

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Die Ministerin

MHKBG Nordrhein-Westfalen • 40190 Düsseldorf

An den Präsidenten des
Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/6364

A02

24. Januar 2022

Entwurf einer Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO)

Anhörung nach § 87 Absatz 1 Nummern 6 bis 8 i.V. mit Absatz 9 Landesbauordnung 2018

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf einer Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) übersende ich zur Anhörung gemäß § 87 Absatz 1 Nummern 6 bis 8 und Absatz 9 der Landesbauordnung 2018.

Mit freundlichem Gruß

Ina Scharrenbach

Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
(Anfahrt über Hubertusstraße)

Telefon +49 211 8618-4300
Telefax +49 211 8618-4550
ina.scharrenbach@mhkgb.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien 706, 708
und 709 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW)

Vom X. Monat 2021

Auf Grund des § 48 Absatz 1 in Verbindung mit § 87 Absatz 1 Nummer 6 bis 8 der Landesbauordnung 2018 vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 [GV. NRW. S. 1086] geändert worden ist, verordnet das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung nach Anhörung des zuständigen Ausschusses des Landtags:

Inhaltsübersicht

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder
- § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze
- § 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze
- § 5 Erfüllung der Herstellungspflicht
- § 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen
- § 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge
- § 8 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder
- § 9 Zustimmung der Gemeinde
- § 10 Ordnungswidrigkeiten
- § 11 Übergangsvorschriften
- § 12 Inkrafttreten

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Pflicht, bei der Errichtung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder herzustellen. Sie regelt die Herstellung dieser notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge, einschließlich der Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, und Fahrräder in Bezug auf ihre Zahl, Größe und Beschaffenheit.

(2) Sofern durch Bebauungsplan oder durch örtliche Bauvorschrift Regelungen getroffen worden sind, gehen diese dieser Verordnung vor.

§ 2

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

(1) Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplätze oder Garagen) und Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Ihre Anzahl und Größe richten sich nach der Art und Anzahl der vorhandenen und der durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlagen zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder.

(2) Werden Anlagen nach Absatz 1 geändert oder ändert sich ihre Nutzung, so sind notwendige Stellplätze in solcher Anzahl, Größe und Beschaffenheit herzustellen, dass sie die infolge

der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können (Mehrbedarf). Beträgt der Mehrbedarf weniger als vier Stellplätze, sind abweichend von Satz 1 keine notwendigen Stellplätze für den Mehrbedarf herzustellen. Satz 2 gilt nicht für Anlagen nach Teil A Nummer 10.3 und 10.4 der Anlage zu dieser Verordnung.

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze

- (1) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich nach der Anlage zu dieser Verordnung. Diese wird nach Maßgabe des § 4 verringert.
- (2) Für Anlagen, deren Nutzungsbedarf in der Anlage zu dieser Verordnung nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage zu dieser Verordnung für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung nachgewiesen ist (Doppelnutzung). Eine solche Doppelnutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig. Die Doppelnutzung kann auf Antrag zugelassen werden. Notwendige Stellplätze, die zu Wohnnutzungen gehören, dürfen nicht in eine Doppelnutzung einbezogen werden.
- (4) Bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 nach Teil A der Anlage zu dieser Verordnung gilt eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge. Gefangene Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 zulässig.
- (5) Bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge ist von dem Einstellplatzbedarf für zweispurige Personenkraftwagen auszugehen. Einstellplätze für Lastkraftwagen und Omnibusse sind bei Anlagen mit einem entsprechenden An- oder Auslieferverkehr oder speziellen Besucherverkehr zusätzlich nachzuweisen. Sind nach Satz 2 Omnibus-Stellplätze nachzuweisen, werden diese bis zu einem Drittel des notwendigen Stellplatzbedarfes für Kraftfahrzeuge auf diese Anzahl angerechnet. Dabei entspricht ein Omnibus-Stellplatz vier notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge.
- (6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze Dezimalstellen, sind diese nach kaufmännischen Regeln zu runden.

§ 4

Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze

- (1) Die sich nach § 3 Absatz 1 ergebende Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge verringert sich durch folgende Maßnahmen:
 1. für Anlagen nach Teil A Nummer 1.2 der Anlage zu dieser Verordnung ablösefrei, soweit nachgewiesen wird, dass
 - a) das Vorhaben in einer integrierten Lage unter Berücksichtigung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr liegt, oder
 - b) der notwendige Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen nachhaltig verringert wird, und
 2. für Arbeitsstätten sowie für Versammlungsstätten für kulturelle und sportliche Veranstaltungen nur insoweit, als ein (betriebliches) Mobilitätskonzept zur Umsetzung kommt. Zur Ermittlung der Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge nach Nummer 2 ist Teil B der Anlage zu dieser Verordnung zu verwenden; eine Kombination im

Stellplatznachweis von Doppelnutzung mit Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes ist unzulässig.

Die besonderen Maßnahmen nach Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 sind öffentlich-rechtlich zu sichern. § 3 Absatz 6 gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass eine Rundung erst bei einer Verringerung erfolgt.

(2) Steht die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden.

§ 5

Erfüllung der Herstellungspflicht

(1) Sollen notwendige Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück, sondern in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, ist dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern.

(2) Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern. Bei notwendigen Stellplätzen für Fahrräder darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 Meter betragen. Die öffentlich-rechtliche Sicherung ist der Gemeinde vor Baubeginn nachzuweisen, sofern die Erfüllung der Stellplatzpflicht nicht bereits Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung ist. Bei Vorhaben, die der Genehmigungsfreistellung gemäß § 63 der Landesbauordnung 2018 vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421) in der jeweils geltenden Fassung unterliegen, ist der Nachweis der öffentlich-rechtlichen Sicherung mit den erforderlichen Unterlagen bei der Gemeinde einzureichen.

(3) Notwendige Stellplätze müssen mit der Fertigstellung, spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Anlage hergestellt sein.

§ 6

Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen

(1) Sollen notwendige Stellplätze nicht nach § 5 hergestellt werden, kann die Verpflichtung zur Schaffung von notwendigen Stellplätzen vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 wahlweise durch die Zahlung eines Ablösungsbetrages erfüllt werden. Hierfür ist die Zustimmung der Gemeinde erforderlich. Der Ablösungsbetrag wird von der Gemeinde festgesetzt. Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze rechtlich unmöglich, ist von der Bauherrschaft kein Ablösungsbetrag zu erheben. Einmal geleistete Ablösungsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.

(2) Notwendige Stellplätze bei Wohnungsbauvorhaben dürfen nur abgelöst werden, wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

(3) Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach § 7 Absatz 2 und notwendige Stellplätze für Fahrräder dürfen nur abgelöst werden, soweit diese wegen schwieriger Geländeverhältnisse oder ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können.

(4) Die Zahlung des Ablösungsbetrages ist der Gemeinde vor Baubeginn nachzuweisen, sofern die Erfüllung der Stellplatzpflicht nicht bereits Voraussetzung für die Erteilung einer

Baugenehmigung ist. Bei Vorhaben, die der Genehmigungsfreistellung nach § 63 der Landesbauordnung 2018 unterliegen, ist der Nachweis der Zahlung mit den erforderlichen Unterlagen bei der Gemeinde einzureichen.

§ 7

Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

(1) Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Hintereinanderliegende notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind nur bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 nach Teil A der Anlage zu dieser Verordnung zulässig. Im Übrigen bleiben die Anforderungen des Teils 5 der Sonderbauverordnung vom 2. Dezember 2016 (GV. NRW. 2017 S. 2, ber. S. 120 und 2020 S. 148) in der jeweils geltenden Fassung hinsichtlich der Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen unberührt.

(2) Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach der Anlage zu dieser Verordnung, bei Wohngebäuden nach § 49 Absatz 1 der Landesbauordnung 2018 mindestens ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen. 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 § 50 der Landesbauordnung 2018 bleiben unberührt.

(3) Die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden. Die Nutzung zum Abstellen von gebrauchsfähigen Fahrrädern gilt nicht als zweckfremde Nutzung.

§ 8

Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder

(1) Notwendige Stellplätze für Fahrräder müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.

(2) Notwendige Stellplätze für Fahrräder müssen

1. einzeln leicht zugänglich sein,
2. eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen und
3. eine Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern je Stellplatz haben.

(3) Für Anlagen, die mehr als zehn notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb von Gebäuden aufnehmen, wird eine Überdachung empfohlen. Jeder elfte notwendige Stellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern geeignet sein.

(4) § 7 Absatz 3 Satz 1 gilt entsprechend.

§ 9

Zustimmung der Gemeinde

Sofern die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung nicht in einem Baugenehmigungsverfahren zu prüfen ist, ist die Zustimmung der Gemeinde erforderlich für:

1. die Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze in den Fällen des § 3 Absatz 2 und 3 sowie
2. die Ablöse notwendiger Stellplätze für
 - a) Wohnungsbauvorhaben nach § 6 Absatz 2,

- b) Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach § 6 Absatz 3 und
- c) Fahrräder nach § 6 Absatz 3.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Absatz 1 Nummer 22 der Landesbauordnung 2018 handelt, wer notwendige Stellplätze

1. nicht in ausreichender Anzahl herstellt oder ablöst oder
2. entgegen den Anforderungen in den §§ 7 und 8 herstellt oder nutzt.

§ 11 Übergangsvorschriften

Auf Bauvorhaben, deren bauaufsichtliche Verfahren bereits vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung eingeleitet sind, sind die Bestimmungen dieser Verordnung nur insoweit anzuwenden, als dass sie günstigere Regelungen beinhalten.

§ 12 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2022 in Kraft.

Düsseldorf, x. Monat 2021

Die Ministerin
für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ina S c h a r r e n b a c h

**Anlage zur Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder
(Richtzahlentabelle zur StellplatzVO NRW)**

Teil A**„Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder“**

Hinweis zu Nummer A.2 und A.9:

Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Richtzahl zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offenes Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf so ist die Zahl der Beschäftigten zu Grunde zu legen.

Abkürzung:

Die Abkürzung „St“ wird für Stellplatz verwendet.

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
1	Wohngebäude und Wohnheime		
1.1	Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen	1 St/Wohnung	-
1.2	Wohnungen in Gebäuden ab der GKL 3	1 St/Wohnung; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1,5 St/Wohnung
1.2.1	Öffentlich-geförderte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 (der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)	0,5 St/Wohnung;	
1.2.2	Öffentlich-geförderte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 in integrierten Lagen unter Berücksichtigung der Erschließung mit dem öffentlichen	0,4 St/Wohnung;	

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
	<p>Personennahverkehr</p> <p>(der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)</p>		
1.2.3	<p>Öffentlich-geförderte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 in Verbindung mit besonderen Maßnahmen</p> <p>(der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)</p>	0,3 St/Wohnung	
1.2.4	<p>Freifinanzierte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 in integrierten Lagen unter Berücksichtigung der Erschließung mit öffentlichen Personennahverkehr</p> <p>(der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)</p>	0,8 St/Wohnung	
1.2.5	<p>Freifinanzierte Wohnungen in Gebäuden der Nummer 1.2 in Verbindung mit besonderen Maßnahmen</p> <p>(der Anteil Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze bleiben unberührt)</p>	0,7 St/Wohnung	

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
1.3	Wochenend- und/oder Ferienhäuser	1 St/Haus	1 St/Haus
1.4	Kinder- und Jugendwohnheime	1 St/20 Betten, jedoch mindestens 2 St; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/2 Betten
1.5	Studierendenwohnheime/ Auszubildendenwohnheime	1 St/10 Betten davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/2 Betten
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
	Die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Flächen für Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen.		
2.1	Büro- und Verwaltungsräume (allgemein)	1 St/40 m ² Nutzfläche (NF), davon sind 20 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/30 m ² NF
2.2	Büro- und Verwaltungsräume mit hohen Nutzflächen (Bibliotheken, Registraturen, Archive und dergleichen)	1 St/80 m ² NF oder je drei Beschäftigte, davon sind 20 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/50 m ² NF
2.3	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume,	1 St/30 m ² NF, jedoch mindestens 3 St, davon sind 75 % als Besucherstellplätze	1 St/30 m ² NF, jedoch mindestens 3 St

