



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Kommunale Stellplatzsatzungen – Chancen und Möglichkeiten



Andreas Falkowski

Landesgeschäftsstelle

Zukunftsnetz Mobilität NRW

c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Träger:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



 **UK NRW**
Unfallkasse
Nordrhein-Westfalen

 **VRS** *...verbindet!*
Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

Kommunales Netzwerk mit vier regionalen Koordinierungsstellen

Ziel
Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung

Strategie
Kommunales Mobilitätsmanagement

Mit freundlicher Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UK NRW
Unfallkasse
Nordrhein-Westfalen

Koordinierungsstelle Westfalen

Sitz:



Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr

Sitz:



Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe

Sitz:



Partner:



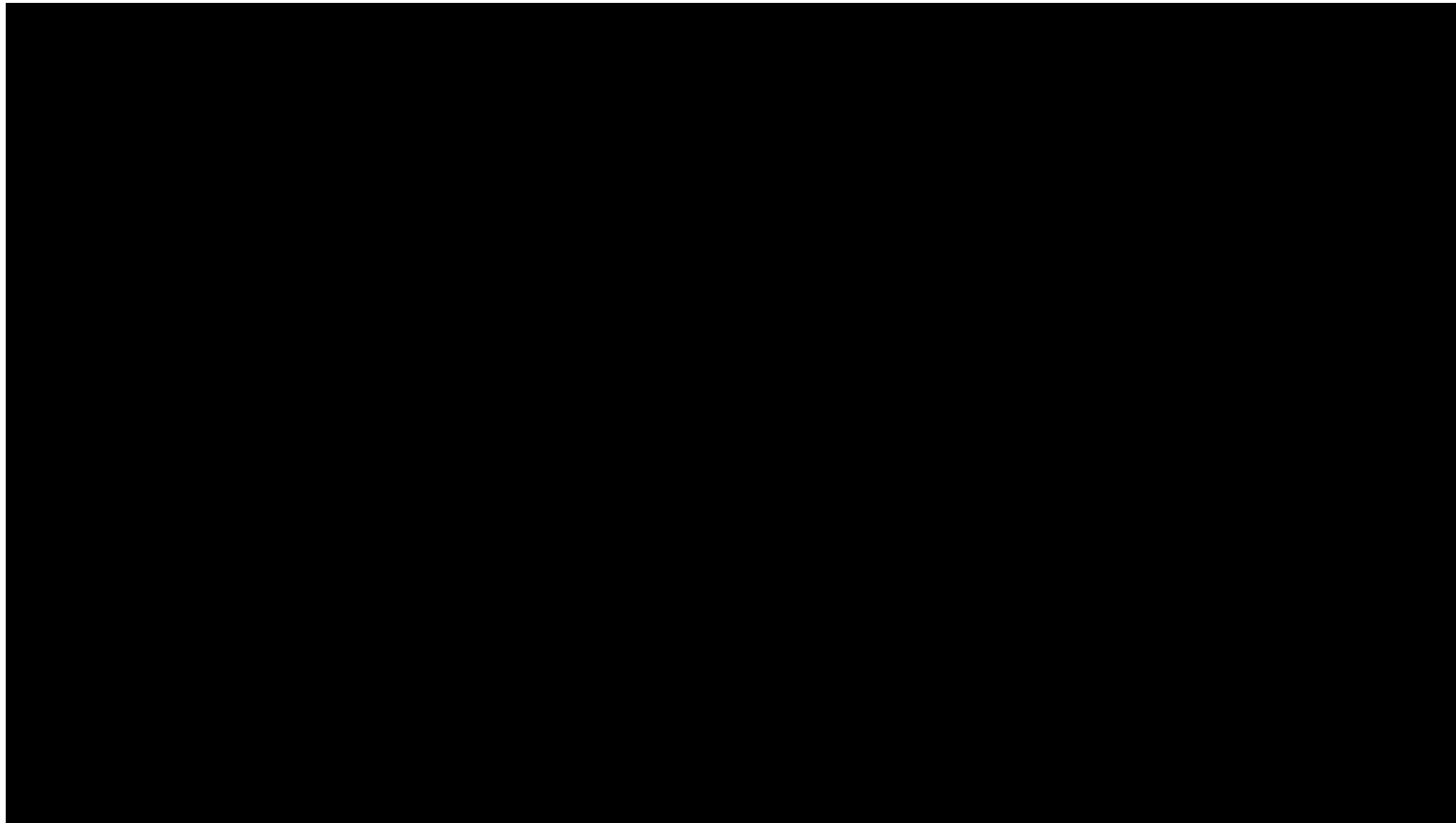
Koordinierungsstelle Rheinland

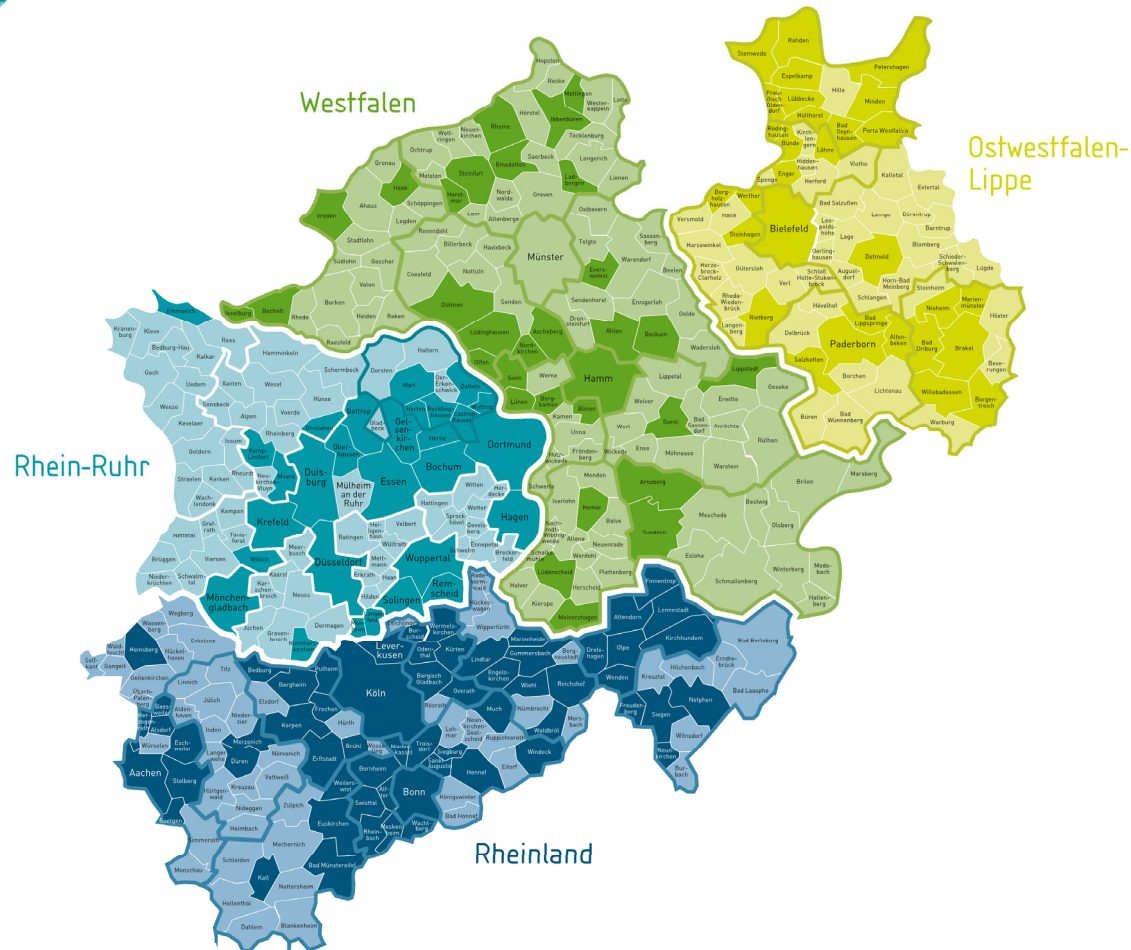
Sitz:



Partner:







Landesweit sind nun
174 Kommunen Teil
des „Zukunftsnetz
Mobilität NRW“.

