



In Kooperation mit  
**büro thiemann-linden**  
**stadt & mobilität**

# **Stellplatzsatzung Sankt Augustin**

## **Bericht (ENTWURF) zur verkehrsplanerischen Beratung**

Bericht für

Stadt Sankt Augustin

Fachdienst Planung und Liegenschaften

Mobilitätsmanagement/Verkehrsplanung

Technisches Rathaus, An der Post 19, 53757 Sankt Augustin

Bearbeitung

Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden

Dr.-Ing. Volker Blees

Stand 24. Oktober 2022

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

## Inhalt

1	Hintergrund und Aufgabenstellung.....	3
2	Vorgehensweise.....	3
3	Diskussion wesentlicher Regelungsaspekte .....	4
3.1	Grundstruktur zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze .....	4
3.2	Herleitung grundlegender Stellplatz-Richtwerte .....	5
3.3	Einflussfaktor ÖPNV-Lagegunst.....	9
3.4	Verringerte Stellplatzbaupflichten aufgrund von Maßnahmen der Bauherrschaft.....	13
3.4.1	Grundlagen .....	13
3.4.2	Umfang der Verringerung .....	14
3.4.3	Sicherung der Maßnahmen.....	16
3.5	Zur Richtzahlentabelle (Anlage 1 des Satzungsentwurfs) .....	17
3.5.1	Richtzahlen für bauliche Nutzungen .....	17
3.5.2	Orientierung an der Stellplatzverordnung, Abweichungen für Sankt Augustin .....	17
3.5.3	Wohnungsbau - Berücksichtigung geförderten Wohnungsbaus .....	18
3.5.4	Umnutzung sowie Dachausbau für Wohnnutzung .....	18
3.5.5	Exkurs: Exemplarische Ermittlung Stallplatzbedarfs für ein Wohnungsbauprojekt	19
3.6	Anforderungen an Fahrradstellplätze .....	20
3.7	Anforderungen an Pkw-Stellplätze, insbesondere Elektroladeinfrastruktur .....	22
3.8	Ablöseregelungen (zu § 6 der Satzung).....	24
4	Entwurf der Stellplatzsatzung.....	28
5	Entwurf der Anlagen zur Stellplatzsatzung.....	37
	Anlage 1: Richtzahlen für den Stellplatzbedarf (zu § 3) .....	37
	Anlage 2: Kriterien für die ÖPNV-Lagegunst (zu § 3 Abs. 5).....	46
	Anlage 3: Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze (zu § 4 Abs. 1) .....	47
	Anlage 4: Zonierung und Sätze der Ablöseregelung (zu § 7 Abs. 2 und 3 Stellplatzsatzung).....	49
	Anlage 5: Weitere Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze (§ 8 Abs. 2 Stellplatzsatzung)...	50
6	Quellen .....	51

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split im Rhein-Sieg-Kreis und in Bonn (Quelle: infas 2018).....	6
Abbildung 2: Autobesitz (Quelle: infas 2018).....	7
Abbildung 3: Übersicht der Haltestellen mit ÖPNV-Lagegunst im Kontext der ÖPNV-Linien (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Liniennetzschema des VRS).....	11
Abbildung 4: Unmaßstäbliche Visualisierung der Kriterien für die Haltestellenumgebungen mit ÖPNV-Lagegunst Mit dem Bus in zwei Teilräumen (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmaps-Mitwirkende) .....	12
Abbildung 5: Genauere Darstellung des Lagegunstbereichs von 400 m Fußwegentfernung um Stadtbahnhaltestellen am Beispiel von Hangelar (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmaps-Mitwirkende) .....	13
Abbildung 6: Prozentwerte zur Verringerung der Stellplatzanzahl bei besonderen Maßnahmen in der Stellplatzsatzung, Beispiel Stadt Mönchengladbach (Ausschnitt) .....	15
Abbildung 7: Pkw-Besitz und ökonomischer Status (Quelle: infas 2018).....	18

# 1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Seit der Novelle der Bauordnung (BauO) von 2018 haben Kommunen in Nordrhein-Westfalen erstmals die Möglichkeit und Chance, mit einer eigenen Stellplatzsatzung bei Bauvorhaben so auf die Schaffung von Stellplätzen Einfluss zu nehmen, wie es den örtlichen Rahmenbedingungen sowie den städtebaulichen und verkehrlichen Zielen entspricht. Davon haben bisher nach einer Kommunalbefragung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW über 50 Städte Gebrauch gemacht. Diese Möglichkeit möchte auch die Stadt Sankt Augustin nutzen.

Zwischenzeitlich hat der Landtag am 30. Juni 2021 eine Änderung der Landesbauordnung beschlossen, die nur noch die elementaren Regelungen der Musterbauordnung zur Stellplatzherstellungspflicht bzw. zur Verwendung von Ablösebeträgen (§ 48) sowie eine Ermächtigung zu einer Landesverordnung (§ 87) bzw. zu kommunalen Stellplatzsatzungen (§ 89) enthält.

Aufgabe der vorliegenden Arbeit ist es, vor diesem Hintergrund eine fachlich abgestimmte Stellplatzsatzung für Sankt Augustin zu entwickeln mit Regelungen, die einerseits die Möglichkeiten der BauO NRW im Sinne einer Förderung nachhaltiger Mobilität nutzen und andererseits in der täglichen Praxis sinnvoll anwendbar sind. Dieser Satzungsentwurf geht einen Mittelweg zwischen dem Anspruch, für alle Einzelfälle anwendbar zu sein und einer guten Handhabbarkeit für Bauherrschaft ebenso wie für die Verwaltung.

Inhaltlich steht eine solche Regelung im Spannungsfeld zwischen den teuer herzustellenden Stellplätzen und der Vermeidung von Inanspruchnahme des öffentlichen Raums zum (oft kostenlosen) Abstellen der privaten Fahrzeuge. Diese Wechselwirkung zwischen öffentlichem und privatem Raum korrespondiert zugleich mit Anreizen zu unterschiedlicher Verkehrsmittelwahl und ist daher relevant für eine möglichst nachhaltige Verkehrsentwicklung.

# 2 Vorgehensweise

Das Vorgehen zur Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs der neuen Stellplatzsatzung für die Stadt Sankt Augustin orientiert sich an der Landesverordnung (Stellplatz-VO). Diese wurde im Landtag nebst Begründung aus der Landesregierung behandelt und trat zum 1. Juli 2022 in Kraft.

Auch wenn dadurch die seit wenigen Jahren in NRW bestehende Satzungsermächtigung nicht in Frage gestellt ist und die Landesverordnung in Kommunen ohne Satzung künftig eine eigene Satzung ersetzen soll, dienen die Regelungsinhalte doch für die politische Diskussion in Sankt Augustins neuem Orientierungsrahmen. Dabei flossen Expertendiskussionen und Praxiserfahrungen mit den NRW-Leitfäden zu den Musterstellplatzsatzungen der kommunalen Spitzenverbände 2017 bis 2019 mit ein, ebenfalls die laufende Diskussion einer neuen NRW-Musterstellplatzsatzung (2022).

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

Der vorliegende Bericht geht in Abschnitt 3 auf verschiedene wesentliche Regelungsaspekte der Stellplatzsatzung ein, beschreibt die durchgeführten Analysen und formuliert resultierende Empfehlungen.

Der Entwurf der eigentlichen Stellplatzsatzung ist – basierend auf der StellplatzVO – im Anschluss in Abschnitt 4 dargestellt. Dahinter finden sich in Abschnitt 5 die zur Stellplatzsatzung gehörige Tabelle mit den Richtzahlen sowie weitere Anlagen zur Stellplatzsatzung.

Der vorliegende Bericht ersetzt schon aus kammerrechtlichen Gründen nicht eine juristische Prüfung des vorgeschlagenen Textes von Satzung und Anlagen. Er versucht einen Kompromiss zwischen der Komplexität der vielen Einzelfälle an Bauanträgen, die sich in der Verwaltung auch einzeln beurteilen ließen und einem neuen Ortsrecht, das in seinen Regelungen stadtwweit gilt und zugleich nicht so kompliziert zu handhaben ist – durch die Bauherrschaft ebenso wie durch die städtische Bauaufsicht.

