

<b>Beratungsfolge</b> Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	<b>Sitzungstermin</b>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Bau	27.04.2021
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	20.05.2021
Haupt- und Finanzausschuss	22.06.2021
Rat	29.06.2021

## **Einführung einer Stellplatzsatzung**

### **Beschlussvorschlag:**

„1. Der Stellplatzsatzung der Stadt Haan in der Fassung vom xx.xx.2021 wird zugestimmt.

### **Sachverhalt:**

#### **1. Satzungsermächtigung und Beschlusslage**

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW 2018) ist am 01.01.2019 in Kraft getreten. In § 48 BauO NRW 2018 werden die Bestimmungen zu Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen neu geregelt.

§ 48 BauO NRW 2018 sieht für die notwendige Anzahl von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen grundsätzlich eine Regelung über eine Rechtsverordnung vor.<sup>1</sup> Gleichzeitig wird den Kommunen ermöglicht, stattdessen eine eigene Stellplatzsatzung zu erlassen. Hierin können sie neben der Anzahl von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen auch weitere Regelungen treffen (s. u.).

---

<sup>1</sup> Diese ministerielle Rechtsverordnung mit Richtzahltable liegt mit Stand von Januar 2021 jedoch nur als Entwurf vor und es ist derzeit nicht absehbar, wann eine Rechtsverordnung erlassen wird. Die Bauaufsicht zieht daher hilfswiese weiterhin für die Ermittlung der Anzahl der notwendigen PKW-Stellplätze die Anlage 1 zu Nr. 51.11 der am 23.11.2000 veröffentlichten Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung heran, die bis zum 31.12.2005 galt. Sie legt dabei die jeweiligen Mindestvorgaben zugrunde. Die Tabelle beinhaltet jedoch keine Richtzahlen zu Fahrradabstellplätzen.

Macht die Gemeinde von der Satzungsermächtigung Gebrauch, hat sie in der Satzung Standort, Größe, Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung von Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge der Personen zu bestimmen, die die Anlagen ständig benutzen oder sie besuchen.

Dabei bezieht sich die Stellplatzsatzung ausschließlich auf „Privatgrundstücke“ mit Nutzungen wie beispielsweise Wohnhäusern, Büro-, Verwaltungs- und Praxisgebäuden, Verkaufs- oder Sportstätten, Krankhäusern oder Bildungseinrichtungen, also auf Stellplätze außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche.

Die besondere Bedeutung einer eigenen Stellplatzsatzung liegt darin, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien ausrichten zu können.

Mit Schreiben vom 03.02.2020 hat die GAL-Haan einen Antrag "Einführung einer Stellplatzsatzung" gestellt und nennt dabei Punkte, die ihr bei der Einführung wichtig sind. Sie hat darin auch einen Entwurf einer Stellplatzsatzung beigefügt.<sup>2</sup> Der Antrag wurde in die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr (SUVA) am 26.05.2020 eingebracht. Der SUVA hat folgende Beschlussempfehlung des Antrags einstimmig angenommen: „Die Stadt Haan führt eine Stellplatzsatzung ein. Die Stellplatzsatzung hat den besonderen Bedarf an Fahrradstellplätzen im Rahmen einer zukünftigen Mobilität zu regeln. Die Stellplatzsatzung ist als Chance für einen Baustein zur Nachhaltigen Kommune zu begreifen.“

## **2. Muster-Stellplatzsatzung, Leitfaden und gute Beispiele**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt den Kommunen u. a. mit einer Muster-Stellplatzsatzung NRW, der in einer Anlage Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf beigefügt sind, sowie einem begleitenden Leitfaden eine Hilfestellung für die Einführung einer Stellplatzsatzung. Die Unterlagen wurden gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS), sowie Praktikern aus den Baubehörden und Fachjuristen erarbeitet und als Handbuch herausgegeben.<sup>3</sup> Da in anderen Bundesländern bereits seit längerem positive Erfahrungen mit kommunalen Stellplatzsatzungen existieren, konnten diese in die Empfehlungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW einfließen.