- Koordinierungsstelle Rheinland
 - Mitglied
 - nicht Mitglied
- Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr
 - Mitglied
 - nicht Mitglied
- Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe
 - Mitglied
 - nicht Mitglied
- Koordinierungsstelle - Westfalen
 - Mitglied
 - nicht Mitglied

Wem gehört der öffentliche Raum?



**Aufenthaltsqualität
für Menschen schaffen**

Wem gehört der öffentliche Raum?



Bildquelle: Stadt Krefeld



Quelle: MobilWandel.de



Bildquelle: Jan Gehl



Quelle: Bayerischer Rundfunk

Link: <http://www.br.de/mediathek/video/sendungen/mittelfranken/feuerwehr-falschparker-einsatz-100.html>

Instrumente des Parkraummanagements

Handlungsfeld	Bauplanungsrecht (B-Plan etc.)	Bauordnungsrecht (Stellplatzsatzung)	Verkehrsrecht (Bewirtschaftung)
Neubaugebiet	X	X	X
Änderung im Bestandsgebiet	(x) falls B-Plan	X	X
Bestand			X
	↓	nimmt Einfluss auf ↓	↓
Angebot öffentlich	X		X
Angebot privat	X	X	
Nutzerkosten öffentlich			X
Nutzerkosten privat			
Lage	X		(X)

BauO NRW 2018

§ 48 Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

(1) Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind **Stellplätze oder Garagen und Fahrradabstellplätze** in **ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit** herzustellen (notwendige Stellplätze). **Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein.** Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass sie die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können. (...)

(2) Das für Bauen zuständige Ministerium regelt durch **Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze** nach Absatz 1 Satz 1 und Näheres über Zahl, Größe und Lage von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen. Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch Bebauungsplan oder durch örtliche Bauvorschrift (§ 89 Absatz 1 Nummer 4) festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.

BauO NRW 2018

§ 48 Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

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

Sie können insoweit durch **Satzung** regeln

1. die Herstellungspflicht bei der Errichtung der Anlagen,
2. die Herstellungspflicht des Mehrbedarfs bei Änderungen oder Nutzungsänderungen der Anlagen,
3. die **Beschränkung** der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle,

BauO NRW 2018

§ 48 Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

4. den **vollständigen oder teilweisen Verzicht** auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf
 - a) durch **besondere Maßnahmen** verringert wird oder
 - b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen oder durch Aufstockung entsteht,
5. die **Einschränkung oder Untersagung der Herstellung** von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern,
6. die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen von notwendigen und nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen,
7. dass bei der Errichtung von Anlagen, ggf. unter Berücksichtigung einer Quote, notwendige Stellplätze mit einer Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen versehen werden sowie
8. (...)

Landesweiter Experten-Workshop

**Kommunale Fachexperten aus verschiedensten
Kommunen in ganz NRW aus Verkehrsplanung
und Bauordnung**

**Städtetag NRW
Landkreistag NRW
Städte- und Gemeindebund NRW**

AGFS NRW

und externe Berater



Musterstellplatzsatzung NRW und ein begleitender Leitfaden

Musterstellplatzsatzung im Experten-Workshop erarbeitet

inkl. juristische Prüfung durch Verwaltungsrichter

Leitfaden von externen Beratern zusammen mit dem
Experten-Workshop erarbeitet

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/
leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen)



Mobilitätskonzept PHOENIX West, Dortmund

Dortmund, 24.09.2014

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Bauassessor Dipl.-Ing. Winfried Sagolla, Bereichsleiter Geschäftsbereich Mobilitätsplanung, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund

Quelle: Stadt Dortmund

Bisher:

Stellplatzbau

oder

Ablöse

Zukünftig:

Bau
Fahrradabstellplätze

und

Stellplatzbau

oder

Ablöse

oder

Mobilitätsmanagement

Anlage einer
Carsharing-Station

Carsharing-
"Mitgliedschaft"

ÖPNV-
Mieter-/Jobtickets

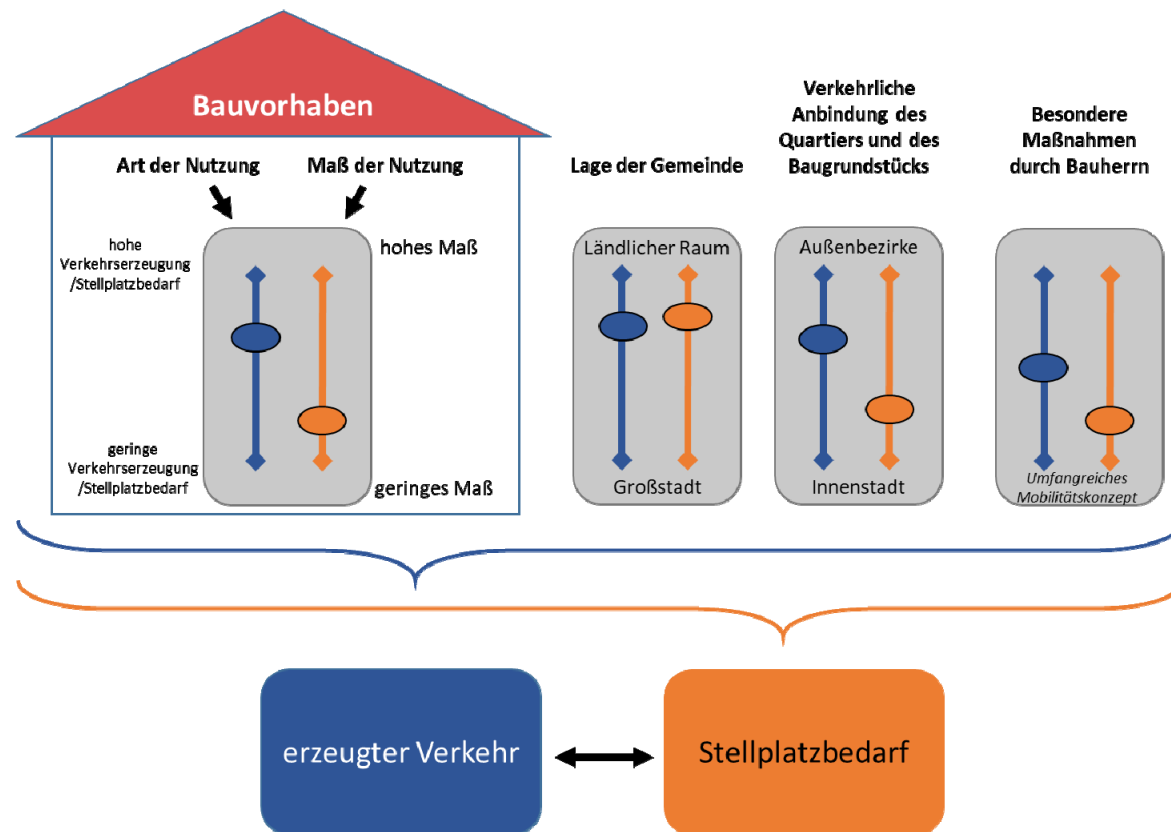
= Stundung der Ablöse

Empfehlungen für die kommunalen Richtzahlentabellen für KFZ-Stellplätze UND Fahrradabstellanlagen