Als Monitoring der Regelungen wird empfohlen, nach ca. fünf Jahren die Praxiserfahrungen und Hindernisse zusammenzutragen, um ggf. die Anlagen der Satzung oder womöglich Regelungen der Satzung selbst an die zwischenzeitlichen Praxiserfahrungen anzupassen.

## **3 Diskussion wesentlicher Regelungsaspekte**

### **3.1 Grundstruktur zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze**

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

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

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

- a) In der Richtzahlentabelle (siehe Anlage 1 zur Satzung) wird für jede Nutzungsart die Anzahl der erforderlichen Stellplätze in Abhängigkeit einer verkehrserzeugenden Kenngröße (beispielsweise „m<sup>2</sup> Nutzfläche“) als Grundgröße für die Ermittlung der erforderlichen Stellplatzanzahl angegeben.

- b) Ergänzend werden in der Satzung bzw. ihren Anlagen Abminderungsfaktoren gegenüber der Grundgröße aus a) aufgrund der Lage im Stadtgebiet und der Lagegunst des Baugrundstücks im ÖPNV angegeben.
- c) Ferner wird in der Stellplatzsatzung definiert, bei welchen besonderen Maßnahmen der Bauherrschaft von den vorgenannten Grundwerten in welchem Maß nach unten abgewichen werden kann.

Auf diese Weise erfolgt für jedes Bauvorhaben die Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze spezifisch anhand der jeweiligen Rahmenbedingungen und damit passend für das Bauvorhaben.

Eine wichtige Frage klärt die Stellplatzsatzung mit: In welcher maximalen Entfernung die Stellplätze nachgewiesen werden können, wenn sie nicht auf dem Grundstück herstellbar sind – oder ggf. unter eine Ablöseregelung fallen (§ 6). Hier besteht ein Spannungsfeld zwischen angenommener Akzeptanz eines zumutbaren Fußwegs und dem Investoreninteresse nach einer flexiblen Lösung. In Anlehnung an StellplatzVO und andere Städte werden 500 m Fußweg für Kfz-Stellplätze (beim Wohnungsbau 300 m) und bei den Stellplätzen für Fahrräder 100 m angesetzt.

### **3.2 Herleitung grundlegender Stellplatz-Richtwerte**

Die Richtzahlentabelle (Anlage 1 der Satzung, Abschnitt 5 des vorliegenden Berichts) orientiert sich in Systematik und Werten an der NRW-StellplatzVO, die an einigen Positionen an die Situation in Sankt Augustin angepasst wurde. Ferner wurden zur Plausibilisierung Vergleiche mit der bisherigen Muster-Stellplatzsatzung der kommunalen Spitzenverbände in NRW aus 2019 und dem aktuellen Diskussionsstand für eine neue Musterstellplatzsatzung vorgenommen.

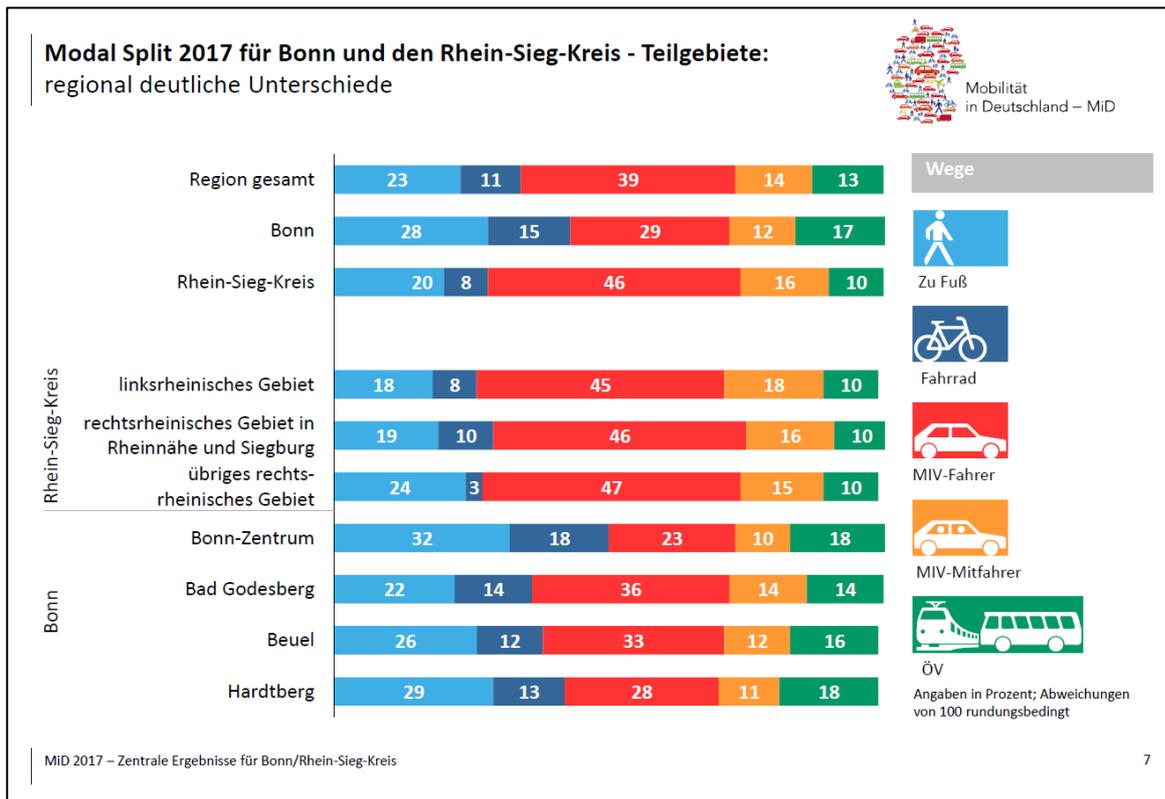
Die Musterstellplatzsatzung enthält als Orientierungsgröße eine Spannbreite der Stellplatz-Richtwerte innerhalb von NRW für viele typische Nutzungen. Leitgrößen sind dabei zunächst der örtliche Modal Split, also das Verkehrsmittelwahlverhalten, sowie der private Pkw-Besitz. Dies wird in den nachfolgenden Abschnitten untersucht.

#### **Modal Split in Sankt Augustin**

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

Nach den Ergebnissen der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland 2017‘ liegt der wegebezogene Modal Split-Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV-Fahrer) in Sankt Augustin als Teil der MID-Stichproben „Rechtsrheinisches Gebiet des Rein-Sieg-Kreises in Rheinnähe und Siegburg“ bei 46 %. Das weicht nicht vom Durchschnitt des Rhein-Sieg-Kreises ab und liegt im Bereich des bundesweiten wie auch des Durchschnittswerts für Nordrhein-Westfalen

(43%). Der MIV-Anteil ist in einem Ballungskern wie der Kernstadt Bonn dagegen mit 29% deutlich geringer. Der Anteil des Radverkehrs liegt im Rhein-Sieg-Kreis wie in seinem Teilgebiet inkl. Sankt Augustin nach MID 2021 bei 10% und ist damit ebenfalls beim bundesweiten bzw. NRW-Durchschnittswert von 11% (Abbildung 1).



