

Begründung zur Stellplatzsatzung

der Stadt Bocholt

Stadt Bocholt
Der Bürgermeister
Kaiser-Wilhelm-Straße 52-58
46395 Bocholt

Stand: 14.02.2024

Präambel	1
1. Rechtsgrundlagen, Rechtswirkung und Verfahren	2
2. Begründung der Regelungen	3
2.1 Anwendungs- und Geltungsbereich (§ 1)	3
2.2 Herstellungspflicht und Begriffe (§ 2)	3
2.3 Grundermittlung Stellplätze und Fahrradabstellplätze (§ 3)	5
2.4 Gebietsbezogene Abschläge (§ 4)	6
2.5 Vorhabenbezogene Abschläge (§ 5)	8
2.6 Abschlagsbeschränkungen (§ 6)	11
2.7 Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze (§ 7)	12
2.8 Ablösung (§ 8)	14
2.9 Ordnungswidrigkeiten (§ 9)	17
2.10 Übergangsvorschriften (§ 10)	17
2.11 Inkrafttreten (§ 11)	18
3. Beschluss	18

Präambel

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bocholt hat in ihrer Sitzung vom 07.10.2020 das Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035 beschlossen, das in den Jahren 2019 und 2020 erarbeitet worden ist. Aus diesem Integrierten Handlungskonzept geht eine Maßnahme zur Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung hervor. Mittels kommunaler Stellplatzsatzung sollen u.a. konkrete qualitative Festsetzungen zu notwendigen Kfz-Stellplätzen sowie Fahrradabstellplätzen im Rahmen von Errichtungen, wesentlichen Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen Anlagen erfolgen. Begleitend zu anderen Maßnahmen sollen durch die Satzung die Rahmenbedingungen für eine flexible Umnutzung im Bestandsgebäuden gestärkt werden. So soll die Satzung insbesondere Umnutzungen in der Innenstadt unter der Berücksichtigung des sich ändernden Mobilitätsverhalten ermöglichen ohne hierbei die Besonderheiten der Stadt Bocholt aus den Blick zu verlieren.

Dazu sollen mit der Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt konkret folgende Ziele verfolgt werden:

- der Mobilitätswende und damit dem sich ändernden sowie geänderten Mobilitätsverhalten und Mobilitätsanforderungen (z.B. E-Mobilität, Car-Sharing, Modal-Split) der Bevölkerung Rechnung zu tragen,
- Standards für Fahrradabstellanlagen rechtlich verbindlich zu sichern,
- die neu eingeführten rechtlichen Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs zu berücksichtigen,
- die Regelungen der Stellplatzverordnung NRW in eine kommunale Stellplatzverordnung zu überführen und damit differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten,
- einer weiteren Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken,
- das Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Stellplatzbedarfen zu sichern,
- flexible Abschläge für vorhabenbezogene oder gebietsbezogene Bereiche zu ermöglichen (Innenstadtförderung) und ein flexibles System zur Vermeidung von Ablösungen bei „gewünschten“ Vorhaben zu schaffen,
- geringe Mehrbedarfe irrelevant werden zu lassen – Bagatellgrenze

Hinsichtlich der Ladeinfrastruktur werden keine eigenständigen Regelungen in die Satzung aufgenommen, da im öffentlichen Raum die Ladeinfrastruktur unabhängig einer Satzung im Rahmen der Daseinsvorsorge entwickelt werden muss und die Satzung einen anderen Adressatenkreis betrifft. Für private Vorhaben gelten die Vorgaben des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG), so dass hier anderweitige Regelungen auf rangniedrigere Rechtsebene als ungeeignet erscheinen.

In der Satzung finden sich ebenfalls keine Regelungen für die Abwicklung des Besucherverkehrs im öffentlichen Raum. Bei größeren städtebaulichen Projekten wie Quartiersentwicklungen sind neben den bauaufsichtlich notwendigen Stellplätzen auch Besucherparkplätze im öffentlichen Raum einzuplanen. Über die Anzahl, Lage und Beschaffenheit

hat projektbezogen eine Abstimmung zwischen Vorhabenträger und der Stadt Bocholt zu erfolgen.

1. Rechtsgrundlagen, Rechtswirkung und Verfahren

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2018 (BauO NRW 2018) hat die Möglichkeiten der Kommunen erweitert, den Stellplatzbedarf kommunal-spezifisch zu regeln. Die materielle Ermächtigungsgrundlage ergibt sich aus § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW 2018. Die Gemeinden können hiernach durch Satzung örtliche Bauvorschriften erlassen über die Zahl, die Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehörunutzungen (§ 48 Absatz 1 BauO NRW 2018), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der städtebaulichen Situation und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern oder fahrradähnlichen Leichtkrafträdern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze, notwendige Fahrradabstellplätze), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann. So ist die Aufstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt zur Regelung der Stellplatzfrage für Kraftfahrzeuge (Kfz) und Fahrräder möglich. Mit dem Beschluss dieser örtlichen Stellplatzsatzung greifen die Regelungen der Stellplatzverordnung NRW (StellplatzVO NRW) vom 14.03.2022 nicht mehr. Die Regelungen der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder für das Land NRW werden jedoch teilweise in die kommunale Stellplatzverordnung inhaltsgleich überführt.

Im Rahmen kommunaler Stellplatzsatzungen können dabei kommunaleigene Stellplatzschlüssel bzw. spezifische Richtzahlentabellen festgelegt werden. Darüber hinaus können Kommunen für Bereiche, die besonders gut mit dem ÖPNV erschlossen sind, geringere Stellplatzschlüssel ansetzen oder ggf. auch die Schaffung zusätzlicher Stellplätze einschränken bzw. untersagen. Zudem können Kommunen in Stellplatzsatzungen Regelungen für Minderungsansätze zur Anzahl herzustellender Stellplätze bestimmter Vorhaben ansetzen.

Als Hilfestellung für die Erstellung der Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt dient die Stellplatzverordnung NRW vom Land sowie die Musterstellplatzsatzung die das Zukunftsnetz Mobilität NRW gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) sowie mit kommunalen Experten erarbeitet und veröffentlicht hat.

Das Verfahren zur Aufstellung der kommunalen Stellplatzsatzung sieht eine fakultative Unterrichtung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Satzung vor. Diese wird analog zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden im Rahmen der Bauleitplanverfahren erfolgen. Schließlich erfolgt eine Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Bocholt.

2. Begründung der Regelungen

Nachfolgend sind die einzelnen Vorschriften der kommunalen Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt aufgeführt und jeweils begründet.

2.1 Anwendungs- und Geltungsbereich (§ 1)

Die Stellplatzsatzung konkretisiert die Pflicht, bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder herzustellen (§ 1 Abs. 1 der Stellplatzsatzung).

§ 1 Abs. 2 der Stellplatzsatzung bestimmt, dass die Stellplatzsatzung auf dem gesamten Gebiet der Stadt Bocholt Anwendung findet. Sie gilt folglich für alle baurechtlich bebaubaren Grundstücke im gesamten Gebiet der Stadt Bocholt. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

2.2 Herstellungspflicht und Begriffe (§ 2)

Die Begriffsbestimmung der *Stellplätze* basiert auf der Definition von Stellplätzen des § 2 Abs. 8 BauO NRW 2018. Von einer abweichenden Definition wird abgesehen. *Fahrradabstellplätze* sind dem Wortlaut der Definition der Stellplätze entsprechend definiert (§ 2 Abs. 1 und 2).

