Aus der Mobilitätsforschung ist bekannt, dass Haushalte, die gut mit dem ÖPNV angebunden sind, durchschnittlich weniger Pkw besitzen und auch seltener den MIV nutzen. Dabei spielt die ÖPNV-Angebotsqualität eine wichtige Rolle: je höherwertiger das Verkehrsmittel (z.B. Stadtbahn vs. Bus) und je höher die Angebotsdichte (Anzahl Abfahrten an der Haltestelle, Bedienungszeiträume) sind, desto geringer sind Kfz-Besitz und -Nutzung.

Aus den Analysen ist klar erkennbar, dass für eine sachgerechte Festsetzung der Anzahl notwendiger Stellplätze eine räumliche Differenzierung innerhalb des Stadtgebiets erforderlich ist, die sich an der Lage in der Stadt und der ÖPNV-Lagegunst orientiert.

Unter verschiedenen Möglichkeiten, die räumliche Differenzierung bzw. das Verfahren zur Ermittlung der notwendigen Stellplatzanzahl zu gestalten, wird unter Berücksichtigung der Erfahrungen in anderen Kommunen empfohlen, in Bonn einheitlich für das gesamte Stadtgebiet Stellplatz-Richtwerte als

Grundgröße zu definieren, die dann in Abhängigkeit von der Lage des Baugrundstücks in „Lagegunstzonen“ abgemindert werden⁴.

Unter Berücksichtigung

- der Lage bzw. der Lagegunst der Stadtteile,
- ihrer SPNV/ÖPNV-Erschließungsqualität,
- der Entfernung bzw. Fahrtzeit zu den drei Stadtbezirkszentren Bonn, Bad Godesberg und Beuel mit ihren Einrichtungen, Versorgungsbereichen und Einkaufsmöglichkeiten (Stadtbezirkszentrum von Hardtberg siehe Zone 2 „Gute Lagegunst“),
- der direkten Verbindung zu wesentlichen regionalen Zielen (wie insbesondere zum Oberzentrum Köln)
- der folgenden gängigen und mit anderen Planwerken (Nahverkehrsplan) kongruenten Erschließungsradien:
 - Bahnhöfe/Haltestellen des Regionalverkehrs (Eisenbahn): 800 m,
 - Haltestellen der Stadtbahn: 600 m,
 - Haltestellen der Straßenbahn: 400 m,
 - Haltestellen der Busse: 300 m
- der Analyseergebnisse zu Modal Split und Pkw-Dichte

werden folgende drei Lagegunstzonen eingeteilt:

Zone 1): Sehr gute Lagegunst:

- Überlagerte Erschließung durch mehrere schienengebundene Linien (inkl. Stadtbahn od. Straßenbahn) und/oder Buslinien in engem Takt (unter 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit (HVZ): Mo-Fr 7-19 Uhr).
- Wesentliche zentrale Einrichtungen, Einzelhandel des erweiterten Bedarfs und sonstige Versorgungsbereiche sind in wenigen Minuten auch fußläufig zu erreichen (Zentren der Stadtbezirke Bonn, Bad Godesberg und Beuel).
- der direkten Verbindung zu wesentlichen regionalen Zielen (wie insbesondere zum Oberzentrum Köln)
- Reduktion gegenüber den Grundgrößen der Stellplatz-Richtwerte um 40%.

Zone 2): Gute Lagegunst:

- Erschließung durch schienengebundene Linie(n) und/oder mindestens zwei Buslinien im nahen Umfeld, die zusammen mindestens im 15 Minuten-Takt verkehren (HVZ: Mo-Fr 7-19 Uhr).

⁴ Alternative Verfahrensweisen wie die explizite Ausweisung von Stellplatzrichtwerten für jede einzelne Lagegunstzone oder die kriteriengestützte individuelle Ermittlung der Lagegunst für jedes einzelne Baugrundstück haben sich in der Praxis als schwierig kommunizierbar und aufwändig erwiesen und können daher nicht empfohlen werden.

- Die Zentren der Stadtbezirke Bonn, Bad Godesberg und Beuel (bzw. die zentralen Verkehrsknotenpunkte Bonn Hauptbahnhof, Bad Godesberg Bahnhof und Konrad-Adenauer-Platz mit ihren jeweiligen Richtungshaltestellen) sind in maximal 15 Minuten durch mindestens zwei Linien oder in maximal 10 Minuten von einer Linie im nahen Umfeld erreichbar. Überdies liegt auch das Zentrum von Duisdorf (Stadtbezirk Hardtberg) mit seinen Einrichtungen und Versorgungsbereichen in Zone 2.
- Reduktion gegenüber den Grundgrößen der Stellplatz-Richtwerte um 25%.

Zone 3): Mittlere Lagegunst:

- Erschließung nur durch Buslinien, teilweise nur eine Linie und/oder Taktfolgen über 15 Minuten
- Die Stadtteilzentren von Bonn, Bad Godesberg und Beuel (bzw. die zentralen Verkehrsknotenpunkte Bonn Hauptbahnhof, Bad Godesberg Bahnhof und Konrad-Adenauer-Platz mit ihren jeweiligen Richtungshaltestellen) sind in über 15 Minuten durch teilweise nur eine Linie im nahen Umfeld erreichbar.
- Reduktion gegenüber den Grundgrößen der Stellplatz-Richtwerte um 10%.

Bei der kartographischen Umsetzung dieser Zonenaufteilung in Abbildung 4 (zugleich auch Anlage 3 zur Stellplatzsatzung) wurden Siedlungsstrukturen, Höhenkanten, Bachläufe oder Straßenzüge aufgegriffen, um die jeweilige Abgrenzung an örtlichen Gegebenheiten zu orientieren. Bei der Zonenaufteilung entlang von Straßenzügen gilt die Straßenmitte als Grenze zwischen den jeweiligen beiden Zonen.

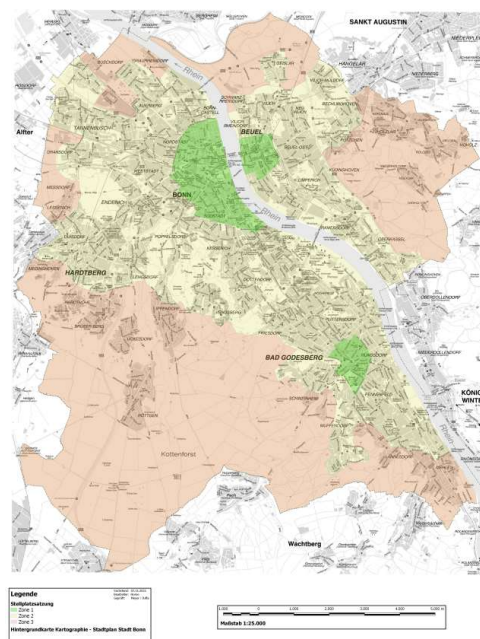


Abbildung 4: Lagegunst-Zonen in Bonn (Quelle: Stadt Bonn)

3.2.4 Fazit: räumlich differenzierte Stellplatz-Richtwerte

Aus den dargestellten Analysen der Leitgrößen Modal Split (Abschnitt 3.2.1) und Kfz-Besitz (Abschnitt 3.2.2) ergibt sich, dass – bezogen auf die Richtwerte-Spannbreiten der Muster-Stellplatzsatzung – in Bonn insgesamt von einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann. Innerhalb der in der Musterstellplatzsatzung angegebenen Spanne der Stellplatz-Richtwerte werden daher sachgerecht Werte im unteren Bereich gewählt. Die Werte für die einzelnen Nutzungen – hierfür wurden die in der Musterstellplatzsatzung vorgeschlagenen Nutzungen mit wenigen Bonn-spezifischen Modifikationen übernommen – sind in Anlage 1 und 2 zur Stellplatzsatzung zusammengestellt. Als Erläuterung sind informatorisch für einen Vorher-Nachher-Vergleich auch die Werte der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung NRW vom 12.10.2000 (Anlage zu §51 BauO NW) als bisherige Bonner Praxis zusammengestellt.

Ein Vergleich der Lagegunst mit der Kfz-Dichte in Abbildung 3 zeigt sehr deutliche Kongruenzen zwischen der ÖPNV-Erschließungsqualität und Zentralität einerseits und dem Kfz-Besitz je Haushalt andererseits. Es erscheint daher grundsätzlich sachgerecht, die Lagegunst des jeweiligen Stadtteils bzw. der Ortsteile als maßgebende Kenngröße für die konkreten örtlichen Stellplatz-Richtwerte heranzuziehen. Diese Reduktionen werden in Anlage 3 zur Stellplatzsatzung dargestellt.