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
	Arztpraxen und dergleichen)	auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	
3	Verkaufsstätten		
	Verkaufsstätten > 2 000 m ² : Für Verkaufsstätten, deren Verkaufsräume und Ladenstraßen einschließlich ihrer inneren Bauteile eine Fläche von insgesamt mehr als 2 000 m ² haben, sind zusätzlich die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen zu beachten. Diese sehen vor, dass mindestens 3 Prozent – für Großhandelsmärkte mindestens 1 Prozent – der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge, jedoch mindestens zwei Stellplätze, barrierefrei sein müssen. Auf diese Stellplätze ist dauerhaft und leicht erkennbar hinzuweisen.		
	Verkaufsnutzfläche: Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen sowie Verkehrsflächen gerechnet.		
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 St/40 m ² Verkaufsnutzfläche (VKNF), jedoch mindestens 2 St je Laden, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen;	mindestens 2 St je Laden
3.2	Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr (zum Beispiel Fachgeschäfte)	1 St/50 m ² VKNF, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen;	mindestens 2 St je Laden
3.3	Großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten	1 St/20 m ² VKNF, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/100 m ² VKNF
4	Versammlungsstätten		
	Für Versammlungsstätten		

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
	<ul style="list-style-type: none"> mit Versammlungsräumen, die einzeln für mehr als 200 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind bzw. für Versammlungsstätten mit mehreren Versammlungsräumen, die insgesamt für mehr als 200 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind, wenn diese Versammlungsräume gemeinsame Rettungswege haben und im Freien mit Szeneflächen und Tribünen, die keine fliegenden Bauten sind und insgesamt für mehr als 1 000 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind, <p>sind zusätzlich die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen über die barrierefreien Stellplätze zu beachten (§ 13 in Verbindung mit § 10 Absatz 7 der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen).</p>		
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (zum Beispiel Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	<p>1 St/5 Sitzplätze, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen;</p> <p>davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St</p>	1 St/30 Sitzplätze
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (zum Beispiel Lichtspieltheater, Discotheken, Schulaulen, Vortragssäle) nach Anzahl der zulässigen Besucher	<p>1 St/10 Besucher, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen;</p> <p>davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St</p>	1 St/20 Besucher
4.3	Gemeindekirchen	<p>1 St/30 Sitzplätze, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen;</p> <p>davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St</p>	1 St/30 Sitzplätze
4.4	Kirchen von überörtlicher Bedeutung	<p>1 St/20 Sitzplätze, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen;</p>	1 St/50 Sitzplätze

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
		davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	
5	Sportstätten		
	Sportfläche: Nicht zur Sportfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen		
5.1	Sportplätze	1 St/300 m ² Sportfläche; 1 St/20 Besucherplätze; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 2 St	1 St/100 m ² Sportfläche; 1 St/10 Besucherplätze
5.2	Turn- und Sporthallen, Sportschulen,	1 St/50 m ² Sportfläche; 1 St/20 Besucherplätze; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 2 St	1 St/20 m ² Sportfläche; 1 St/10 Besucherplätze
5.3	Freibäder	1 St/250 m ² Grundstücksfläche; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 2 St	1 St/50 m ² Grundstücksfläche;
5.4	Hallen- oder Kurbäder, Saunaanlagen,	1 St/10 Kleiderablagen; 1 St/20 Besucherplätze; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung:	1 St/20 Kleiderablagen

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
		mindestens 2 St	
5.5	Tennisplätze	2 St/Spielfeld; 1 St/20 Besucherplätze; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	2 St/Spielfeld
5.6	Fitnesscenter	1 St/30 m ² Sportfläche; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/100 m ²
5.7	Kegel- und Bowlingbahnen	4 St/Bahn; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	4 St/Bahn
5.8	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 St/5 Boote; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/4 Boote
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe		
6.1	Gaststätten von örtlicher Bedeutung	1 St/8 Sitzplätze, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/4 Sitzplätze
6.2	Gaststätten von überörtlicher Bedeutung	1 St/4 Sitzplätze, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen;	1 St/4 Sitzplätze

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
		davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 St/3 Gastzimmer, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/20 Betten
6.4	Jugendherbergen	1 St/10 Betten, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/20 Betten
7	Krankenanstalten, Pflegeeinrichtungen		
7.1	Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung (zum Beispiel Universitätsklinika, Maximalversorger, Privatkliniken)	1 St/4 Betten, davon sind 60 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/15 Betten
7.2	Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung	1 St/6 Betten, davon sind 60 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/15 Betten
7.3	Sanatorien, Anlagen für langfristig Erkrankte	1 St/4 Betten, davon sind 25 % als Besucherstellplätze	1 St/15 Betten

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
		auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	
7.4	Wohnheime für Menschen mit Behinderung, Altenwohnheime und vergleichbares (jeweils im Sinne eines stationären Pflegeheimes)	1 St/10 Betten, jedoch mindestens 3 St, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	-
7.5	Gasteinrichtungen sind <ul style="list-style-type: none"> • entgeltlich betriebene Einrichtungen, die dem Zweck dienen, ältere oder pflegebedürftige Menschen oder Menschen mit Behinderungen nur vorübergehend aufzunehmen und ihnen Betreuungsleistungen anzubieten, • Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie Kurzzeitpflege (§ 36 WTG NRW) 	1 St/10 Betten, jedoch mindestens 2 St, davon sind 50 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	-
8	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung, Hochschulen		
8.1	Grundschulen	1 St/30 Schüler	1 St/15 Schüler
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen	1 St/25 Schüler	1 St/5 Schüler
8.3	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 St/10 Schüler über 18 Jahre; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/10 Schüler

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
8.4	Förderschulen für Kinder mit Beeinträchtigungen	1 St/15 Schüler	1 St/10 Schüler
8.5	Veranstaltungsflächen in Schulen (zum Beispiel Aula, Mehrzweckhalle), die Veranstaltungen dienen	1 St/5 Besucher; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/15 Besucher
8.6	Hochschulen inklusive ihrer Forschungsbereiche		
8.6.1	• mit Semester-Ticket	1 St/10 Studierende; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/6 Studierende
8.6.2	• ohne Semester-Ticket	1 St/5 Studierende; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St/2 Studierende
8.7	Kindertageseinrichtungen	1 St/30 Kinder, jedoch mindestens 2 St	1 St/20 Kinder
9	Gewerbliche Anlagen		
	Die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Flächen für Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen.		
	Verkaufsnutzfläche: Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen sowie Verkehrsflächen gerechnet.		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 St/70 m ² NF oder je drei Beschäftigte	1 St/10 Beschäftigte
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 St/100 m ² NF oder je drei Beschäftigte	mindestens 1 St
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	3 St/Wartungsstand, davon sind 90 % als Besucherstellplätze	mindestens 3 St

Nummer	Verkehrsquelle	Anzahl der notwendigen	
		Stellplätze (Kfz)	Fahrradabstellplätze
		auszuweisen;	
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	3 St/Pflegeplatz, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen;	1 St/50 m ² VKNF
9.5	Kfz-Waschstraße/-waschplatz	3 St/Waschstraße bzw. Waschplatz	-
10	Verschiedenes		
10.1	Kleingartenanlage	1 St/3 Parzellen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	1 St/30 Parzellen
10.2	Friedhöfe	1 St/2 000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 St; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: mindestens 1 St	mindestens 5 St
10.3	Spiel- und Automatenhallen	1 St/20 m ² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 St, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen	1 St/10 m ² Spielhallenfläche, jedoch mindestens 5 St
10.4	Wettbüros und als vergleichbar zu qualifizierende Stätten, Shisha-Bars	1 St/10 m ² NF, mindestens jedoch 3 St, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen	1 St/10 m ² NF, jedoch mindestens 5 St

Teil B

„Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Arbeitsstätten sowie für Versammlungsstätten für kulturelle und sportliche Veranstaltungen“ (§ 4 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder)

Nach § 4 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder verringert sich die Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 1 in Verbindung mit dieser Anlage – Teil A – nur insoweit, als das ein (betriebliches) Mobilitätskonzept zur Umsetzung kommt.

Voraussetzung für eine Verringerung der Stellplatzpflicht ist, dass das Grundstück aufgrund von Mobilitätsmanagementmaßnahmen, die auch die Infrastruktur der näheren Umgebung berücksichtigen, geeignet ist und ein überzeugendes Mobilitätskonzept vorgelegt wird, das als Teil des Stellplatznachweises belastbare Rückschlüsse auf die konkrete stellplatzmindernde Wirkung der gewählten Maßnahmen aufzeigt.

Als qualifizierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen gelten bei Arbeitsstätten die Nutzung von sogenannten „Job-Tickets“ oder die Einrichtung und der Betrieb einer neuen oder die Einbindung einer vorhandenen CarSharing-Station.

Andere Maßnahmen können nach einzelfallbezogener Prüfung anerkannt werden. Auf der Grundlage fortschreitender Erfahrungen soll der Auswahlkatalog um weitere geeignete Maßnahmen ergänzt werden und damit gewissermaßen „lernfähig“ sein.

Ausgeschlossen sind jedoch rein vertragliche Regelungen, bei denen sich der Minderbedarf lediglich aus einem dauerhaft rechtlichen Verzicht auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen ergibt, da diese Variante einen hohen Regelungsaufwand erzeugt und eine entsprechende Vollzugskontrolle durch die Bauaufsicht nicht leistbar ist.

Bei einer Entscheidung für qualifizierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen muss die Bauherrschaft zunächst ein entsprechendes Vertragsangebot mit dem jeweiligen Mobilitätsdienstleister aushandeln und dieses als Teil der Bauvorlagen einreichen.

1. Job-Ticket

Der Gedanke des "Job-Tickets/Kultur-Ticket" beinhaltet den Verzicht auf die Herstellung von Kfz-Stellplätzen für Beschäftigte und auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen, solange und soweit wegen der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nachweislich kein Bedarf besteht.

Besucherstellplätze, Stellplätze für den eigenen Wirtschaftsverkehr, Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung usw. werden von der Bedarfsminderung nicht erfasst.

Die Anerkennung der Bedarfsminderung durch das Ticket hängt davon ab, ob der Bedarf an Beschäftigtenstellplätzen tatsächlich, auf Dauer und erheblich im Verhältnis zur bisherigen Situation gesenkt wird. Aus der Bauvorlage hat hervorzugehen:

1. das Vertragsangebot über den möglichen Abschluss eines (Großkunden-)Abonnementvertrags zwischen dem Arbeitgeber und dem öffentlichen Verkehrsverbund bzw. -verband bzw. eine Bestätigung des Arbeitgebers über Jahreskarten (Monatskartenabonnements), die individuell von einzelnen Beschäftigten abgeschlossen wurden,

2. die absolute und prozentuale Zahl der (künftigen) Teilnehmer am Abonnement und

3. die Zusicherung der jährlichen Übermittlung des Nachweises über die tatsächliche Teilnahme am Abonnement (Bestätigung öffentlichen Vertragspartners).

Liegen die Nachweise vor, werden folgende Bedarfsminderungen gegenüber dem in der Anlage 1 – Teil A – festgelegten Normbedarf für notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge anerkannt:

	Angaben in Prozentanteilen der Beschäftigten	Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Beschäftigte um
Nachgewiesenes (Großkunden)-Abonnement/ Monatskartenabonnements der Beschäftigten	40 %	10 %
	50 %	25 %
	60 %	40 %
	70 %	55 %
	80 %	70 %
	90 %	85 %

2. Kombi-Ticket

Das Kombi-Ticket ist eine Form der tatsächlichen Verringerung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen für Theater-, Konzert- und Sportveranstaltungen sowie sonstige Veranstaltungen, die über den Vorverkauf Eintrittskarten vertreiben. Durch vertragliche Absicherung mit dem jeweiligen Anbieter von (Nah-)Verkehrsleistungen wird mit jeder Eintrittskarte die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV zu den Veranstaltungen kostenlos eingeräumt.

Infolge des dadurch verringerten Stellplatzbedarfs sind bei Abschluss eines Kombi-Ticket-Vertrags auch entsprechend weniger, jedoch mindestens 50 % der nach Anlage 1 – Teil A - ermittelten Besucherstellplätze nachzuweisen.

Für andere Nutzungsarten ist die Bedarfsminderung im Einzelfall unter den vorgenannten formellen Bedingungen festzulegen. Auch in diesen Fällen sind mindestens 50 % der notwendigen Besucherstellplätze herzustellen.