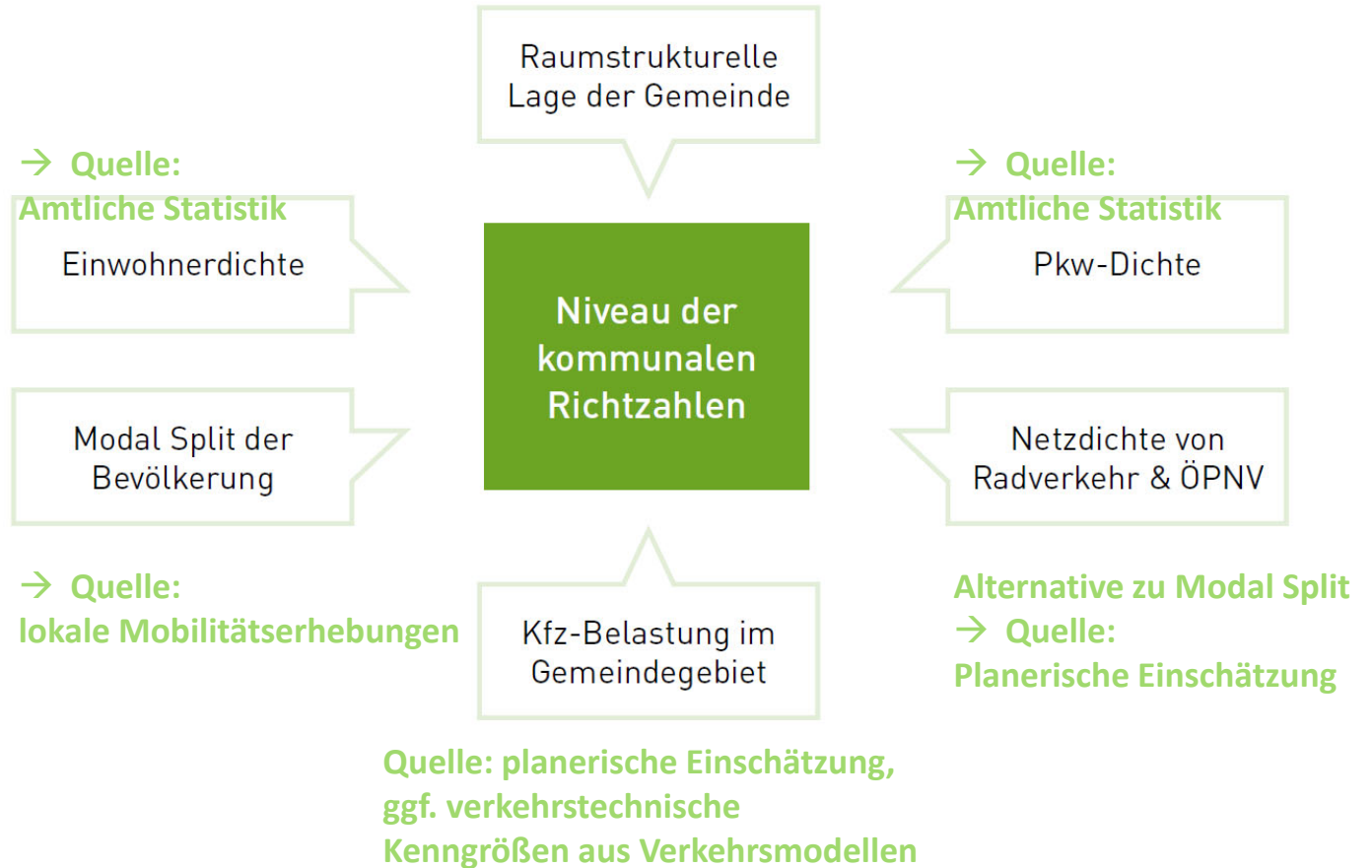
Vorschlag von... bis....
für Richtzahlentabelle
der Stadt/Gem. XY

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken 13	bei sonstigen Grundstücken	
1	Wohngebäude und Wohnheime			
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser		1-2 je WE	kein Nachweis erforderlich, bei Bedarf 1 bis 4 je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)		0,9-1,5 je 100 m ² BGF für Wohnungen	2 - 4 je 100 m ² BGF für Wohnungen
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime		1 Stpl. je 2-5 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl. davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je 1-2 Betten davon 10% Besucheranteil

Einflussfaktoren auf die Verkehrserzeugung von Bauvorhaben



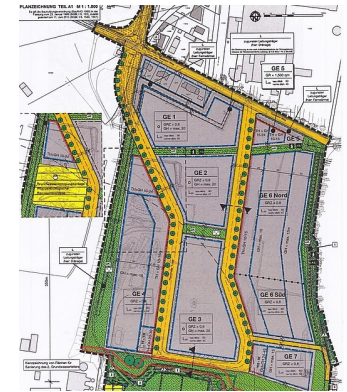
Wahl geeigneter Grund- Stellplatzrichtzahlen



Einfache, aber effektive Förderung des Radverkehrs: Platzierung von Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten

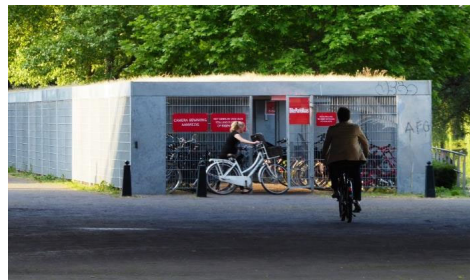
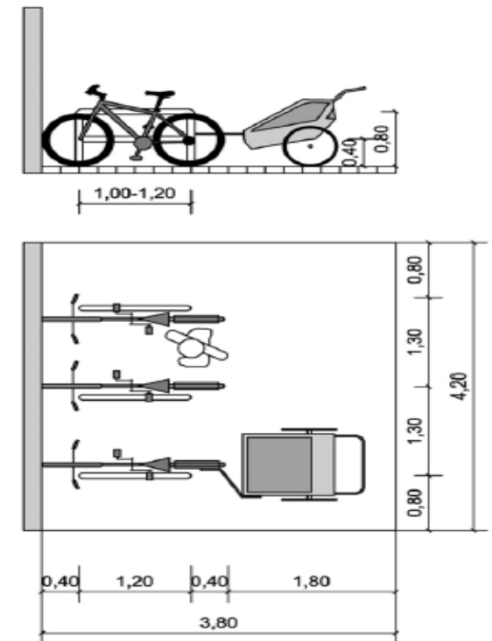


Quelle: mobil in potsdam



Fahrradabstellplätze müssen ...