3.3 Verringerte Stellplatzbaupflichten aufgrund von Maßnahmen der Bauherrschaft

3.3.1 Grundlagen

Mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements können Bauherren dazu beitragen, den Kfz-Zu- und Abgangsverkehr zu einem Grundstück bzw. im Bereich des Wohnungsbaus den Pkw-Besitz zu verringern und auf diese Weise den Stellplatzbedarf zu reduzieren. Die Landesbauordnung gibt in § 89 Abs. 1 Ziffer 4 Kommunen für solche Fälle die Möglichkeit, Regelungen zur Abminderung der Stellplatzbaupflicht einzuführen.

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erscheint es grundsätzlich richtig und geboten, Mobilitätsmanagement-Maßnahmen durch eine angemessene Verringerung der Stellplatzanzahlen zu honorieren bzw. umgekehrt für die Bauherrschaft dadurch Anreize zu schaffen, derartige Maßnahmen zu entwickeln, zu ergreifen und dauerhaft zu erhalten. Im Rahmen der Stellplatzsatzung sind dabei im Wesentlichen zwei Fragen zu klären:

- a) Welche Maßnahmen führen zu welcher Stellplatz-Reduzierung?
- b) Wie wird der Bestand der Maßnahmen dauerhaft gesichert?

Diese beiden Fragen werden in den folgenden Abschnitten behandelt.

3.3.2 Umfang der Verringerung

Wenngleich derartige Regelungsmöglichkeiten zum Teil – beispielsweise in Hessen – bereits seit den

1990er Jahren bestehen, liegen bislang nur wenige belastbare Erkenntnisse darüber vor, welche Maßnahmen unter welchen Rahmenbedingungen welche Reduzierung der Stellplatzherstellungspflicht rechtfertigen. Insofern spricht die Begründung zum Baurechtsmodernisierungsgesetz hier richtigerweise von einer „Experimentierklausel“.

Grundsätzlich gibt es zwei Wege, das Maß der Stellplatzreduzierung infolge Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu bestimmen: über pauschale Tabellenwerte oder über vorhabenbezogene Nachweise bzw. Gutachten.

Den Weg über Tabellenwerte gehen beispielsweise die Stellplatzsatzungen der Stadt Aachen und der Stadt Mönchengladbach (vgl. Abbildung 5). Hier werden jeweils Maßnahmen benannt und diesen ein Prozentsatz bzw. eine Spannbreite der Minderung gegenüber den regulären Stellplatzbaupflichten zugeordnet. Abbildung 5: zeigt einen Ausschnitt aus der entsprechenden Tabelle der Stadt Mönchengladbach. Auffällig ist, dass ein Teil der Maßnahmen wie z.B. „Mobilitätsinformation“ oder „Fahrgemeinschaftenförderung“ nur recht unbestimmt beschrieben ist und in der praktischen Umsetzung weite Interpretationsspielräume lässt. Bei anderen Maßnahmen wie etwa „Förderung CarSharing“ ist eine stellplatzreduzierende Wirkung nicht bei jeder Nutzung zuverlässig gegeben: warum sollte beispielsweise die Vorhaltung von Carsharing-Fahrzeugen auf dem Parkplatz einer Schule oder einer Sportstätte die jeweilige Stellplatz-Nachfrage reduzieren?

Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze
Mobilitätsinformationen Mobilitätsinformationen für Neunutzer der Bebauung, Abfahrtsmonitore in zentraler Lage, Beratungsdienstleister für Mobilität vor Ort.	bis zu 5 %
Parkraumbewirtschaftung Berechtigungen zur Nutzung der Kfz-Stellplätze werden zu Kosten von mind. 20,00 EUR je Monat bei nicht überdachten Stellplätzen und mind. 40,00 EUR je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben. Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mind. 1/20 der Kosten für Monatsparkberechtigungen sind möglich. Kostenfreies Parken ist bis zu einer Dauer von drei Stunden möglich.	5 bis 10 %
ÖPNV-Vergünstigung Angebot von vergünstigten Ticketformen für die hauptsächlichen Nutzenden der Stellplätze des Bauvorhabens, z. B. Job-Ticket (Großkundenrabatt, Firmen-Ticket), Semester-Ticket oder andere Vergünstigungen von Zeitkarten.	5 bis 20 %
Förderung CarSharing Vorhalten einer CarSharing-Station oder Angebot einer Plattform für CarPooling.	bis zu 10 %

Abbildung 5: Prozentwerte zur Verringerung der Stellplatzanzahl bei besonderen Maßnahmen in der Stellplatzsatzung, Beispiel Stadt Mönchengladbach (Ausschnitt)

Diese Inkonsistenzen führen zu dem Schluss, dass „Tabellenmaßnahmen“ zum einen hinreichend konkret und bestimmt sein sollten – ggf. auch differenziert nach unterschiedlichen Nutzungen – und dass sie sich zum anderen auf Maßnahmen beschränken sollten, die unmittelbare Wirkung auf alle oder zumindest auf die Mehrzahl der Gebäudenutzenden entfalten, die ohne diese Maßnahmen ein Auto nutzen. In Frage kommt hier insbesondere die Bewirtschaftung des Parkraums zu kostendeckenden Tarifen.

Vorhabenbezogene Nachweise haben gegenüber dem Weg über Tabellenwerte den Vorteil, dass sie sich auf das konkrete Objekt und seine Rahmenbedingungen (Lage, Anbindung, Nutzende, Ausgestaltung der Maßnahmen) beziehen. Allerdings sind sie dadurch zugleich aufwändiger zu erstellen und es müssen nachprüfbare Qualitätsanforderungen an die Nachweise formuliert werden. Solche Qualitätsanforderungen können insbesondere sein:

- Erarbeitung der Nachweise durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro
- Detaillierte Beschreibung der Maßnahmen
- Darstellung der Wirkungsmechanismen der Maßnahmen
- Herleitung der Wirkungen der Maßnahmen bzw. des Stellplatzreduzierungs potenzials aus empirischen Mobilitätsverhaltensdaten, die für die Gebäudenutzenden Gültigkeit besitzen.

Neben dem Weg zur Ermittlung der verringerten Stellplatzanzahl sind hinsichtlich des Umfangs der Verringerung noch folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Mobilitätsmanagement-Maßnahmen greifen üblicherweise erst ab einer gewissen Größenordnung des Bauvorhabens. Es sollte daher eine „Bagatellgrenze“ von bspw. mindestens 10 erforderlichen Stellplätzen gezogen werden, ab der überhaupt die Berücksichtigung von besonderen Maßnahmen in Betracht kommt.
- Es sollte sichergestellt werden, dass auch nach Berücksichtigung der unterschiedlichen Minderungs-Tatbestände aus ÖPNV-Anbindung und besonderen Maßnahmen ein angemessenes Grund-Stellplatzangebot erhalten bleibt.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Überlegungen wird empfohlen, Maßnahmen der Bauherrschaft grundsätzlich nur auf Basis vorhabenbezogener Nachweise bei der Ermittlung der Stellplatzanzahl zu berücksichtigen und dabei Qualitätsanforderungen an den Nachweis zu stellen, eine Bagatellgrenze vorzusehen und den Gesamtumfang der Verringerung der Herstellungspflicht zu beschränken. Zugleich sollen Orientierungswerte für die Abminderung den vorhabenbezogenen Nachweis erleichtern. Diese Lösung ist in Anlage 4 zur Stellplatzsatzung umgesetzt.

3.3.3 Sicherung der Maßnahmen

Bei den besonderen Maßnahmen handelt es sich überwiegend nicht um baulich-infrastrukturelle Maßnahmen, die, wie Stellplätze, nach ihrer erstmaligen Herstellung bestehen bleiben, sondern um betriebliche Maßnahmen, die fortlaufend betrieben und gepflegt werden müssen. Wenn also aufgrund von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen die Anzahl der herzustellenden Stellplätze reduziert wird, dann sollte auch sichergestellt werden, dass diese Maßnahmen dauerhaft erhalten bleiben. Hierfür hat sich nach bisherigen Erfahrungen, beispielsweise in Bremen und Frankfurt am Main, der folgende Weg bewährt:

- Für die Verringerung der Stellplatzanzahl wird zwischen Stadt und Bauherrschaft ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen, der die nachfolgenden Regelungen umfasst.
- Die Herstellungspflicht für jene Stellplätze, die infolge der Maßnahmen der Bauherrschaft nicht mehr notwendig sind, wird für einen Zeitraum von 10 Jahren ausgesetzt.
- Die Bauherrschaft weist der Stadt jährlich in geeigneter Weise (Selbsterklärung, Vorlage von Verträgen o.ä.) nach, dass die vereinbarten Maßnahmen fortbestehen.