Begründung zum Entwurf der Landesregierung Nordrhein-Westfalen

Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW)

A. Allgemeiner Teil

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (im Folgenden kurz: BauO NRW 2018) schafft den gesetzlichen Rahmen insbesondere für die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und die Beseitigung von baulichen Anlagen. Das öffentliche Baurecht teilt sich dabei in das Bauplanungsrecht, welches in die Zuständigkeit des Gesetzgebers des Bundes fällt, sowie in das Bauordnungsrecht, für das der Gesetzgeber des Landes die Kompetenzen hat. Das Bauordnungsrecht des Landes befasst sich daher mit den baulich-technischen Anforderungen an Bauvorhaben und regelt vorrangig die Abwehr von Gefahren, die von der Errichtung, dem Bestand und der Nutzung baulicher Anlagen ausgehen können.

§ 48 BauO NRW 2018 beinhaltet die Regelungen über die Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze. Die Vorschrift wurde mit dem Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung 2018 (Gesetzesentwurf der Landesregierung Drs.-Nr. 17/12033) im Wesentlichen auf die Inhalte der Musterbauordnung zurückgeführt.

Bereits mit dem Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen (Gesetzesentwurf der Landesregierung Drs.-Nr. 17/2166) wurde die bis dato bestehende Regelung insofern neu konzipiert, als dass sie dem Umstand Rechnung trägt, dass die Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraums von ruhendem Verkehr kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen ist, sondern letztlich eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption und -politik:

§ 48 Absatz 1 Satz 1 BauO NRW 2018 sieht vor, dass die notwendigen Stellplätze und Garagen sowie Fahrradabstellplätze gemäß einer zu erlassenden Rechtsverordnung (§ 87 Absatz 1 Nummer 7) auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen sind; dessen Benutzung ist für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern.

§ 48 Absatz 1 Satz 2 regelt sodann den Vorrang kommunaler Regelungen über einen Bebauungsplan (§ 89 Absatz 2) bzw. eine örtliche Satzung (§ 89 Absatz 1 Nummer 4) gegenüber der nach § 48 Absatz 1 Satz 1 zu erlassenden Rechtsverordnung. Mit der zu erlassenden Rechtsverordnung zu § 48 Absatz 1 Satz 1 wird somit einerseits an dem bauordnungsrechtlichen Grundsatz festgehalten, dass, wenn Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind. Sie erleichtert aber andererseits den Gemeinden durch eine umfangreiche Satzungsbefugnis über Umfang und Erfüllungsmodalitäten der Stellplatzpflicht selbst zu entscheiden („Kommunalisierung der Stellplatzpflicht“).

Die Neufassung ermächtigt daher die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften (§ 89 Absatz 1 Nummer 4) Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze festzulegen, die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs

und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist (notwendige Stellplätze), 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. Unbenommen ist den Gemeinden das Recht, über Bebauungspläne entsprechende Festlegungen zu treffen (§ 89 Absatz 2).

§ 48 BauO NRW 2018 beinhaltet die Möglichkeit der Realherstellung oder der Ablöse: Es steigert die Attraktivität der Ablösung dort, wo es städtebaulich Sinn macht, auf eine Ausweitung des privaten Stellplatzangebots auf Baugrundstücken zugunsten verkehrsgünstig gelegener Stellplätze für die allgemeine Nutzung zu verzichten, beschränkt oder verbietet den Bau privater Stellplatzanlagen aber nicht.

Am 31. Dezember 2005 ist die Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW – außer Kraft getreten. Die Verwaltungsvorschrift enthielt mit der Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW „Richtzahlen für den Stellplatzbedarf“. Mit der Neufassung der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und dem Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung haben die Städte und Gemeinden seit 2019 einen ausreichend langen Zeitraum gehabt, um unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht vorzunehmen.

Bereits im Gesetzgebungsverfahren zur BauO NRW 2018 hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen verdeutlicht, dass durch die zu erlassende Rechtsverordnung beabsichtigt wird, lediglich das unverzichtbare Minimum an Stellplätzen festzuschreiben; für andere Anforderungen steht den Gemeinden unverändert beispielsweise das Instrument einer örtlichen Satzung zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Verordnung das Ziel, die (notwendige) Stellplatzpflicht als verkehrspolitisch sinnvolles Instrument beizubehalten und gestaltet dieses so aus, dass es nicht nur der Realherstellung von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder und Kraftfahrzeuge oder deren Ablösung dient, sondern darüber hinaus auch als ein Anreizsystem für Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie ÖPNV/SPNV-Ticketing oder CarSharing zum Einsatz kommen kann.

B. Besonderer Teil

1. zu § 1 Anwendungsbereich

§ 1 dieser Verordnung legt den Anwendungsbereich fest und sieht in Absatz 1 Satz 1 die Pflicht vor, dass bei der Errichtung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder herzustellen sind. Absatz 1 Satz 2 konkretisiert den Anwendungsbereich dahingehend, dass die Herstellung der genannten Stellplätze in Bezug auf die Zahl, die Größe und die Beschaffenheit geregelt wird. Der Begriff „Beschaffenheit“ umfasst auch die örtliche Lage der herzustellenden Stellplätze.

§ 1 Absatz 2 stellt klar, dass dieser Rechtsverordnung entgegenstehende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen oder als örtliche Bauvorschriften erlassene Satzungen nach § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW 2018 Vorrang gegenüber den in der Rechtsverordnung getroffenen Anforderungen haben („Subsidiarität der Rechtsverordnung“).

„Entgegenstehende“ Regelungen in Bebauungsplänen im Sinne des § 1 Absatz 2 können zunächst örtliche Bestimmungen auf der Grundlage des § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW 2018 sein, die nach § 89 Absatz 2 BauO NRW 2018 durch Bebauungsplan erlassen werden, um die Stellplatzpflicht unter Berücksichtigung besonderer Umstände abweichend (zu dieser Rechtsverordnung) zu regeln.

Die grundsätzliche Möglichkeit, dass die Kommunen von der Ermächtigung nach § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW 2018 keinen Gebrauch macht, lässt auch Raum für eine Regelung, die zum Beispiel für den Bereich eines Bebauungsplanes aus städtebaulichen Gründen auf die Stellplatzpflicht ganz oder anteilig verzichtet („Verzichtssatzung“).

Über § 12 Absatz 6 BauNVO besteht unverändert die Möglichkeit, die Zulässigkeit von Stellplätzen durch Bebauungsplanfestsetzungen auszuschließen oder einzuschränken. So kann zum Beispiel die Beschränkung der Zulässigkeit von Stellplätzen in Relation zu der notwendigen Anzahl von Stellplätzen (Anlage 1 dieser Rechtsverordnung) bestimmt werden.

Im Ergebnis wird über § 1 Absatz 2 auf die Herstellung und Ablösung notwendiger Stellplätze, die – wie vorstehend - durch eine bauplanungsrechtliche Beschränkung nicht hergestellt werden dürfen, verzichtet, und stellt damit die nach § 12 Absatz 7 BauNVO erforderliche Vereinbarkeit mit der bauordnungsrechtlichen Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder und Kraftfahrzeuge her.

2. zu § 2 Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

a) Absatz 1

Absatz 1 Satz 1 beinhaltet die Grundverpflichtung, Kraftfahrzeugstellplätze (Stellplätze oder Garagen) und Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen, wenn Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist. Absatz 1 Satz 2 formuliert den Grundsatz, dass sich Anzahl und Größe dieser notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach den durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlage zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrrädern richtet.

b) Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 der Verordnung entspricht § 48 Absatz 1 Satz 3 BauO NRW 2018 a.F.: Die Regelung begrenzte den Stellplatzbedarf auch bei wesentlichen Änderungen auf den durch die Änderung entstehenden Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder.

§ 48 Absatz 1 Satz 4 BauO NRW 2018 a.F. sah vor, dass § 48 Absatz 1 Sätze 1 bis 3 BauO NRW 2018 a.F. nicht gelten, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von

Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung erheblich erschwert oder verhindert würde.

Mit der Norm hat der Gesetzgeber der Schaffung zusätzlichen Wohnraums in bestehenden Gebäuden Vorrang vor der Erfüllung der Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen eingeräumt. Ein Hauptanwendungsfall dieser Norm ist die Schaffung von Wohnraum durch den Ausbau von Dachgeschossen:

„Erheblich erschweren“ bzw. „verhindern“ im Sinne des § 48 Absatz 1 Satz 4 BauO NRW 2018 a.F. bedeutete, dass aufgrund der Pflicht zur Herstellung (bzw. Ablöse) von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen die Schaffung von Wohnraum unverhältnismäßig teuer wird bzw. das Vorhaben aufgrund der Nichteinhaltung der bauordnungsrechtlichen Vorschrift nicht mit dem materiellen Baurecht im Einklang steht und deshalb nicht realisiert werden kann. Die Ausnahme griff damit in zwei Konstellationen:

1. Zum einen wird die Bauherrschaft von der Herstellungspflicht über Stellplätze und Fahrradabstellplätze frei, wenn die Herstellung der erforderlichen Stellplätze außerhalb der öffentlichen Flächen (siehe zur Definition von Stellplätzen § 2 Absatz 8 BauO NRW 2018) aufgrund tatsächlicher Gegebenheiten unmöglich ist.
2. Zum anderen ist es möglich, dass die Stellplätze und Fahrradabstellplätze tatsächlich realisierbar sind, deren Schaffung aber einen unverhältnismäßig hohen Aufwand verursachen würde. Ein solcher ist regelmäßig anzunehmen, wenn beispielsweise im Zusammenhang mit öffentlich-geförderten Wohnungsbau Ablösen gefordert werden.

Neben der fehlenden Möglichkeit der Realherstellung war es in beiden Konstellationen weiter erforderlich, dass die Ablösung nicht möglich ist. Zum einen steht die Entscheidung über eine Ablösung in dem Ermessen der Gemeinde und zum anderen ist es möglich, dass der für die Ablösung zu entrichtende Betrag zu dem Aufwand für die Verwirklichung des Vorhabens außer Verhältnis steht (Unverhältnismäßigkeit).

Die Verhältnismäßigkeit der Aufwendungen für die Realherstellung bzw. des Ablösebetrages war nach objektiven Kriterien zu bestimmen. Dabei ist der Aufwand (Herstellung oder Ablösung) ins Verhältnis mit den Baukosten für den Ausbau zu setzen. Zu berücksichtigen sind aber auch der Wert des geschaffenen Wohnraums und die zu erwartenden Erträge. Auf die persönlichen Verhältnisse der Bauherrschaft – insbesondere die finanziellen Verhältnisse – kommt es nicht an.

Lagen die Voraussetzungen der Ausnahme des § 48 Absatz 1 Satz 4 BauO NRW 2018 a.F. vor, so entfiel die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen kraft Gesetz ganz oder teilweise; eine Abweichungsentscheidung der Behörde war damit nicht erforderlich.

Die Ausnahmegesetzgebung lässt andere gesetzliche Vorgaben, insbesondere solche des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts unberührt, das heißt die Schaffung und Erneuerung des Wohnraums muss bis auf die Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen rechtlich zulässig sein.

§ 2 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung knüpft an die Regelungen an, beschränkt diesen aber nicht mehr auf die Änderung oder Nutzungsänderung zusätzlich zu schaffender Wohnungen, sondern legt für alle Vorhaben fest, dass zur Erleichterung die Pflicht zur

Herstellung notwendiger Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge entfällt (und damit auch die Ablösung der Herstellungspflicht), wenn der durch das Vorhaben ausgelöste Stellplatz-Mehrbedarf weniger als vier Stellplätze beträgt. Durch diese Regelung wird beispielsweise das Realisieren von Innen- und Nachverdichtungspotentialen im Wohnungsbereich – gerade in den Städten, die einen Nachfrageüberhang verzeichnen – gestärkt. Eine Anwendungsmöglichkeit ergibt sich beispielsweise auch bei Nutzungsänderungen von Ladenlokalen in Innenstädten. Bei der Berechnung des Mehrbedarfs ist auf die einzelne Anlage abzustellen:

Der Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen ergibt sich aus der Differenz vom Bedarf des Bestands vor der Änderung zum Bedarf nach der Änderung. Für beide Berechnungen sind die zum Zeitpunkt der neuen Bescheidung geltenden Werte der Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 (Richtzahlentabelle) unter Berücksichtigung einer ggf. vorzunehmenden Verringerung nach § 4 zugrunde zu legen.

Hierbei ist es aus Gründen des Bestandsschutzes unerheblich, ob für die Anlage in ihrem bisherigen Bestand notwendige Stellplätze tatsächlich vorhanden oder abgelöst sind, wenn dieser Bestand genehmigt oder mindestens seit dem 01.01.1960 materiell legal vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall, ist entsprechend § 2 Absatz 1 der Gesamtbedarf nachzuweisen.