Die Errichtung, wesentliche Änderung oder wesentliche Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, erfordert die Herstellung notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze. Die Herstellungspflicht ist mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Rahmen eines geordneten Verkehrsraums zu begründen. Die Bezeichnung „notwendige“ (Fahrrad-)Stellplätze umfasst die Schaffung einer Mindestanzahl von Stellplätzen, die sich aus dieser Stellplatzsatzung in Verbindung mit den dazugehörigen Anlagen ergibt. Die grundsätzliche Anforderung ergibt sich bereits aus § 48 Abs. 1 der BauO NRW 2018 (§ 2 Abs. 3).

Der Zeitpunkt der Herstellungspflicht von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen definiert sich spätestens über die Nutzungsaufnahme bzw. die Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen. Die Anzeige der Baufertigstellung gemäß § 84 Abs. 2 BauO NRW 2018 stellt im Baugenehmigungsverfahren den Zeitpunkt dar, nachdem die Benutzbarkeit der baulichen Anlage sichergestellt ist. Zu diesem Zeitpunkt sind folglich auch die Stellplätze und Fahrradabstellplätze herzustellen, um die Erschließung zu sichern und den Nutzern der Bebauung von Beginn an die notwendigen Stellplätze und Abstellmöglichkeiten anzubieten. Dabei sind diese dauerhaft benutzbar zu machen. Notwendige Stellplätze können entsprechend des § 34 Abs. 1 BauO NRW 2018 auch in Form von Garagen nachgewiesen werden. Stellplätze in Form von Garagen dienen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Rahmen eines geordneten Straßenbildes und sind daher zulässig. (§ 2 Abs. 4)

§ 2 Abs. 5 dieser Satzung regelt, dass von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach Anlage 1 (Richtzahlentabelle) auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen sind. Die Richtzahlentabelle ist entsprechend dieser Regelung Bestandteil der Satzung. Wird die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Zahl von Menschen mit Behinderung besucht, kann die Anzahl dieser Stellplätze unter Berücksichtigung der besonderen Art der Anlage erhöht werden. Weitergehende Anforderungen nach § 49 der BauO NRW 2018 bleiben unberührt. Diese Regelung wurde in Anlehnung an die Stellplatzverordnung NRW (StellplatzVO NRW) getroffen.

Die Übernahme der Regelung aus der StellplatzVO NRW zielt darauf ab, Anforderungen an Inklusion zu erfüllen. Es werden folglich auch die Angaben zur erforderlichen Anzahl von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung in der Richtzahlentabelle (Anlage 1) übernommen. Über die Regelungen der Richtzahlentabelle vom Land NRW (Anlage zur StellplatzVO NRW) werden die Richtzahlen zu folgenden Nutzungen erhöht: zu Pflegeheimen, Seniorenwohnheimen, Wohnheimen für Menschen mit Behinderung (1.4), für Büro- und Verwaltungsgebäude (allgemein; 2.1) sowie für Begräbnisstätten/Friedhöfe (10.2) wird jeweils ergänzend zu der Mindestanzahl von einem Stellplatz, 3% notwendige Stellplätze ergänzt.

Zudem werden unter den Verkaufsstätten (3.1 bis 3.3) einheitliche Regelungen getroffen. Im Rahmen der Richtzahlentabelle werden neben Verkaufsflächen mit großen Ausstellungsflächen (z.B. Autohäuser, Möbelhäuser; 3.3), Verkaufsstätten bis 800 m² Verkaufsfläche (3.1) sowie Verkaufsstätten mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche (3.2) differenziert. Die Landesverordnung nimmt diesbezüglich allerdings keine Trennung in Verkaufsstätten unterschiedlicher Größe vor. In der Landesverordnung ist lediglich der großflächige Einzelhandel enthalten (3.3). Folglich sind auch nur Richtzahlen für notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung für diese Nutzungsart enthalten. Diese sind im Rahmen dieser Stellplatzsatzung für 3.1 und 3.2 ergänzt worden.

Schließlich sind unter 6.3 Schankwirtschaften in der Richtzahlentabelle zur Stellplatzsatzung aufgeführt, für notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung mit mindestens einem Stellplatz geregelt sind. (§ 2 Abs. 5)

Darüber hinaus ist eine zumutbare fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze sowie notwendiger Fahrradstellplätze zum Baugrundstück definiert. Notwendige Stellplätze dürfen maximal 500 m vom Baugrundstück entfernt liegen und maximal 300 m entfernt bei Wohnungsbauvorhaben. Bei notwendigen Fahrradstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 50 m betragen. Parkraumangebote, die in einer größeren Entfernung hergestellt werden, werden erfahrungsgemäß nicht angenommen. Als Folge wird auf den öffentlichen Parkraum ausgewichen. Die Entfernung sind in Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW festgelegt (§ 2 Abs. 6).

Die Regelung des § 2 Abs. 7 stellt klar, dass bei Änderungen nur der Bedarf der infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder nachzuweisen ist (Mehrbedarf). Sollte eine Änderung dazu führen, dass bisher vier Stellplätze erforderlich waren und für die neue Nutzung zehn Stellplätze insgesamt erforderlich sind, so ist nur der Mehrbedarf von sechs Stellplätzen nachzuweisen. Nachrichtlich ist darauf hin-

gewiesen, dass bereits in der Vergangenheit erfolgte grundstücksbezogene Stellplatzablösungen entsprechend für neue Vorhaben auf dem Grundstück anerkannt werden. Diese Regelung entspricht auch der bisherigen Vorgehensweise.

2.3 Grundermittlung Stellplätze und Fahrradabstellplätze (§ 3)

Für die Anzahl notwendiger Stellplätze sowie notwendiger Fahrradabstellplätze ist die Anlage 1, *Richtzahlentabelle* heranzuziehen. Die Richtzahlentabelle ist Bestandteil dieser Satzung und legt Stellplatzherstellungspflichten anhand der folgenden Nutzungsarten mit weiteren Untergliederungen fest:

- Wohngebäude und Wohnheime
- Gebäude mit Büro, Verwaltungs- und Praxisräumen
- Verkaufsstätten
- Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen
- Sportstätten
- Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe
- Krankenhäuser
- Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung
- gewerbliche Anlagen
- verschiedenes

Die Systematik und die einzelnen Richtzahlen sind vergleichbar der bisherigen Verwaltungsvorschrift zur BauO NRW aus dem Jahre 2000 sowie StellplatzVO NRW festgelegt. Hierbei sind die örtlichen Besonderheiten mit eingeflossen, so dass die einzelnen Richtzahlen zu den örtlichen Verhältnissen entsprechend entwickelt und festgelegt worden sind.

Für diese einzelnen Nutzungen ist dabei jeweils die Anzahl der Stellplätze für KFZ sowie die Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder festgelegt. Für die Planungssicherheit von Antragstellern, Bauherren, Investoren und Architekten ist je Nutzungsart ein Richtwert festgesetzt. Dieser dient insbesondere auch der Gleichbehandlung und soll das Nachweisverfahren in der Praxis vereinfachen (§ 3 Abs. 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. Dabei sind die in der Anlage 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen. Bei der Ermittlung von Stellplatzbedarfen bei Nutzungen, die nicht in der Richtzahlentabelle enthalten sind, sind folglich Werte vergleichbarer Nutzungen heranzuziehen. So können ohne aufwendiges Nachweisverfahren auch nicht unmittelbar von der Richtzahlentabelle erfasste Nutzungen sachgerecht bewertet werden (§ 3 Abs. 2).