- Für den Fall, dass die Maßnahmen nicht fortbestehen, endet die Aussetzung der Herstellungspflicht, d.h. die erforderlichen Stellplätze müssen nachträglich hergestellt (oder abgelöst) werden. Fällt nur ein Teil der Maßnahmen fort, ist nur ein entsprechender Teil der Stellplätze herzustellen.
- Nach Ablauf von 10 Jahren erlischt die zunächst nur ausgesetzte Herstellungspflicht, da davon ausgegangen wird, dass sich die Maßnahmen etabliert haben und eine weitere Kontrolle nicht mehr notwendig ist.

3.4 Besonderheiten bei Wohnnutzungen

Im Zusammenhang mit Wohnungsbau treten immer wieder drei Teilthemen auf, die nachfolgend erörtert werden.

3.4.1 Bezugsgröße der Stellplatzermittlung

Als Bezugsgröße für die Anzahl herzustellender Stellplätze bei Wohnungen können entweder die Anzahl der Wohneinheiten oder die Flächen herangezogen werden. Der Flächenbezug ist grundsätzlich sachgerechter, da erwiesenermaßen mit zunehmender (Wohn-) Fläche die Anzahl der Pkw im Haushalt steigt. Lediglich bei Ein- und Zweifamilienhäusern erscheint eine pauschale Anzahl je Wohneinheit ohne Flächenbezug gerechtfertigt, da hier regelmäßig größere Wohnflächen vorliegen.

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten, Flächen-Bezugsgrößen zu definieren:

- a) Bruttogrundfläche (BGF) nach DIN 277 als Bezugsgröße.
Diese Bezugsgröße schließt aber neben der zum Wohnen genutzten Fläche auch alle Verkehrsflächen und sonstige Nebenräume mit ein, die selbst wiederum zusätzliche Stellplatzbaupflichten auslösen können.
- b) Wohnfläche als Bezugsgröße.
Diese Bezugsgröße bildet die zum Wohnen genutzte Fläche und damit den hier relevanten Einflussfaktor auf die Stellplatznachfrage ab. Allerdings berücksichtigt dieser Ansatz nicht die Anzahl der Wohneinheiten. So sind beispielsweise für eine Wohnung mit 100 m² Wohnfläche genauso viele Stellplätze erforderlich wie für fünf Wohnungen à 20 m² (Mikroapartments). Dies führt zu nicht sachgerechten Skaleneffekten.
- c) Bildung von Wohnungs-Größenklassen (m² Wohnfläche) und Zuordnung von Stellplatz-Richtzahlen zu jeder Größenklasse.
Kommunen, die solche Klassen bilden, definieren häufig drei Größenklassen mit Abgrenzungen bei 60 bis 65 m² und bei 90 bis 100 m². Erfahrungen zeigen, dass dann im Einzelfall Investoren Wohnungszuschnitte auf diese Grenzen hin optimieren, um ihre Stellplatzbaupflichten zu reduzieren.

Zur Umsetzung in der Stellplatzsatzung wird aus Gründen der Transparenz und praktischen Handhabbarkeit im Baugenehmigungsverfahren empfohlen, eine Weiterentwicklung der Variante c) zu verwenden, bei der durch eine stärkere Differenzierung der Größenklassen die oben genannten Optimierungseffekte erfahrungsgemäß weitgehend vermieden werden können.

Um dies zu erreichen, wird in der Bonner Satzung eine Einteilung in 5 Größenklassen gewählt. Zur Ermittlung der Wohnfläche ist die DIN 277 anzuwenden, wobei Balkone, Loggien und Kellerräume nicht berücksichtigt werden.

3.4.2 Berücksichtigung geförderten Wohnungsbaus

In Haushalten mit geringem Einkommen (als typische Bewohner von gefördertem Wohnraum) ist der Pkw-Besitz im Mittel signifikant geringer als in Haushalten aus mittleren und gehobenen Einkommensgruppen (Abbildung 6). Geringere Richtzahlen sind also sachlich gerechtfertigt und werden in einer separaten Tabelle (Anlage 2 zur Stellplatzsatzung) durch entsprechend modifizierte Kennziffern berücksichtigt

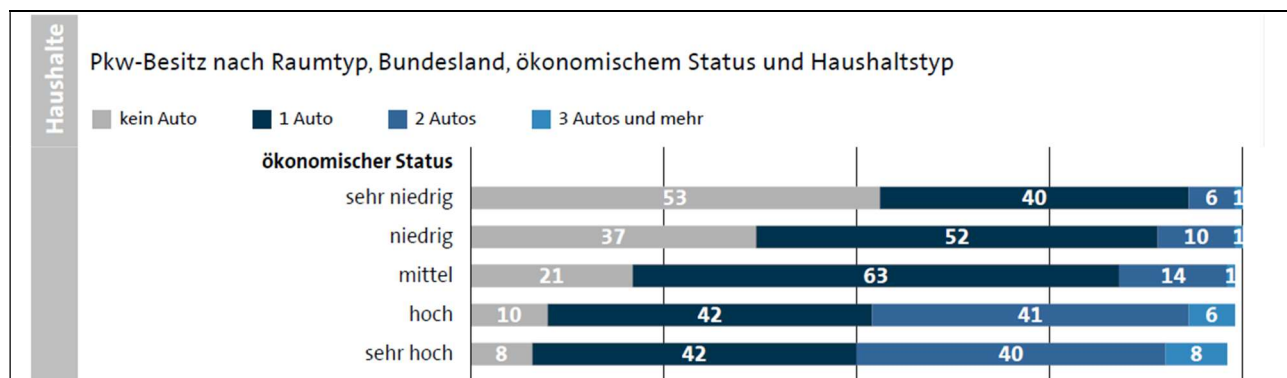


Abbildung 6: Pkw-Besitz und ökonomischer Status (Quelle: infas 2018)

3.4.3 Umnutzung sowie Dach- und Untergeschossausbau für Wohnnutzung

Die Schaffung von Wohnraum im Gebäudebestand wird hinsichtlich der Stellplatzbaupflicht aus wohnungsbaupolitischen Gründen häufig privilegiert. Durch die Reduzierung bzw. den vollständigen Verzicht auf Stellplatzbaupflichten soll vermieden werden, dass beispielsweise beim nachträglichen Ausbau von Dach- und Untergeschossen für Wohnnutzungen die Stellplatzfrage gerade in integrierten Lagen die Wohnraumschaffung verhindert.

Für die Stadt Bonn wird vorgeschlagen, diese schon bisher bestehende Möglichkeit zur Erleichterung der Schaffung von Wohnraum beizubehalten. Zugleich wird empfohlen, wie folgt eine Staffelung einzuführen, um bei Umnutzungen größerer Nicht-Wohngebäude eine erhebliche Unterdeckung der Stellplatznachfrage zu vermeiden:

- Bei bis zu 5 neu herzustellenden Stellplätzen wird auf die Herstellung verzichtet.
- Bei mehr als 5 neu herzustellenden Stellplätzen wird auf die Herstellung von 50% der herzustellenden Stellplätze verzichtet.

3.5 Ablaufschema zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze

Das Zusammenwirken aller verschiedenen Faktoren, aus denen sich die notwendigen Stellplätze nach Berücksichtigung von Minderungstatbeständen etc. ergeben, auch mit eventuellen Einzelfällen nach dem tatsächlichen Bedarf, stellt die folgende Abbildung 8 prototypisch als Ablaufschema dar.

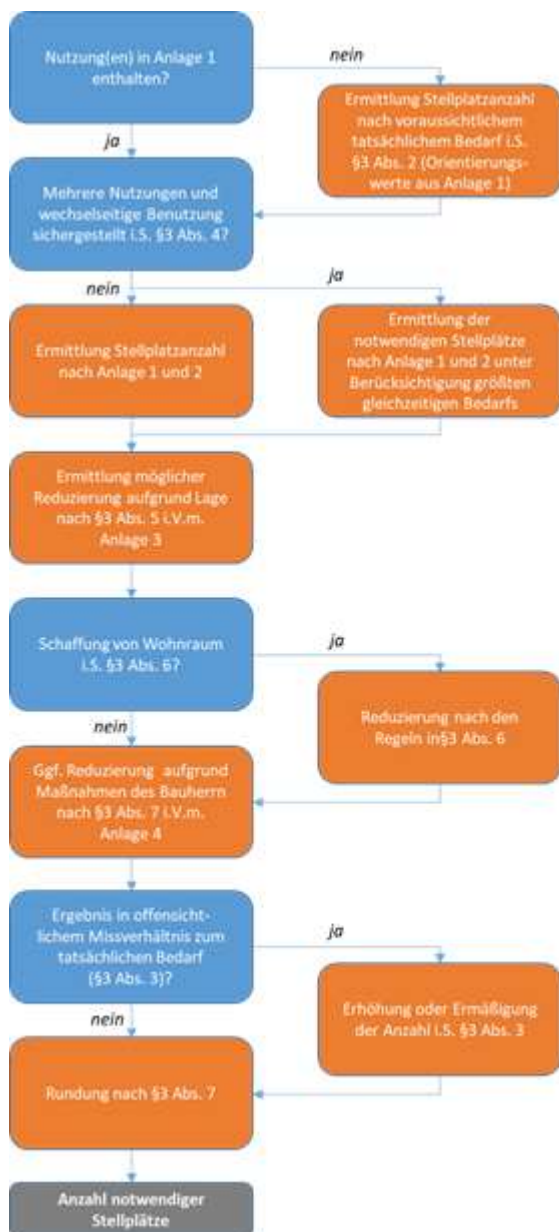


Abbildung 7: Ablaufschema der Ermittlung der Stellplatzanzahl unter Berücksichtigung aller Regelungen (eigene Darstellung)

Als letzter Schritt wird die Rundung der erforderlichen Stellplätze vorgenommen. Damit wird vermieden, dass eine Verkettung von Rundungen in den vorangegangenen Verfahrensschritten am Ende zu einer deutlichen Veränderung des Gesamtergebnisses führt.