**Abbildung 1: Modal Split im Rhein-Sieg-Kreis und in Bonn (Quelle: infas 2018)**

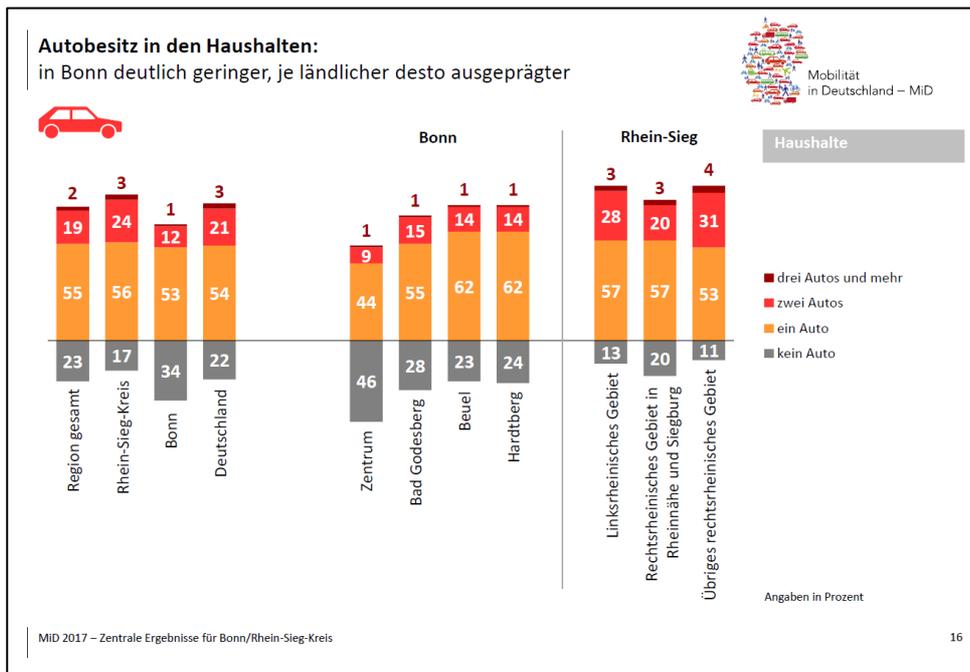
### Kfz-Besitz in Sankt Augustin

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

Mit einer Pkw-Dichte von 533,5 privaten Pkw je 1.000 Einwohner liegt St. Augustin knapp über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 518,5 und deutlich unter dem Durchschnitt des Rhein-Sieg-Kreises von 575,1 privaten Pkw je 1.000 Einwohner<sup>1</sup>. Wie Abbildung 2 anhand der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland 2017‘ zeigt, verfügen 57% der Sankt Augustiner Haushalte über ein Auto, 20% über zwei und 3% über drei und mehr Autos. Immerhin 20%

<sup>1</sup> eigene Berechnungen nach Kraftfahrt-Bundesamt (2021): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, 1. Januar 2021 (FZ 3).

der Haushalte sind autofrei, mehr als im Schnitt des Rhein-Sieg-Kreises insgesamt (17%) und etwas weniger als im benachbarten Bonner Stadtbezirk Beuel (23%), der dem regionalen Durchschnitt entspricht.



**Abbildung 2: Autobesitz (Quelle: infas 2018)**

Differenzierter dürfte sich wie in anderen Städten das interne Bild der Motorisierung innerhalb von Sankt Augustin darstellen, entsprechend der sozioökonomischen Differenzierung vermutlich am Niederberg deutlich anders als im Bereich der hochgeschossigen Wohnquartiere von Menden, Mülldorf oder Niederpleis. Innerhalb St. Augustins liegen Daten hierzu allerdings nicht in einer weiteren räumlichen Untergliederung vor.

### Zwischenfazit im Plausibilitätstest

Aus den dargestellten Analysen der Leitgrößen Modal Split und Kfz-Besitz ergibt sich, dass – bezogen auf die Richtwerte-Spannbreiten der Muster-Stellplatzsatzung – in Sankt Augustin insgesamt von einem eher überdurchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann. Innerhalb der in der Musterstellplatzsatzung angegebenen Spanne der Stellplatz-Richtwerte sind daher Werte in der oberen Hälfte der Stellplatzforderung für den Pkw sachgerecht. Angesichts der Dynamik der Radverkehrsförderung in Stadt und Region wird die Forderung der Fahrradabstellanlagen dagegen im mittleren Bereich gewählt. Die Werte für die einzelnen Nutzungen sind in Anlage 1 zur Stellplatzsatzung übernommen. Die der vorgeschlagenen Richtwerttafel ist entsprechend der StellplatzVO, der dortigen Anlage Teil A, aufgebaut.

### **Exkurs: Möglichkeiten und Grenzen von Stellplatzrichtwerten**

*Die in den 1930er Jahren eingeführte Stellplatzbaupflicht zielt im Kern darauf ab, den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten, indem auf jedem Baugrundstück eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen bereitgehalten werden muss, um den vom Bauvorhaben ausgelösten ruhenden Verkehr aufzunehmen („notwendige Stellplätze“). Die Anzahl der notwendigen Stellplätze ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, und sie kann sich auch im Verlauf der Nutzung eines Gebäudes verändern. Sie unterliegt damit gewissen Unsicherheiten.*

*Die Herausforderung besteht nun angesichts dieser Unsicherheiten darin, eine angemessene Anzahl notwendiger Stellplätze festzulegen, die einerseits dem oben genannten Ziel der Stellplatzbaupflicht genügt und andererseits – schon aus Gründen der Wirtschaftlichkeit – nicht zu einem Überangebot an Stellplätzen führt. In der Praxis werden dazu als Hilfsgröße Stellplatzrichtwerte herangezogen. Dabei handelt es sich um Durchschnittswerte, die nicht den Anspruch erheben, in jedem Einzelfall und jeder Nutzungssituation die Stellplatznachfrage exakt abzubilden.*

*Im Allgemeinen bewähren sich diese Richtwerte, insbesondere wenn sie, wie im vorgelegten Satzungsentwurf, örtliche und objektbezogene Spezifika berücksichtigen. Allerdings gibt es zwei systematische Probleme, infolge derer der praktische Wert von Stellplatzrichtwerten begrenzt ist:*

- 1. Durch die Bindung der Stellplatzbaupflicht an das Grundstück kommt es bei Nutzungen kleineren Umfangs wie etwa Ein- und Zweifamilienhäusern im Nutzungszyklus zu erheblichen Diskrepanzen zwischen Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage. Beispielsweise liegt der durchschnittliche Pkw-Besitz von Haushalten in Einfamilienhäusern bei etwa 1,5 Pkw. Die Bandbreite des Pkw-Besitzes reicht aber in der Praxis von 0 bis 4 Pkw je Haushalt, so dass für einen erheblichen Teil der Haushalte auf dem eigenen Grundstück zu wenige oder auch zu viele Stellplätze zur Verfügung stehen. Derartige Ineffizienzen können nur vermieden werden, indem die Stellplatzfrage für mehrere kleine Nutzungseinheiten gemeinsam gelöst wird (bspw. durch Sammelgaragen), da sich dann die einzelnen Abweichungen vom Mittelwert gegenseitig aufheben.*
- 2. Die Stellplatzbaupflicht beinhaltet nicht eine Stellplatznutzungspflicht. Auch wenn auf dem Grundstück eine nachfragegerechte Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung steht, ist in der Praxis festzustellen, dass stattdessen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum genutzt werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn im öffentlichen Straßenraum ein (subjektiv) ausreichendes und kostenloses Stellplatzangebot zur Verfügung steht. Stellplätze im öffentlichen und im privaten Raum bilden aus Sicht der Nutzenden insofern ein System kommunizierender Röhren, das es bei der Parkraumplanung zu berücksichtigen gilt. Die Kommune kann auf die Nutzung der Stellplätze im privaten Raum nur wirksam Einfluss nehmen, indem sie den öffentlichen Straßenraum in ein Parkraummanagement einbezieht und im Übrigen etwaige Zweckentfremdung privater Stellplätze überwacht und ahndet.*

### 3.3 Einflussfaktor ÖPNV-Lagegunst

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

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

#### ÖPNV-Lagegunst-Zonen in Sankt Augustin

Unter verschiedenen Möglichkeiten, die räumliche Differenzierung bzw. das Verfahren zur Ermittlung der notwendigen Stellplatzanzahl zu gestalten, wird unter Berücksichtigung der Erfahrungen in anderen Kommunen empfohlen, in Sankt Augustin einheitlich für das gesamte Stadtgebiet Stellplatz-Richtwerte als Grundgröße zu definieren, die dann in Abhängigkeit von der Lage des Baugrundstücks in „Lagegunstzonen“ abgemindert werden.

Als angemessene Kriterien der ÖPNV-Lagegunst erscheint die Taktfrequenz des Angebots in die benachbarten Zentren von Bonn und Siegburg an der jeweiligen Haltestelle in der Normalverkehrszeit (NVZ, Montag-Freitag 8:30-12:30 Uhr und 18:30 bis 20:30 Uhr). Dabei wird die Verdichtung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) für den Ausbildungs- und Berufsverkehr ausgeklammert, ebenfalls das Angebot in den Schwachverkehrszeiten (SVZ). Als Kriterium wird ein Angebot von vier Fahrten je Stunde und Richtung in der NVZ angesetzt, das bedeutet einen durchschnittlichen Abstand von 15 Minuten. Basis für die Kriterien ist der Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises mit den Rahmenvorgaben auch für den Busbetrieb in Sankt Augustin<sup>2</sup>.