Bei 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 (Doppelnutzung). Eine Doppelnutzung ist möglich, wenn sich die Nutzungen nicht ausschließen. Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung

der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig (gem. § 2 Abs. 6 dieser Satzung). Die öffentlich-rechtliche Sicherung kann durch Eintragung einer Baulast erfolgen.

Beispielsweise können Stellplätze und Fahrradabstellplätze eines Geschäftshauses (z.B. Büro- und Verwaltungsgebäude), außerhalb der Bürozeiten als Stellplatznachweis für eine andere Nutzung in der Umgebung genutzt werden. Die Möglichkeit der Doppelnutzung ist entsprechend im Genehmigungsverfahren nachzuweisen und zu sichern. Idealerweise sollte die Benutzung auch vertraglich zwischen den Eigentümern geregelt werden. Hierbei wird sich an den Beispielen des Zukunftsnetz Mobilität NRW im Leitfa-den für kommunale Stellplatzsatzungen orientiert. Dies dient der Vermeidung von „Doppelversiegelungen“ und einer effektiven Nutzung der Stellplätze (§ 3 Abs. 3).

Werden in einem vor dem Inkrafttreten dieser Stellplatzsatzung fertiggestellten Gebäude in Folge einer Erweiterung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung oder durch Ausbau eines Dachgeschosses erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so braucht ein Mehrbedarf von bis zu vier notwendigen Stellplätzen und/oder notwendigen Fahrradabstellplätzen nicht hergestellt werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Von großen Schwierigkeiten kann z.B. die Rede sein, wenn beim Umbau im Bestand die Herstellung unverhältnismäßig ist. Bei einem höheren Stellplatzbedarf besteht kein Anspruch auf die Reduzierung.

Durch den Absatz soll zum einen der Wohnungsbau im Bestand in Bocholt gefördert werden. Ermöglicht wird so die Schaffung von Wohnraum durch die Nutzungsänderung oder den Dachgeschossausbau in Bestandsgebäuden. Zum anderen wird dadurch die Nachverdichtung bzw. die Innenentwicklung, die in Bocholt vor der „Außenentwicklung“ forciert wird, gestärkt (§ 3 Abs. 4).

Ein Mehrbedarf von bis zu zwei Stellplätzen und/oder notwendigen Fahrradabstellplätzen ist nicht herzustellen. Durch diese Regelung soll in Folge von kleinteiligen Erweiterungen oder Nutzungsänderungen auf neue Stellplätze verzichtet werden. Dies dient insbesondere der Erleichterung von Nachnutzungen, welche nur geringfügige Auswirkungen auf den Stellplatzbedarf haben. Dies dient beispielsweise der erleichterten Nutzungsänderung von Ladenlokalen in der Innenstadt (§ 3 Abs. 5).

Ergeben sich bei der finalen Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist nach kaufmännischen Regeln zu runden. Diese Regelung ist damit zu begründen, dass Anteile von Stellplätzen nicht gebaut werden können. Folglich sind die errechneten herzustellenden Stellplätze auf ganze Zahlen zu runden. Es darf nur am Ende der Berechnung der Stellplätze gerundet werden. Zwischenschritte sind genau zu übernehmen. Die Festlegung der Rundungsregeln bieten rechtliche Klarheit für die Anwendung (§ 3 Abs. 6).

2.4 Gebietsbezogene Abschläge (§ 4)

Für die Verringerung von Stellplätzen für PKW werden in der Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt zunächst gebietsbezogene Abschläge geregelt. Dabei ist zunächst die unterschiedliche öffentlicher-Personennahverkehr (ÖPNV) Angebotsqualität berücksichtigt

worden. So kann für Bauvorhaben mit hoher Erschließungsqualität durch den ÖPNV die gemäß Anlage 2 (Karte zu Gebieten mit hoher Erschließungsqualität des ÖPNV) ermittelte Anzahl notwendiger Stellplätze um 15 % reduziert werden. Dies gilt im Umkreis von ca. 400 m um den Busbahnhof (Bustreff) sowie um den Bocholter Bahnhof (siehe Abb. 1). Die Umkreise von ca. 400 m bieten dabei eine Grundlage. Auf dieser Basis sind die jeweiligen Grundstücke und Straßen(-züge) betrachtet und in den „Umkreis“ miteinbezogen worden. Sofern Straßen die Abgrenzung sind, ist der Umkreis immer innen, in Richtung Innenstadt gefasst. In diesem sich ergebenden Bereich kann eine Verringerung des Stellplatzangebots erfolgen.