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

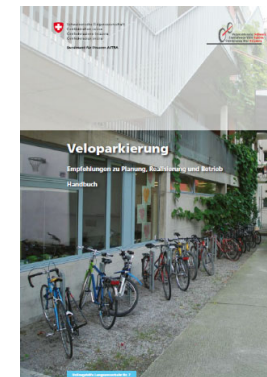






Zusätzliche Empfehlungen im begleitenden Leitfaden zur Qualität von Fahrradabstellanlagen:

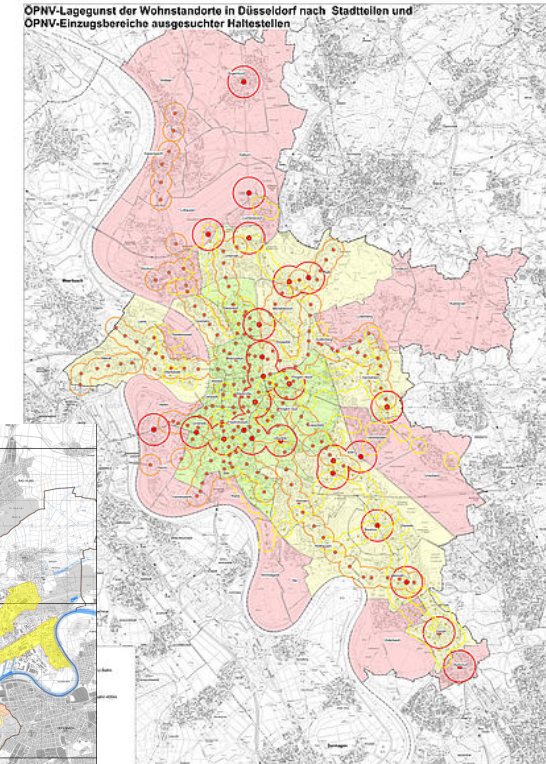
1. Entfernung zum Gebäudeeingang
2. Überdachung / Einhausung
3. E-Ladeinfrastruktur
4. Lastenfahrräder / Kinderanhänger / Behindertenfahrräder
5. Hinweise auf technische Regelwerke und Handbücher:



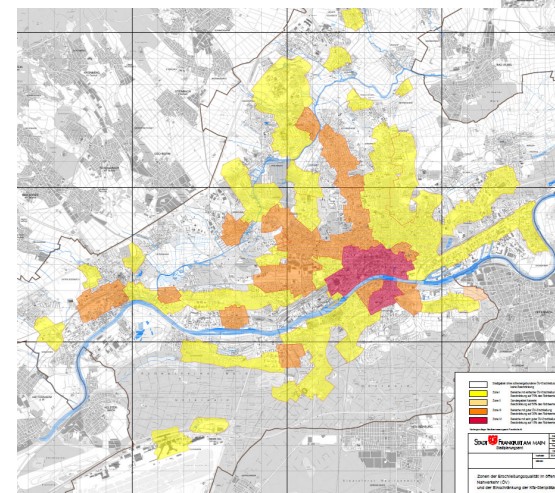
Möglichkeit zur Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung

- Berücksichtigung der jeweiligen ÖPNV-Anbindung entweder durch kartographische Festlegung oder durch Einzelfallbetrachtung nach fest definierten Angebotsqualitäten
- Abminderung entweder um pauschale Prozentzahl oder nach Nutzungsart differenziert

	Kriterien
sehr gute ÖPNV-Erschließung	<p>Haltestelle des ÖPNV (auch Bus)</p> <ul style="list-style-type: none"> mit mind. 7,5-Minuten-Takt (Mo-Sa, 6-19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten zu wichtigen Zielen (z. B. Hbf./Innenstadt) mit höchstens 10 Minuten Fahrzeit oder 6-11 Abfahrten/h mit höchstens 5 Minuten Fahrzeit in max. 300 m Entfernung <p>Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> mit mind. 7,5 Minuten-Takt (Mo-Sa, 6-19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten zu wichtigen Zielen (z. B. Hbf./Innenstadt) mit höchstens 15 Minuten Fahrzeit oder 6-11 Abfahrten/h mit höchstens 10 Minuten Fahrzeit in max. 300 m Entfernung
gute ÖPNV-Erschließung	<p>Haltestelle des ÖPNV (auch Bus)</p> <ul style="list-style-type: none"> mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo-Sa, 6-19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten/h zu wichtigen Zielen mit 11-15 Minuten Fahrzeit oder 6-11 Abfahrten/h mit 6-10 Minuten Fahrzeit in max. 300 m Entfernung <p>Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo-Sa, 6-19 Uhr) oder mind. 12 Abfahrten/h zu wichtigen Zielen mit 16-20 Minuten Fahrzeit oder 6-11 Abfahrten/h mit 11-15 Minuten Fahrzeit in max. 300 m Entfernung
einfache ÖPNV-Erschließung	<p>Haltestelle des ÖPNV (auch Bus)</p> <ul style="list-style-type: none"> mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo-Sa, 6-19 Uhr) in max. 500 m Entfernung <p>oder alle übrigen mit dem ÖPNV erschlossenen Bereiche, sofern die Angebotsqualität einen gewissen Standard aufweist</p>



Quelle: Stadt Düsseldorf



Minderung durch Einzelfallnachweis, z.B. durch ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept



Qualitätsanforderungen an Einzelfallnachweis/Mobilitätskonzept:

- Maximal mögliche Reduzierung definieren!
- Auf Mobilitätsangebote und Verkehrsanbindung abgestimmtes Konzept
- Zielgruppenspezifische Herleitung des Modal Splits (und Pkw-Besitz bei Wohnnutzung)
- Konzept zur Qualitätssicherung
- Evaluierungskonzept
- Eigenständiger Nachweis der Wirksamkeit gegenüber Verwaltung

→ Wichtig für Bauherrn zur Planungssicherheit

Quelle: Zeitschrift Straßenverkehrstechnik 6.2017

Maßnahmenkatalog muss in Stellplatzsatzung festgelegt werden

→ eher geringe Werte, da kein
Mobilitätskonzept zugrunde liegt

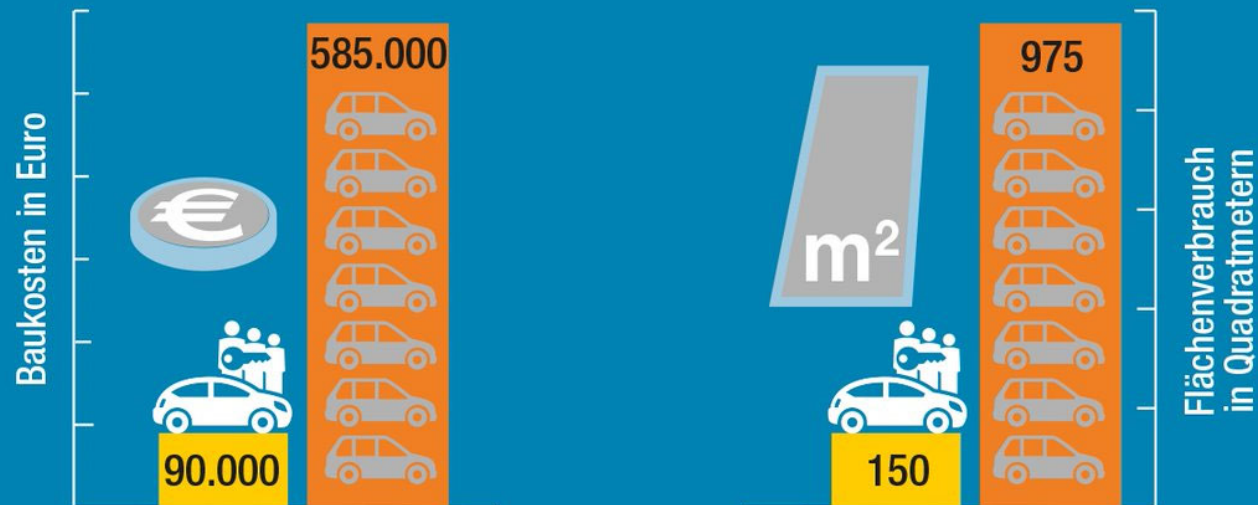
→ aber wichtig für Bauherrn zur
Planungssicherheit

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

Pkw-Stellplätze verteuern den Wohnbau und verbrauchen wertvolle Flächen



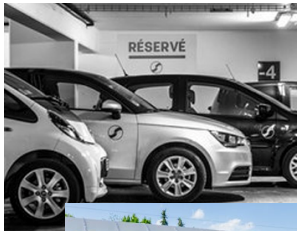
- Gemeinschaftliches Wohnprojekt Wien: 39 Wohnungen, 6 Stellplätze für Carsharing
- Konventionelles Wohngebäude: 39 Stellplätze für private Autos