Handelt es sich um eine bauliche Anlage mit verschiedenartigen Nutzungen, ist für die Berechnung des Mehrbedarfs nur auf die betroffene Nutzung und nicht auf die gesamte Anlage abzustellen.

Beträgt der ermittelte Mehrbedarf weniger als vier Stellplätze, so müssen diese nach § 2 Absatz 2 Satz 2 dieser Rechtsverordnung nicht hergestellt werden. Die Zahl der notwendigen Stellplätze erhöht sich in diesen Fällen also nicht. Überschreitet der Mehrbedarf den Schwellenwert, sind alle notwendigen Stellplätze herzustellen, also auch „die ersten drei“. Verringert sich die Zahl der notwendigen Stellplätze in der Folge einer Nutzungsänderung oder einer baulichen Änderung, müssen überzählige, ehemals notwendige Stellplätze nicht weiter vorgehalten werden.

Satz 3 schließt die Anwendung der Erleichterungsregel von Satz 2 für Anlagen aus, die in Teil A Nummer 10.3 und 10.4 der Anlage zu dieser Verordnung aufgeführt sind.

3. zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze

a) Absatz 1

§ 3 Absatz 1 der Verordnung sieht vor, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach der Richtzahlentabelle bemisst, die als Anlage Bestandteil der „Verordnung über notwendige Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge“ ist.

Die Richtzahlen für notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge stellen sich in der Verordnung gegenüber der am 31. Dezember 2005 außer Kraft getretenen Anlage zu 51.11 VV BauO NRW „Richtzahlen für den Stellplatzbedarf“ geändert dar. Sie orientieren sich an den jeweils geringsten Richtzahlenanforderungen anderer Bundesländer unter Berücksichtigung von Entwicklungen im Mobilitätsbereich.

Es ist aus Landessicht nicht sinnvoll, eine Maximalversorgung durch staatliche Vorgaben von der jeweiligen Bauherrschaft zu verlangen. Aus diesem Grunde beinhaltet diese Verordnung ein unverzichtbares Minimum an notwendigen Stellplätzen für Fahrräder und Kraftfahrzeuge.

Dies hängt auch mit der Verschiedenartigkeit der Räume in Nordrhein-Westfalen zusammen: Hochverdichtete Innenstädte auf der einen Seite, (sehr) ländliche Räume auf der anderen Seite. Durch hoheitlichen Zwang sollen also nur so viele Stellplätze gefordert werden, wie zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten im öffentlichen Straßenraum erforderlich sind. Die Frage einer darüber hinaus gehenden Versorgung der Nutzenden und Besucher wird der Entscheidung der Bauherrschaft und damit dem Markt überlassen, weil Bauherrschaften – insbesondere im gewerblichen Bereich – mehr Stellplätze als bauordnungsrechtlich notwendig real herstellen, wenn dies aus Gründen der Funktionalität und der Vermarktung sinnvoll erscheint.

Ferner liegen den Bauherrschaften, die öffentlichen-geförderten Wohnraum herstellen oder erneuern, inzwischen aus der Bekanntheit ihrer lokalen Märkte vertiefte Erkenntnisse darüber vor, ob und inwieweit die Adressatengruppe der öffentlichen Wohnraumförderung die bisher als notwendig herzustellenden Stellplätze für Kraftfahrzeuge tatsächlich nutzt. Durch eine Anpassung der Richtzahlen für Bauvorhaben der öffentlichen Wohnraumförderung kann zugleich der Bezahlbarkeit von Wohnraum als auch der Attraktivität der Investitionen in die öffentliche Wohnraumförderung und damit der Herstellung einer Angebotsstruktur für preisgebundenem Wohnraum für Menschen, die sich infolge einer geringen Zahlungskräftigkeit am Markt nicht adäquat mit Wohnraum versorgen können, Rechnung getragen werden.

Dabei wird in der Richtzahlentabelle ganz bewusst auf eine Rahmenvorgabe verzichtet und stattdessen eine jeweilige feste Richtzahl vorgegeben, um eine „Verhandlung“ im Baugenehmigungsverfahren zu vermeiden und somit die Rechtsanwendung zu erleichtern. Dies trifft gleichermaßen auf Bauvorhaben vor, die der Genehmigungsfreiheit unterliegen: Die Bauherrschaft erhält eine klare Vorgabe, an die sie sich auch im Falle der Genehmigungsfreiheit zu halten hat; dies wird über § 9 dieser Verordnung sichergestellt. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze wird nach Maßgabe des § 4 („Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze“) verringert.

Die Anlage enthält keine Richtzahlen für Stellplätze für Sonderfahrzeuge wie zum Beispiel Wohnmobile, Camping- oder Bootsanhänger. Stellplätze für Fahrzeuge von Betrieben mit Lastkraftwagen, Omnibussen und vergleichbaren Kraftfahrzeugen. Stellplätze für betrieblich genutzte Kraftfahrzeuge sind ebenfalls in der Anlage nicht enthalten. Hierzu zählen beispielsweise Speditions-, Kfz-Verleih und Omnibusbetriebe. Die hierfür erforderlichen Stellplätze sind zusätzlich zu den in der Anlage notwendigen Stellplätzen herzustellen (siehe dazu Begründung zu § 3 Absatz 6).

Zu den enthaltenen Regelungen in der Anlage im Einzelnen:

Ziffer 1 der Anlage 1 enthält wie bisher in der Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW (außer Kraft seit dem 31. Dezember 2005) Vorgaben für „Wohngebäude und Wohnheime“. Wie einleitend ausgeführt, verzichtet der Entwurf auf Rahmenvorgaben, sondern gibt jeweils eine feste Richtzahl vor.

Ziffer 1.1 nimmt unter Berücksichtigung der Einführung von Gebäudeklassen in der BauO NRW 2018 seit dem 1. Januar 2019 statt der bisher in der Anlage zu Nummer

51.11 VV BauO NRW (außer Kraft) Vorgaben für Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen auf und sieht vor, dass pro Wohnung ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen ist. Erstmals wird – erleichternd – geregelt, dass eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als Stellplatz gilt. Darüber hinaus enthält der Entwurf der Anlage für die Wohngebäude der genannten Gebäudeklassen eine Regelung für sogenannte „gefangene Stellplätze“: Gefangene Stellplätze sind bei Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen zulässig, weil bei diesen Vorhaben unterstellt wird, dass die Benutzung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge so organisiert werden kann, dass die Benutzbarkeit gefangener Stellplätze ausreichend sichergestellt wird. Ein Stellplatzanteil für Besucher wird für Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen nicht gefordert. Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge nach § 4 durch § 4 Absatz 4 dieser Rechtsverordnung ausgeschlossen.

Ziffer 1.2 enthält Vorgaben für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 und differenziert zwischen freifinanzierten und öffentlichen-geförderten Wohnraum. Es gilt der Grundsatz: Ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge pro Wohnung. Erstmals wird die Herstellung von 1,5 notwendigen Fahrradabstellplätze je Wohnung gefordert.

a) Öffentlich-geförderter Wohnraum

Des Weiteren wird erstmals generell geregelt, dass für öffentlich-geförderte Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und sonstigen Gebäuden mit Wohnungen ab der Gebäudeklasse 3 der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge 0,5 je Wohnung beträgt. Liegt das Bauvorhaben in einer integrierten Lage unter Berücksichtigung der Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr reduziert sich die Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf 0,4 je Wohnung. Wenn im Zuge der Realisierung von (öffentlich-geförderten) Wohnungsbauvorhaben besondere Maßnahmen nach § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b dieser Rechtsverordnung, wie zum Beispiel CarSharing-Stationen, realisiert werden, kann sich der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge für die öffentlich-geförderten Wohnungen auf 0,3 je Wohnung reduzieren. Die Verringerung des notwendigen Stellplatzbedarfes für Kraftfahrzeuge ist dann insoweit gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 auch ablösefrei, da die entsprechende Anlage investiv durch die Bauherrschaft errichtet und öffentlich-rechtlich gesichert werden muss.

b) Freifinanzierter Wohnraum

Befindet sich ein freifinanziertes Wohnungsbauvorhaben der Gebäudeklasse 3 in einer integrierten Lage unter Berücksichtigung der Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr reduziert sich der notwendige Stellplatzbedarf von Kraftfahrzeuge von – 1– je Wohnung auf 0,8 je Wohnung.

Um zukünftigen Mobilitätskonzepten und den daraus erwachsenden Vorteilen für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 – außerhalb der öffentlichen Wohnraumförderung – Rechnung zu tragen, beinhaltet **Ziffer 1.2.5** die Vorgabe, dass bei der Umsetzung besonderer Maßnahmen für den freifinanzierten Wohnungsbau gilt, dass der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge dann auf 0,7 Stellplatz je Wohnung ablösefrei verringert wird. Dieser Ansatz

trägt dem Umstand Rechnung, dass die Bewohnerschaft in freifinanzierten Wohnungen – auch trotz möglicher sehr guter ÖPNV-Erreichbarkeiten – trotzdem Kraftfahrzeuge vorhalten.

Ziffer 1.3 regelt, dass je Wochenend- und Ferienhaus je 1 notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge und 1 notwendiger Fahrradstellplatz herzustellen sind. Besucherparkplätze sind nicht herzustellen.

Für Kinder- und Jugendwohnheime sieht **Ziffer 1.4** (unverändert zur am 31. Dezember 2005 außer Kraft getretenen Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW) vor, dass ein Stellplatz je 20 Betten, jedoch mindestens 2 Stellplätze, herzustellen sind. Je 2 Betten ist zudem ein notwendiger Fahrradstellplatz herzustellen.

Die **Ziffer 1.5** sieht für Studierendenwohnheime und sonstige Wohnheime die Herstellung von einem notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Betten und einem Anteil von zehn % Besucherparkplätzen vor. Je zwei Betten ist zudem ein notwendiger Fahrradstellplatz zu schaffen.

Ziffer 2 regelt für Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen den jeweiligen notwendigen Stellplatzbedarf. Für alle unter Ziffer 2 aufgeführten Vorhaben gilt: Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Richtzahl zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offenes Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf so ist die Zahl der Beschäftigten zu Grunde zu legen.

Ziffer 2.1 sieht allgemein für Büro- und Verwaltungsräume einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 40 m² Nutzfläche vor; die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln. Flächen für Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen, Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien oder Vergleichbares bleiben unberücksichtigt, da diese keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen. Wie bereits in der am 31. Dezember 2005 außer Kraft getretenen Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW beläuft sich der Anteil für Besucherstellplätze auf 20 %. Je 30 m² Nutzfläche ist ein notwendiger Fahrradstellplatz zu schaffen.

Ziffer 2.2 regelt für Büro- und Verwaltungsräumen mit hohen Nutzflächen wie Bibliotheken, Registraturen, Archive und dergleichen, dass die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf einen Stellplatz je 80 m² Nutzfläche oder einen Stellplatz je drei Beschäftigte zu bemessen ist.

Ziffer 2.3 sieht für Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen) vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 m² Nutzfläche, jedoch mindestens drei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen sind. Der Anteil für Besucherparkplätze beträgt unverändert zur außer Kraft getretenen Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW 75 %. Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind drei Prozent, jedoch mindestens ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung auszuweisen. Des Weiteren sind ein notwendiger Fahrradstellplatz je 30 m² Nutzfläche, mindestens jedoch drei notwendige Fahrradstellplätze zu schaffen

Ziffer 3 umfasst die Regelungen für Verkaufsstätten: Für die Ziffern 3.1 bis 3.3 gilt generell, dass in Anwendung der DIN 277 die Fläche zur Berechnung des Stellplatzbedarfes der Hauptnutzfläche „Verkaufsräume“ (Verkaufsnutzfläche = VKNF) entspricht.

Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, sowie Verkehrsflächen. Werden in einer baulichen Anlage unterschiedliche Verkaufsstätten eingerichtet, so ist der Bedarf für jede Nutzung gesondert zu ermitteln.