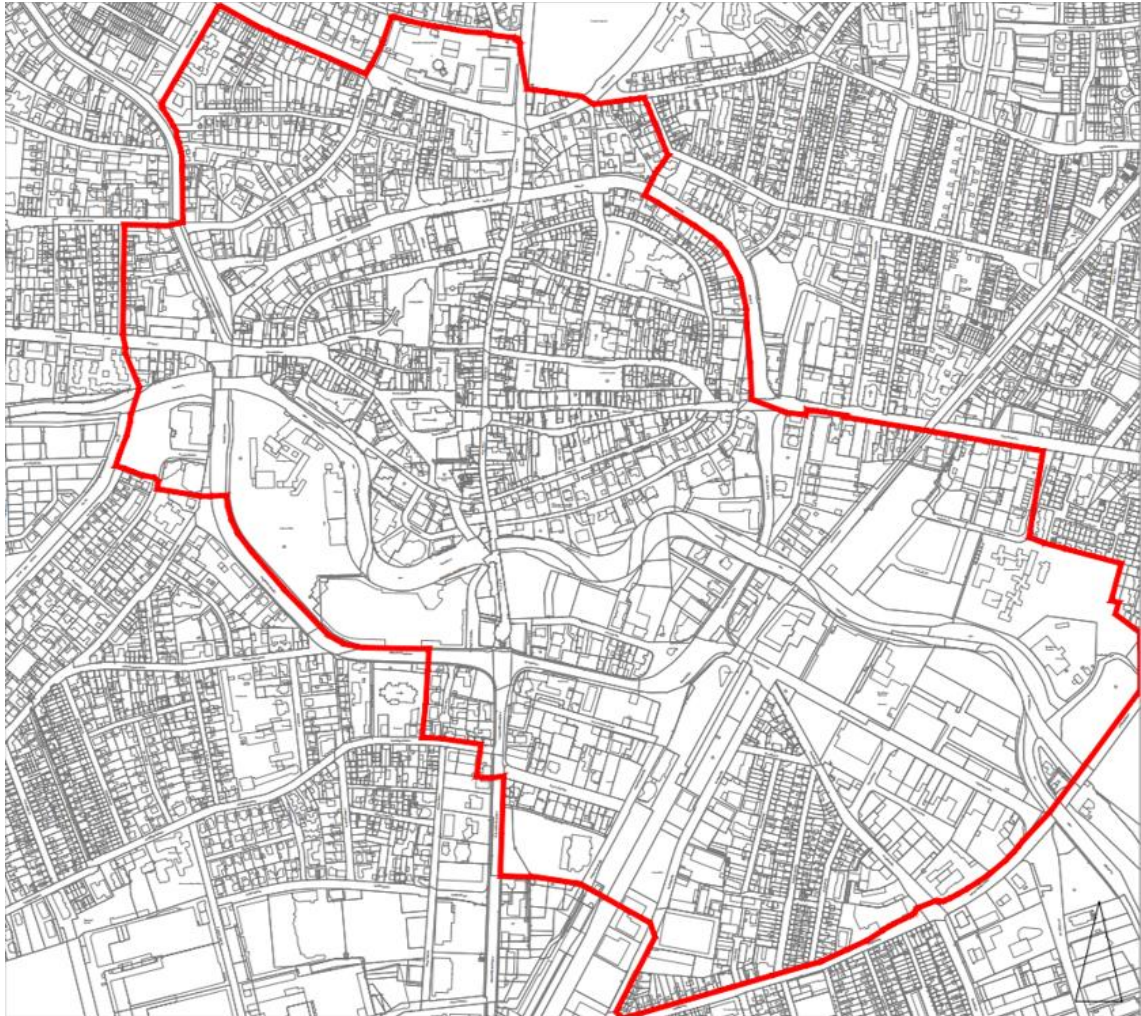


Abbildung 1: Innerstädtische Gebiete um den Busbahnhof und den Bahnhof (fußläufige Entfernung) jeweils ca. 400 m (Anlage 2 zur Satzung; Quelle: Stadt Bocholt Fachbereich Grundstücks- und Bodenwirtschaft: Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Land NRW/Stadt Bocholt (2018), Kreis Borken – sämtliche Geodaten sind urheberrechtlich geschützt. Siehe Lizenztext unter <http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>; eigene Darstellung)

Die mögliche Verringerung des Stellplatzangebots in diesem Bereich rechtfertigt sich dadurch, dass in diesem Bereich neben dem Stadtbus regionale sowie überregionale Busse sowie die regelmäßige Bahnverbindung ins Ruhrgebiet und in die Niederlande bestehen. Eine gute ÖPNV-Anbindung führt zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNVs, so dass hier auch die KFZ-Verkehre und somit der Stellplatzbedarf abnehmen. Aufgrund der einfachen ÖPNV-Lagegunst im übrigen Stadtgebiet, in dem lediglich der Stadtbus verkehrt – abgesehen der einzelnen Haltepunkte, der regionalen und überregionalen

Busse, die aus der Stadt rausfahren – ist dort keine Verminderung der Stellplatzrichtwerte möglich (§ 4 Abs. 1).

Darüber hinaus kann im Bereich von verkehrsrechtlich ausgewiesenen Fußgängerzonen ein erhöhter Abschlag von 15 % hinsichtlich Errichtungen, wesentlichen Änderungen oder wesentlichen Nutzungsänderungen baulicher Anlagen angerechnet werden. Dieser erhöhte Abschlag kann damit begründet werden, dass der Großteil der Kunden zu Fuß kommt. Zudem soll ein Nutzungsmix sowie die Fußgängerfreundlichkeit gefördert werden (§ 4 Abs. 2).

Darüber hinaus kann die notwendige Anzahl KFZ-Stellplätze in planungsrechtlichen Kerngebieten gem. § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) sowie in Urbanen Gebieten gem. § 6a BauNVO für alle Nicht-Wohnnutzungen verringert werden. Dadurch sollen insbesondere innenstadtaffine Nutzungen wie z.B. Gastronomie und Einzelhandel gefördert werden. In Verbindung mit der Förderung von zentralen Nutzungen, u.a. der Daseinsvorsorge (gem. § 8 Abs. 3 dieser Satzung), kann von sich ergänzenden Nutzungen gesprochen werden. Die Förderung u.a. der Daseinsvorsorge folgt dabei der Regulationssystematik der Baunutzungsverordnung. Hierbei wird berücksichtigt, dass diese Einrichtungen häufig im Rahmen der Mehrfacherledigung aufgesucht werden. So erfolgen z. B. im Anschluss an einen Arzttermin noch ein Besuch weiterer Lokalitäten in der Innenstadt. Im weitesten Sinne kommt es so zu einer Art „Mehrfachnutzung“ der Stellplätze. (§ 4 Abs. 3).

2.5 Vorhabenbezogene Abschläge (§ 5)

Steht die Gesamtanzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach § 3 Abs. 1 in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebene Zahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

Dabei kann das offensichtliche Missverhältnis z.B. durch ein o.g. Mobilitätskonzept belegt werden. Für die Methodik des Mobilitätskonzepts können entsprechend dem Vorschlag aus dem Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW (3. Auflage, Januar 2023) Qualitätsanforderungen analog zu den Verfahren gelten, mit denen die Wirkung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der Bauherrschaft ermittelt wird. Eine Absicherung der Minderungsmaßnahmen ist nicht erforderlich, sodass diese bei einem offensichtlichen Missverhältnis im Vorhaben an sich begründet sind (§ 5 Abs. 1).

Anforderungen, die an ein vorhabenbezogenes, qualifiziertes Mobilitätskonzept gestellt werden können, können aus der Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW abgeleitet werden. Das Mobilitätskonzept ist von der Bauherrschaft vorzulegen und von der Bauaufsichtsbehörde anzuerkennen, sofern es folgenden Anforderungen genügt:

- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro. Die Qualifikation ist erforderlichenfalls anhand der Berufsqualifikation des Bearbeitenden (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und anhand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.

- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens einschließlich der Berücksichtigung des bereits bestehenden Mobilitätsangebots vor Ort (Anbindung im KFZ-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr) sowie 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 Stadt/Gemeinde, Einzugsbereich von Besuchern der Anlage).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen. Aus der Beschreibung sollte 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 KFZ-Stellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.
- Vorlage eines Evaluierungskonzepts, mit dem die Bauherrschaft – beispielsweise in Form von Verkehrserhebungen und –befragungen sowie Auswertung automatisiert erhobener Daten – die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts monitoren und die Maßnahmen ggf. anpassen können.

Die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze kann im Einzelfall auch ohne offensichtliches Missverhältnis aufgrund vorhabenbezogener Maßnahmen entsprechend § 5 Abs. 5 bis 10 dieser Satzung anteilig ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird. Als Nachweis ist durch den Antragsteller ein Mobilitätskonzept vorzulegen, das eine konkrete Wirksamkeitsprognose beinhaltet. Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern (§ 5 Abs. 2).

Der Antragsteller hat die Pflicht die entsprechenden vorhabenbezogenen Maßnahmen vorzuhalten und die tatsächliche Wirksamkeit dieser Maßnahmen zehn Jahre jährlich bei der Stadt Bocholt nachzuweisen. Die Aussetzung nach § 5 Abs. 2 dieser Satzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass diese Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht erfüllt sind, nicht erbracht wird. Ausgesetzte Stellplätze sind nachträglich herzustellen. Eine Ablösung dieser ausgesetzten Stellplätze ist möglich, wenn die nachträgliche Herstellung tatsächlich nicht möglich oder unzumutbar ist. Die Nachweisregelung soll die tatsächliche Umsetzung und Wirksamkeit sicherstellen (§ 5 Abs. 3).

Als Voraussetzung und zur Sicherung der vorhabenbezogenen Minderung der Stellplätze nach § 5 Abs. 5 bis 9 dieser Satzung ist in der entsprechenden Anzahl der Reduzierung der Stellplätze eine Ablösevereinbarung vor Erteilung der Baugenehmigung zu schließen. Es gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag zuzüglich einer Basisverzinsung. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass insbesondere eine Umsetzung der erklärten Maßnahmen auch langfristig im wirtschaftlichen Interesse der Antragsteller ist. In der Regelung wird zwischen Voraussetzungen unterschieden, welche entweder im Einflussbereich des Antragstellers befinden oder welche außerhalb dessen liegen. So ist die Denkmaleigenschaft anders zu bewerten als eine Maßnahme zur Radverkehrsförderung (§ 5 Abs. 4).