Quellen: Wohnprojekt Wien 2014, VCÖ 2015 Grafik: VCÖ 2017

Quelle: VCÖ

Beispiel: Betriebliches Mobilitätsmanagement



Fuhrpark: Effizient organisierter Fahrzeugpool statt persönlich zugeordnetem Dienstwagen



Carsharing für Dienstfahrten (evtl. zur Abdeckung der Spitzenlast) und private Nutzung der dienstlichen Pool-/Carsharingfahrzeuge durch Mitarbeiter



Arbeitgeber schafft sichere Radabstellanlagen

Beratungsleistung

Mitarbeitermobilität		Dienstreisen		Logistik			
Mobilitätskosten		Prozesskosten		Opportunitätskosten			
Mitarbeiterschulung (Carsharing, Call a bike, ÖPNV-Nutzung ...)		Betriebsinterne Vorgaben und Anreizsysteme		Infrastrukturelle Verbesserungen			
Radverkehr	ÖPNV	Car-sharing	Fußgängerverkehr	Fahrgemeinschaften	Parkraumbewirtschaftung	Lieferservice	Flottenmanagement



BauO NRW 2018

§ 48 Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

(4) Die Gemeinde hat den Geldbetrag nach Absatz 3 Satz 2 Nummer 8 für die Ablösung von Stellplätzen zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
2. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des **öffentlichen Personennahverkehrs** oder
3. **andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind.**

Grundsätzlich gilt aber eh: Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

**Bisher: nur investive
Maßnahmen
Jetzt auch konsumtiv!**

ÖPNV- Angebot und Haltestellen



Fahrrad- Abstell- anlagen



Fahrradstraßen

Fahrradschutzstreifen





**Wir freuen uns
auf die Zusammenarbeit
mit Ihnen!**

Kontakt:

Andreas Falkowski

Landesgeschäftsstelle

Zukunftsnetz Mobilität NRW

c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Tel.: 0221 / 20808-740

E-Mail: andreas.falkowski@vrsinfo.de

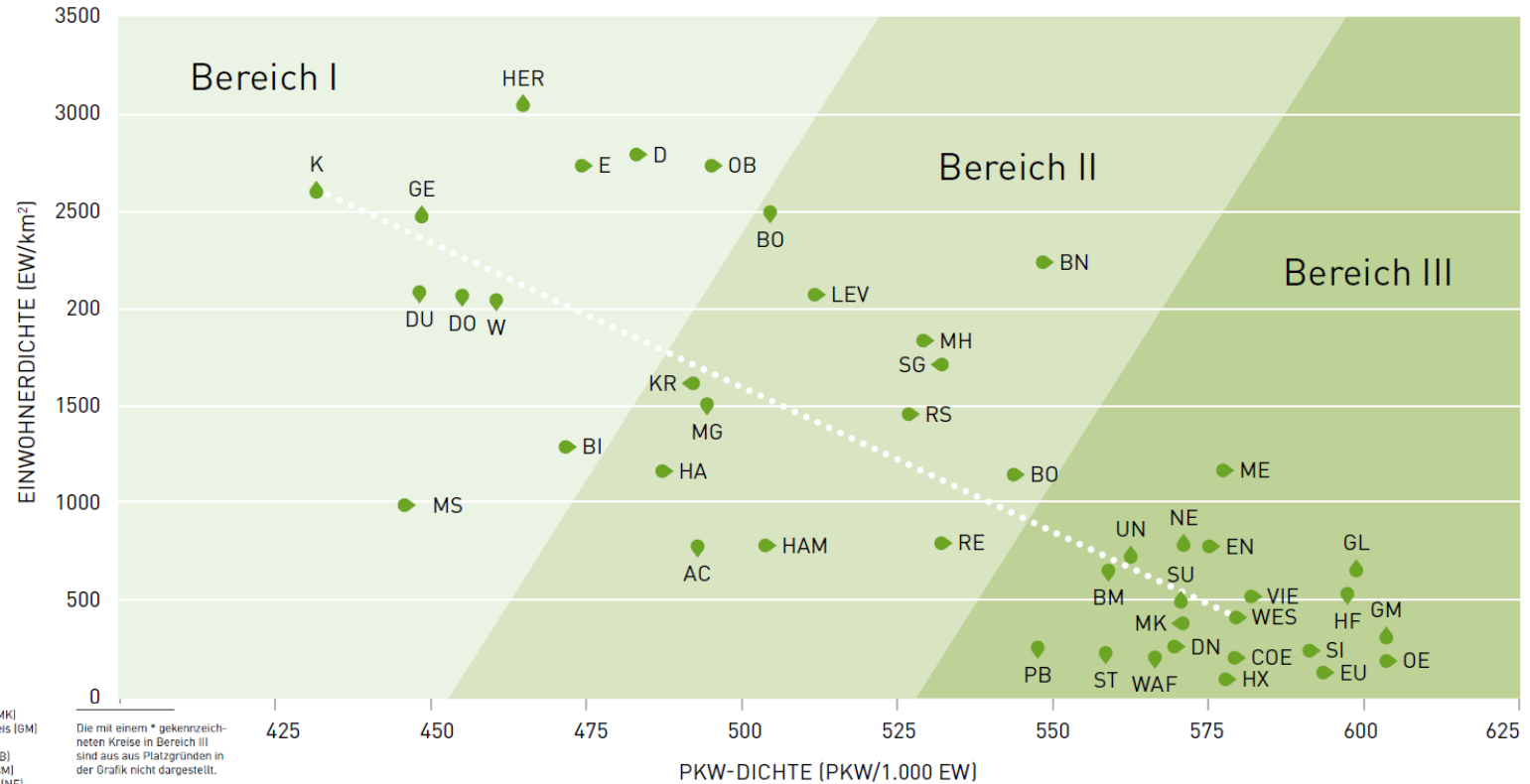
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de



Back-Up-Folien

Wahl geeigneter Grund-Stellplatzrichtzahlen

Einwohnerdichte und Pkw-Dichte der Landkreise und kreisfreien Städte in NRW (2014)