Auf dem Leitfaden aufbauend hat u. a. die Verwaltung der Stadt Monheim am Rhein zusammen mit einem externen Gutachterbüro und unter juristischer Beratung eine kommunale Stellplatzsatzung erarbeitet. Diese wurde im Dezember 2018 vom dortigen Rat beschlossen und ist im Januar 2019 in Kraft getreten. Rd. eineinhalb

---

<sup>2</sup> siehe auch [https://www2.haan.de/bi/to0050.php?\\_\\_ktonr=14994](https://www2.haan.de/bi/to0050.php?__ktonr=14994)

<sup>3</sup> siehe auch Handbuch "Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW", überarbeitet Herbst 2019  
[https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/Stellplatz-Mustersatzung/znm\\_nrw\\_stellplatzsatzung\\_handbuch\\_2019\\_final.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/Stellplatz-Mustersatzung/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf)

Jahre später wurde ein Fazit gezogen. Demnach eignete sich die Satzung sehr gut für die Bewertung und Herstellung der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze. Es wurde jedoch auch die Notwendigkeit gesehen, einige Passagen klarstellend bzw. redaktionell zu ändern. Die Satzung wurde daher neu gefasst.

Der von der GAL-Fraktion mit o. g. Antrag beigefügte Entwurf einer Stellplatzsatzung entspricht größtenteils der Erstfassung der Stellplatzsatzung der Stadt Monheim am Rhein. Aus Sicht der Haaner Verwaltung ist sie bzw. die Fortschreibung grundsätzlich ein gutes Beispiel einer Stellplatzsatzung, an der sich ergänzend zu den Textbausteinen der Muster-Stellplatzsatzung orientiert werden kann. Insbesondere die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf sowie Ablösebeträge müssen jedoch auf der Grundlage einer Bestandsanalyse unter Berücksichtigung der konkreten Haaner Situation ermittelt und festgelegt werden.

### **3. Regelungsinhalte der Stellplatzsatzung**

#### Grundstruktur und Herleitung der kommunalen Richtzahlen

Die zum Beschluss anstehende Stellplatzsatzung ist Anlage 1 beigefügt. Die Verwaltung hat hierin die Grundstruktur der Muster-Stellplatzsatzung übernommen.

Die Regelungen betreffen u. a. den Geltungsbereich und die Herstellungspflicht, die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze sowie Anforderungen an die Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze. Weiterhin werden u. a. die Ablösung von Stellplätzen bzw. Fahrradabstellplätzen sowie Ordnungswidrigkeiten geregelt.

Der Musterstellplatzsatzung sind in einer Anlage für verschiedene Arten baulicher Nutzungen und Nutzungsmaße Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf beigefügt. Für die kommunalen Stellplatzsatzungen müssen die Kommunen anstelle der Rahmenwerte feste Richtzahlen für ihre jeweiligen Gegebenheiten ermitteln und festlegen.

Die Verwaltung hat hierzu entsprechend der Empfehlung des Leitfadens zunächst die notwendigen Grundlagen analysiert<sup>4</sup> und eine Einschätzung zur verkehrlichen und raumstrukturellen Lage der Stadt Haan vorgenommen. Ziel war es abzuleiten, ob die örtlichen Stellplatzmaßzahlen grundsätzlich eher am unteren Rand, am oberen Rand oder in der Mitte der empfohlenen Bandbreite liegen sollten.

Es wurde zudem versucht, besondere Gegebenheiten zu erkennen, die es notwendig machen, Werte jenseits der vorgeschlagenen Rahmenempfehlungen einzusetzen.

---

<sup>4</sup> Dies umfasste z. B.:

- Grunddaten von Verkehr und Mobilität (z. B. Pkw-Dichte, Modal Split, Verkehrsnetz, Pendlerverflechtungen)
- Erfahrungen mit Stellplätzen aus der bisherigen Baugenehmigungspraxis
- generelle Strategien der Verkehrsentwicklung und des kommunalen Mobilitätsmanagements

Weiterhin wurde betrachtet, ob die verkehrlichen Rahmenbedingungen innerhalb des Gemeindegebiets so unterschiedlich sind, dass räumlich differenzierte Regelungen sinnvoll werden.

Schließlich wurde überlegt, welche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen von Bauherren ortstypisch in Frage kommen und wie diese für eine Abminderung der Herstellungspflichten berücksichtigt werden sollten.