Wenn also die Bauherrschaft besondere Maßnahmen zur Reduzierung des KFZ-Verkehrsaufkommens ergreift, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach einem von der Bauherrschaft vorzulegenden und von der Bauaufsichtsbehörde der Stadt Bocholt anzuerkennenden qualifizierten, vorhabenbezogenen Mobilitätskonzeptes. Eine besondere vorhabenbezogene Maßnahme, für die die Anzahl von KFZ-Stellplätzen reduziert werden kann, ist Car-Sharing. Wenn Car-Sharing angeboten wird, kann die notwendige Anzahl KFZ-Stellplätze um bis zu 10 % verringert werden. Das Vorhalten einer Car-Sharing Station auf dem betreffenden Grundstück wird dabei als Voraussetzung angesehen (eine vergleichbare Regelung enthält auch die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW).

Öffentlich zugänglich und nutzbare Car-Sharing-Stellplätze auf dem Baugrundstück können folglich zur Reduzierung führen. In Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW, kann angenommen werden, dass ein Car-Sharing-Stellplatz bis zu fünf KFZ-Stellplätze ersetzt. Daher kann die Gesamtanzahl von KFZ-Stellplätzen bei Vorhalten dieser Stellplätze reduziert werden. Dabei soll einer von zehn Stellplätzen als Car-Sharing-Stellplatz vorgesehen werden (§ 5 Abs. 5).

Darüber hinaus kann die notwendige Anzahl KFZ-Stellplätze um bis zu 5 % verringert werden, wenn eine Radverkehrsförderung nachgewiesen wird. Ein Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangeboten etc. wird dabei als Voraussetzung angesehen. Zu einer Radverkehrsförderung zählt z.B. die Bereitstellung von Duschen und Umkleiden für Beschäftigte, der Verleih von Spezialrädern/-anhängern oder ein Reparaturangebot. Das Vorhalten dieser radverkehrsfördernden Maßnahmen kann eine erhöhte Nutzung des Fahrrades mit sich bringen, die folglich die Verringerung der PKW-Stellplätze begründen kann (eine vergleichbare Regelung enthält auch die Musterstellplatzsatzung vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (§ 5 Abs. 6)).

Außerdem kann bei öffentlich geförderten Wohnungen pro Wohneinheit ein Abschlag von 25% erfolgen. Durch den Abschlag soll der öffentlich geförderte Wohnungsbau gestärkt werden. Zudem ist in dieser Bewohnergruppe die KFZ-Dichte regelmäßig niedriger als im Durchschnitt (§ 5 Abs. 7).

Als weitere besondere vorhabenbezogene Maßnahme, für die die Anzahl von KFZ-Stellplätzen reduziert werden kann, ist die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen. Bis zu 25 % der notwendigen KFZ-Stellplätze können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sollen für einen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze hergestellt werden. Die durch Ersatz notwendiger Stellplätze errichteten Fahrradabstellplätze dürfen nicht auf die Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze angerechnet werden. Anforderungen an Fahrradabstellplätze werden in § 7 dieser Satzung geregelt. Durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen soll die Fahrradmobilität gestärkt werden (§ 5 Abs. 8).

Zudem kann die notwendige Anzahl KFZ-Stellplätze um bis zu 5 % verringert werden, wenn ein Jobticket/Semesterticket angeboten wird. Durch das Angebot von Jobtickets/Semestertickets wird zum einen die alltägliche Nutzung von Bus und Bahn gesteigert. Zum anderen entsteht eine kostengünstige Alternative zum eigenen Auto (§ 5 Abs. 9).

Schließlich kann die notwendige Anzahl KFZ-Stellplätze bei Baudenkmalern um bis zu 5 % verringert werden. Dadurch kann ein Anreiz zum Besuch und damit eine Förderung Denkmalnutzung erfolgen. Zudem ist die bauliche Ausnutzung von Grundstücken mit Baudenkmalern eingeschränkt, so dass häufig die Anlage von Stellplätzen erschwert ist (§ 5 Abs. 10).

2.6 Abschlagsbeschränkungen (§ 6)

Entsprechend § 4 und § 5 dieser Satzung können auf Antrag Abschläge auf die Anzahl notwendiger Stellplätze geltend gemacht werden. Fahrradabstellplätze sind grundsätzlich von Abschlägen ausgeschlossen, da die Nutzung des Fahrrades grundsätzlich gestärkt werden soll (§ 6 Abs. 1).

Um sicherzustellen, dass nicht durch eine Kombination beliebiger und beliebig vieler Maßnahmen im Mobilitätskonzept die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze kleingerechnet wird, wird die Reduzierung gegenüber der regulären Stellplatzanzahl begrenzt (eine vergleichbare Regelung enthält auch die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW). Folglich ist zunächst im Bereich der Zonen I und II insgesamt eine Reduzierung bis maximal 45 % des notwendigen Stellplatzbedarfes möglich. Damit sollen vor allem Innenstadtnutzungen gestärkt werden. Auch wird so das Wohnen in der Innenstadt attraktiver und damit gefördert. Zudem ist eine Reduzierung der gebietsbezogenen sowie vorhabenbezogenen Abschläge für den Bereich mit hoher Erschließungsqualität durch den ÖPNV (siehe Anlage 2) insgesamt bis zu maximal 30 % des notwendigen Stellplatzbedarfes möglich. Für alle anderen Bereiche der Stadt Bocholt ist eine Reduzierung des notwendigen Stellplatzbedarfes bis zu maximal 20% zulässig (§ 6 Abs. 2 a-c).

Ausnahmsweise können bei der Berechnung der o. g. Schwellenwerte die Abschläge für öffentlich geförderte Wohnungen zumindest teilweise unberücksichtigt bleiben. Gerade außerhalb der Zonen II und III soll ein Anreiz verbleiben, trotz gefördertem Wohnungsbau weitere Maßnahmen zur Mobilitätswende wie Carsharing etc. zu ergreifen. Im Einzelfall ist anhand des Mobilitätskonzepts über die Höhe dieser zusätzlichen Begünstigung zu entscheiden. In Abhängigkeit der Lage des Vorhabens dürften solche weiteren Abschläge allenfalls bis zu 10 % vertretbar sein (§ 6 Abs. 2 d).

Darüber hinaus ist eine Mindestgröße eines Vorhabens notwendig, um von Abschlägen Gebrauch machen zu können. So kann ein vorhabenbezogener Abschlag gem. § 5 dieser Satzung erst ab einer Anzahl von zehn notwendigen Stellplätzen geltend gemacht werden, da erst ab dieser Mindestgröße wirksame vorhabenbezogenen Maßnahmen zu erwarten sind. So fallen kleinere Wohnbau- und Gewerbevorhaben nicht unter die Regelung (§ 6 Abs. 3).

Ein entsprechender Abschlag mit der Reduzierung notwendiger Stellplätze ist jeweils im Einzelfall durch den zur Herstellung notwendiger Stellplätze Verpflichteten bei Bauantrag nachzuweisen. Über diesen Nachweis entscheidet die Bauaufsichtsbehörde der Stadt Bocholt. Mit dieser Regelung wird der missbräuchlichen Ausnutzung von Abschlagsmöglichkeiten vorgebeugt und eine Gleichbehandlung gewährleistet. Im Rahmen der Prü-

fung des Bauantrags und des dazugehörigen Stellplatznachweises durch die Bauaufsichtsbehörde der Stadt Bocholt werden die vorgelegten Mobilitätskonzepte hinsichtlich möglicher Abschlagsbeschränkungen geprüft (§ 6 Abs. 4).