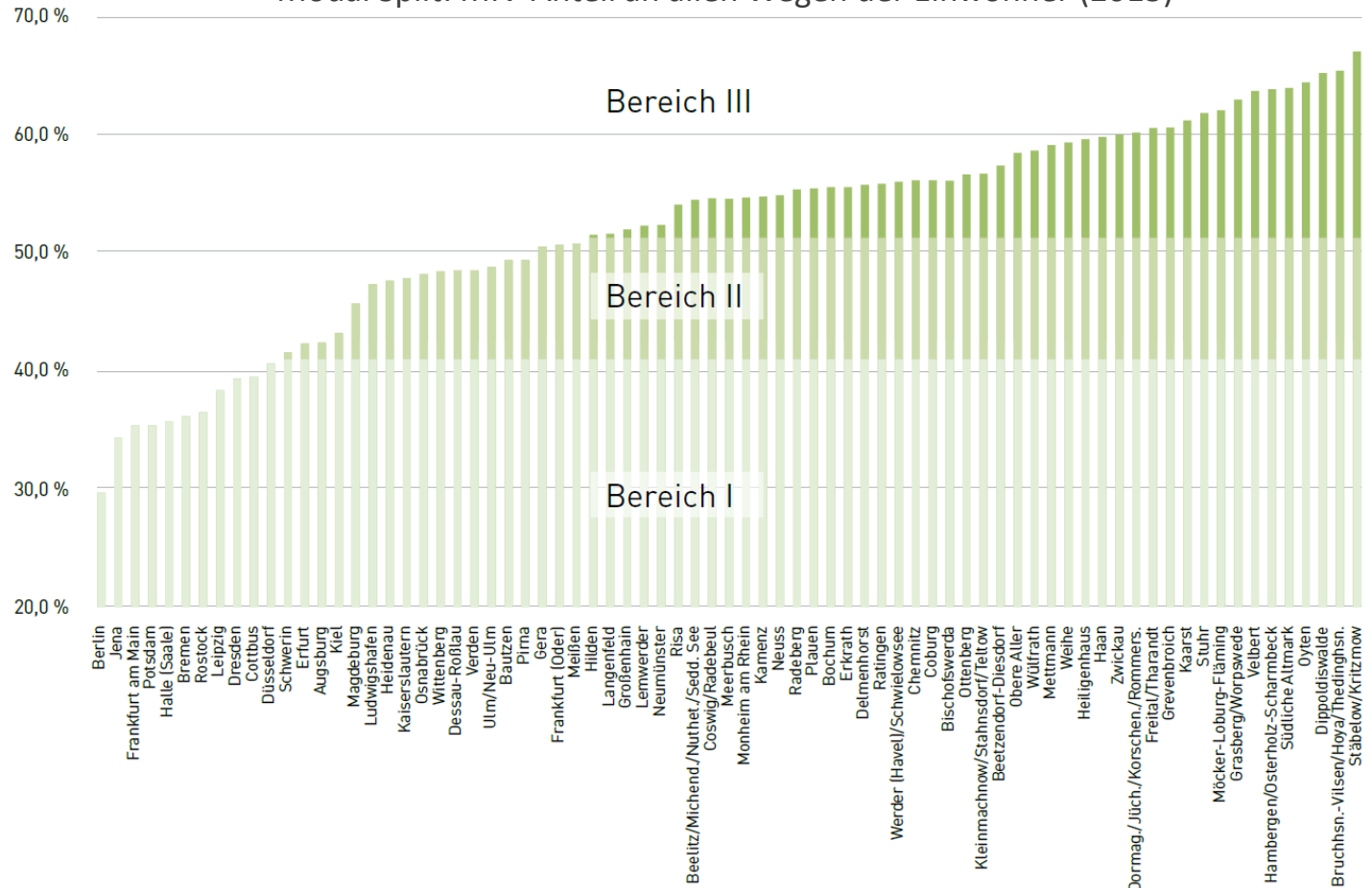
Die mit einem * gekennzeichneten Kreise in Bereich III sind aus Platzgründen in der Grafik nicht dargestellt.

Datenquelle: Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2017. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) - Bonn 2016.

- | | | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|
| NRW-Kommunen in Bereich I: | NRW-Kommunen in Bereich II: | NRW-Kommunen in Bereich III: | Märkischer Kreis (MK) |
| Bielefeld (BI) | Aachen (AC) | Kreis Borken (BOR)* | Oberbergischer Kreis (OB) |
| Düsseldorf (DU) | Bonn (BN) | Kreis Coesfeld (COE) | Kreis Olpe (OE) |
| Dortmund (DO) | Bochum (BO) | Kreis Düren (DN) | Kreis Paderborn (PB) |
| Duisburg (DU) | Bochum (BO) | Ennepe-Ruhr-Kreis (EN) | Rhein-Erft-Kreis (RE) |
| Essen (E) | Hagen (HA) | Kreis Euskirchen (EU) | Rhein-Kreis Neuss (NE) |
| Getzenkirchen (GE) | Hamm (HAM) | Kreis Güterloh (GT)* | Rheinisch-Bergischer Kreis (RL) |
| Herne (HER) | Krefeld (KR) | Kreis Herford (HF) | Kreis Siegen-Wittgenstein (SI) |
| Köln (K) | Leverkusen (LEV) | Kreis Heinsberg (HS)* | Kreis Soest (SO)* |
| Münster (MS) | Mönchengladbach (MG) | Hochsauerlandkreis (HSK)* | Kreis Steinfurt (ST) |
| Oberhausen (OB) | Mülheim an der Ruhr (MH) | Kreis Höxter (HX) | Rhein-Sieg-Kreis (RS) |
| Wuppertal (W) | Recklinghausen (RE) | Kreis Kleve (KLE)* | Kreis Unna (UN) |
| | Remscheid (RS) | Kreis Lippe (LIP)* | Kreis Viersen (VIE) |
| | Sotingen (SG) | Kreis Mettmann (ME) | Kreis Warendorf (WAF) |
| | | Kreis Minden-Lübbecke (MI)* | Kreis Wesel (WES) |

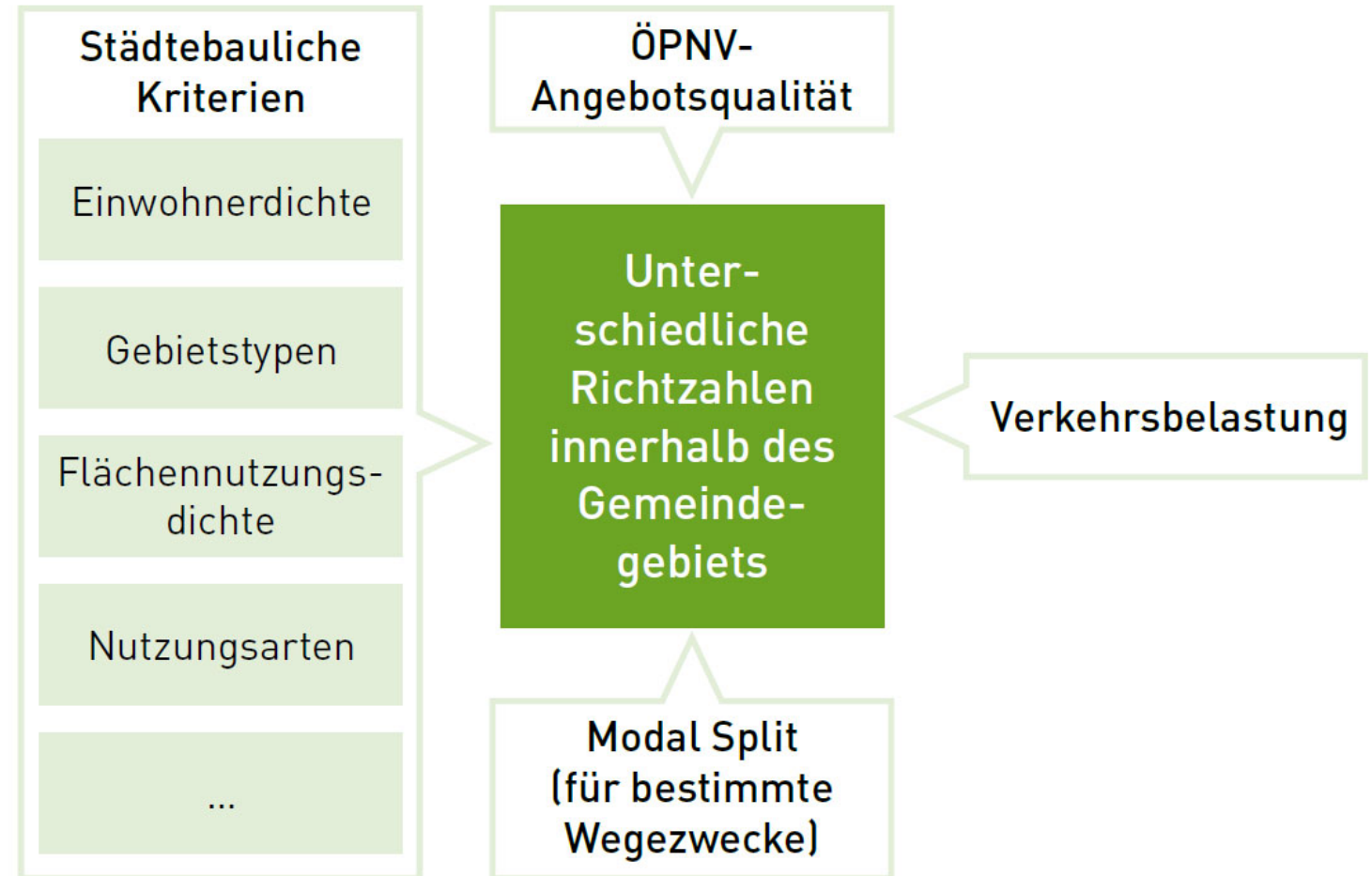
Wahl geeigneter Grund-Stellplatzrichtzahlen