#### Geltungsbereich und Zuständigkeit

Die Stellplatzsatzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Haan. Entsprechend der Musterstellplatzsatzung bleiben Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen unberührt. Für Entscheidungen nach der Satzung ist die Untere Bauaufsichtsbehörde zuständig.

#### Herstellungspflicht, Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze sowie Minderungspotenziale aufgrund der ÖPNV-Anbindung und „besonderer Maßnahmen“

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

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich auf der Grundlage der Richtzahlentabelle (siehe Anlage 1 zur Stellplatzsatzung), alternativ einer Einzelfallprüfung, bzw. für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart nicht in der Richtzahlentabelle aufgeführt ist, nach dem voraussichtlich tatsächlichen Bedarf.

Die für die Stellplatzsatzung auf der Grundlage der örtlichen Gegebenheiten<sup>5</sup> und mit der Ausrichtung auf eine „zukünftige Mobilität“ hergeleiteten „Haaner Richtzahlen“ für die jeweiligen Nutzungen bzw. Nutzungsmaße berücksichtigen in der Regel Mittelwerte bis untere Werte der im Leitfaden empfohlenen Stellplatz- und Abstellplatzanzahl.<sup>6</sup>

Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen bezieht sich die Herstellungspflicht auf den Mehrbedarf. Im Genehmigungsverfahren wird geprüft, welchen Stellplatzbedarf das bereits genehmigte Vorhaben nach dieser Satzung hätte nachweisen müssen und dieser Wert mit dem Wert des geänderten Vorhabens verglichen.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Herstellungspflicht reduziert werden, entfallen oder ausgesetzt werden.

---

<sup>5</sup> u. a. hügelige Topografie, Verkehrsmittelwahlverhalten mit hohem Pkw-Anteil (43%) und geringem Radverkehrsanteil (5%)

<sup>6</sup> Wurden Richtzahlen festgelegt, die über oder unter den Rahmenvorgaben der Musterstellplatzsatzung liegen, ist dies i.d.R. darin begründet, dass die Verwaltung bei der beispielhaften Anwendung auf Bestandsgebiete oder auf fiktive Vorhaben eine Festsetzung entsprechend der Rahmenvorgaben als unrealistisch bewertet hat.

So kann die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze je nach Qualität der ÖPNV-Anbindung des betreffenden Standortes reduziert werden. Bei guter Anbindung ist eine Reduzierung um 10%, bei sehr guter Anbindung um 20 % der notwendigen Stellplätze möglich. Da sich die diesbezüglichen Qualitäten regelmäßig ändern, erfolgt die Zuordnung per Einzelfallprüfung im Baugenehmigungsverfahren.

Der Neu-/ Ausbau sowie die Nutzungsänderung von Keller-/ oder Dachgeschossen wird im Sinne der Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum privilegiert. Es kann hier unter den in der Satzung beschriebenen Anwendungsvoraussetzungen in bestimmten Umfang auf die Stellplatzpflicht verzichtet werden.

Als Minderungspotenziale können sogenannte „besondere Maßnahmen“, die den Stellplatzbedarf verringern – z. B. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements - berücksichtigt werden. So besteht für den Bauherrn die Möglichkeit, seinen Beschäftigten bzw. Bewohnern ÖPNV-Vergünstigungen zukommen zu lassen oder Carsharing fördern. Weiterhin können bei einer wesentlichen Änderung oder Nutzungsänderung Pkw-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze in der landesweit verbindlichen Relation 1:4 kompensiert werden (s. Anlage 2 zur Stellplatzsatzung). Mit den vorgenannten Maßnahmen ist eine Minderung der Gesamtstellplatzzahl je Kategorie bis zu 25 % möglich.

Der Nachweis, dass die Leistungen des Minderungstatbestands aufrechterhalten werden, ist regelmäßig, z. B. jährlich, zu erbringen. Andernfalls sind die entsprechenden Parkplätze herzustellen oder abzulösen. Insgesamt kann der Stellplatzschlüssel durch den ÖPNV-Bonus und die besonderen Maßnahmen um 40 % reduziert werden. Für die Anrechnung der besonderen Maßnahmen gilt eine Bagatellgrenze.

#### Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Der in der Musterstellplatzsatzung empfohlene Textbaustein zu den Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze beinhaltet u. a. Ausführungen zur Lage, zur Rücksichtnahme und einen Verweis auf die Herstellung nach der Sonderbauverordnung. Weitere Regelungen beziehen sich auf die Erreichbarkeit, Sicherheit, Zugänglichkeit und den Platzbedarf der Fahrradabstellplätze. Diese allgemeinen Regelungen wurden in der vorliegenden Stellplatzsatzung in den Paragraphen zur Herstellungspflicht vorgezogen.

Im Paragraphen „Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze“ werden die Anforderungen konkretisiert.<sup>7</sup> Die Anforderungen an Fahrradabstellplätze werden dabei nach Nutzergruppen (für Bewohner, für Beschäftigte, Schüler, Studierende oder sonstige dauerhafte Nutzer bzw. für den Besucheranteil) unterschieden.

Bei einer größeren Anzahl von notwendigen Fahrradabstellplätzen werden besondere Qualitäten wie Überdachung, zusätzliche Fläche zum Abstellen von Lastenrädern oder Kinderanhängern oder Lademöglichkeiten bzw. Ladeinfrastruktur für E-Mobilität gefordert.

---

<sup>7</sup> Dabei werden auch Vorgaben zur Ausführung und Ausstattung, teils angelehnt an die Empfehlungen der AGFS-Broschüre „Und wo steht Ihr Fahrrad?“ gemacht.

Die Verwaltung folgt bei der Konkretisierung der Anforderungen nicht ganz der Regelungstiefe des GAL-Entwurfs. Hintergrund ist, dass die Verwaltung auf der einen Seite durch verbindliche Standards zur Stellplatzbaupflicht den Hemmnissen der Fahrradnutzung (u. a. „Reiseantrittswiderstand“, fehlender Diebstahl- oder Witterungsschutz) bestmöglich entgegenwirken möchte. Auf der anderen Seite gibt es Grenzen der Stellplatzbaupflicht: Diese ist durch das öffentliche Interesse beschränkt. Es kann keine bedingungslose Auferlegung, sondern „nur“ eine situationsgerechte Verpflichtung zum Stellplatzbau geben. Dieser darf nicht enteignend wirken. Die Wirtschaftlichkeit muss gewahrt sein.

Aus Sicht der Verwaltung gibt es viele Möglichkeiten, wie Bauherren Stellplätze und Fahrradabstellplätze im Sinne einer Zukünftigen Mobilität bzw. Nachhaltigen Kommune realisieren könnten.

Vor diesem Hintergrund erschien ihr die Regelungstiefe des GAL-Entwurfs zu den Fahrradabstellplätzen in einigen Punkten möglicherweise zu „eingriffig“, auch um im Falle einer gerichtlichen Überprüfung Stand halten zu können.

Zudem geht die Verwaltung davon aus, dass die Akzeptanz von Maßnahmen ggf. auch das Innovationspotenzial höher ist, wenn ein gewisser Spielraum für den Bauherrn verbleibt. Die Anforderungen wurden daher nicht in ganz so engen Grenzen verbindlich vorgeben. Darüber hinaus wurden einige Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze nicht aufgenommen, obwohl sie wünschenswert sind (z. B. soziale Kontrolle durch gute Einsehbarkeit und Beleuchtung) Hintergrund ist, dass sie im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren schwer prüfbar sind, teils ggf. „unbestimmte Rechtsbegriffe“ gesehen wurden.

### Ablösung von Stellplätzen

Mit dem Inkrafttreten der BauO NRW 2018 sind kommunale Satzungen, die auf der Grundlage der bis dahin geltenden Bauordnung beschlossen wurden, an die geänderte Gesetzeslage anzupassen. Die Haaner Stellplatzablösesatzung aus 2014 beinhaltet nur Regelungen zur Ablösung von Kfz-Stellplätzen, die zudem die gestiegenen Baukosten nicht mehr abbilden. Die Regelungen wurden daher überprüft, angepasst und ergänzt um Ablösebeträge für Fahrradabstellplätze in die Stellplatzsatzung integriert. Für die Bemessung der Ablösebeträge wird aufgrund der Bodenpreisentwicklung (Richtwerte) nur noch eine besondere Gebietszone (Kernbereich Stadtzentrum) festgelegt. Für das übrige Stadtgebiet lassen sich über alle Nutzungen betrachtet keine ausgeprägten „ähnliche Bereiche“ identifizieren.<sup>8</sup> Die Abgrenzung kann dem Kartenmaterial (s. Anlage 3 zur Stellplatzsatzung) entnommen werden.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Alternativ wäre auch eine nutzungsspezifische Ablöseregelung für zusammenhängende Gewerbe- / Industrie- / Sondergebietslagen denkbar. Auch könnte zur Stärkung der Innenstadt auf eine Sonderregelung für das Stadtzentrum verzichtet werden.