2.7 Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze (§ 7)

In der Stellplatzsatzung sind gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 der BauO NRW 2018 die Zahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen geregelt. Dazu sind unter § 7 einige Regelungen getroffen worden.

Regelungen zu gefangenen Stellplätzen sind in § 7 Abs. 1 enthalten. Bei Ein- und Zweifamilienhäusern bzw. Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohneinheiten (entsprechend Anlage 1, Richtzahlentabelle Nr. 1.1 zu dieser Satzung) gilt eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge.

Bei dieser Nutzungsart können gefangene Stellplätze für Kraftfahrzeuge angerechnet werden. Eine Anrechnung kann ebenfalls bei Wohnhäusern, in den der Bewohner seine freiberufliche Tätigkeit ausübt oder bei gewerblichen Nutzungen, wenn der Betriebsinhaber vor Ort wohnt, erfolgen. Hinsichtlich der Abgrenzung zwischen freiberuflichen und gewerblichen Nutzungen wird auf die allgemeinen Regelungen der Baunutzungsverordnung verwiesen.

Absatz 1 der Stellplatzsatzung ermöglicht in Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW die Errichtung sogenannter gefangener Stellplätze, die nur durch Überqueren eines anderen Stellplatzes zu erreichen sind. Bei Nutzung beider Stellplätze bedeutet dies, dass ein Fahrzeug durch das andere Fahrzeug „gefangen“ ist, also ein Fahrzeug umgeparkt werden muss, sodass das andere Fahrzeug genutzt werden kann. Bei dieser Regelung, die auch in der StellplatzVO NRW zu finden ist, kann davon ausgegangen werden, dass die hintereinanderliegenden Stellplätze stets von einem Haushalt genutzt werden und so innerhalb des Haushalts ein eventuelles Umparken oder der Wechsel des Fahrzeugs organisiert wird. Dadurch können vorhandene Flächen effizient genutzt werden. Da die Praxis häufig zeigt, dass gefangene Stellplätze nicht oder nur zu bestimmten Zeiten in der vorgesehenen Weise genutzt werden und stattdessen zum Parken in den öffentlichen Raum ausgewichen wird, gilt diese Regelung nur bei Ein- und Zweifamilienhäusern bzw. Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohneinheiten. Bei der Kombination von Wohn- und Gewerbeeinheiten ist dies nicht zuzulassen, da die verschiedenen Nutzungen eine Organisation dessen nicht ermöglichen (§ 7 Abs. 1).

Zufahrten zu den Grundstücken und Stellplätzen sind zu bündeln. Sofern eine Bündelung aus verkehrlicher Sicht nicht nötig ist – insbesondere in Bezug auf die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs – kann ausnahmsweise darauf verzichtet werden. Eine Bündelung ist aus städtebaulicher sowie aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich zu begrüßen. Die Bündelung erzeugt eine städtebauliche Ordnung und kann zu weniger Erschließungsfläche auf den einzelnen Grundstücken führen (§ 7 Abs. 2).

Gemäß § 48 Abs. 1 BauO NRW 2018 sind notwendige Fahrradabstellplätze grundsätzlich auf dem Baugrundstück herzustellen. Ist eine Herstellung von notwendigen Fahrradabstellplätzen auf dem Baugrundstück bei wesentlichen Änderungen, Nutzungsänderungen oder bei Ausbauten von Dachgeschossen auf dem Baugrundstück tatsächlich nicht möglich, sind notwendige Fahrradabstellplätze in einer Entfernung von maximal 50 m zum Baugrundstück für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern, herzustellen und dauerhaft bereit zu stellen. (§ 7 Abs. 3).

Zudem kann die Herstellung von Garagen verlangt werden. Die Schaffung von Garagen dient dem Nachbarschutz und der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung (§ 7 Abs. 4).

Fahrradabstellplätze müssen für das Abstellen von Fahrrädern geeignet und uneingeschränkt hierfür nutzbar sein. Fahrradabstellplätze müssen einzeln leicht erreichbar sein (§ 7 Abs. 5 Nr. 1). Damit sind der Ort und die Erreichbarkeit der Abstellplätze gemeint. Zuwege sollen nicht verwinkelt sein. Innerhalb von Gebäuden sollen maximal zwei Türen, welche optimaler Weise sensorgesteuert sind, zum Erreichen des Abstellortes zu überwinden sein. Wünschenswert ist eine Lage der Abstellplätze, die in unmittelbarer Nähe zum Eingang verortet sind.

Zudem müssen Fahrradabstellplätze einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen (§ 7 Abs. 5 Nr. 2). Damit soll ein sicheres und beschädigungsfreies Abstellen von Fahrrädern ermöglicht werden, um das Fahrradfahren zu attraktivieren.

Um die Zugänglichkeit und die Handhabung zu vereinfachen, müssen Fahrradabstellplätze eine Fläche von mindestens 1,5 m² (0,75 m Lenkerbreite x 2,0 m Fahrradlänge) pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen (§ 7 Abs. 5 Nr. 3). Folglich ist der Mindestwert von 1,5 m² pro Stellplatz angegeben sowie der Platzbedarf nach der typischen Fahrradgeometrie (möglichst mit fest installiertem Fahrradkorb) in Länge und Breite. Die festgelegte Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze für Fahrräder basiert auf § 8 der Stellplatzverordnung NRW. Damit soll gewährleistet werden, dass ein Standardfahrrad ausreichend Platz erhält.

Um schließlich auch Familien und Personen, die z.B. auf ein KFZ verzichten und als Ersatz ein Lastenrad oder einen Fahrradanhänger haben, zu stärken, ist ab dem elften notwendigen Fahrradabstellplatz je zehn Fahrradabstellplätze eine zusätzliche Fläche von mind. 1,5 m² für das Abstellen von Lastenrädern oder Fahrradanhängern vorzuweisen (§ 7 Abs. 5 Nr. 4). Daraus ergibt sich für diese Fahrradabstellplätze eine Abstellfläche von mind. 3 m² zzgl. der notwendigen Verkehrsfläche. Damit soll auch ansonsten mobilitätseingeschränkten Personen, die fahrradmobil sein wollen, das Fahren und Parken attraktiver gestaltet werden. So sollen auch Sonderfahrzeuge wie Dreiräder untergebracht werden können. Der zusätzliche Platz für die genannten Beispiele ist nötig, da diese Gefährte mehr Platz benötigen, als ein Standardfahrrad.

Notwendige Fahrradabstellplätze bei Nicht-Wohnnutzungen müssen für dauerhafte Nutzer (z.B. Beschäftigte, Studierende, Schüler) einer baulichen oder sonstigen Anlage außerdem ab einer Anzahl von mindestens zehn notwendigen Fahrradabstellplätzen überdacht werden. Auch diese Regelung findet sich in der Stellplatzverordnung NRW wieder.

Sie soll die Nutzerfreundlichkeit erhöhen, somit die Akzeptanz steigern und so im Ergebnis den Radverkehr fördern (§ 7 Abs. 6).

Notwendige Fahrradabstellplätze für Bewohner sind darüber hinaus in abschließbaren und witterungsgeschützten Räumen oder in Fahrradboxen herzustellen. Abschließbare Räume dienen der Diebstahlsicherung. Der Witterungsschutz wird in Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW damit begründet, dass Fahrradabstellplätze meist nicht nur dem kurzfristigen Abstellen dienen. Insbesondere im Wohnumfeld fördert das sichere Abstellen von häufig hochwertigen Rädern im Ergebnis die Fahrradnutzung (§ 7 Abs. 7).