Modal Split: MIV-Anteil an allen Wegen der Einwohner (2013)



Datenquelle: TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ – Städtevergleich. Dresden, März 2016

Differenzierung der Stellplatzrichtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets



Beispiel: Vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte (Beispiel: Lincoln-Siedlung, Darmstadt)

- Stellplatzschlüssel von 0,65 Stellplätze/WE, davon 0,5 in Sammelgaragen
- 40 -70 % der Stellplatzsatzung bei anderen Nutzungsarten,
- Angebote: Mobilitätszentrale, Carsharing, Carpooling, Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleihsystem, Lastenradverleih, neue Tramhaltestelle, E-Ladeinfrastruktur, Verkehrsberuhigung



Quelle: <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/>

Beispiel: Vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte (Beispiel: Domagk-Park, München)

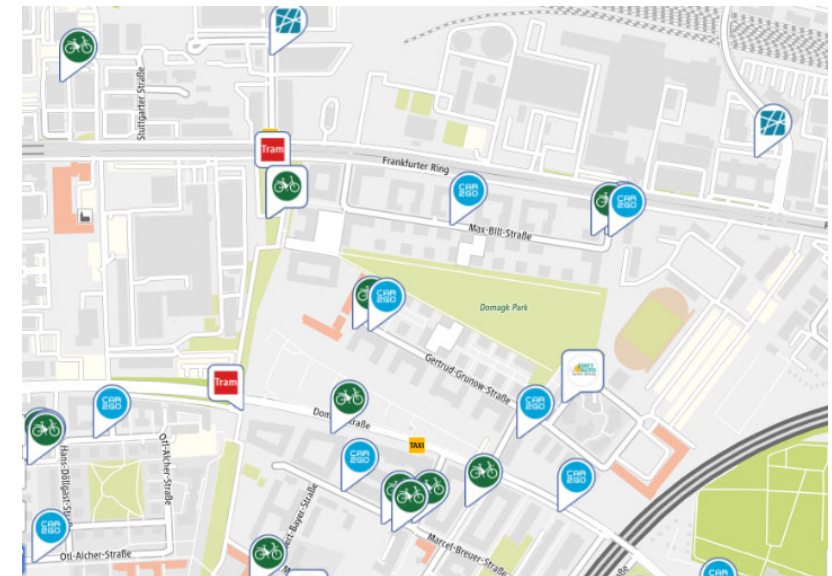
- Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätze/WE
- Angebote: Carsharing, Mitfahrzentrale, übertragbare Tickets, Leihräder, Transport-Geräte, Fahrradservice, Ladestationen, Kurierdienst, Parkraummanagement



Quelle: <https://www.domagkpark.de/mobilitaet-informationen.html>



Quelle: <https://www.stattauto-muenchen.de/domagkpark/>



Quelle: <https://www.domagkpark.de/karte-mobilitaet.html>

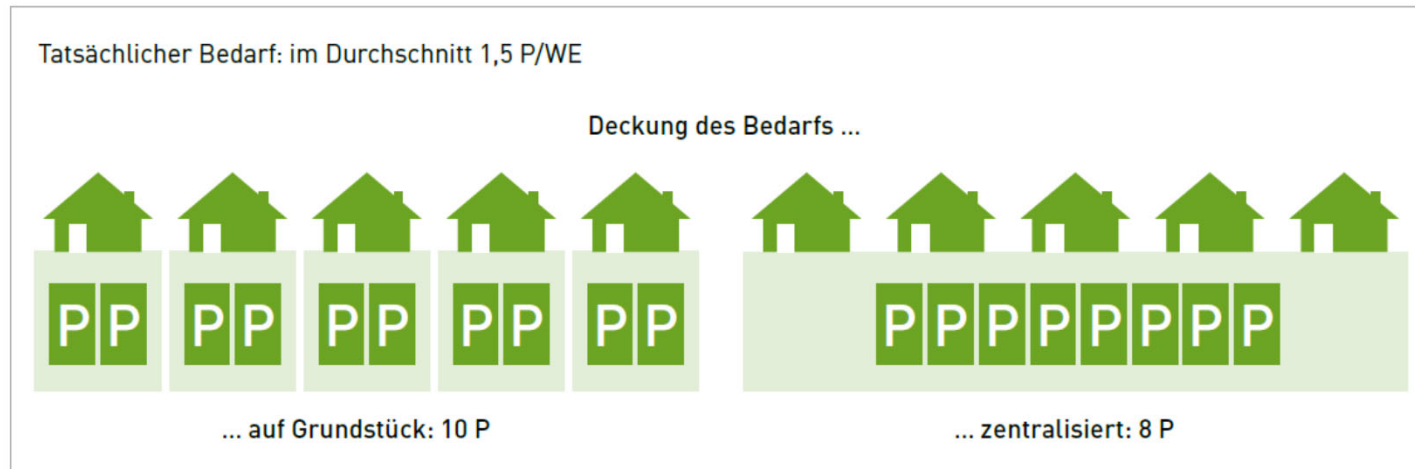
Kosten

Kostendeckende Parkgebühren bzw. Stellplatzmieten sind nicht marktfähig. Jegliche Parkgebühren und Stellplatzmieten führen zu Verdrängungseffekten in den nicht bewirtschafteten öffentlichen Raum.



Flächenverbrauch

Jeder Stellplatz (außer Tiefgaragen) beansprucht einschließlich der Zuwegung eine Fläche von 20 m² bis 30 m². Insbesondere bei kleineren baulichen Einheiten und in mischgenutzten Gebieten ist die Stellplatzherstellung auf jedem einzelnen Grundstück Flächen-ineffizient.



Städtebau und Stadtgestaltung

Stellplätze auf dem Grundstück prägen in vielen Fällen den Straßenraum und haben eine oft negative Auswirkung auf das Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit des Straßenraums für andere Zwecke wie Aufenthalt und Kommunikation, Kinderspiel, Straßengastronomie und Erholung.



Standortattraktivität

Abhängig von der Art des Bauvorhabens ist ein großzügiges Stellplatzangebot häufig ein wichtiges Vermarktungsargument für Bauvorhaben.



Hier parken Sie kostenlos,
bis die Nacht anbricht.