Ein solches Angebot von vier Fahrten je Stunde und Richtung ist entweder, wie bei der Stadtbahnlinie 66 und der Buslinie 527 in Buisdorf, bereits mit einer Linie gegeben. Oder durch die Bündelung von Linien entsteht eine solche Fahrdichte, wie bei den Linien 540/640 in Meindorf und teilweise in Menden. Die Linien 512/513 in Niederpleis wirken zusammen mit der Linie 529 (dabei werden die eng beieinander liegenden Haltestellen Lochnerstraße und Sieben Bäumchen in Niederpleis wie eine Haltestelle behandelt). Da die Linienbündelung teilweise keinen „sauberen“ 10- oder 15 Minutentakt ergibt, wird das Kriterium als Fahrtenanzahl je Stunde statt als Takt definiert. In Hangelar an der B56 ist das Kriterium nicht gegeben, da die Bündelung der Linie 529 ins Bonner Zentrum mit stündlichen Linien kombiniert ist, die jedoch nicht in ins Bonner Zentrum führen.

---

<sup>2</sup> Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis, Version 2.4 vom Januar 2021 (Erläuterungsbericht)



In Kooperation mit  
büro thiemann-linden  
stadt & mobilität

Herausragend ist die Stadtbahnlinie 66 als „Perlenkette“ der nahräumlichen Einzugsbereiche, die nicht nur direkt und schnell in die benachbarten Stadtzentren in Siegburg und Bonn führt, sondern aufgrund der Zusatzfunktion des Bahnhofs Siegburg/Bonn im Fernverkehrsnetz in der NVZ eine durchgängig hohe Frequenz von 15' aufweist – mit der Tendenz einer künftigen Angebotsverbesserung.

Mit der Umstellung der rechtsrheinischen Bahnstrecke, hier für den Haltepunkt Menden, ist eine Frequenzverbesserung als S-Bahn in baulicher Vorbereitung; sie spielt jedoch für die enge Verflechtung mit den benachbarten Zentren und Arbeitsplatzschwerpunkten nicht annähernd die Rolle wie die Stadtbahn, sondern eher zum Oberzentrum Köln. Am Bahnhof Menden ist jedoch die Busanbindung nach Bonn bzw. Siegburg gegeben.

Relevant für die Zuordnung der angeschnittenen Baugrundstücke ist deren Zugang zu Fuß. Die kartographische Umsetzung einer solchen Abgrenzung wird durch die folgende Abbildung von Haltestellen der Linie 66 verdeutlicht. Dies entspricht der in ÖPNV-Konzepten üblichen (zumutbaren) Zugangsqualität einer Haltestelle in ca. 6-8 Minuten zu Fuß.

Wegen des „Schienenbonus“ wird bei den Stadtbahnhaltestellen ein **fußläufiger Einzugsbereich von 400 Metern** (nicht Luftlinie) zum Flurstück der Baumaßnahme, als Kriterium der ÖPNV-Lagegunst gesetzt. Bei den **Bushaltestellen** mit ausreichender Taktdichte sind dies **300 Meter** Fußwegentfernung.

Damit die Kriterien und entsprechendes Ermittlungsverfahren im Zeitverlauf angepasst werden können, werden die Kriterien in einer Anlage definiert, die eine Änderung durch die Stadt Sankt Augustin erlaubt, ohne die die gesamte Satzung ändern zu müssen. Die folgenden Karten dienen der Illustrierung der formalen, in Anlage 2 der Satzung definierten Kriterien. Sie sollen eine Erstinformation für Politik und Bauherrschaft darstellen.