Notwendige Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein. Die Nutzung des Fahrrades ist dadurch einfach zu ermöglichen und attraktiv zu gestalten (§ 7 Abs. 8).

Für Nutzungen, bei denen regelmäßig nennenswerter Besucherverkehr auftritt, wie etwa bei Krankenhäusern oder Kultureinrichtungen, sind Besucherstellplätze zu schaffen. Besucherstellplätze sind vom öffentlichen Straßenraum aus auch für Ortsunkundige gut erkennbar und erreichbar zu errichten (§ 7 Abs. 9).

2.8 Ablösung (§ 8)

In Bocholt wurde zur Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 BauO NRW (alte Fassung) eine Satzung erlassen, die am 08.07.2009 in Kraft getreten ist. Die Satzung aus dem Jahre 2009 wird gleichzeitig mit Erlass der Stellplatzsatzung aufgehoben. Die Satzung regelt bisher die Zahlung von Geldbeträgen für die Fälle, dass die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter sehr großen Schwierigkeiten möglich ist (§ 1 Abs. 1 der Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages). In der Satzung wurden die Gebietszonen sowie die Höhe des jeweiligen Geldbetrages geregelt.

Im Zuge der Aufstellung der Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt wird das Thema der Ablöse ebenfalls in der Stellplatzsatzung integriert und behandelt. So gilt zunächst gemäß § 8 Abs. 1 dieser Stellplatzsatzung, dass wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist bzw. durch eine Baulast gesichert werden können, auf die Herstellung von Stellplätzen verzichtet werden kann, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Stadt Bocholt einen Geldbetrag (Ablösebetrag) zahlen. Entsprechend Satz 1 ist ein Geldbetrag zu zahlen, soweit die Herstellung notwendiger Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ist.

Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages je Garage oder Stellplatz beläuft sich in Zukunft

- In Zone I auf 9.000 €
- In Zone II auf 6.000 €
- In Zone III auf 2.500 €

Die jeweilige Höhe der einzelnen Beträge ist trotz gestiegener Preise und tatsächlicher Herstellungskosten für Stellplätze, gesenkt worden. Die genannten Ablösebeträge für

die drei Zonen wurden als Anteil von 35 % aus den durchschnittlichen Herstellungskosten für Stellplätze abgeleitet und auf 500 Euro gerundet. Zur Ableitung wurden folgende Kennwerte herangezogen:

Die Herstellungskosten für Stellplätze in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern betragen laut einer Untersuchung aus dem Jahr 2014 durchschnittlich 18.200 €¹. Mit Berücksichtigung des Baupreisindex für Hochbau² von ca. 50 % ergeben sich hochgerechnet für das Jahr 2022 Kosten von 27.200 €. Als Herstellungskosten für Stellplätze in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern wurden daher 27.000 Euro/Stellplatz als Mindestwert angesetzt (Spannweite laut Literaturrecherche 25.000 bis 70.000 €).

Die Herstellungskosten für Parkplätze in Parkhäusern betragen entsprechend einer Untersuchung aus dem Jahr 2009 im Durchschnitt 11.500 €³. Mit Berücksichtigung des Baupreisindex für Hochbau⁴ von ca. 60% ergeben sich Kosten hochgerechnet auf das Jahr 2022 von 18.400 €.

Die Herstellungskosten für oberirdische Stellplätze wurden anhand des vor einigen Jahren gebauten Parkplatzes Schwanenstraße abgeleitet. Die Baukosten betragen ca. 550.000 € für 76 Parkplätze (inkl. Planungskosten, ohne Begrünungsmaßnahmen und Bodenrichtwert). Pro Parkplatz entspricht dies Herstellungskosten von ca. 7.200 €.

Für Zone I (Innenstadt) wird davon ausgegangen, dass Stellplätze aufgrund der besonderen Situation (hohe Bebauungsdichte, sehr wenige Freiflächen), vor allem in Tiefgaragen und zu einem geringeren Teil in Parkhäusern hergestellt werden können. Die Kosten wurden daher wie folgt berechnet und gerundet: $27.000 \text{ €} * 0,9 + 18.400 \text{ €} * 0,1 = 26.000 \text{ €}$.

Für Zone II (erweiterte Innenstadt) wird davon ausgegangen, dass in den stärker verdichteten Lagen Stellplätze in Tiefgaragen und in den weniger verdichteten Lagen zum Teil auch oberirdische Stellplätze hergestellt werden. Es wurde daher ein Mittelwert aus den Kosten für Stellplätze in Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätzen gebildet: $27.000 \text{ €} * 0,5 + 7.200 \text{ €} * 0,5 = 17.000 \text{ €}$.

Für Zone III werden die 35 % der Herstellungskosten oberirdischer Stellplätze angenommen.

¹https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauen-Bauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=1

²<https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1692627161076&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=61261-0001&auswahltext=&werteabruf=Werteabruf#abreadcrumb>

³https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauen-Bauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=1

⁴<https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1692626295350&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=61261-0001&auswahltext=&werteabruf=Werteabruf#abreadcrumb>