1.800 kostenlose Parkplätze

BRANDENBURGER
EINKAUFSZENTRUM
WUST

Bildquelle: <http://www.brandenburger-einkaufszentrum-wust.de/aktion/30656/hier-parken-sie-kostenlos/>

Förderung des Individualverkehrs

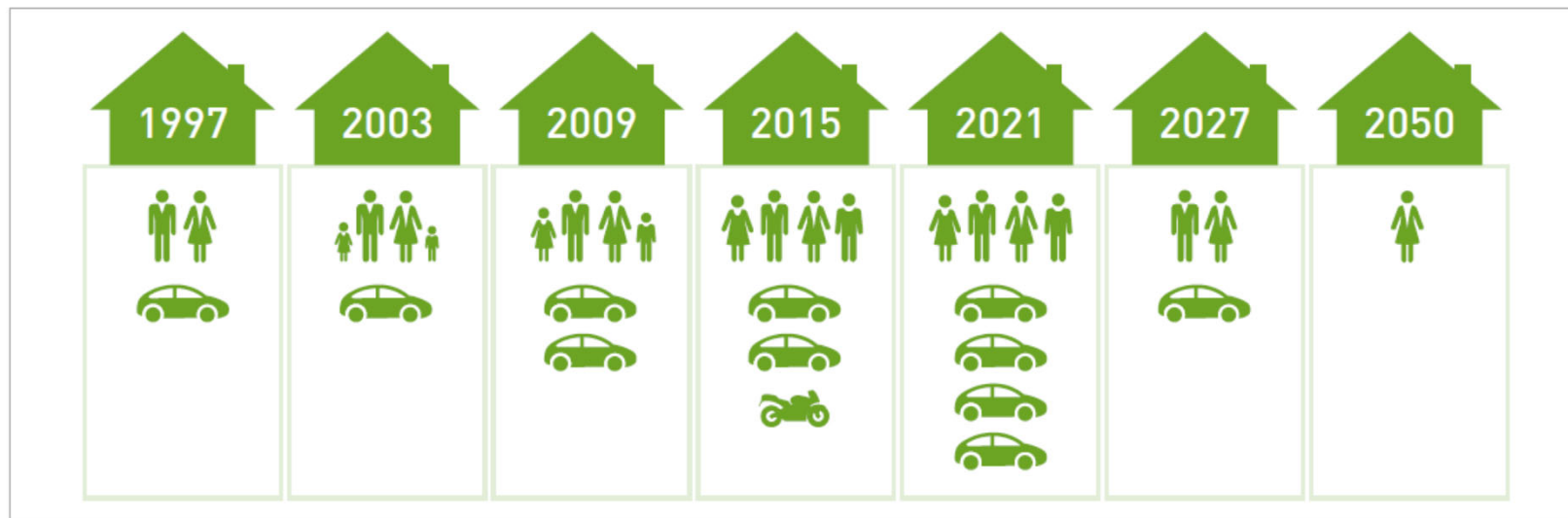
Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs:

- Sie erleichtert Gebäudenutzern die Anfahrt mit dem Auto
- Sie führt zu Komfortvorsprung im Vergleich zum ÖPNV, der in der Regel einen zusätzlichen Fußweg erfordert.

Konsequenz: Zunahme des Kfz-Verkehrs mit allen unerwünschten Folgen wie Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen, Unfällen und gesellschaftlichen Kosten.

Pauschale Messzahlen vs. variierender Bedarf

In der Lebensdauer von Gebäuden verändert sich die Stellplatznachfrage.



Geltungsbereich

Stellplatzsatzungen können

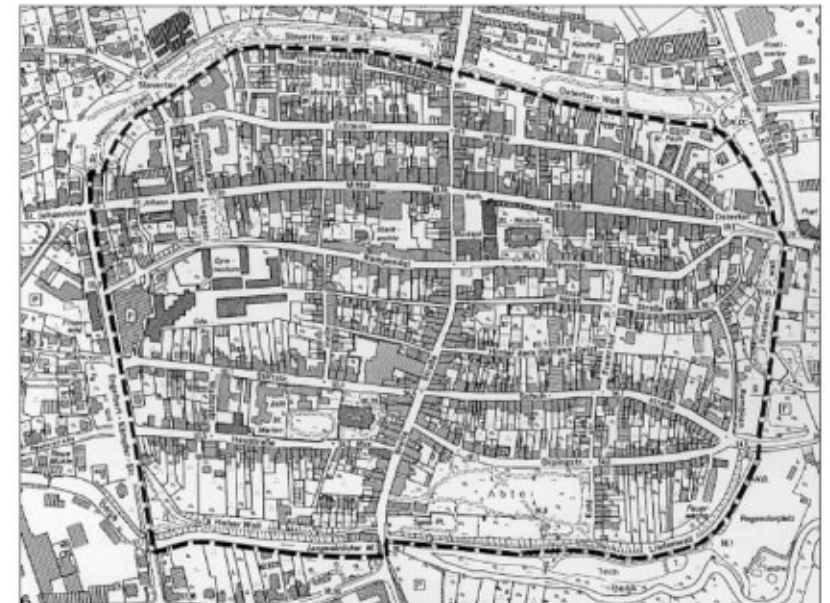
- für das gesamte Gemeindegebiet oder
- für einzelne bestimmte Gebiete einer Gemeinde aufgestellt werden.

→ Geltungsbereich ist genau zu definieren, z.B.

- Text
- Flurstücke
- Karte

→ Abweichende bauordnungs- oder planungsrechtliche Festsetzungen bleiben unberührt.

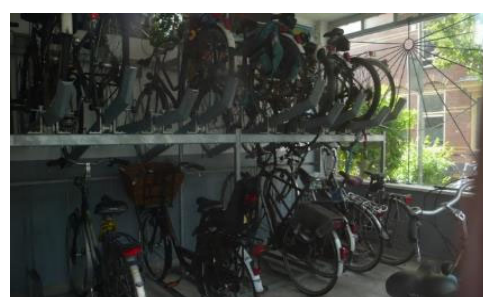
Lageplan (ohne Maßstab) mit dem eingetragenen Geltungsbereich (§ 1)



Quelle: http://www.lemgo.net/fileadmin/image/redakteure/planungsamt/Satzungen_im_Historischen_Stadtkern/Stellplatzsatzung_1987/Stellplatzsatzung_1987.pdf/

§4 (1) Lage der Stellplätze und Abstellplätze

„Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten.“



Zumutbare Entfernung
muss definiert werden!

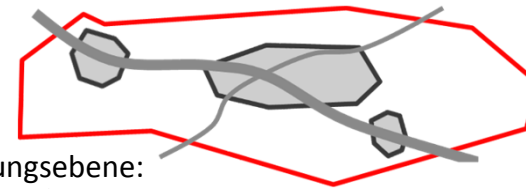
Zum Beispiel:

Pkw-Stellplätze:
300 - 400 m

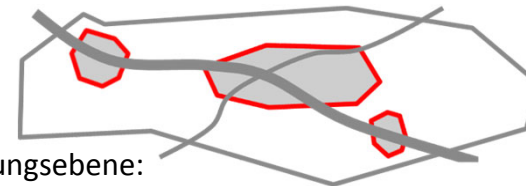
Fahrradabstellplätze:
50 - 150 m

Vorgehen zur Bestimmung der KFZ-Stellplatzrichtzahlen

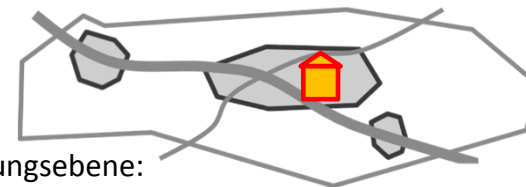
1. Wahl geeigneter Grund-Stellplatzrichtzahlen (§ 3 (1) bzw. Anlage)
2. Differenzierung der Stellplatzrichtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets (§ 3 (1) bzw. Anlage)
3. Berücksichtigung "besonderer Maßnahmen" (§3 (7))



Betrachtungsebene:
Gemeindegebiet



Betrachtungsebene:
Stadtteil/Quartier



Betrachtungsebene:
Einzelnes Bauvorhaben