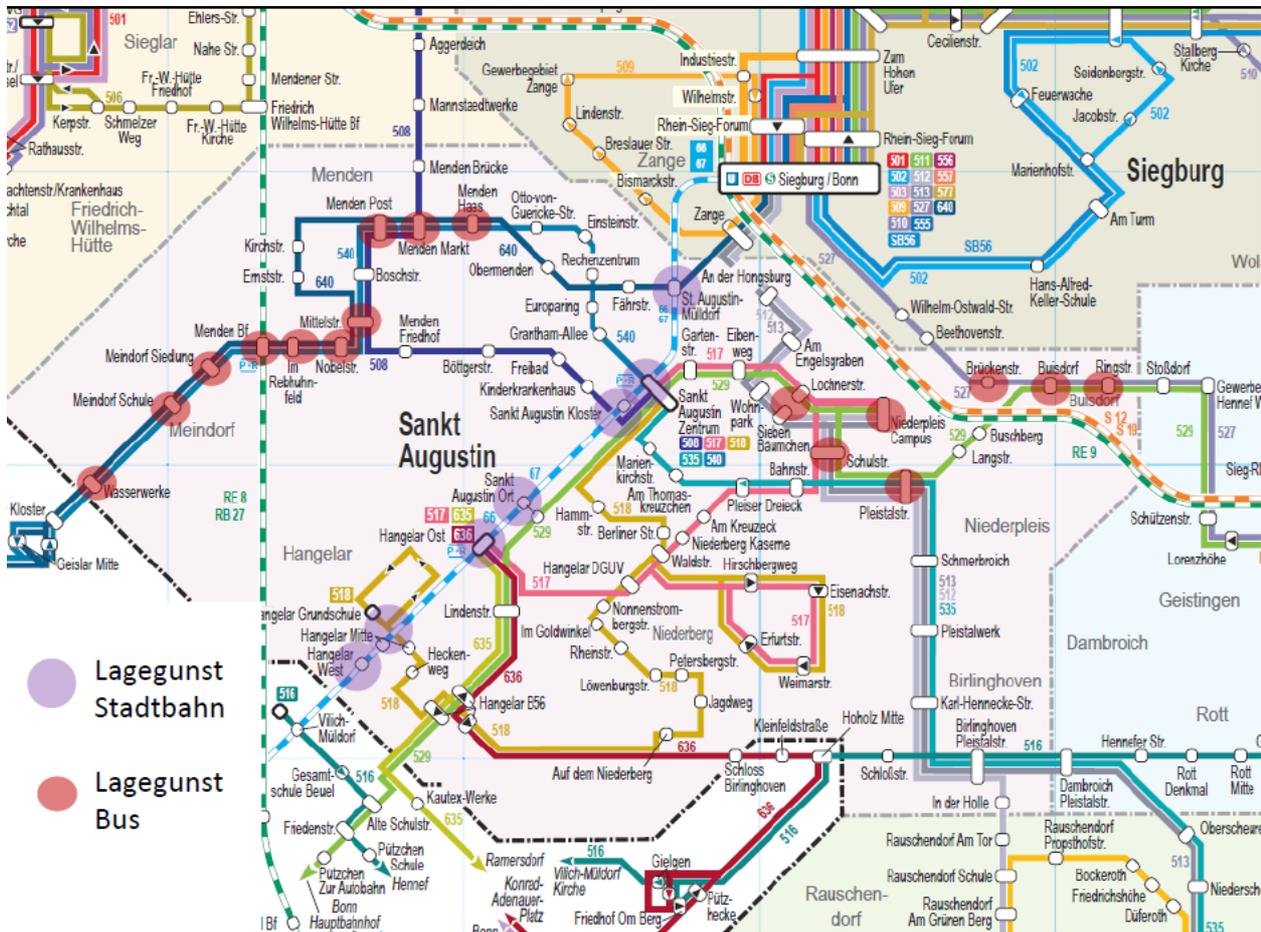
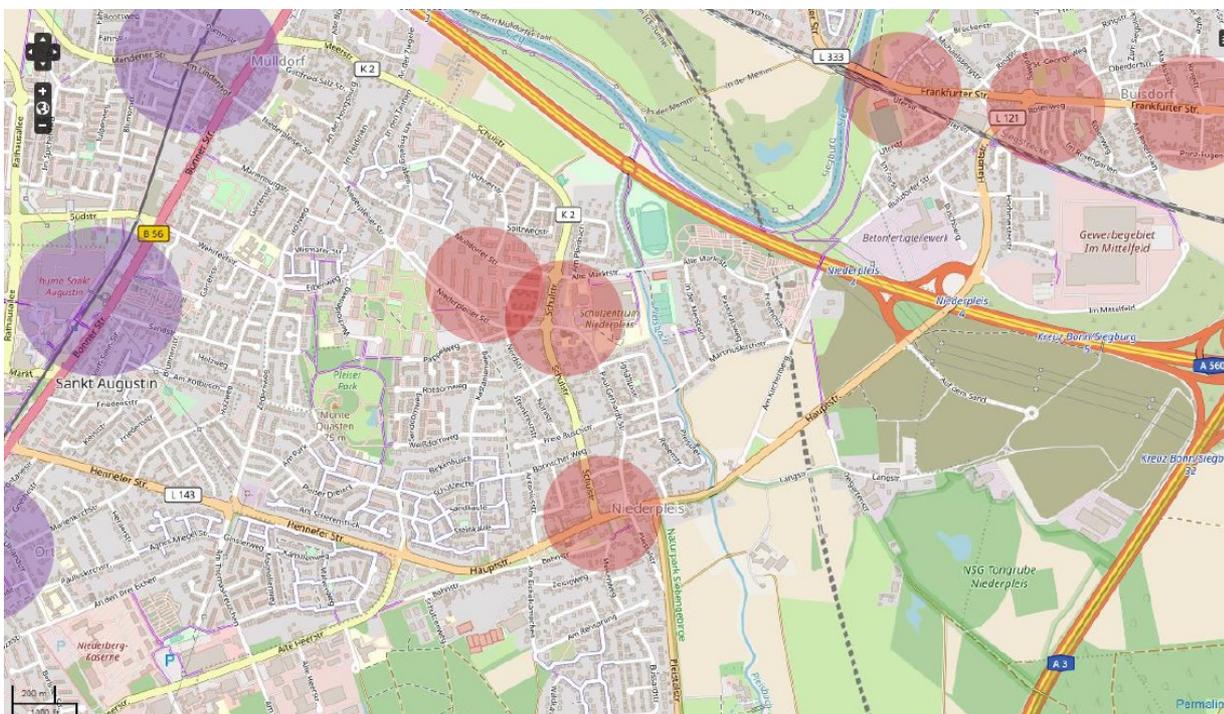
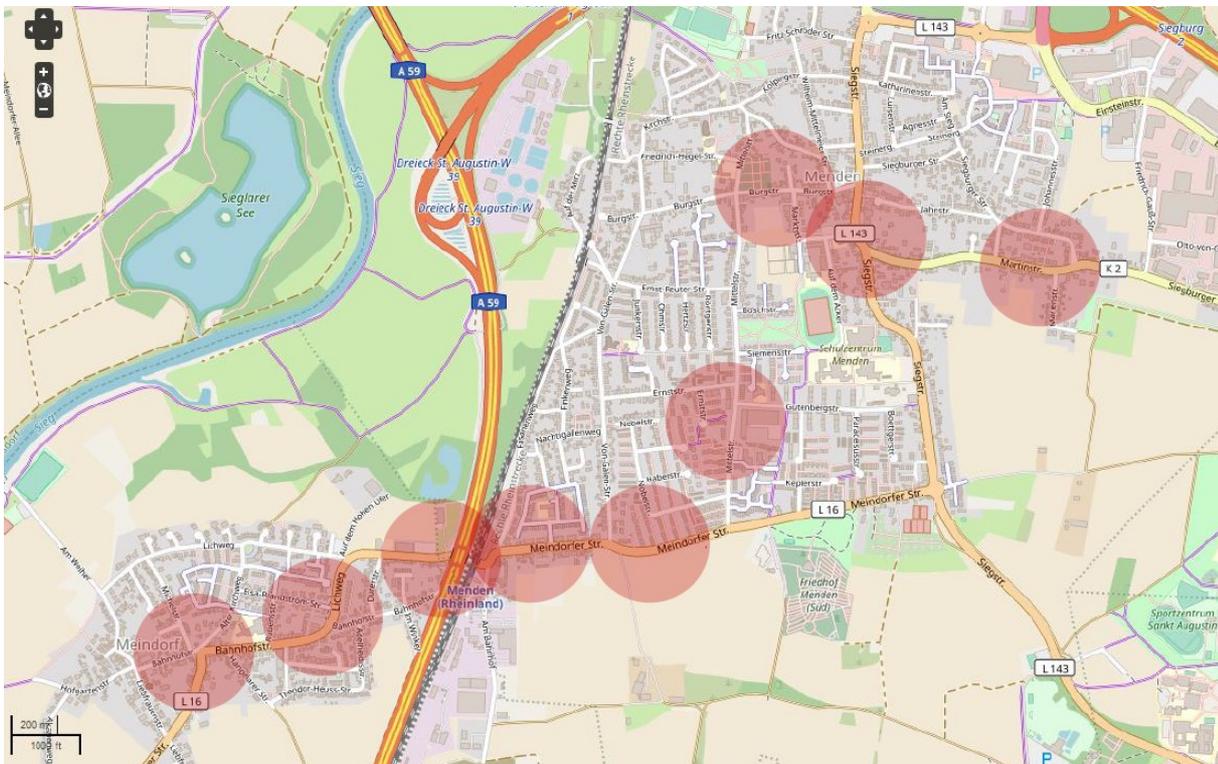
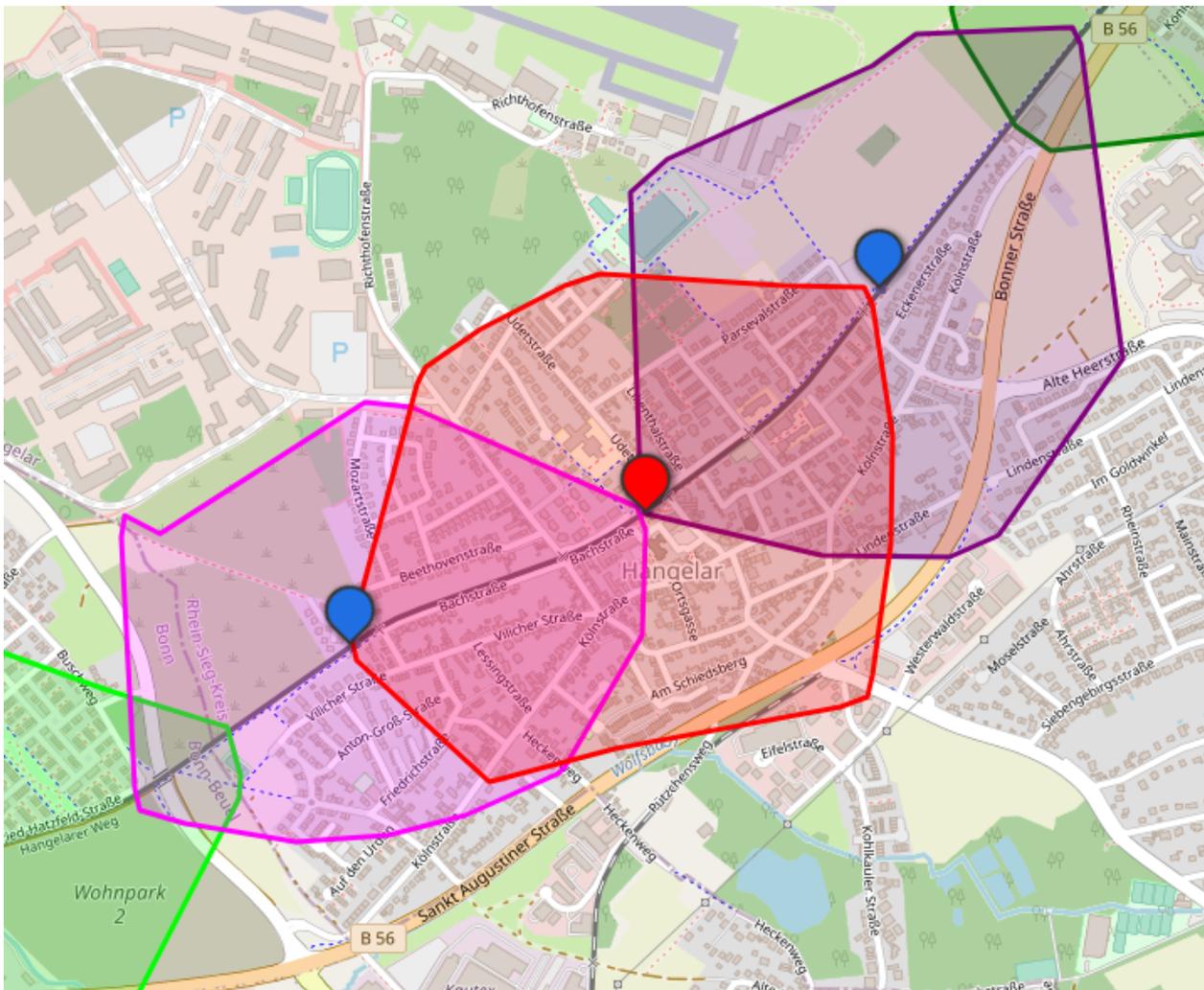