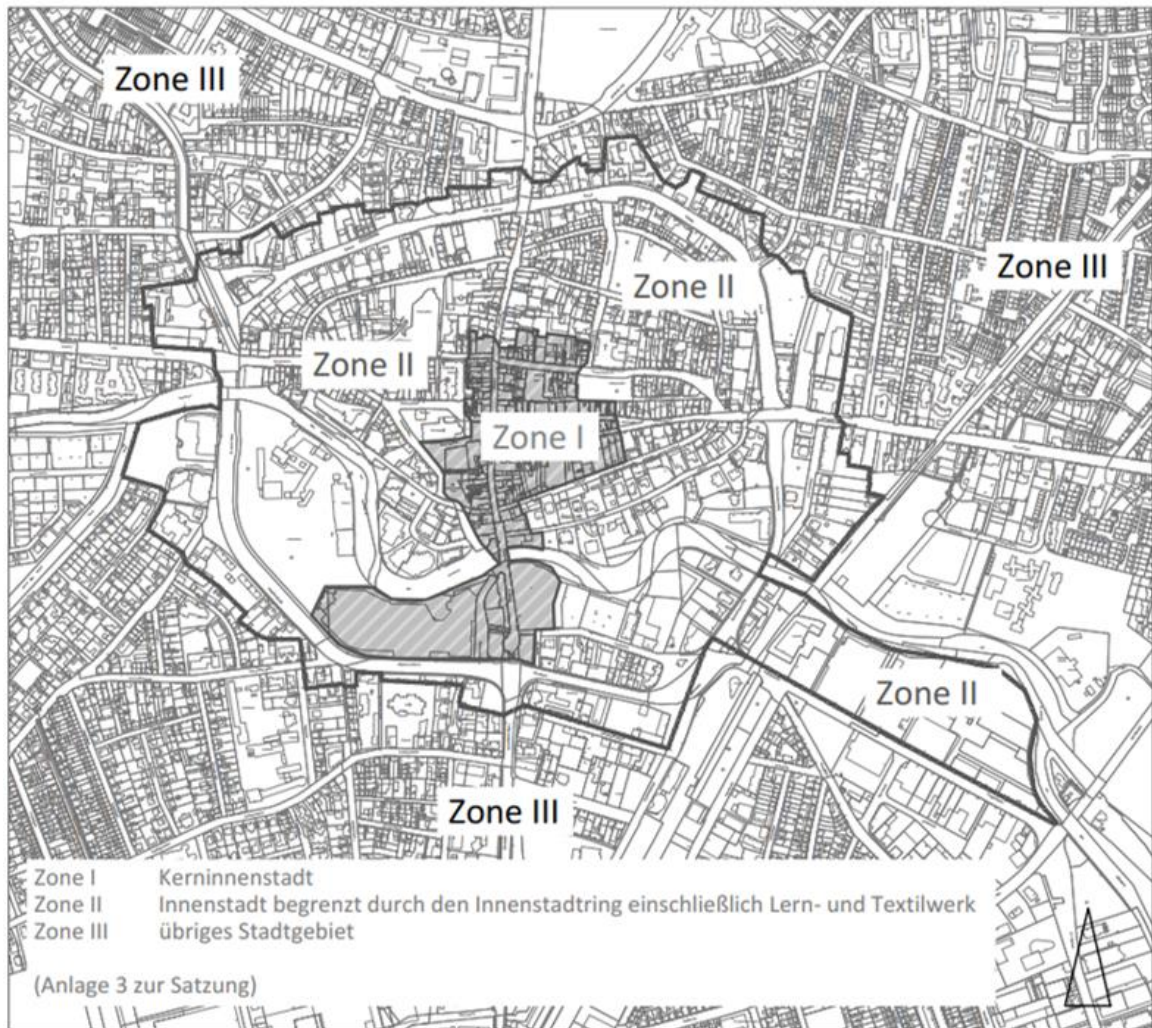


Abbildung 2: Zonen der Ablöse (Anlage 3 zur Satzung; Quelle: Stadt Bocholt Fachbereich Grundstücks- und Bodenwirtschaft: Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Land NRW/Stadt Bocholt (2018), Kreis Borken – sämtliche Geodaten sind urheberrechtlich geschützt. Siehe Lizenztext unter <http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>; eigene Darstellung)

Die Zonen sind der obigen Abbildung, Anlage 3 zur Stellplatzsatzung der Stadt Bocholt, zu entnehmen. Die Anlage ist Bestandteil der Satzung.

Bei den Zonen umfasst Zone I die im Kerninnenstadtbereich ausgewiesenen Fußgängerzonen. Zone II erfasst den übrigen Bereich innerhalb des Innenstadtringes, sowie die direkt an den Stadtring angrenzende Bebauung einschließlich des KuBAal Areal südlich der Bocholter Aa. Zone III wiederum erfasst das übrige Stadtgebiet. Die Abgrenzung der Zonen ergibt sich aus der Bebauungs- und Nutzungsstruktur Bocholts (§ 8 Abs. 1). Die Abgrenzung der Zonen nimmt die aktuelle Entwicklung in der Innenstadt sowie im übrigen Stadtgebiet auf, so dass eine Anpassung der Zonen zur bisherigen Satzung erfolgt. Im Wesentlichen verringert sich die Zone I und die Zone II wird erweitert.

Die Verwendungszwecke der Ablösebeträge ergeben sich aus § 48 Abs. 2 der BauO NRW 2018. Der dortige Katalog der möglichen Verwendungszwecke der Ablösebeträge ist abschließend und wird in dieser Begründung daher nur informatorisch genannt. Demnach ist der Geldbetrag zu verwenden für

- a) für die Herstellung zusätzlicher oder Aufwertung bestehender Parkeinrichtungen im jeweiligen Stadtteil,
- b) für die Herstellung von Parkleitsystemen,
- c) für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- d) für Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs oder
- e) für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Ein Anspruch auf Ablöse besteht nicht, was in § 8 Abs. 2 dieser Satzung klarstellend geregelt ist. Gemäß § 8 Abs. 3 wird geregelt, dass auf die Zahlung einer Ablöse mit Zustimmung des Rates im Einzelfall verzichtet werden kann, wenn die Umsetzung des Vorhabens im öffentlichen Interesse steht. Ein öffentliches Interesse besteht insbesondere, wenn Vorhaben der Vorhaltung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und sozialen Infrastruktur dienen. Die Stadt Bocholt ist im Rahmen der Daseinsvorsorge verpflichtet die entsprechenden Einrichtungen vorzuhalten. In verschiedenen Bereichen wird dieses unmittelbar in den jeweiligen Bedarfsplänen (z. B. Kindergarten- oder Schulbedarfsplan) festgelegt. Anderweitige, im weiteren Sinne öffentliche Infrastruktur z. B. Quartiersbüros, Beratungsstellen, Arztpraxen usw., werden teilweise durch entsprechende Förderprogramme unterstützt. Für die Umsetzung der Bedarfspläne bzw. zur vollen Ausnutzung der Förderung ist es nicht zielführend, wenn ein Teil der Förderung wieder durch Ablösezahlungen verbraucht werden. Solche Nutzungen in der Innenstadt umzusetzen, stößt regelmäßig an Flächengrenzen. Die Stadt investiert bereits erheblich im Innenstadtbereich in den öffentlichen Parkraum, so dass es im Einzelfall vertretbar ist, auf die Ablösesumme für solche planerisch gewünschten Nutzungen zu verzichten. Zudem ist die ÖPNV-Infrastruktur im Innenstadtbereich vergleichsweise gut ausgebaut. Zur Beibehaltung der Transparenz und die Darlegung der Sondersituation steht die Ausnahme unter einem Ratsvorbehalt. (§ 8 Abs. 3)

Weiterhin ist die Ablöse von Fahrradabstellplätzen grundsätzlich nicht möglich (§ 8 Abs. 4). Schließlich entscheidet die Bauaufsichtsbehörde der Stadt Bocholt über die Ablösung (§ 8 Abs. 5).

2.9 Ordnungswidrigkeiten (§ 9)

Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 der BauO NRW 2018 handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig notwendige Stellplätze nicht in ausreichender Anzahl herstellt oder ablöst oder entgegen den Anforderungen des § 7 herstellt oder nutzt (§ 9 Abs. 1).

Ordnungswidrigkeiten gegen die in § 9 benannten Sachverhalte können laut § 86 Absatz 3 BauO NRW 2018 mit einer Geldbuße bis zu 500.000 € geahndet werden. Dies wird entsprechend in der Satzung übernommen (§ 9 Abs. 2).

2.10 Übergangsvorschriften (§ 10)

Die vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleiteten Verfahren sind nach den zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Vorschriften fortzuführen und abzuschließen. Abweichend von Satz 1 kann der Antragsteller die Anwendung dieser Satzung anstelle der zur Zeit der Antragstellung geltenden Vorschriften beantragen. So soll sichergestellt werden, dass ein Antragsteller sich auf die für ihn günstigere Regelung berufen kann, wenn

sein Verfahren schon begonnen hat. Diese Regelung ermöglicht somit Rechts- und Planungssicherheit. Neben genehmigungspflichtigen Vorhaben sind mit „bauaufsichtlichen Verfahren“ auch freigestellte Vorhaben gemeint.

2.11 Inkrafttreten (§ 11)

Die vorliegende Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt tritt am Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die bestehende Satzung zur Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 BauO NRW (alte Fassung), die am 08.07.2009 in Kraft getreten ist, außer Kraft. Diese Regelung entspricht dem zeitlich üblichen Inkrafttreten von örtlichen Bauvorschriften.

3. Beschluss

Der Rat der Stadt Bocholt hat die vorstehende Begründung der Regelungen der Stellplatzsatzung für die Stadt Bocholt in seiner Sitzung am 14.02.2024 in Kenntnis der zugehörigen drei Anlagen beschlossen.

Bocholt, im Februar 2024

unter Berücksichtigung der Änderungen