Für Läden und Geschäftshäuser wird gemäß **Ziffer 3.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 40 m² VKNF, jedoch mindestens zwei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge je Laden zum Ansatz gebracht; der Anteil Besucherparkplätze wird mit 75 % vorgesehen. Je Laden sind mindestens zwei notwendige Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Für Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr, zum Beispiel Fachgeschäfte oder Möbelhäuser, ist nach **Ziffer 3.2** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 50 m² VKNF anzusetzen; der Anteil Besucherparkplätze wird mit 75 % vorgesehen. Auch hier sind je Laden mindestens zwei notwendige Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Für großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten ist nach **Ziffer 3.3** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 m² VKNF sowie ein Anteil von Besucherparkplätzen von 90 % anzusetzen. Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind drei Prozent als notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung anzusetzen. Je 100 m² VKNF ist zudem ein notwendiger Fahrradabstellplatz zu schaffen.

Es wird darauf hingewiesen, dass für Verkaufsstätten, deren Verkaufsräume und Ladenstraßen einschließlich ihrer inneren Bauteile eine Fläche von insgesamt mehr als 2 000 m² haben, ferner die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen zu beachten sind. Diese sehen vor, dass mindestens 3 Prozent – für Großhandelsmärkte mindestens 1 Prozent – der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge, jedoch mindestens zwei Stellplätze, barrierefrei sein müssen. Auf diese Stellplätze ist dauerhaft und leicht erkennbar hinzuweisen.

Ziffer 4 nimmt die Vorgaben für Versammlungsstätten auf: Für Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (zum Beispiel Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen) wird nach **Ziffer 4.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Sitzplätze zum Ansatz gebracht; der Anteil für Besucherparkplätze wird auf 90 % festgesetzt. Je 30 Sitzplätze ist zudem ein notwendiger Fahrradabstellplatz zu errichten.

Für sonstige Versammlungsstätten (zum Beispiel Lichtspieltheater, Schulaulen, Vortragssäle) sieht **Ziffer 4.2** einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Sitzplätze und einen Anteil von Besucherparkplätzen von 90 % vor. Bei diesen Versammlungsstätten wird davon ausgegangen, dass sie vermehrt aus dem örtlichen Nahbereich aufgesucht werden, so dass ein notwendiger Fahrradabstellplatz je 20 Sitzplätze zu schaffen ist.

Bei Kirchen wird zwischen Gemeindekirchen – **Ziffer 4.3** – und Kirchen von überörtlicher Bedeutung – **Ziffer 4.4** – unterschieden. Für Gemeindekirchen wird nach **Ziffer 4.3** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge und ein notwendiger Fahrradabstellplatz je 30 Sitzplätze gefordert. Bei Kirchen von überörtlicher Bedeutung ergibt sich ein erhöhter Stellplatzbedarf, so dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 Sitzplätze und ein notwendiger Fahrradabstellplatz je 50 Sitzplätze vorzusehen ist.

Für Versammlungsstätten

- mit Versammlungsräumen, die einzeln für mehr als 200 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind bzw. für Versammlungsstätten mit mehreren Versammlungsräumen, die insgesamt für mehr als 200 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind, wenn diese Versammlungsräume gemeinsame Rettungswege haben und
- im Freien mit Szeneflächen und Tribünen, die keine fliegenden Bauten sind und insgesamt für mehr als 1 000 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind,

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

Ziffer 5 umfasst die Regelungen für Sportstätten. Nicht zur Sportfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.

Ziffer 5.1 regelt für Sportplätze die Herstellung eines notwendigen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge je 300 m² Sportfläche. Um das Besucheraufkommen abzubilden, ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 Besucherplätzen vorzusehen. Von den notwendigen Stellplätzen sind mindestens zwei Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung auszuweisen. Je 100 m² Sportfläche ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz zu schaffen. Um den Veränderungen in der Nahmobilität gerecht zu werden, ist pro zehn Besucherplätzen ein notwendiger Fahrradabstellplatz auszuweisen.

Für Turn- und Sporthallen und Sportschulen wird nach **Ziffer 5.2** ein notwendiger Stellplatz je 50 m² Sportfläche zum Ansatz gebracht. Um das Besucheraufkommen abzubilden, ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 Besucherplätzen vorzusehen. Von den notwendigen Stellplätzen sind mindestens zwei Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung auszuweisen. Je 20 m² Sportfläche ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz zu schaffen. Um den Veränderungen in der Nahmobilität gerecht zu werden, ist pro zehn Besucherplätzen ein notwendiger Fahrradabstellplatz auszuweisen. Der Stellplatzbedarf für Sporthallen von Schulen ist in den Bemessungswerten für Schulen eingeschlossen (siehe weiter unten).

Für Freibäder wird nach **Ziffer 5.3** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 250 m² Grundstücksfläche gefordert. Je 50 m² Grundstücksfläche ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz herzustellen.

Für Hallen- oder Kurbäder und Saunaanlagen wird nach **Ziffer 5.4** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Kleiderablagen sowie ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 20 Besucherplätze angesetzt. Je 20 Kleiderablagen ist zudem ein Fahrradabstellplatz zu schaffen.

Für Tennisplätze sind zwei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie zwei notwendige Fahrradabstellplätze je Spielfeld nach **Ziffer 5.5** anzusetzen.

Für Fitnesscenter werden in **Ziffer 5.6** je 30 m² Sportfläche ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge vorgesehen. Je 100 m² Sportfläche ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz auszuweisen.

Für Kegel- und Bowlingbahnen werden unverändert zur außer Kraft getretenen Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW in **Ziffer 5.7** vier notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und vier notwendige Fahrradabstellplätze je Bahn vorgesehen.

Nach **Ziffer 5.8** ist bei Bootshäusern und Bootsliegeplätzen ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Boote vorzusehen. Es wird darauf hingewiesen, dass der notwendige Stellplatzbedarf bei Ziffer 5.8 keine Stellplätze für Sonderfahrzeuge wie zum Beispiel Bootsanhänger enthält.

Sind den Sportanlagen Einrichtungen wie Gaststätten, Läden oder ähnliches räumlich oder funktional zugeordnet, so ist deren Bedarf an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zusätzlich zu ermitteln und zu 50 % nachzuweisen. Bei zugehörigen Einrichtungen, bei denen kein über den der Sportanlage hinausgehender Bedarf erzeugt wird, zum Beispiel bei Clubgaststätten, werden keine zusätzlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder gefordert.

Für Sportstadien und Freisportanlagen mit Tribünen, die keine fliegenden Bauten sind, und die jeweils für insgesamt mehr als 5 000 Besucherinnen und Besucher bestimmt sind, sind zusätzlich die Vorgaben aus der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen über die barrierefreien Stellplätze zu beachten (§ 13 in Verbindung mit § 10 Absatz 7 der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen).

Ziffer 6 beinhaltet die Regelungen für Gaststätten und Beherbergungsbetriebe. Bei Gaststätten wird zwischen der örtlichen und der überörtlichen Bedeutung einer solchen unterschieden. Für Gaststätten mit einer örtlichen Bedeutung wird der notwendige Stellplatzbedarf nach **Ziffer 6.1** für Kraftfahrzeuge auf einen je acht Sitzplätze (Anteil für Besucherparkplätze 75 %) festgelegt. Je vier Sitzplätze ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz nachzuweisen. Bei Gaststätten mit überörtlicher Bedeutung erhöht sich der Stellplatzbedarf insoweit, als dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je vier Sitzplätze nach **Ziffer 6.2** angesetzt wird. Freisitze vor Gaststätten lösen erst einen zusätzlichen Stellplatzbedarf aus, wenn die Außenfläche mehr als doppelt so groß wie der genehmigte Innenbereich ist.

Für Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je drei Gastzimmer nach **Ziffer 6.3** anzusetzen; verfügt die Anlage zugleich über einen zugehörigen Restaurationsbetrieb ist ein Zuschlag nach Ziffer 6.1 oder nach Ziffer 6.2 anzusetzen. **Ziffer 6.4** regelt für Jugendherbergen unverändert zur am 31. Dezember 2005 außer Kraft getretenen Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW, dass je 10 Betten ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge vorzuzahlen ist.

Ziffer 7 umfasst die Stellplatzbedarfe für Krankenanstalten und Pflegeeinrichtungen. Für Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung (zum Beispiel Universitätskliniken, Maximalversorger, Privatkliniken) ist nach **Ziffer 7.1** ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je vier Betten herzustellen; der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 60 %. Für Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung (in der Regel Akutkrankenhäuser) verringert sich der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge nach **Ziffer 7.2** auf einen Stellplatz je sechs Betten; der Anteil für Besucherparkplätze beträgt 60 %. **Ziffer**

7.3 nimmt den notwendigen Stellplatzbedarf für Sanatorien, Kuranstalten und vergleichbaren Anstalten für langfristig Erkrankte auf: Es ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je vier Betten mit einem Anteil für Besucherparkplätze von 25 % anzusetzen. Die am 31. Dezember 2005 außer Kraft getretene Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW führte bauliche Anlagen wie Altenheime oder Wohnheime für Menschen mit Behinderung als Wohnnutzung. Im Zuge von sich verändernden Wohnkonzepten werden in dieser Rechtsverordnung unter Ziffer 7 nur noch die Heime geführt, die einen Pflegeheim-Charakter aufweisen. Für diese Anlagen sieht **Ziffer 7.4** vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Betten, jedoch mindestens drei Stellplätze für Kraftfahrzeuge, herzustellen sind; der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 75 % angesetzt.

Um den im Zuge des Wohn- und Teilhabegesetzes Nordrhein-Westfalen entstehenden Gasteinrichtungen mit Pflegecharakter gerecht zu werden, wird nach **Ziffer 7.5** vorgesehen, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Plätze, jedoch mindestens zwei Stellplätze für Kraftfahrzeuge, herzustellen sind; der Anteil für Besucherparkplätze wird auf 50 % festgesetzt.

Ziffer 8 beinhaltet die Stellplatzbedarfe für Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung und Hochschulen. Für Grundschulen wird ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 Schülerinnen und Schüler nach **Ziffer 8.1** angesetzt. Je 15 Schüler ist zudem ein notwendiger Fahrradabstellplatz zu errichten. Hierbei wird berücksichtigt, dass mit zunehmenden Alter Kinder mit dem Fahrrad zur Grundschule fahren.

Bei den sonstigen allgemeinbildenden Schulen erhöht sich der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge auf einen Stellplatz je 25 Schülerinnen und Schüler (**Ziffer 8.2**). Bei Berufsschulen und Berufsfachschulen ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 10 Schülerinnen und Schüler über 18 Jahren zu berücksichtigen (**Ziffer 8.3**).

Für Förderschulen für Kinder mit Beeinträchtigungen ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 15 Schülerinnen und Schüler nach **Ziffer 8.4** herzustellen.

Für Schulen der Ziffern 8.1 bis 8.3 gilt generell, dass für einen temporären Mehrbedarf an Stellplätzen die Schulhoffläche außerhalb der Unterrichtszeiten genutzt werden kann. Der Stellplatzbedarf für Veranstaltungen auf Flächen in Schulen und Sporthallen (zum Beispiel von Vereinen oder Nutzung durch die Volkshochschule) ist in die Ermittlung der Stellplatzbedarfe eingeflossen. Werden Veranstaltungsflächen oder Sporthallen für Veranstaltungen genutzt, ist hierfür der Stellplatzbedarf nach **Ziffer 8.5** (Veranstaltungsflächen in Schulen) bzw. nach Ziffer 5 (Sportstätten) zu ermitteln – dabei ist eine Doppelnutzung der notwendigen Schulstellplätze (Kraftfahrzeuge wie Fahrräder) möglich.

Ziffer 8.6 unterscheidet bei Hochschulen inklusive ihrer Forschungsbereiche zwischen solchen, die ein Semesterticket anbieten und solchen, die dieses Instrument nicht vorgehalten. Bei der Bemessung des notwendigen Stellplatzbedarfs für Kraftfahrzeuge und Fahrräder ist für Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen die nach dem Hochschulbedarfsplan als Bemessung der baulichen Anlage festgelegte Studierendenzahl zugrunde zu legen. Vorübergehende Überkapazitäten der Hochschuleinrichtungen werden bei der Bemessung nicht berücksichtigt.

Bei Hochschulen ist der Bedarfsberechnung die Zahl der Hauptfachstudierenden zugrunde zu legen, die gleichzeitig in dem Gebäude unterrichtet werden bzw. arbeiten (nicht: unterrichtet werden könnten bzw. arbeiten könnten).

Für Hochschulen inklusive ihrer Forschungseinrichtungen mit Semester-Ticket ist ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je zehn Studierende sowie ein notwendiger Fahrradabstellplatz je sechs Studierende herzustellen (**Ziffer 8.6.1**). Für derartige Einrichtungen ohne Semester-Ticket erhöht sich der Stellplatzbedarf auf einen notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je fünf Studierende und einen notwendigen Fahrradabstellplatz je zwei Studierende nach **Ziffer 8.6.2**.