Abbildung 3: Übersicht der Haltestellen mit ÖPNV-Lagegunst im Kontext der ÖPNV-Linien (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Liniennetzschema des VRS)



**Abbildung 4: Unmaßstäbliche Visualisierung der Kriterien für die Haltestellenumgebungen mit ÖPNV-Lagegunst Mit dem Bus in zwei Teilräumen (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmaps-Mitwirkende)**



**Abbildung 5: Genauere Darstellung des Lagegunstbereichs von 400 m Fußwegentfernung um Stadtbahnhaltestellen am Beispiel von Hangelar (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmaps-Mitwirkende)**

### 3.4 Verringerte Stellplatzbaupflichten aufgrund von Maßnahmen der Bauherrschaft

#### 3.4.1 Grundlagen

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

Die StellplatzVO greift einen Teilbereich heraus und definiert (für Kommunen ohne eigene Stellplatzsatzung) konkret einen Regelungsgehalt. Für die Stadt Sankt Augustin erscheint jedoch eine weitergehende Regelung angemessen.

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

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

In § 4 Abs. 1 des Satzungsentwurfs ist ein Rahmen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht für Kfz mit insgesamt 30 % der notwendigen Stellplätze gesetzt. Diese maximal 30 Prozentpunkte können mit den Minderungen aus ÖPNV-Lagegunst kombiniert werden, jedoch nur bis zu einer Deckelung von insgesamt 60% Minderung (statt theoretisch möglichen 70%). Beim Wohnungsbau bleibt vom Ausgangswert von je nach Haustyp 1,5 St / WE somit immer noch eine Forderung von mindesten 0,9 ST / WE bestehen.

### **3.4.2 Umfang der Verringerung**

Wenngleich derartige Regelungsmöglichkeiten zum Teil – beispielsweise in Hessen – bereits seit den 1990er Jahren bestehen, liegen bislang nur wenige belastbare Erkenntnisse darüber vor, welche Maßnahmen unter welchen Rahmenbedingungen welche Reduzierung der Stellplatzherstellungspflicht rechtfertigen. Insofern spricht die Begründung zum Baurechtsmodernisierungsgesetz hier richtigerweise von einer „Experimentierklausel“.

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

Den Weg über Tabellenwerte gehen beispielsweise die Stellplatzsatzungen der Stadt Aachen und der Stadt Mönchengladbach (vgl. Abbildung 6). Hier werden jeweils Maßnahmen benannt und diesen ein Prozentsatz bzw. eine Spannbreite der Minderung gegenüber den regulären Stellplatzbaupflichten zugeordnet. Auffällig ist, dass ein Teil der Maßnahmen wie z.B. „Mobilitätsinformation“ oder „Fahrgemeinschaftenförderung“ nur recht unbestimmt beschrieben ist und in der praktischen Umsetzung weite Interpretationsspielräume lässt. Bei anderen Maßnahmen wie etwa „Förderung CarSharing“ ist eine stellplatzreduzierende Wirkung nicht bei jeder Nutzung zuverlässig gegeben: warum sollte beispielsweise die Vorhaltung von CarSharing-Fahrzeugen auf dem Parkplatz einer Schule oder einer Sportstätte die jeweilige Stellplatz-Nachfrage reduzieren?

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

**Abbildung 6: Prozentwerte zur Verringerung der Stellplatzanzahl bei besonderen Maßnahmen in der Stellplatzsatzung, Beispiel Stadt Mönchengladbach (Ausschnitt)**

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

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

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

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

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

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Überlegungen wird empfohlen, Maßnahmen der Bauherrschaft grundsätzlich nur auf Basis vorhabenbezogener Nachweise bei der Ermittlung der Stellplatzanzahl zu berücksichtigen und dabei Qualitätsanforderungen an den Nachweis zu stellen, eine Bagatellgrenze vorzusehen und den Gesamtumfang der Verringerung der Herstellungspflicht zu beschränken. Zugleich sollen Orientierungswerte für die Abminderung den vorhabenbezogenen Nachweis erleichtern. Diese Lösung ist in Anlage 3 zur Stellplatzsatzung umgesetzt.

### **3.4.3 Sicherung der Maßnahmen**

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

- Für die Verringerung der Stellplatzanzahl wird zwischen Stadt und Bauherrschaft ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen, der die nachfolgenden Regelungen umfasst.
- Die Herstellungspflicht für jene Stellplätze, die infolge der Maßnahmen der Bauherrschaft nicht mehr notwendig sind, wird für einen Zeitraum von 10 Jahren ausgesetzt.
- Die Bauherrschaft weist der Stadt jährlich in geeigneter Weise (Selbsterklärung, Vorlage von Verträgen o.ä.) nach, dass die vereinbarten Maßnahmen fortbestehen.
- Für den Fall, dass die Maßnahmen nicht fortbestehen, endet die Aussetzung der Herstellungspflicht, d.h. die erforderlichen Stellplätze müssen nachträglich hergestellt (oder abgelöst) werden. Fällt nur ein Teil der Maßnahmen fort, ist nur ein entsprechender Teil der Stellplätze herzustellen.
- Nach Ablauf von 10 Jahren erlischt die zunächst nur ausgesetzte Herstellungspflicht, da davon ausgegangen wird, dass sich die Maßnahmen etabliert haben und eine weitere Kontrolle nicht mehr notwendig ist.

## **3.5 Zur Richtzahlentabelle (Anlage 1 des Satzungsentwurfs)**

### **3.5.1 Richtzahlen für bauliche Nutzungen**

Die Systematik der Richtzahlen ist grundsätzlich der StellplatzVO für NRW entnommen, auch wenn sie in vielen Fällen von der interkommunal entwickelten NRW-Richtzahlen-Tabelle abweicht. Durch Festlegung von landeseinheitlichen Minderungssätzen ist sie teilweise detaillierter geworden: in der StellplatzVO sind beispielsweise Besucheranteile nur noch teilweise definiert, dafür sind für Barrierefreiheit (geringe) Anteile vorgegeben. Die interne Diskussion in der Verwaltung zu spezifischen Zielen für Sankt Augustin hat zu teilweise von der StellplatzVO abweichenden Werten geführt, auch angelehnt an die parallel laufende Diskussion einer neuen Musterstellplatzsatzung.

Die bisherige NRW-Musterstellplatzsatzung hatte eine Spannweite von Werten geforderter Stellplätze für Kfz und Fahrrad empfohlen, in die sich die einzelnen Städte und Kommunen einordnen konnten. Bei den neuen landesweit einheitlichen Werten der StellplatzVO sind für viele urbane Zentren hohe Forderung von Kfz-Stellplätzen und eine sehr geringe Forderung an Fahrradabstellplätzen angesetzt. Daher sind beim Vergleich mit der NRW-Musterstellplatzsatzung aus der Spannweite dort jeweils der maximale Wert der PKW-Forderung und der minimaler Wert der Fahrrad-Forderung aufgeführt. Inwieweit das mit den Zielen im neuen FaNaG-NRW passfähig ist und was das Verkehrsministerium an fachlich begründeten Anforderungen gestellt haben könnte, wird nicht transparent gemacht. Daher empfiehlt es sich in neuen kommunalen Satzungen noch bestehende Lücken zu füllen (v.a. bei den Besucher-Stellplätzen).

### **3.5.2 Orientierung an der Stellplatzverordnung NRW mit spezifischen Abweichungen für Sankt Augustin**

Generell ist zu berücksichtigen, dass mit einer beschlossenen Sankt Augustiner Satzung die landesweite StellplatzVO nicht mehr gilt. Sie dient dann nur noch bei interkommunalen Vergleichen der Satzungsregelungen (ebenso wie die Musterstellplatzsatzung) als Vergleichsmaßstab.