Für die Mehrzahl der Fälle sind in der Praxis einige Regelungen nicht relevant. Abbildung zeigt ein vereinfachtes Ablaufschema, das den Großteil der Bauantragsverfahren abdeckt.



Abbildung 8: Vereinfachtes Ablaufschema der Ermittlung der Stellplatzanzahl für die Mehrzahl der Fälle(eigene Darstellung)

Diese Übersichten sollen nicht nur für Mandatsträger das Zusammenwirken der Regelungen verdeutlichen, sondern könnte auch als Leitlinie für die Ermittlung der notwendigen Stellplätze in Architekturbüros dienen.

3.6 Anforderungen an Fahrradabstellplätze und Pkw-Stellplätze

Die zentralen Rahmenvorgaben für Fahrradabstellplätze sind in der Satzung in Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung NRW formuliert worden. Spezifische Vorgaben für Bonn sind in der Anlage 5 zur Satzung aufgeführt.

Beispiele aus Empfehlungen und anderen Satzungen

In den diversen Leitfäden auf Landes- oder kommunaler Ebene herrscht weitgehender Konsens über die Qualität von Fahrradabstellanlagen, jedoch mit unterschiedlicher Akzentuierung. Zur Konkretisierungen von Standards wurden die Vorgaben aus anderen Satzungen in NRW diskutiert, beispielsweise:

- Satzung in Dortmund: Detaillierte Vorgaben zu Achsabständen, Manövrierflächen und Fahrradparksystemen
- Satzung in Marl: Bezugnahme auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV-ERA 2010) und Hinweise der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS-NRW 2003): ab mehr als 12 Abstellplätzen (Abstpl.) sind die Anlagen zu überdachen, jeder 13. Abstpl. ist mit mehr Fläche für Lastenräder auszustatten, 25% der Abstpl. sind für Pedelecs, 5% der Abstpl. für Lastenräder (mit 2,6m² Aufstellfläche plus 2,6m² Bewegungsraum) vorzuhalten
- Satzung in Monheim: ERA 2010 Kapitel zu Abstpl. in Satzung übernommen, keine Ablöse der Abstpl. bei Neubauten; auch bei Einfamilienhäusern Pflicht zu überdachten Abstpl. (städtebaulich gewünscht), ab 20 Abstpl. mind. 35% zur Elektrifizierung vorzubereiten, Forderung nach einer lichten Raumhöhe von 2,5 m auf der Zufahrt zu Abstellanlagen
- Satzung in Aachen: sehr differenzierte, meist geringe Flächenbedarfe in vertikaler Aufhängung oder doppelstöckigen Anlagen
- Satzung in Köln: Abmessungen von mindestens 2,00 m x 0,75 m pro Fahrrad (für Lastenräder mindestens 2,50 m x 1,25 m), jeweils zuzüglich der notwendigen Verkehrsfläche.
- Satzung Düsseldorf: Flächenvorgabe von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche. Bei Nachweis innovativer Abstellsysteme kann diese Fläche reduziert werden.

Einen besonders fundiert erscheinenden Weg zeigt die seit November 2020 gültige neue Fahrradabstellanlagenverordnung des Landes Hessen auf. Beispielsweise werden im Leitfaden zu dieser Verordnung die notwendigen Maße für Abstellplätze (Regelfahrräder) genauer definiert: Flächenbedarf von 2,0 Meter Länge und 0,75 Meter Breite (gegenüber dem sonst üblichen, eher unspezifischen Flächenbedarf von 1,5 m², der tendenziell nur als eine Kalkulationsgröße dient). Eine entsprechende landesseitige Vorgabe in NRW ist noch nicht absehbar. Die neue AGFS-Empfehlung vom März 2021 greift eine an mehreren Stellen laufende Diskussion nach verminderten Flächenstandards unter besonders engen Verhältnissen (v.a. im Bestand) auf. Das gering angesetzte Breitenmaß von 0,65 m (trotz z.B. Kindersitzen u.ä.) sowie die starke Betonung von platzsparender „Hoch-Tief-Einstellung“ und Schrägaufstellung berücksichtigen nicht immer in ausreichender Form die zukünftigen Erfordernisse an Abstellanlagen. Dies gilt insbesondere für Neubauten.

Übernommene Regelungen in der Bonner Satzung

Die genannten Beispiele bzw. Diskussionspunkte bei der Entwicklung von ausreichend präzisen Regelungen im Satzungsentwurf führen zu folgenden grundsätzlichen Vorgaben (siehe Anlage 5):

- Festlegung des Standard-Flächenbedarfs von 2,0 Meter Länge und 0,75 Meter Breite für Regelfahrräder mit einer Öffnungsklausel für innovative Abstellsysteme bei größeren Anlagen,
- Berücksichtigung von Sonderfahrrädern: Definition von Maßen sowie dem Abstellplatzanteil für Lastenräder, Kinderanhänger und anderen Sonderfahrrädern,
- Einschränkung von platzsparenden Fahrradparksystemen in Hinblick auf einfache und praxis-

nahe Bedienung, Vermeidung von „gefangenen Abstellplätzen“ sowie Risiken für spätere betriebliche Mängel, Ausnahmen bei großen Abstellanlagen bleiben nach der Anlage 5 generell möglich,

- Definition des leichten, stufenfreien Zugangs mit dem Fahrrad von der Straße bis zur Abstellanlage (auch im Zusammenhang mit schwereren Pedelecs und größer bemessenen Sonderfahrrädern),
- Separate Fahrrad-Zufahrt bei Großgaragen (üblicherweise >1000 m², entspricht 42 Stellplätzen, hier mit dem Schwellenwert von 100 Kfz-Stellplätzen) aufgrund des eventuellen Staus an den Schrankenanlagen zu bestimmten Zeiten, unnötigen Umwegen im Areal und Aspekten der Verkehrssicherheit (je nach Rampengestaltung),
- Überdachung im Freien, wenn kein geschlossener Raum vorhanden ist/realisiert werden kann (Wetterschutz in Form einer Einhausung),
- Vorgaben für Breiten der Erschließungswege und lichte Deckenhöhen, auch in Hinblick auf Doppelstockparken, mit Differenzierung von Erschließungswegen und Fahrgassen (s.u.) sowie
- Anschlussmöglichkeiten (bzw. abschließbare Räume für längerfristiges Abstellen), jedoch ohne genaue Definition der Sicherungstechnik.

Die in der BauO NRW erwähnten „fahrradähnlichen Leichtkrafträder“ (v.a. sog. „E-Bikes“, rechtlich keine Fahrräder) werden wie Fahrräder behandelt.

Bei der Zubehöرنutzung, nach der novellierten Bauordnung NRW ebenfalls regelbar, werden detaillierte Vorgaben grundsätzlich nicht empfohlen, weil die Lagerung von Fahrradhelmen oder die Lademöglichkeit für Pedelecs theoretisch auch außerhalb der Abstellräume möglich sind. Ein solches Angebot ist aus Komfortgründen aber dennoch bei bestimmten Nutzungsarten (z.B. bei Bürogebäuden) anzustreben. Daher werden diese Aspekte im Rahmen von Mobilitätskonzepten bzw. „besonderen Maßnahmen“ positiv berücksichtigt und können zur Reduktion der notwendigen Stellplätze führen.

Überlegungen zum stufenlosen Zugang zu den Fahrradabstellanlagen

Als Beitrag zur Barrierefreiheit ergibt sich die maximale Rampenneigung implizit aus der Forderung nach leichter (quasi „barrierearmer“) Erreichbarkeit, wobei die Begrenzung der maximalen Neigung auf 6 Prozent nach den technischen Regelwerken für die Rollstuhlbenutzung für das Schieben der Fahrräder für nicht nötig gehalten wird. Für kurze Längen sehen die ERA 2010 eine maximale Längsneigung von 10 Prozent zum Fahren vor, zum Schieben - auch von schweren Pedelecs - sind flach geneigte Treppenrampen möglich. Dies schließt jedoch sehr steile Tiefgaragenzufahrten von über 15 Prozent aus.