<sup>9</sup> Laut Leitfaden liegen die Kosten je Stellplatz einschließlich anteiliger Zuwegung in Abhängigkeit von den Grundstückskosten und der konkreten baulich-konstruktiven Ausgestaltung erfahrungsgemäß

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

Für Haan werden die durchschnittlichen Kosten für ebenerdige Stellplätze mit einem Flächenbedarf

Die Ablösesumme ist von der Stadt Haan zweckgebunden zu verwenden. Dabei müssen solche Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Bauvorhabens führen (z. B. Verbesserung des ÖPNV-Angebots für das Gebiet).

#### **4. Weiteres Verfahren**

Die Verwaltung empfiehlt, der zum Beschluss vorgelegten Stellplatzsatzung in der Fassung vom xx.xx.2021 zuzustimmen. Nach erfolgtem Beschluss und Bekanntmachung im Amtsblatt kann die Stellplatzsatzung in Kraft treten, die Stellplatzablösesatzung tritt damit außer Kraft. Die Stellplatzsatzung ist in der Praxis zu evaluieren.

#### **Anlagen:**

##### **1) Stellplatzsatzung der Stadt Haan (mit Anlagen)**

---

von 20 m<sup>2</sup> abweichend auf 10.000 bis 15.000 € geschätzt. Zugrunde gelegt werden:

- durchschnittliche Grundstückskaufpreise (Richtwerte) in Haan 2020  
- Zone I (Kernbereich Stadtzentrum): 470 € / m<sup>2</sup>; alle weiteren Bereiche der Stadt Haan 360 € / m<sup>2</sup>
- durchschnittliche Nebenkosten (Notar und Grundbucheintrag, Grunderwerbssteuer): 8 %
- Herstellungskosten: 200 €/m<sup>2</sup> (nach BKI Statistische Kostenkennwerte Neubau 2019 zuzüglich jährlicher Preissteigerung von 3% für 2019 und 2020)

Hieraus ergeben sich für ebenerdige, offene Stellplätze Kosten von 14.152 € in Zone I und 11.776 € für alle weiteren Bereiche der Stadt.

Die Kosten für Tiefgaragen (ohne Zufahrten, Rampen, etc) mit einem Flächenbedarf von 20 m<sup>2</sup> werden für Haan aufgrund der Grunderwerbskosten und im Abgleich mit dem BKI im oberen Bereich der Kostenspanne des Leitfadens gesehen. Die Kosten werden dabei aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich ausfallen.

Legt man für Stellplätze in Tiefgaragen unter Beibehaltung der übrigen Parameter Herstellungskosten von 1.250 €/m<sup>2</sup> (nach BKI Statistische Kostenkennwerte Neubau 2019 zuzüglich jährlicher Preissteigerung von 3% für 2019 und 2020) zugrunde, ergeben sich hieraus Kosten in Höhe von 35.152 € in Zone I bzw. von 32.776 € für alle weiteren Bereiche der Stadt.

Zur Ermittlung der durchschnittlichen Herstellungskosten wurde für Zone I ein Tiefgaragenanteil von 50%, für alle weiteren Bereiche der Stadt Haan ein Tiefgaragenanteil von 20 % angesetzt.

Die in der Satzung festgelegten Ablösebeträge – 19.500 € in Zone I bzw. 12.500 € für alle weiteren Bereiche der Stadt - betragen max. 80% der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen in den Stadtteilen.

Die Ablösebeträge für Fahrradabstellplätze in Höhe von 500 € in Zone I und 250 € für alle weiteren Bereiche der Stadt sind an Empfehlungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW angelehnt. Sie betragen ebenfalls max. 80% der durchschnittlichen Herstellungskosten in den Stadtteilen.