Insgesamt orientieren sich die Werte an den landesweiten Werten der StellplatzVO. Einige überörtliche bauliche Einrichtungen (bei Krankenhäusern, Kirchen, Veranstaltungshallen) sowie Büros mit besonders großer Nutzfläche (Archive) sind für Sankt Augustin nicht aus der StellplatzVO übernommen. Betriebliche Differenzierungen für Hochschulen wie geringere Fahrradstellplatzforderungen bei Semesterticket sind in Hinblick auf die lange Lebensdauer der Gebäude nicht übernommen.

Insgesamt sind für Sankt Augustin (u.a. für öffentliche Einrichtungen) die eher geringeren Forderungen an Fahrradstellplätzen aus der StellplatzVO übernommen, anders als die neue Musterstellplatzsatzung sie besonders für urbane Gebiete in NRW vorsieht. Wo die StellplatzVO keine Stellplätze für Fahrräder vorsieht (Heime, Hospize) wird entsprechen der Diskussion zur neuen Musterstellplatzsatzung in Hinblick auf Beschäftigte und Besucher eine geringe Forderung angesetzt.

Die einzelnen Werte für die baulichen Kategorien können bei Bedarf im Einzelnen in ihrer Abweichung von der StellplatzVO erläutert und begründet werden.

### 3.5.3 Wohnungsbau - Berücksichtigung geförderten Wohnungsbaus

Für Sankt Augustin wird beim Wohnungsbau (Positionen 1.1. / 1.2) abweichend von der StellplatzVO mit ihrem landesweiten Wert von 1 St pro Wohnung ein höherer Wert von 1,5 St pro WE sowohl in GKL 1 und 2 (nicht mehr als zwei WE) als auch der GKL 3 bis 5 angesetzt. Dies kann mit einer hohen und in den letzten Jahren weiter steigenden Motorisierung in Sankt Augustin begründet werden, stellt jedoch ohne Minderungstatbestände gerade in den peripheren Ortsteilen ein Hindernis für bezahlbaren Wohnraum dar, außerdem ein Trend zur weiteren Versiegelung. In besonders ÖPNV-günstigen Lagen und mit besonderen Mobilitätsmaßnahmen mindern sich dagegen diese Werte (siehe Teil 3.4).

Anders als in der StellplatzVO aufgeführt sind für Sankt Augustin beim Wohnungsbau (1.2 in Anlage 1) über den öffentlich geförderten Wohnungsbau (1.2.1) hinaus gehend differenzierte Regelungen wie die ÖPNV-Lagegunst an anderer Stelle geregelt (§ 3 Abs. 2 des Satzungsentwurfs mit Anlage 2).

Beim öffentlich geförderten Wohnungsbau (Pos. 1.2.1) wird der landesweite Wert der StellplatzVO von 0,5 St pro WE übernommen. In Haushalten mit geringem Einkommen (als typische Bewohner von geförderten Wohnraum) ist der Pkw-Besitz im Mittel signifikant geringer als in Haushalten aus mittleren und gehobenen Einkommensgruppen (Abbildung 77). Geringere Richtzahlen sind also sachlich gerechtfertigt und werden berücksichtigt.

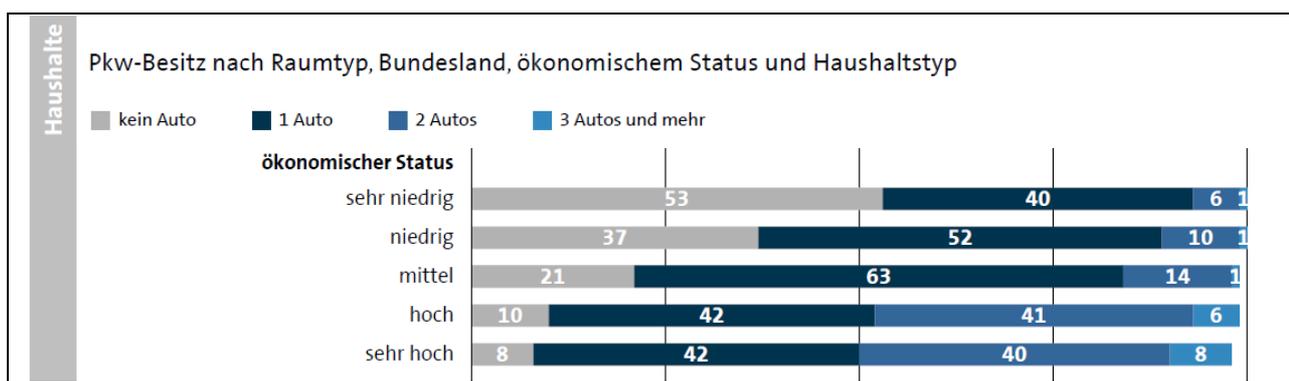


Abbildung 7: Pkw-Besitz und ökonomischer Status (Quelle: infas 2018)

### 3.5.4 Umnutzung sowie Dachausbau für Wohnnutzung

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

Für die Stadt Sankt Augustin wird vorgeschlagen, diese schon bisher bestehende Möglichkeit zur Erleichterung der Schaffung von Wohnraum beizubehalten (Stellplatzminderungssatzung Sankt Augustin, siehe im Abschnitt 3.8). Zugleich wird empfohlen, bei Umnutzungen größerer Nicht-Wohngebäude eine erhebliche Unterdeckung der Stellplatznachfrage zu vermeiden. Deshalb sollte die Grundidee der Stellplatzminderungssatzung im § 4 Abs. 2 modifiziert einbezogen werden „Bei bis zu 5 wird durch Umnutzung sowie Dachausbau für Wohnnutzung neu herzustellenden Stellplätzen wird auf die Herstellung verzichtet“.

### **3.5.5 Exkurs: Exemplarische Ermittlung des Stellplatzbedarfs für ein Wohnungsbauprojekt**

*Ein Wohnungsbauprojekt der GKL 4 (vier Gebäude á 4 WE von je 75 m<sup>2</sup>) ohne Status geförderter Wohnungsbaus ergibt folgende überschlägige Rechnung:*

- *Die 16 WE ergeben nach Anlage 1 der Satzung (bei je 1,5 St/WE) 24 notwendige Stellplätze für Pkw sowie 24 Stellplätze für Fahrräder.*

*Die Lage außerhalb des Stadtbahnkorridors, aber innerhalb 250 Metern Fußweg-Entfernung zu einer Bushaltstelle, die durch zwei überlagernde Linien von je 20 Minuten-Takt in der Normalverkehrszeit in die Stadtzentren von Siegburg und Bonn das Kriterium der Lagegunst bei mindestens 4 Fahrten pro Stunde für 20% Minderung der Kfz-Stellplatzpflicht erfüllt:*

- *Ergibt bei Minderung von 4,8 St nun eine Stellplatzpflicht von 19,2 St für Kfz*

*Außerdem wird ein Angebot von Mobilitätsmaßnahmen auf dem Baugrundstück planerisch abgesichert, das 20% von maximal 30 % Prozentpunkten Minderung begründet (CarSharing plus Lastenradservice). Damit wird zusammen mit einem Mobilitätskonzept eine Minderung von weiteren 20 Prozentpunkten der 24 Kfz-St erreicht (als Aussetzung der Stellplatz- bzw. der Ablöseplicht).*

- *Ergibt eine weitere Minderung, deren Herstellung ausgesetzt wird, von 4,8 St auf damit 14,4 St für Kfz ( $24 \text{ St} * 0,6 = 14,4$ ), die auf 14 geforderte St kaufmännisch abgerundet werden.*

*In der Kumulation ist „der Deckel“ von 60% maximaler Minderung der Kfz-Stellplätze erreicht. Die Bauherrschaft erfüllt mit einem Behindertenstellplatz die Pflicht von 3% (das wären 0,72 St).*