Ziffer 8.7 sieht für Kindertageseinrichtungen vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 30 Kinder, jedoch mindestens zwei Stellplätze für Kraftfahrzeuge, und ein notwendiger Fahrradabstellplatz je 20 Kinder herzustellen sind.

Ziffer 9 beinhaltet die Stellplatzvorgaben für gewerbliche Anlagen. Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offenes Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf so ist die Zahl der Beschäftigten zu Grunde zu legen.

Ziffer 9.1 sieht für Handwerks- und Industriebetriebe vor, dass ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 70 m² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte herzustellen ist. Je zehn Beschäftigte ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz vorzuhalten.

Ziffer 9.2 regelt, dass für Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je 100 m² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte zu Grunde zu legen ist. Für diese Vorhaben ist mindestens ein notwendiger Fahrradabstellplatz vorzuhalten.

Für Kraftfahrzeugwerkstätten sind drei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge je Wartungs- oder Reparaturstand nach **Ziffer 9.3** anzusetzen; der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 90 % festgelegt. Es sind mindestens drei Fahrradabstellplätze zu schaffen.

Für Tankstellen mit Pflegeplätzen sind nach **Ziffer 9.4** drei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge je Pflegeplatz herzustellen. Der Anteil für Besucherparkplätze wird mit 90 % festgelegt. Verfügt die Tankstelle über einen Shop, ist je 50 m² VKNF ein notwendiger Fahrradabstellplatz zu schaffen.

Für Kraftfahrzeugwaschstraßen bzw. -waschplätze sind nach **Ziffer 9.5** je Waschanlage bzw. je Waschplatz drei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.

Ziffer 10 nimmt Regelungen für weitere Anlagen auf, die in den Ziffern 1 bis 9 nicht gegenständlich sind. Für Kleingartenanlagen wird nach **Ziffer 10.1** unverändert zur außer Kraft getretenen Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW je drei Parzellen die Herstellung eines notwendigen Stellplatzes für Kraftfahrzeuge gefordert. Je 30 Parzellen ist ein notwendiger Fahrradabstellplatz vorzusehen.

Auch der in **Ziffer 10.2** für Friedhöfe vorgesehene notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge stellt sich unverändert dar. Von diesen notwendigen Stellplätzen für

Kraftfahrzeuge ist mindestens ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung darzustellen.

In **Ziffer 10.3** werden notwendige Stellplatzbedarfe für Kraftfahrzeuge für Spiel- und Automatenhallen vorgesehen: Für diese Anlagen ist je 20 m² Spielhallenfläche ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge, mindestens sind jedoch drei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen. Darüber hinaus werden mindestens fünf notwendige Fahrradabstellplätze gefordert, wenn nicht ein notwendiger Fahrradabstellplatz je 10 m² Nutzfläche einen höheren Bedarf ergibt.

Ziffer 10.4 nimmt erstmals Anlagen wie Wettbüros und als vergleichbar zu qualifizierende Stätten sowie Shisha-Bars auf: Für diese Anlagen werden ein notwendiger Stellplatz je 10 m² Nutzfläche, mindestens jedoch drei notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge gefordert. Hiervon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen. Darüber hinaus sind mindestens fünf notwendige Fahrradabstellplätze vorzusehen, wenn nicht ein notwendiger Fahrradabstellplatz je 10 m² Nutzfläche einen höheren Bedarf ergibt.

b) Absatz 2

Für Bauvorhaben, die in der Anlage nicht aufgeführt sind, sieht § 3 Absatz 2 vor, dass sich die Anzahl notwendiger Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf richtet; dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen. Der mangels Richtzahl nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf zu bestimmende Stellplatzbedarf erfordert eine Zustimmung der Gemeinde nach § 9 dieser Verordnung, sofern keine Überprüfung in einem Baugenehmigungsverfahren stattfindet.

c) Absatz 3

§ 3 Absatz 3 reduziert den Stellplatzbedarf bei Vorhaben mit verschiedenen Nutzungen auf den größten gleichzeitigen Bedarf und ermöglicht dem geltenden Recht entsprechend eine solche wechselseitige Nutzung (Doppelbenutzung) unter der Bedingung einer öffentlich-rechtlichen Sicherung auch bei verschiedenen Vorhaben in zumutbarer Entfernung.

Die Nutzung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zum mehrfachen Nachweis des notwendigen Bedarfs (Doppelnutzung) ist zulässig, wenn es nicht zu zeitlichen Überschneidungen während der Hauptbetriebszeiten kommt. Eine typische Konstellation von Nutzungen, die für eine wechselseitige Nutzung infrage kommt, ist beispielsweise eine tagsüber genutzte Büroeinrichtung und eine abends genutzte kulturelle Einrichtung oder eine wechselseitige Tag- und Nachtnutzung von Parkhäusern.

Maximal 50 % der notwendigen Stellplätze einer Nutzung dürfen in Doppelnutzung nachgewiesen werden. Bereits vorhandene notwendige Stellplätze anderer Nutzungen dürfen ebenfalls bis zu maximal 50 % in Doppelnutzung beansprucht werden. Jede Nutzung muss also über mindestens 50 % der Stellplätze zum alleinigen eigenen Gebrauch verfügen.

Im begründeten Einzelfall darf der Anteil an notwendigen Stellplätzen in wechselseitiger Benutzung (Doppelnutzung) bis zu 80 % betragen, sofern eindeutig begrenzte Hauptbetriebszeiten eine Überschneidung der jeweiligen Nutzung unmöglich machen.

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

Die Bauherrschaft hat für die mögliche Inanspruchnahme des § 3 Absatz 3 einen Abweichungsantrag nach § 69 BauO NRW 2018 zu stellen. Im Baugenehmigungsverfahren sind für die Nutzungen reguläre Stellplatznachweise nach § 3 Absatz 1 zu führen. Die Bauherrschaft begründet im Abweichungsantrag, dass die Nutzungen nicht gleichzeitig erfolgen. Nachzuweisen ist dann der Ansatz mit dem größten Bedarf. Der Abweichungsantrag nach § 69 BauO NRW 2018 kann positiv entschieden werden, wenn die Nutzungskombinationen plausibel und genehmigt ist.

Sofern keine Überprüfung in einem Baugenehmigungsverfahren stattfindet, bedarf der auf diese Weise ermittelte Stellplatznormbedarf einer Zustimmung der Gemeinde nach § 9 dieser Verordnung.

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, die zu Wohnnutzungen gehören, dürfen nicht in eine Doppelnutzung einbezogen werden.

d) Absatz 4

Absatz 4 Satz 1 nimmt unter Berücksichtigung der Einführung von Gebäudeklassen in der BauO NRW 2018 seit dem 1. Januar 2019 Vorgaben für Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 auf und sieht vor, dass erstmals – erleichternd – geregelt wird, dass eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als Stellplatz gilt. Darüber hinaus enthält Satz 2 für die Wohngebäude der genannten Gebäudeklassen eine Regelung für sogenannte „gefangene Stellplätze“: Gefangene Stellplätze sind bei Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 zulässig, weil bei diesen Vorhaben unterstellt wird, dass die Benutzung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge so organisiert werden kann, dass die Benutzbarkeit gefangener Stellplätze ausreichend sichergestellt wird. Ein Stellplatzanteil für Besucher wird für Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 nicht gefordert. Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge nach § 4 durch § 4 Absatz 4 dieser Verordnung ausgeschlossen.

e) Absatz 5

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

f) Absatz 6

§ 3 Absatz 6 beinhaltet im Falle von erforderlichen Rundungen die Vorgabe, dass nach kaufmännischen Rundungsregeln vorzugehen ist. Über § 3 wird in einem ersten Schritt

die Anzahl der notwendigen Stellplätze ermittelt. Daran kann sich – je nach Situation – die Anwendung des § 4 anschließen; sofern § 4 zum Tragen kommt, wird die Rundung erst nach der Verringerung des notwendigen Stellplatzbedarfes vorgenommen.

4. zu § 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze

a) Absatz 1

Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage Teil A regelt den Normbedarf für notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Im Zuge fortschreitender Entwicklungen in der (Nah-)Mobilität und der Umsetzung von Mobilitätskonzepten sieht § 4 Absatz 1 in verschiedenen Konstellationen eine Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge vor.

Die Verkehrsmittelwahl und die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am städtischen Verkehrsaufkommen haben sich zum Beispiel – regional bzw. in Städten und Gemeinden unterschiedlich - beim Fahrradverkehr deutlich verändert. Alternative Mobilitätskonzepte wie zum Beispiel CarSharing-Angebote oder qualifizierte Angebote zur Förderung der Nahmobilität gewinnen an Bedeutung.

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

Insbesondere im Wohnungsbau werden die abstrakten Forderungen der Satzung von der Immobilienwirtschaft als häufig "am Markt vorbei" und vor allem als kostentreibend bezeichnet. Im gewerblichen Immobilienbereich gilt zum Beispiel die oftmals starke Einschränkung der Möglichkeit der Stellplatzherstellung in Innenstadtbereichen als Investitionshemmnis.

§ 4 Absatz 1 dieser Verordnung soll dazu beitragen, zur Nutzung anderer verträglicherer Verkehrsarten zu motivieren, um die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes zu erhalten und im Sinne der Umweltvorsorge beizutragen um beispielsweise Lärm- und Schadstoffbelastungen zu reduzieren. Wichtige Ziele der Stadtentwicklung können durch die Regelungen dieser Rechtsverordnung unterstützt und ergänzt werden.

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

Grundsätzlich: Die Nachweis- bzw. Begründungspflicht für einen solchen Ansatz liegt bei der Bauherrschaft und ist mit einem qualifizierten Stellplatznachweis zu führen. Die Bauherrschaft hat nachvollziehbar darzulegen, dass ein verringerter Stellplatzbedarf vorliegt. Es ist hierfür kein Abweichungsantrag nach § 69 BauO NRW 2018 erforderlich.

§ 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a) sieht für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 – je nach Finanzierungsart – vor, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach § 3 Absatz 1 verringert, wenn das Vorhaben in einer integrierten Lage unter Berücksichtigung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr liegt.

Ein Bauvorhaben gilt als integrierte Lage, wenn es weniger als 400 Meter von einem Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs entfernt ist und dieser Haltepunkt werktags zwischen 6 Uhr und 19 Uhr von mindestens einer Linie in zeitlichen Abständen von jeweils höchstens zwanzig Minuten angefahren wird.

Eine integrierte Lage unter Berücksichtigung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr kann auch auf andere Gesichtspunkte gestützt werden. In Betracht kommt, dass ein Haltepunkt zwar weiter entfernt oder die Taktfolge ungünstiger ist, das öffentliche Verkehrsmittel jedoch besonders attraktiv ist, etwa weil die Linie gut an den überregionalen Verkehr angebunden ist oder im Vergleich zum örtlichen Kfz-Verkehr einen rascheren Transport ermöglicht (Busse oder Straßenbahnen auf eigener Spur, U - Bahnen und vergleichbares).

Sofern ein Vorhaben für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 in einer integrierten Lage unter Berücksichtigung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr liegt, verringert sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze im freifinanzierten Wohnraum von einem notwendigen Stellplatz für Kraftfahrzeuge je Wohnung auf 0,8 je Wohnung, im öffentlich-geförderten Wohnraum von verringert sich die notwendige Stellplatzbedarf von 0,5 je Wohnung auf 0,4 je Wohnung.

§ 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) eröffnet Vorhabenträgern die Möglichkeit, den notwendigen Stellplatzbedarf für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 durch besondere Maßnahmen nachhaltig zu verringern. Hierzu gehören:

- freifinanzierter Wohnraum: Grundsätzlich ist gemäß der Anlage Teil A für Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 ein notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge je Wohnung herzustellen. Wird nachgewiesen, dass sich der notwendige Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen nachhaltig verringert, wird der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge auf 0,7 je Wohnung ablösefrei verringert;
- öffentlich-geförderter Wohnraum: Für die Schaffung bzw. Erhaltung von preis- und belegungsgebundenem Mietwohnraum im Wege des öffentlich-geförderten Wohnungsbaus in Mehrfamilienhäusern und sonstigen Gebäuden mit Wohnungen ab der Gebäudeklasse 3 wird erstmals der notwendige Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge auf generell 0,5 je Wohnung festgelegt. Diese Vorgabe trägt den Erfahrungen der Wohnungswirtschaft, die sich im Rahmen der öffentlichen-geförderten Wohnraumversorgung für die Bevölkerung engagieren, Rechnung. Im Falle öffentlich-geförderten Mietwohnraums kann durch den Nachweis, dass der notwendige Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen nachhaltig verringert wird, die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf 0,3 je Wohnung ablösefrei reduziert werden.