Breite, möglichst automatische Türen sind wünschenswert, jedoch ist diesbezüglich die Satzungsbezugnis begrenzt. Das gilt auch für detaillierte Bemessungsstandards von Aufzügen.

Überlegungen zu notwendigen Deckenhöhen in Kfz-Tiefgaragen

Für eine sichere Zuwegung mit dem Rad zu Abstellanlagen muss auch die vorhandene Deckenhöhe in Tiefgaragen oder sonstigen überdachten Anlagen betrachtet werden. Nach ERA und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 06) ergibt sich für die notwendige lichte Raumhöhe für

den Radverkehr ein Bedarf von 2,25 m Höhe plus 0,25 m Sicherheitsabstand. Diese Maße sind mit Ausnahme der sehr detaillierten Satzung der Stadt Monheim a.Rh. (§ 4 Abs.3 Satz 10 Nr.5) selten Gegenstand von Satzungen. Die Sonderbauverordnung NRW fordert nur eine lichte Höhe von mindestens 2,00 m für Garagen (bezieht sich nur auf den Pkw-Verkehr).

Die Hessische Fahrradabstellplatzverordnung von 2020 legt zu Erschließungswegen und der lichten Höhe Folgendes fest:

- Erschließungswege bei Senkrechthanordnung zu der einzelnen Anlage: Mindestbreite 1,80 m, lichte Höhe mindestens 2,00 m
- Erschließungswege bei Schräganordnung zu der einzelnen Anlage: Mindestbreite 1,30 m, lichte Höhe mindestens 2,00 m
- Erschließungswege für Sonderfahrradabstellplätze: Mindestbreite 2,50 m, lichte Höhe mindestens 2,00 m
- Für Doppelstockanlagen gilt anstelle der lichten Höhe von 2,00 m eine lichte Mindesthöhe von 2,70 m

Als Kompromiss zwischen den Regelwerken wird in Anlage 5 der Bonner Satzung ausgeführt, dass die lichte Höhe mindestens 2 Meter in Tiefgaragen betragen muss, in Fahrgassen grundsätzlich mindestens 2,3 m und im Bereich von Doppelstockanlagen mindestens 2,7 Meter vorgehalten werden sollen.

3.7 Anforderungen an Pkw-Stellplätze, insbesondere Elektroladeinfrastruktur

Zu den zentralen Bausteinen der notwendigen Verkehrs- (und Energie-) wende zählt die Umstellung des Kfz-Verkehrs von fossilen auf regenerative Energieträger. Allerdings entwickelt sich die Nachfrage nach elektrisch angetriebenen Kfz erst sehr allmählich. Als eine wesentliche Ursache für das Zögern von Autohaltern bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen gilt die fehlende Ladeinfrastruktur. Von Seiten der Energiewirtschaft wiederum wird der Ausbau des Ladepunktnetzes nur zögerlich vorangetrieben, da die Nachfrage aufgrund der geringen Anzahl von Elektrofahrzeugen niedrig ist – ein klassisches Henne-Ei-Problem.

Mit dem im Februar 2021 im Bundestag beschlossenen und im Bundesrat im März bestätigten GEIG - Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz als bundesgesetzlicher Rahmen zur nationalen Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie EU 2018/844 wird dem Gedanken der Förderung der Elektromobilität im Gebäudebereich Rechnung getragen. Der wesentliche Regelungsgehalt besteht darin, dass, wer ein neues Wohngebäude mit mehr als fünf Pkw-Stellplätzen baut, künftig Leitungsinfrastruktur berücksichtigen muss. Bei neuen Nicht-Wohngebäuden gilt die Pflicht ab mehr als sechs Stellplätzen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, in die Stellplatzsatzung keine eigenen expliziten Regelungen aufzunehmen sondern deklaratorisch auf das GEIG zu verweisen.

4 Quellen

AGFS - Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern. Krefeld März 2021 (2. Auflage). Online:

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/wo-steht-ihr-fahrrad/Handlungsleitfaden_Fahrradparken_RZ_Web.pdf

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018. In Kraft getreten am 4. August 2018 und am 1. Januar 2019 (GV. NRW. 2018 S. 421), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1086), in Kraft getreten am 22. September 2021.

Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz (VSU) (2019): Verkehrliche Bewertung des Rahmenplans Bundesviertel (im Auftrag der Stadt Bonn)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung). Vom 14.05.2020; Inkraftgetreten seit 01.11.2020. Online:

<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/aiz-ijr-FStellplVHErahmen%4020201101>

Dazugehöriger Leitfaden: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/>.

Infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht (im Auftrag des BMVI). Bonn, Februar 2019

Infas: MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse. Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Präsentation. Stand April 2019

Stadt Mönchengladbach: Mobilitätssatzung vom 19.09.2019. Online: https://www.moenchengladbach.de/fileadmin/user_upload/FB61/Mobilit%C3%A4tsmanagement_6.M/Mobilit%C3%A4tssatzung_der_Stadt_M%C3%B6nchengladbach.pdf.

Zukunftsnetz Mobilität NRW [Hrsg.]: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Stand November 2019. Köln (wird aktuell überarbeitet). Online:

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf

5 Entwurf der Stellplatzsatzung

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
Der Rat der Bundesstadt Bonn hat in seiner Sitzung am [...] aufgrund der §§ 48 und 89 Abs.1 Nr. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.07.2018 (GV. NRW. S. 421), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.09.2021 (GV. NRW. S. 1086) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994 S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29.09.2020 (GV. NRW. 2020 S. 916), folgende Satzung beschlossen:	[Erläuterung von wesentlichen Änderungen für Bonn gegenüber der Mustersatzung; Hinweis auf alternative Formulierungen/Regelungen; ggf. Hinweis auf andere Satzungen, die als Muster gedient haben]
§ 1 Geltungsbereich	
¹Die Satzung mit ihren Anlagen 1-5 gilt für das gesamte Gebiet der Bundesstadt Bonn. ²Regelungen in Bebauungsplänen, sonstigen Satzungen oder vor Inkrafttreten dieser Satzung abgeschlossenen städtebaulichen Verträgen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.	
§ 2 Herstellungspflicht und Begriffe	
(1) ¹Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen oder sonstiger Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, müssen Stellplätze (notwendige Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (notwendige Fahrradabstellplätze) hergestellt werden.	

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
(2) ¹ Stellplätze bzw. Abstellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen bzw. Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dienen. ² Garagen oder Carports sind Gebäude oder Gebäudeteile zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und/o-der Fahrrädern. ³ Sie gelten als notwendige Stellplätze und/oder Abstellplätze im Sinne dieser Satzung. ⁴ Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge sind keine Stellplätze oder Garagen.	
(3) ¹ Notwendige Stellplätze und Abstellplätze müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein.	
(4) Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz –GEIG-) ist zu beachten.	<i>Hinweis auf GEIG</i>
§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze	
(1) ¹ Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus den Anlagen 1 und 2 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Absätzen.	
(2) ¹ Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. ² Dabei sind die in der Anlage 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.	
(3) Steht die nach Anlagen 1 und 2 ermittelte Gesamtanzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann nach Maßgabe der zuständigen Bauordnungsbehörde alternativ eine Einzelermittlung der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze vorgenommen werden.	<i>Härtefallregelung</i>

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
(4) 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 i.S. § 4 (1) dieser Satzung zulässig.	
(5) ¹Die Anzahl der nach Anlage 1 notwendigen Stellplätze verringert sich bei allen Nutzungsarten außer Nr. 1.2 aufgrund der Lage des Baugrundstücks nach Anlage 3 a. in Zone I um 40%, b. in Zone II um 25% und c. in Zone III um 10%.	<i>Gestufte Berücksichtigung von allgemeiner verkehrlicher und besonderer ÖPNV-Lagegunst des Baugrundstücks.</i> <i>Regelungen beziehen sich nur auf Stellplätze; eine Verringerung der Anzahl der Fahrradabstellplätze ist nicht vorgesehen</i> <i>Bei der Nutzungsart Nr. 1.2 (Wohngebäude) wird die Lagegunst in den Tabellenwerten bereits berücksichtigt.</i>

24

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
(7) ¹Ergeben sich aus den vorstehenden Regelungen mehr als 10 notwendige Stellplätze, im geförderten Wohnungsbau mehr als 5 notwendige Stellplätze, kann die Pflicht zur Herstellung für bis zu 30% dieser Stellplätze für die Dauer von maximal 10 Jahren ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen gem. Anlage 4 dieser Satzung nachhaltig verringert wird. ²Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die Dauer von 10 Jahren vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraumes insoweit als erfüllt. ³Der Anteil der notwendigen Stellplätze, für den die Herstellungspflicht ausgesetzt wird, bemisst sich ebenfalls nach Anlage 4 dieser Satzung. ⁴Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ⁵Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes nach Aufforderung durch die zuständige Bauordnungsbehörde der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁶Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.	<i>Beschreibung der Möglichkeiten zur Aussetzung der Stellplatzbaupflicht durch „besondere Maßnahmen“ (Mobilitätsmaßnahmen)</i>
(8) ¹Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist das Endergebnis der Berechnungen bei Bruchteilen kleiner 0,5 auf ganze Zahlen abzurunden und bei Nachkommastellen größer oder gleich 0,5 auf ganze Zahlen aufzurunden.	<i>Die kaufmännische Rundung geschieht am Ende der Ermittlung der notwendigen Stellplätze</i>

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
§ 4 Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen	
(1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind vorrangig auf dem Baugrundstück, sonst 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 400 m Lauflinie. 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 herzustellen sind.	
(2) ¹Stellplätze sind nach der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.	
(3) ¹Fahrradabstellplätze müssen 1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus barrierearm, verkehrssicher und leicht erreichbar sein, 2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen, 3. mit ausreichender Manövrierfläche einzeln leicht zugänglich sein, 4. grundsätzlich eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen. Bei Nachweis innovativer Abstellsysteme kann diese Fläche reduziert werden. Darüber hinaus sind die Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze nach Anlage 5 zu beachten.	

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
§ 5 Ablösung	
(1) ¹ Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder notwendiger Fahrradabstellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Stadt einen Geldbetrag nach Maßgabe der Satzung der Stadt über die Ablösung von Stellplatzpflichten zahlen. ² Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Fahrradstellplätze nur zum Teil möglich, sind Fahrradabstellplätze bevorzugt herzustellen.	<i>Gilt für alle Stellplätze, auch Fahrradabstellplätze</i> <i>Durch diese Regelung soll eine Priorisierung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen ermöglicht werden.</i>
(2) ¹ Über die Ablösung entscheidet das Bauordnungsamt.	
§ 6 Ordnungswidrigkeiten	
(1) ¹ Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 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) ¹ Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000 EUR geahndet werden.	
§ 7 Übergangsvorschrift	
¹ Die Regelungen dieser Satzung gelten für alle Bauanträge, die ab dem Tag des Inkrafttretens der Satzung (§ 8) bei dem Bauordnungsamt gestellt werden. ² Für alle vor diesem Tag bereits eingegangenen, noch nicht genehmigten Bauanträge können die Regelungen dieser Satzung Anwendung finden, wenn der Bauherr/die Bauherrin dies nachträglich beantragt und einen neuen Nachweis hinsichtlich des Stellplatzbedarfs vorlegt.	



In Kooperation mit
büro thiemann-linden
stadt & mobilität

Satzungstextentwurf für die Bundesstadt Bonn (entsprechend der Mustersatzung)	Erläuterung
§ 8 Inkrafttreten	
¹ Diese Satzung tritt am [Datum oder Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung] in Kraft. (Ort, Datum, Siegel) (Oberbürgermeister/in)	

6 Anlagen zur Stellplatzsatzung

Anlage 1: Richtzahlen für den Stellplatzbedarf (zu § 3)

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO	
				Pkw	Rad
1	Wohngebäude und Wohnheime				
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser	1,0 Stpl. je WE	Siehe Anlage 2 der Satzung	1 je Whg	
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)	siehe Anlage 2 der Satzung	siehe Anlage 2 der Satzung	1 je Whg	
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 12 Betten; davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 2 Betten davon 10% Besucheranteil	1 je 20 Pl.	1 je 4 Pl.
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen	1 Stpl. je 12 Betten; davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 5 Betten, mindestens 3 Abstpl. davon 10% Besucheranteil	1 je 10-17 Pl.,min. 3 min. 3	1 je 10

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	<i>Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO</i>	
				<i>Pkw</i>	<i>Rad</i>
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime	1 Stpl. je 5 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl. <i>davon 10% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 1 Betten <i>davon 10% Besucheranteil</i>	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen				
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein	1 Stpl. je 40 m² Nutzungsfläche <i>davon 10% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 40 m² Nutzungsfläche <i>davon 10% Besucheranteil</i>	<i>1 je 30-40 m²NF</i>	<i>1 je 120 m²</i>
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 Stpl. je 30 m² Nutzungsfläche, jedoch mindestens 3 Stpl. <i>davon 75% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 30 m² Nutzungsfläche <i>davon 75% Besucheranteil</i>	<i>1 je 20 – 30 m² NF, NF min. 3</i>	<i>1 je 80 m²</i>
3	Verkaufsstätten				
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m² Verkaufsfläche	1 Stpl. je 50 m² Verkaufsfläche, jedoch mindestens 2 Stpl. <i>davon 75% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 40 m² Verkaufsfläche <i>davon 75% Besucheranteil</i>	<i>bis 700 m² 1 je 30-50 m²VF, VF min. 2</i>	<i>bis 700 m² 1 je 70 m²</i>

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	<i>Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO</i>	
				<i>Pkw</i>	<i>Rad</i>
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche	1 Stpl. je 30 m² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 40 m² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil	ab 700 m² 1 je 10-30 m² VF, VF	ab 700 m² 1 je 220 m² min. 10
3.3	Verkaufsstätten mit großen Ausstellungsflächen (z.B. Autohäuser, Möbelhäuser, etc.)	1 Stpl. je 100 m² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m² Verkaufsfläche davon 75% Besucheranteil	k.A.	k.A.
4	Versammlungsstätten außer Sportstätten, Kirchen				
4.1	Versammlungsstätten	1 Stpl. je 10 Sitzplätze davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 Sitzplätze davon 90% Besucheranteil	1 je 5-10 Sitzplätze zug)	1 je 10-50 Sitzplätze (reg. Bezug)
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 Stpl. je 30 Plätze davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 20 Plätze davon 90% Besucheranteil	1 je 10-30 plätzen Sitzplätzen	1 je 30 Sitz- plätzen

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO	
				Pkw	Rad
5	Sportstätten				
5.1	Sportplätze	1 Stpl. je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 je 10-15 Besuch.-pl.	1 je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 10 Besuch.-pl.
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 Stpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucherplätze	1 je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 je 10-15 Besuch.-pl.	1 je 100 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 10 Besucher
5.3	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 300 m ² Grundstücksfläche	1 Abstpl. je 50 m ² Grundstücksfläche	1 je 200-300 m ² Grundstücksfl.	1 je 100 m ² Grundstücksfl.

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO	
				Pkw	Rad
5.4	Hallenbäder	1 Stpl. je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 5 Besucherplätze	1 je 5-10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10-15 Besucherplätze	1 je 5 Kleiderablagen
5.5	Reitanlagen	1 Stpl. je 4 Pferdeeinstellplätze	1 Abstpl. je 2 Pferdeeinstellplätze	1 je 8 Pferde-einstellplätze, einstellplätze,	1 je 8 min 2
5.6	Fitnesscenter	1 Stpl. je 15 m ² Sportfläche davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 m ² Sportfläche davon 90% Besucheranteil	1 je 15 m ² Sportfläche	1 je 60 m ² Sportfläche
5.7	Tennisanlagen	2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucherplätze	4 je Spielfeld, bzw. zusä. 1 je 10-15 Besucher-Besucherplätze	1 je Spielfeld, 1 je 40 Besucherplätze

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO	
				Pkw	Rad
5.8	Bootshäuser und Boots Liegeplätze	1 Stpl. je 5 Boote	1 Abstpl. je 2 Boote	1 je 2-5 Boote plätze	1 je 10 Boots- plätze
6	Gaststätten, Vergnügungstätten und Beherbergungsbetriebe				
6.1	Gaststätten	1 Stpl. je 12 m ² Gastraum davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 m ² Gastraum davon 90% Besucheranteil	1 je 6-12 m ² Gastraum	1 je 10 m ² Gast- raum
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 4 Betten, davon 75% Besucheranteil für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1	1 Abstpl. je 8 Betten, mindestens 4 Abstpl., davon 25% Besucheranteil für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1	1 je 2-6 Betten, für zugehörigen Restaurantbetrieb Zuschlag nach 6.1	1 je 15 Betten
6.3	Tanzlokale, Discotheken	1 Stpl. je 8 m ² Gastraum davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 4 m ² Gastraum davon 90% Besucheranteil	1 je 4-8 m ² Gastraum, min 2	1 je 40 m ² Gastraum, min 2
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 12 Betten davon 25% Besucheranteil	1 Abstpl. je 5 Betten davon 25% Besucheranteil	1 je 10 Betten ten	1 je 20 Betten