Zu den besonderen Maßnahmen gehören – ganz allgemein - beispielsweise das Angebot von Job-Tickets oder Kombi-Tickets für den öffentlichen Nahverkehr, die Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen oder die Überlassung firmeneigener Kraftfahrzeuge und Fahrräder auch für den Arbeitsweg, die Förderung der Radnutzung durch die Bereitstellung der erforderlichen Rad-Infrastruktur (beispielsweise Umkleiden, Duschen, Ladestationen).

Im Hinblick auf die Veränderungen und die zunehmende Differenzierung der Verkehrsmittelwahl will diese Rechtsverordnung die Realisierung derartiger Mobilitätskonzepte fördern.

Eine Verringerung des Bedarfs an notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge kann bei Nachweis folgender Voraussetzungen im Zusammenhang mit Wohnnutzungen anerkannt werden:

- Dem Vorhaben liegt ein Konzept zur bewussten Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs zugrunde. Hier sind unterschiedliche, miteinander kombinierbare Bausteine denkbar, die die Parkraumnachfrage für Kraftfahrzeuge mindern, wie zum Beispiel
 - Nachweise zum CarSharing mit der Einrichtung von gesondert ausgewiesenen Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge (zum Beispiel CarSharing-Stationen),
 - Nachweise zur Herstellung umfangreicher und besonders ausgestatteten und zu bedienenden Fahrradabstellplätzen,
 - Nachweise für Bewohnertickets in Kooperation mit Öffentlichen Nahverkehrsbetrieben.

Im qualifizierten Stellplatznachweis sind die „besonderen Maßnahmen“ zu beschreiben und zu begründen; bei Bedarf auch durch gesonderte Gutachten. Bei der Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen ersetzt ein CarSharing-Stellplatz grundsätzlich fünf notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge.

§ 4 Absatz 1 Nummer 2 beinhaltet Vorgaben zur Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Arbeitsstätten sowie für Versammlungsstätten für kulturelle und sportliche Veranstaltungen. Eine Verringerung des Normbedarfes aus § 3 Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage Teil A kommt nur insoweit in Betracht, als das ein (betriebliches) Mobilitätskonzept zur Umsetzung kommt. Zur Ermittlung der Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge ist Anlage Teil B zu verwenden.

Für Arbeitsstätten kommt beispielsweise das „Job-Ticket“ in Betracht; für die genannten Versammlungsstätten zum Zwecke kultureller und sportlicher Veranstaltungen das „Kombi-Ticket“. Die Anerkennung der Bedarfsreduktion ist abhängig vom Vorliegen entsprechender Nachweise im Baugenehmigungsverfahren. Voraussetzung ist in jedem Fall die begründete Vermutung, dass der Stellplatzbedarf durch die Ersatzmaßnahmen auf Dauer verringert wird.

Eine Kombination im Stellplatznachweis von wechselseitiger Nutzung (Doppelnutzung) nach § 3 Absatz 3 mit Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes ist unzulässig. Über die Eignung der Maßnahmen ist im Einzelfall zu entscheiden. Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt öffentlich-rechtlich durch Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages oder durch die Eintragung einer Baulast. Bei Beendigung der besonderen Maßnahmen lebt die volle Stellplatzpflicht wieder auf.

Sofern die Anwendung des § 4 in Betracht kommt, stellt der letzte Satz in Absatz 1 klar, dass die Rundung zur Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfes für Kraftfahrzeuge erst nach einer Verringerung erfolgt.

Zum Verfahren:

- In der Baugenehmigung ist zunächst der nach der Anlage ermittelte Bedarf festzusetzen.
- Die Differenz vom vollen Bedarf nach Anlage Teil A zum reduzierten Bedarf nach Anlage Teil B wird widerruflich gestundet.
- Die Bedingungen für den Widerruf der Stundung sind in der Baugenehmigung zu nennen.
- In der Baugenehmigung ist ebenfalls festzulegen, ob die gestundeten notwendigen Stellplätze bei Widerruf tatsächlich hergestellt werden müssen. Sollen nach Wegfall der Stundung die notwendigen Stellplätze tatsächlich hergestellt werden, sind sie bereits in den Bauvorlagen nachzuweisen und durch Baulast zu sichern.
- Falls gestundete notwendige Stellplätze durch Ablösezahlungen nachgewiesen werden müssen, gilt der zum Zeitpunkt des Widerrufs maßgebliche Ablösebetrag.
- Die Stundung ist zu widerrufen, wenn im Falle des Job- oder Kombi-Tickets der periodische Nachweis nicht mehr erbracht wird oder im Falle von § 4 Absatz 1 Buchstabe a die daran geknüpften Bedingungen nicht eingehalten werden.
- Eine finanzielle Sicherheitsleistung ist entbehrlich. Ein entsprechender Hinweis auf die Haftung des Grundstücks und ggf. des Erbbaurechts ist in die Baugenehmigung aufzunehmen.

Anlage Teil B nimmt die Vorgaben zur Anerkennung der Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf.

Sofern bei Erteilung der Baugenehmigung der spätere Nutzer noch nicht feststeht und somit eine Aussage über eine Teilnahme der Beschäftigten beispielsweise an einem Großkundenabonnement noch nicht möglich ist, kann vom späteren Nutzer bis zur Aufnahme der Nutzung ein Änderungsantrag zur Berücksichtigung eines „Job-Tickets“ gestellt werden, um die festgesetzte Anzahl der notwendigen Stellplätze bzw. die Höhe der Ablösebeträge im Baugenehmigungsbescheid zu reduzieren.

b) Absatz 2

Absatz 2 sieht vor, dass wenn die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht, sich die aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder vermindert werden kann.

Die Bauherrschaft macht in diesen Fällen in ihrer Stellplatzberechnung geltend, dass das tatsächliche Bedarf geringer oder höher ist. Im Baugenehmigungsverfahren ist dem regulären Stellplatznachweis nach § 3 Absatz 1 der qualifizierte Nachweis des tatsächlichen Bedarfs gegenüberzustellen. Die Bauherrschaft hat zu begründen, woraus sich das offensichtliche Missverhältnis im Vergleich zu der Anzahl der herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nach § 3 Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage ergibt.

Beispielsweise kann sich bei flächenintensiven Verkaufsstätten wie Bau-, Möbel-, Teppichmärkten und vergleichbarem mit geringem Kundenaufkommen ein möglicher Minderbedarf als Einzelfallentscheidung gemäß § 4 Absatz 2 im Rahmen des Stellplatznachweises ergeben.

5. zu § 5 Erfüllung der Herstellungspflicht

§ 48 Absatz 1 BauO NRW 2018 sieht vor, dass notwendige Stellplätze und Garagen sowie Fahrradabstellplätze auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird, herzustellen sind (Realherstellung). Das Baugrundstück ist dabei das Grundstück, auf dem eine Anlage errichtet bzw. eine Änderung oder Nutzungsänderung ausgeführt wird.

§ 5 Absatz 1 greift diesen Regelungsinhalt auf und ermöglicht abweichend vom Grundsatz eine Herstellung der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in „zumutbarer Entfernung“ vom Baugrundstück auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern ist.

§ 5 Absatz 2 konkretisiert den Begriff der „zumutbaren Entfernung“. Satz 1 definiert daher die fußläufig zumutbare Entfernung zum Baugrundstück für Kraftfahrzeugstellplätze bei Nichtwohngebäuden auf maximal 500 m und bei Wohngebäuden auf maximal 300 m (Laufweg). Notwendige Fahrradabstellplätze werden nach Satz 2 erfahrungsgemäß nur dann angenommen, wenn diese nicht weiter als 100 m vom Baugrundstück entfernt vorgehalten werden, da weitere Entfernungen ansonsten ein „unkontrollierbares“ Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Verkehrsraum verursachen.

§ 5 Absatz 2 Satz 3 stellt durch den gegenüber einer Gemeinde geforderten Nachweis sicher, dass die erforderliche öffentlich-rechtliche Sicherung auch bei den Vorhaben erfolgt, bei denen eine Genehmigungsfreistellung vorliegt.

§ 5 Absatz 3 stellt klar, zum welchem Zeitpunkt die notwendigen Stellplätze hergestellt sein müssen: Die Begrifflichkeit „notwendige Stellplätze“ umfasst dabei die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplätze oder Garagen) sowie die notwendigen Stellplätze für Fahrräder.

6. zu § 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen

§ 48 Absatz 2 BauO NRW 2018 sieht vor, dass statt der Realherstellung auch die Möglichkeit der Ablöse besteht. Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen (1), den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen (2) oder für sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind (3), zu verwenden.

a) Absatz 1

Während § 5 Absatz 1 die grundsätzliche Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder regelt, beinhaltet § 6 die Möglichkeit der Ablöse anstelle der Realherstellung. Diese Entscheidung trägt dem Umstand Rechnung, dass in zahlreichen Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen Berufs-, Kunden-, und Besucherverkehre in zunehmendem Maße durch alternative Verkehrsträger (vor allem öffentlicher Personennahverkehr und Fahrrad) abgewickelt werden und die Ablösungsbeträge nach § 48 Absatz 2 BauO NRW 2018 zweckgebunden nur für die dort genannten Maßnahmen verwendet werden dürfen, die unter anderem dazu geeignet sind, den Bedarf an Kraftfahrzeugen zu verringern.

Der Verweis auf die Absätze 2 und 3 bestimmt, dass die Wahlmöglichkeit der Ablösung bei Wohngebäuden, notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung und notwendigen Fahrradabstellplätzen den dort genannten Einschränkungen unterliegt.

§ 6 Absatz 1 Satz 2 beinhaltet eine Vorschrift im Falle der rechtlichen Unmöglichkeit der Herstellung notwendiger Stellplätze: In diesen Fällen ist von der Bauherrschaft kein Ausgleichsbetrag zu erheben. Der Fall der rechtlichen Unmöglichkeit liegt vor, insbesondere wenn:

- die Gehwegüberfahrt aufgrund wegrechtlicher Gründe untersagt wird,
- die Herstellung von Stellplätzen in einem Baugebiet aufgrund seiner Eigenart ausgeschlossen werden muss (§ 15 BauNVO),
- von Stellplätzen unzumutbare Belästigungen für Bewohner und Nachbarschaft ausgehen können und die Herstellung daher untersagt wird (§ 13 BauO NRW 2018),
- die Herstellung von Stellplätzen aus Gründen des Denkmalschutzes untersagt wird, um den Bestand, das Erscheinungsbild oder die weitere Nutzung eines Denkmals im Sinne des § 2 Denkmalschutzgesetz nicht zu gefährden.

§ 6 Absatz 1 Satz 3 stellt klar, dass einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen dem Grundstück zuzurechnen sind.

b) Absatz 2

Absatz 2 schränkt die Möglichkeit der Ablösung der Pflicht zur Realherstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder bei Wohnungsbauvorhaben ein:

Durch die zum Teil deutlichen Erleichterungen im Zusammenhang mit der Herstellungspflicht von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für Wohngebäude in der Anlage Teil A, geht § 6 Absatz 2 vielmehr zwingend davon aus, dass bei Wohnungsbauvorhaben eine Ablösung unzulässig ist, soweit im jeweiligen Einzelfall wegen der Anzahl der (abzulösenden) notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs zu erwarten ist.

Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn im öffentlichen Straßenraum bereits ein auch für innerstädtische Verhältnisse ungewöhnlicher Parkdruck besteht und das beantragte Vorhaben wegen seines besonderen Umfangs oder seiner besonderen Eigenart (zum Beispiel Single- Wohnungen) dieses Stellplatzdefizit so verschärft, dass die Situation auch unter Berücksichtigung des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den verkehrlichen Belangen und den schutzwürdigen Belangen der Anwohner nicht mehr vereinbar ist, ohne dass bereits die Schwelle der Unzumutbarkeit im Sinne von § 15 BauNVO überschritten sein muss.