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	<i>Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO</i>	
				<i>Pkw</i>	<i>Rad</i>
6.5	Sonstige Vergnügungsstätten	1 Stpl. je 25 m² Nutzungsfläche, mindestens jedoch 3 Stpl.	1 Abstpl. je 10 m² Nutzungsfläche, mindestens jedoch 3 Abstpl.	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>
7	Krankenhäuser und Kliniken				
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 Stpl. je 3 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2 <i>davon 50% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 10 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2 <i>davon 20% Besucheranteil</i>	<i>1 je 2-3 Betten</i>	<i>1 je 30 Betten</i>
7.2	Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen	1 Stpl. je 6 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2 <i>davon 60% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 20 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2 <i>davon 20% Besucheranteil</i>	<i>1 je 2-6 Betten</i>	<i>1 je 30 Betten</i>
8	Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung				
8.1	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 Stpl. je 20 Kinder, jedoch mindestens 2 Stpl.	1 Abstpl. je 5 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstpl. <i>davon 50% Besucheranteil</i>	<i>1 je 20-30 Kinder, min. 2</i>	<i>2 je 20-30 min.2</i>

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO	
				Pkw	Rad
8.2	Grundschulen	1 Stpl. je 20 Schüler	1 Abstpl. je 2 Schüler davon 10% Besucheranteil	1 je 30 Schüler Schüler	1 je 6
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 30 Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Schüler über 18 Jahre	1 Abstpl. je 2 Schüler davon 10% Besucheranteil	1 je 25 Schüler, Schüler zusätzlich 1 je 5-10 Schüler über 18 Jahre	1 je 15
8.4	Förderschulen	1 Stpl. je 15 Schüler	1 Abstpl. je 10 Schüler davon 10% Besucheranteil	1 je 15 Schüler Schüler	1 je 80
8.5	Fachhochschulen, Universitäten	1 Stpl. je 10 Studierende	1 Abstpl. je 2 Studierende davon 20% Besucheranteil	1 je 2-4 Studierende Studier.	1 je 4 Studier.
8.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen	1 Stpl. je 10 Teilnehmerplätze	1 Abstpl. je 3 Teilnehmerplätze davon 20% Besucheranteil	k.A.	k.A.
8.7	Jugendzentren	1 Stpl. je 200 m² Nutzungsfläche	1 Abstpl. je 10 m² Nutzungsfläche davon 90% Besucheranteil	1 je 15 Besucherplätze plätze	1 je 5 Besucher- plätze

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	<i>Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO</i> <i>Pkw Rad</i>
9	Gewerbliche Anlagen			
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 70 m² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* <i>davon 20 % Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 50 m² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* <i>davon 10 % Besucheranteil</i>	<i>1 je 50-70 m² NF 1 je 10 Beschä. oder 1 je 3 Beschäftigte</i>
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 100 m² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* <i>davon 10 % Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 70 m² Nutzungsfläche oder je drei Beschäftigte* <i>davon 10 % Besucheranteil</i>	<i>1 je 80-100 m² NF 1 je 100 m² NF oder 1 je 6 oder 1 je 6 Beschäftigte Beschäftigte</i>
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	7 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstpl. je 5 Wartungs- oder Reparaturstände, mindestens 3	<i>6 je Wartungs- oder min.2 Reparaturstand</i>
9.4	Tankstellen	2 Stpl., mit Verkaufsstätte zusätzlich Stpl. nach 3.1	1 Abstpl., mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1	<i>3 mit Verkaufsstelle min.2 zusätzlich nach 3.1</i>
10	Verschiedenes			
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 4 Kleingärten	1 Abstpl. je 5 Kleingärten <i>davon 80% Besucheranteil</i>	<i>1 je 3 Kleingärten 2 je Kleingarten</i>

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder	Informell zur internen Information: Zum Vergleich die Werte der bisherigen Praxis nach §51 BauO NW vom 01.06.2000 VO	
				Pkw	Rad
10.2	Begräbnisstätten (z.B. Friedhöfe)	1 Stpl. je 2000 m² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stpl.	1 Abstpl. je 750 m² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 4 Abstpl. je Eingang	1 je 2000 m² Grundstücksfläche, min 10	1 je 1000 Grund- stücks- fläche
10.3	Sonnenstudios	1 Stpl. je 5 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Stpl. davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 3 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Abstpl. davon 90 % Besucheranteil	1 je 4 Sonnenbänke, min 2 4	1 je 4 Son- nen- bänke, min 4
10.4	Waschsalons	1 Stpl. je 7 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stpl. davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 5 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstpl. davon 90 % Besucheranteil	1 je 6 Wasch- Wasch- automaten, min 2	1 je 10 automa- ten, min 2
10.5	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stpl. je 250 m² Ausstellungsfläche davon 80% Besucheranteil	1 Abstpl. je 75 m² Ausstellungsfläche, mindestens 5 Abstpl. davon 80% Besucheranteil	k.A.	k.A.

Anlage 2: Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarf (zu § 3) für Wohnen, zu Anlage 1 (Richtzahlentabelle), Pos. 1.2 Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE) und Fahrradabstellbedarf für Gebäude der Pos. 1.1

Kfz-Stellplatzbedarf in Verbindung mit der Zonierung nach Anlage 3

Freifinanzierter Wohnungsbau

Lagegunst	Zone I	Zone 2	Zone 3
Größe Wohneinheit (WE)*			
kleiner 30 qm	0,3 pro WE	0,4 pro WE	0,5 pro WE
bis einschl. 55 qm	0,4 pro WE	0,5 pro WE	0,6 pro WE
bis einschl. 87 qm	0,6 pro WE	0,7 pro WE	0,8 pro WE
bis einschl. 117 qm	0,7 pro WE	0,8 pro WE	0,9 pro WE
über 117 qm	0,9 pro WE	1,0 pro WE	1,1 pro WE

Geförderter Wohnungsbau

Lagegunst	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Größe Wohneinheit (WE)*			
kleiner 30 qm	0,25 pro WE	0,30 pro WE	0,35 pro WE
bis einschl. 55 qm	0,30 pro WE	0,35 pro WE	0,40 pro WE
bis einschl. 87 qm	0,35 pro WE	0,40 pro WE	0,45 pro WE
bis einschl. 117 qm	0,40 pro WE	0,45 pro WE	0,50 pro WE
über 117 qm	0,45 pro WE	0,50 pro WE	0,55 pro WE

Fahrradabstellplatzbedarf in Verbindung mit der Zonierung nach Anlage 3

Freifinanzierter und geförderter Wohnungsbau

Lagegunst	Zone 1	Zone 2	Zone 3
Größe Wohneinheit (WE)*			
kleiner 30 qm	1,0 pro WE	1,0 pro WE	1,0 pro WE
bis einschl. 55 qm	1,5 pro WE	1,5 pro WE	1,5 pro WE
bis einschl. 87 qm	2,5 pro WE	2,5 pro WE	2,5 pro WE
bis einschl. 117 qm	3,0 pro WE	3,0 pro WE	3,0 pro WE
über 117 qm	4,0 pro WE	4,0 pro WE	4,0 pro WE

- Wohnfläche nach DIN 277, wobei Balkone, Loggien und Kellerräume unberücksichtigt bleiben.

Anlage 3: Gebietszonen (zu § 3 Abs. 5)