In diesem Kontext ist auch bei gewerblichen Bauvorhaben zu beachten, dass die fehlende Bewältigung des von einem Bauvorhaben ausgelösten ruhenden Verkehrs unter Umständen auch bereits eine planungsrechtliche Unzulässigkeit im Einzelfall nach § 15 Absatz 1 Satz 2 BauNVO begründen kann.

Unbeschadet der bauordnungsrechtlichen Vorschriften kann es aus Gründen des Bauplanungsrechts zu Gunsten des Nachbarn geboten sein, ein Vorhaben nur dann zuzulassen, wenn zugleich Stellplätze in hinreichender Anzahl auf dem betroffenen Grundstück oder in zumutbarer Entfernung nachgewiesen werden. Die Genehmigung eines Vorhabens ohne die erforderlichen Stellplätze kann im Einzelfall gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen.

Da auch die Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs – zunehmend infolge geänderten Mobilitätsverhaltens - für die zu treffende Entscheidung relevant sind, wird die Vorschrift um die Belange dieser Verkehrsteilnehmer ergänzt. Die Rechtsfrage, ob eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist, bedarf einer behördlichen Entscheidung.

Sofern für ein Bauvorhaben die Genehmigungsfreistellung greift, ist die Prüfung im Rahmen der erforderlichen Zustimmung nach § 9 dieser Verordnung durchzuführen.

c) Absatz 3

§ 6 Absatz 3 schränkt die Ablösung von notwendigen Stellplätzen im Interesse der Menschen mit Behinderung ein. Die nach § 10 Absatz 2 erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung dürfen in Anlehnung an die Anforderungen des § 49 Absatz 3 BauO NRW 2018 zur Abweichung von Vorschriften zum barrierefreien Bauen nur abgelöst werden, soweit diese wegen schwieriger Geländeverhältnisse oder ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können. Die Einschränkung umfasst auch die Ablösung von Fahrradabstellplätzen.

Die Entscheidung, ob notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können und deshalb abgelöst werden dürfen, bleibt nicht der Bauherrschaft überlassen. Diese Frage bedarf einer behördlichen Entscheidung.

Sofern für ein Bauvorhaben die Genehmigungsfreistellung greift, ist die Prüfung im Rahmen der erforderlichen Zustimmung nach § 9 dieser Verordnung bzw. Nummer 3 durchzuführen.

d) Absatz 4

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

7. zu § 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

a) Absatz 1

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

Sogenannte „gefangene Stellplätze“ sind allerdings abweichend von Satz 1 bei Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 nach Satz 2 zulässig, weil bei diesen Vorhaben unterstellt wird, dass die Benutzung der Stellplätze so organisiert werden kann, dass die Benutzbarkeit gefangener Stellplätze ausreichend sichergestellt wird. Satz 3 stellt klar, dass im Übrigen die Anforderungen des Teils 5 der Sonderbauverordnung vom 2. Dezember 2016 (GV. NRW. 2017 S. 2, ber. S. 120 und 2020 S. 148) in der jeweils geltenden Fassung hinsichtlich Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen unberührt bleiben.

b) Absatz 2

§ 7 Absatz 2 Satz 1 sieht vor, dass von der Gesamtzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge die nach der Anlage zu dieser Verordnung vorgesehenen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung auf dem Baugrundstück herzustellen und zu reservieren sind. Ein Mindestbedarf von einem Stellplatz wird nur bei Wohngebäuden mit barrierefrei nutzbaren Wohnungen nach § 49 Absatz 1 BauO NRW 2018 bestimmt.

Da die barrierefreie Erreichbarkeit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung die logische Voraussetzung für die zweckentsprechende Nutzbarkeit ist, wird eine entsprechende Kennzeichnung und eine Herstellung gefordert.

§ 7 Absatz 2 Satz 2 eröffnet die Möglichkeit, anlagenbezogen die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung zu erhöhen, wenn die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Anzahl von Menschen mit Behinderung besucht wird.

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

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

c) **Absatz 3**

Absatz 3 Satz 1 sieht das grundsätzliche Verbot, einer zweckfremden Nutzung notwendiger Stellplätze vor. Satz 2 bestimmt, dass das Abstellen von gebrauchsfähigen Fahrrädern auf notwendigen Stellplätzen nicht als zweckfremde Nutzung gilt. Eine zweckwidrige Nutzung entsteht hingegen durch das Abstellen von nicht gebrauchsfähigen Fahrrädern. Somit kann im Rahmen der im Einzelfall verfügbaren Stellplätze flexibel auf einen evtl. Mehrbedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten reagiert werden.

Exkurs: Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz

Der Bundestag hat am 11. Februar 2021 das „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG) beschlossen. Das Gesetz ist am 25. März 2021 in Kraft getreten. Der Bundesgesetzgeber will erreichen, dass Bauherrschaften die Infrastruktur für das Aufladen von Elektromobilen schaffen. Damit sind etwa Leerrohre gemeint, durch welche später die Kabel einer Ladesäule oder Wallbox gezogen werden können.

Die Pflicht greift bei neuen Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen. Dort muss die Bauherrschaft künftig jeden Stellplatz mit den Leerrohren für eine mögliche zukünftige Ladesäule ausstatten. Bei neuen Nichtwohngebäuden greift die Pflicht ab einer Zahl von mehr als sechs Stellplätzen und gilt nur für jeden dritten Platz. Bei diesen Gebäuden muss man allerdings zusätzlich auch gleich einen Ladepunkt einrichten.

Bei gemischt genutzten Gebäuden kommt es darauf an, ob die Wohnnutzung überwiegt – dann gilt die Regelung für neue Wohngebäude. Überwiegt die Wohnnutzung nicht, dann gilt die Regelung für Nichtwohngebäude. Das GEIG betrifft auch Bestandsgebäude: Auch im Bestand müssen Eigentümer die Leerrohre künftig einbauen lassen, wenn sie eine größere Renovierung durchführen, die auch den Parkplatz oder die Elektrik des Hauses umfasst.

Allerdings greift diese Pflicht im Bestand erst bei Gebäuden, zu denen mehr als zehn Stellplätze gehören. Auch hier gilt, dass bei Wohngebäuden an jedem einzelnen Stellplatz die Ladeinfrastruktur zu schaffen ist. Bei bestehenden Nichtwohngebäuden ist an jedem fünften Stellplatz ein Leerrohr einzubauen und wie beim Neubau so muss der Eigentümer auch gleich eine Ladestation errichten.

Alle bestehenden Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Parkplätzen müssen bis zum Jahr 2025 mindestens einen Ladepunkt erhalten. Eine Ausnahme gibt es von der neuen Verpflichtung, und zwar in Form einer Kostenobergrenze: Wenn die Ladeinfrastruktur mehr als sieben Prozent der gesamten Renovierungskosten ausmacht, kann man von ihrem Bau absehen.

Die Pflicht zur Schaffung der Ladeinfrastruktur kann auch im Quartier erfüllt werden. Die Eigentümer bzw. Bauherrschaften beieinanderstehender Gebäude können dann eine Vereinbarung abschließen, wonach sie ihre Stellplätze gemeinsam mit der geforderten Ladeinfrastruktur ausrüsten. Auch die Beteiligung eines Energieversorgers am Projekt ist möglich. Das geht sowohl bei Neubau als auch bei Renovierungsprojekten und selbst dann, wenn alle Gebäude einer einzigen Eigentümerin oder einem einzigen Eigentümer gehören. Eine schriftliche Dokumentation ersetzt dann die Vereinbarung.

Etwas flexibler können auch die Eigentümer mehrerer Nichtwohngebäude das Gesetz handhaben, und zwar sowohl beim Neubau als auch bei einer größeren Modernisierung. Sie dürfen die Zahl der zu bauenden Ladepunkte nach Bedarf auf die Gebäude aufteilen. Selbst wenn alle am Ende nur zu einem Gebäude gehören, ist das zulässig.

8. zu § 8 Beschaffenheit von notwendigen Fahrradabstellplätzen

§ 8 Absatz 1 sieht vor, dass sämtliche notwendigen Fahrradabstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Anlagen verkehrssicher und leicht erreichbar sein müssen. Auf die Konkretisierung einer maximal zulässigen Rampenneigung wird in der Verordnung bewusst verzichtet, weil eine generelle Vorgabe entweder den unterschiedlichen Verhältnissen des Einzelfalles nicht gerecht wird oder nicht erforderlich ist.

Sofern die Rampe in Verbindung mit einer Tiefgaragenzufahrt (maximal 15 Prozent Steigung nach § 124 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten) oder in Verbindung mit Vorschriften zum barrierefreien Bauen (maximal sechs Prozent Steigung nach DIN 18040) erstellt wird, ist eine Konkretisierung nicht erforderlich.

Problematisch sind Vorgaben zur Rampenneigung immer dann, wenn diese in Verbindung mit Treppen erstellt werden, die nach DIN 18065 eine Steigung von bis zu 40 Prozent (36 Grad) haben dürfen. Als Orientierungshilfe für den Einzelfall kann hier ergänzend die Vorgabe der Gesetzlichen Unfallversicherung (BGI/ GUW-I-561) herangezogen werden, die festlegt, dass Fahrradrampen mit Stufen in Schulen eine Neigung zwischen 10 Prozent und maximal 25 Prozent haben sollen.

Da viele Gebäude jedoch entweder über die Vorschriften zum barrierefreien Bauen oder unmittelbar über die Aufzugsverpflichtung nach der BauO NRW 2018 über Aufzugsanlagen verfügen, die üblicherweise auch Fahrradabstellräume im Kellergeschoss erschließen können, sind Fahrradrampen an Treppen häufig nicht erforderlich.

§ 8 Absatz 2 konkretisiert die Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder. Notwendige Fahrradabstellplätze müssen einzeln leicht zugänglich sein, eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen und eine Fläche von mindestens 1,5 m² je Stellplatz haben (ohne Zuwegung).

§ 8 Absatz 3 Satz 1 empfiehlt bei Fahrradabstellanlagen, die mehr als 12 notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb eines Gebäudes aufnehmen, eine Überdachung. Des Weiteren sieht Satz 2 vor, dass jeder 13. notwendige Stellplatz für Fahrräder mindestens eine Fläche von drei Quadratmetern aufweisen muss, so dass Sonderfahrzeuge wie Kinder- oder Lastenanhänger bzw. Lastenfahrräder dort abgestellt werden können.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes kann es sich für die notwendigen Fahrradabstellplätze anbieten, diese oder Teile derselben sogleich mit einer Ladeinfrastruktur für E-Bikes auszustatten.

§ 8 Absatz 4 regelt durch Verweis auf § 7 Absatz 3 Satz 1, dass auch notwendige Fahrradabstellplätze nicht zweckentfremdet benutzt werden dürfen. Eine zweckwidrige Nutzung entsteht auch durch das Abstellen von nicht gebrauchsfähigen Fahrrädern.

9. zu § 9 Zustimmung der Gemeinde

Die in § 9 Absatz 1 als zusätzliches Verfahrensinstrument eingeführten Zustimmungserfordernisse der Gemeinde gewährleisten für den Fall, dass die Einhaltung der Stellplatzpflicht nicht in einem Baugenehmigungsverfahren geprüft wird, die verfahrensrechtliche Grundlage für die behördliche Entscheidung solcher Fragen, die nicht ausschließlich der Beurteilung durch die Bauherrschaft oder dessen Entwurfsverfassenden überlassen werden können bzw. sollen.

Nach dem zurzeit gültigen Verfahrensrecht der BauO NRW 2018 betrifft die Zustimmungspflicht bestimmte Vorhaben, die der Genehmigungsfreistellung unterfallen.

Ein Verzicht auf die Zustimmungserfordernisse der Gemeinde wäre nur vertretbar, wenn die materiellen Anforderungen dieser Rechtsverordnung so verändert werden, dass die notwendige Flexibilität durchgängig über besondere, gegenüber § 69 BauO NRW 2018 spezielle Abweichungsbestimmungen gesichert würde. Darauf ist zugunsten der rechtssystematisch unbedenklichen Zustimmungserfordernisse der Gemeinde verzichtet worden.

10. zu § 10 Ordnungswidrigkeiten

§ 10 bestimmt entsprechend § 86 Absatz 1 Nummer 20 BauO NRW 2018 die bußgeldbewährten Tatbestände der Rechtsverordnung.

11. zu § 11 Übergangsvorschrift

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

12. zu § 12 Inkrafttreten

§ 12 regelt das Inkrafttreten der Verordnung zum 1. Juli 2022. Eine Befristung dieser Verordnung ist nicht vorgesehen.