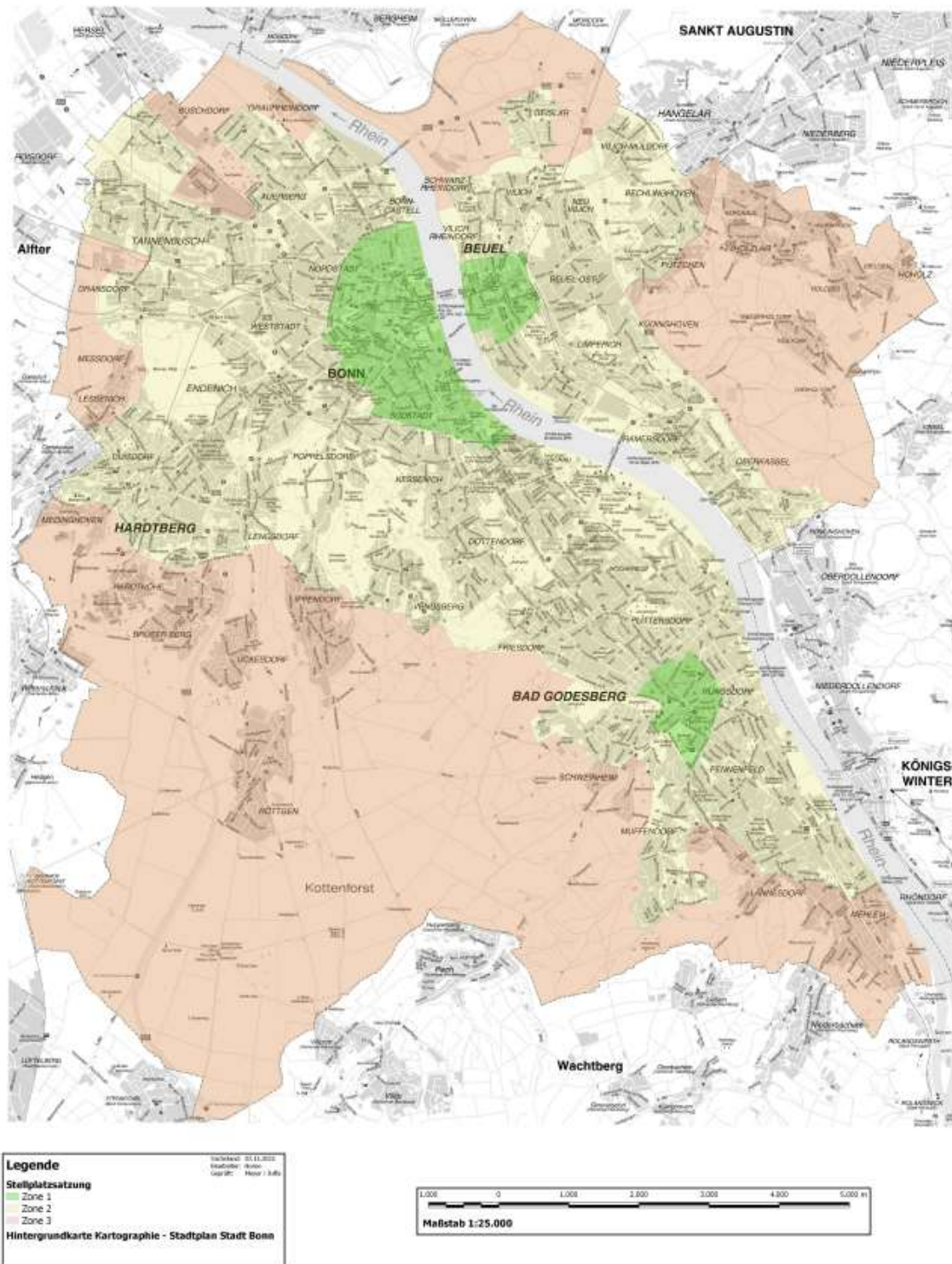


Abbildung 6: Lagezonen zu § 3 Absatz 5

Anlage 4: Verfahren zur Ermittlung einer abweichenden Anzahl notwendiger Stellplätze (zu § 3 Abs. 7)

(1) Wenn die Antragstellenden besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens i.S. §3 (7) dieser Satzung ergreifen, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach einem vom Bauherrn vorzulegenden und von der Bauaufsichtsbehörde anzuerkennenden Mobilitätskonzept, das folgenden Anforderungen genügen muss:

- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro.
Die Qualifikation ist erforderlichenfalls an Hand der Berufsqualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und an Hand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.
- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens⁵ einschließlich Differenzierung nach Nutzergruppen der baulichen Anlage, die sich hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens unterscheiden (z.B. für Gewerbebauten: Beschäftigte, Besucher, Kunden, Lieferanten).
- Verwendung der aktuellsten verfügbaren empirischen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, die zur konkreten baulichen Anlage bzw. zu den konkreten Nutzergruppen passen (z.B. Verwendung der Ergebnisse der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland‘ für Bonn).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen.
Aus der Beschreibung muss konkret hervorgehen, welchen Nutzergruppen welche Angebote zu welchen Konditionen zur Verfügung stehen und welcher Wirkungsmechanismus auf die Stellplatznachfrage qualitativ und quantitativ angenommen wird.
- Nachvollziehbare Herleitung des verringerten Stellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.

⁵ Referenz ist die Verfahrenslogik von: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [Hg.]: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006

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

Beschreibung der Maßnahme	Anzahl bzw. Anteil der notwendigen Stellplätze gemäß §3 Absatz 1 bis Absatz 7, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt wird (ermittelter notwendiger Stellplatzbedarf)
Öffentlich zugänglicher und nutzbarer Carsharing-Stellplatz auf dem Baugrundstück bei den Nutzungsarten nach Anlage 1 Ziffer 1.1, 1.2 und 1.5	Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 5 Pkw-Stellplätze, maximal jedoch 25% der notwendigen Stellplätze
Erhebung von Parkgebühren auf dem Privatgelände unmittelbar bei den Stellplatznutzenden (Dauerparkern) in Höhe von mindestens 30 € pro Monat bei offenen Stellplätzen und 60 € pro Monat bei Garagen und sonstigen Stellplatzanlagen	Bis zu 15% der notwendigen Stellplätze
Radverkehrsförderung, wie die Bereitstellung von Duschen und Umkleiden für Beschäftigte, Verleih von Spezialrädern/-anhängern, Reparaturangeboten, etc.	Bis zu 10% der notwendigen Stellplätze
Erwerb von Jobtickets, Semestertickets oder ähnlichem für die Nutzenden und Bewohnenden entsprechend den aktuellen Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg VRS	Bis zu 20% der notwendigen Stellplätze

Der Anteil der notwendigen Stellplätze, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt wird, darf in Summe aller Maßnahmen 30% der nach Anlage 1, 2 und 3 ermittelten notwendigen Stellplätze nicht übersteigen.

Anlage 5: Weitere Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze (zu § 4 Abs. 3)

(1) Lage der Fahrradabstellplätze und barrierearme Erreichbarkeit

Notwendige Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück in der Nähe zu den Eingangsbereichen oder Erschließungskernen herzustellen.

Von der öffentlichen Verkehrsfläche müssen die Abstellanlagen aus ebenerdig oder über Rampen bzw. ausreichend große Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein.

Bei Großgaragen mit über 100 Kfz-Stellplätzen sind die Zuwegungen zu den Abstellanlagen getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen oder zumindest besonders zu schützen (z.B. durch gekennzeichnete Fahrstreifen).

(2) Größe der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder und der dazugehörigen Verkehrsflächen

Die Grundfläche eines Regelfahradabstellplatzes muss grundsätzlich mindestens 2 Meter lang und 0,75 Meter breit sein.

Platzsparende Fahrradparksysteme (bspw. Doppelstockparksysteme) erfüllen die Bedingungen für eine problemlose Bedienung generell nicht. Ausnahmen können bei innovativen Abstellsystemen und/oder großer Anzahl von notwendigen Abstellplätzen zugelassen werden. In der Regel trifft dies ab 50 Abstellplätzen zu. Dann müssen die Abstellsysteme im Detail beschrieben und der Hersteller-Typ genau bestimmt werden.

Die Breite der Erschließungswege zu den Abstellplätzen für Fahrräder muss bei Senkrechthanordnung der Abstellplätze mindestens 1,8 Meter, bei Schrägaufstellung mindestens 1,3 Meter betragen. Ihre lichte Höhe muss mindestens 2 Meter, in Fahrgassen grundsätzlich mindestens 2,3 m und im Bereich von Doppelstockanlagen mindestens 2,7 Meter betragen.

(3) Sonderfahradabstellplätze

Bei jedem 10. Abstellplatz soll mehr Fläche für Lastenräder, Fahrradanhänger oder Fahrräder mit Sonderaufbau vorhanden sein.

Die Grundfläche eines Sonderfahradabstellplatzes muss mindestens 2,75 Meter lang und 1,0 Meter breit sein. Der Erschließungsweg muss im Bereich der Sonderfahradabstellplätze mindestens 2,5 Meter breit sein.

(4) Beschaffenheit und Gestaltung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind so zu gestalten, dass in Laufradgröße und Reifenbreite unterscheidende Fahrradtypen standsicher abgestellt und sicher angeschlossen werden können. Fahrradständer sind fest mit dem Boden oder mit dem Gebäude zu verbinden. Dies gilt nicht, wenn auf andere Weise, zum Beispiel durch Gewicht oder Größe des Fahrradständers, sichergestellt ist, dass bei angeschlossenen Fahrrädern keine Ortsveränderung möglich ist oder der Zugang zu den Fahrradabstellplätzen nur für Befugte möglich ist (durch eine Schließanlage gesichert o.ä.). Für Sonderfahrräder ist eine Anschließmöglichkeit am Boden oder an der Wand vorzusehen; Fahrradständer müssen hierfür



In Kooperation mit
büro thiemann-linden
stadt & mobilität

nicht errichtet werden.

Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sollen ausreichend beleuchtet sein.

Dienen sie dem längerfristigen Abstellen (z.B. für Bewohner oder Mitarbeiter), müssen sie wettergeschützt sein. Deshalb sollten sie außerhalb von Gebäuden eingehaust werden (z.B. in Gemeinschaftsfahrradgaragen oder Fahrradboxen). Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen für die Bewohner ist in der Regel eine Zugangssicherung (Sammelschließanlage) nötig.