*Bei den Fahrradstellplätzen gibt es eine solche Minderung nicht. Mit einem eigenen Zugang sind die 24 Fahrradstellplätze zugänglich; bei Wohnungsbau können Fahrradstellplätze nicht abgelöst werden. Von den 24 Fahrradstellplätzen werden von der Bauherrschaft zwei mit zusätzlichem Platzbedarf für Anhänger/Lastenrad hergestellt, d.h. nach der Regle „Jeder elfte St für Kinderanhänger und Lastenräder“. Die Tiefgarage ist so gestaltet, dass später einmal unter anderen Voraussetzungen der Mix von Kfz und Fahrrädern modifiziert werden könnte, soweit dies später baurechtlich möglich ist.*

*Eine Tiefgarage nimmt wegen der beengten integrierten Lage nur 10 der 14 Kfz-Stellplätze auf.*

- *Denkbar wäre eine Fallkonstellation, in der die vier zusätzlich zu den 10 baulich hergestellten notwendigen Kfz-Stellplätze abgelöst werden könnten, sofern ausreichend Parkraum in der Nähe vorhanden ist. Weil es sich um eine Ortsmittenlage mit höheren Ablösesätzen handelt, würden  $4 * 15.000 \text{ €} = 60.000 \text{ €}$  fällig.*

*Auch wäre es möglich für zwei weitere Stellplätze die Ablösesumme zu stunden - auf Basis der 1,8 St Minderung durch Mobilitätskonzept, was mit 30.000 € „Ersparnis“ das Mobilitätskonzept und das CarSharing-Angebot kofinanziert.*

### 3.6 Anforderungen an Fahrradstellplätze

Die zentralen Rahmenvorgaben sind in der Satzung im § 8 in Anlehnung an die StellplatzVO sowie die Mustersatzung NRW formuliert. Spezifische Vorgaben für Sankt Augustin sind im Satzungsentwurf als Anlage 5 ergänzt. Bei der dynamischen Entwicklung der Fahrradtechnik kann bei Bedarf nur die Anlage 5 angepasst werden, anstatt die Satzung selbst zu ändern.

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

- Satzung in Dortmund mit detaillierteren Vorgaben: Achsabstände, Manövriertfläche, Fahrradparksysteme
- Satzung in Marl mit Bezugnahme auf FGSV-ERA 2010 und Hinweise der damaligen AGFS-NRW 2003; ab mehr als 12 Abst. zu überdachen; jeder 13. mit mehr Fläche für Lastenräder; 25% für Pedelecs, 5% für Lastenräder mit  $2,6\text{m}^2$  plus  $2,6\text{m}^2$  Bewegungsraum
- Satzung in Monheim: FGSV-Kapitel zu Abst. in Satzung übernommen; keine Ablöse der Abst. bei Neubauten; auch bei Einfamilienhäusern Pflicht zu Fahrradhäuschen (städtebaulich gewünscht); ab 20 Abst. mind. 35% zur Elektrifizierung vorzubereiten; Forderung „bei einer möglichen Zufahrt zu den Abstellplätzen auf dem Fahrrad nach lichter Raumhöhe von 2,5 m.“
- Aachen mit sehr differenzierten, meist geringen Flächenbedarfen in vertikaler Aufhängung oder doppelstöckigen Anlagen
- Köln mit Abmessungen mindestens  $2,00 \text{ m} \times 0,75 \text{ m}$  pro Fahrrad (für Lastenräder mindestens  $2,50 \text{ m} \times 1,25 \text{ m}$ ), jeweils zuzüglich der notwendigen Verkehrsfläche.
- Düsseldorf; Satzungsvorgabe eine Fläche von mindestens  $1,5 \text{ m}^2$  pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche. Bei Nachweis innovativer Abstellsysteme kann diese Fläche reduziert werden.

Einen besonders fundiert erscheinenden Weg zeigt die seit November 2020 gültige neue Fahrradabstellanlagenverordnung des Landes Hessen auf. Dies betrifft im dazu gehörigen Leitfaden v.a. die notwendigen Maße für Größe der Abstellplätze für Regelfahrräder: als prä-

ziesierter Flächenbedarf von 2,0 Meter Länge und 0,75 Meter Breite (gegenüber den sonst üblichen, eher unspezifischen 1,5 m<sup>2</sup> Flächenbedarf, die eher nur als eine Kalkulationsgröße dienen).

Eine entsprechende landesseitige Vorgabe in NRW ist noch nicht absehbar. Die neue AGFS-Empfehlung vom März 2021 greift eine an mehreren Stellen laufende Diskussion nach verminderten Platzstandards unter besonders engen Verhältnissen (v.a. im Bestand) auf. Die gering angesetzten Breitenmaße von 0.65 m (trotz Kindersitzen u. ä.) sowie die starke Betonung von platz sparender „Hoch-Tief-Einstellung“ und Schrägaufstellung berücksichtigen nicht ausreichend zukünftige Standards für Neubau in Sankt Augustin.

Diskussionsgegenstand für Sankt Augustin ist neben der Überdachung der Fahrradstellplätze im Freien die Frage der Forderung nach Einhausung beim Wohnungsbau wegen der längeren Abstelldauer (wenn kein geschlossener Raum vorhanden ist bzw. Wetterschutz fehlt). Hier steht der Anspruch des für teure Fahrräder adäquaten Diebstahl- und Witterungsschutzes gegen praktische baurechtliche Umsetzungsprobleme, z.B. von Einhausungen mit Abstand zur Grundstücksgrenze

Die Vorgabe in Anlage 5 ist nun so geregelt, dass bei Anlagen, die außerhalb von Gebäuden mehr als zehn notwendige Stellplätze aufnehmen, grundsätzlich eine Überdachung gefordert wird. Außerdem soll für mehrgeschossiges Wohnen entweder ein geschlossener Raum oder im Freien eine Einhausung vorgesehen werden: bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen für die Bewohnerschaft in der Regel eine zugangsgesicherte Sammelschließanlage oder bei sehr viel Platz auch Fahrradboxen. Eine reine Empfehlung wie in der StellplatzVO erscheint hier als nicht ausreichend wirksam. Stattdessen hat die Verwaltung je nach räumlicher Lage des Fahrradparkens im Freien einen Ermessensspielraum, ggf. im Einzelfall auch eine Befreiung von diesen hohen Standards auszusprechen. Die Regellösung dürfte jedoch die Unterbringung im Gebäude sein. ist) nötig.

**Weitere Diskussionspunkte bei der Entwicklung von ausreichend präzisen Regelungen** des Satzungsentwurfs wären folgende grundsätzliche Vorgaben:

- Maße für Sonderfahräder (Lastenräder) sowie der Anteil der Flächen für die Lastenräder, Kinderanhänger und ggf. andere Sonderfahräder, ohne hierzu für die Zukunft der technischen und Bedarfs-Entwicklung nach baulichen Nutzungen zu sehr vorgreifen zu können.
- Grundsätzlicher Ausschluss von platz sparenden Fahrradparksystemen in Hinblick auf einfache Bedienung, Vermeidung von „gefangenen Abstellplätzen“ sowie Risiken für spätere betriebliche Mängel; Ausnahmen bei sehr großen Abstellanlagen bleiben generell möglich (hier den Empfehlungen der AGFS-NRW folgend doch in der Satzung im nachprüfaren Einzelfall zugelassen).
- Definition des leichten, stufenfreien Zugangs mit dem Fahrrad zur Straße, besonders für Ältere mit schwereren Pedelecs.
- Anschließmöglichkeiten (statt nur freistehendes Abschließen der Fahrräder), bzw. ab-

schließbare Räume für längerfristiges Abstellen, jedoch ohne genaue Definition der Sicherungstechnik

- Vertiefte Diskussion von Platz sparenden Fahrradparksystem in Hinblick auf einfache Bedienung
- Breite der Erschließungswege und lichte Deckenhöhe, auch in Hinblick auf Doppelstockparken, mit Differenzierung von Erschließungswegen und Fahrgassen (s.u.).

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

Bei der Zubehörunutzung, nach der novellierten Bauordnung NRW ebenfalls regelbar, werden detaillierte Vorgaben nicht empfohlen, weil Fahrradhelme oder Lademöglichkeit für Pedelecs auch außerhalb der Abstellräume möglich sind. Ausgeschlossen sind solche Angebote aus Komfortgründen nicht, gerade was regennasse Kleidung angeht.

Zur Erläuterung der Rampenproblematik (so nicht als Satzungsinhalt vorgeschlagen): Eine maximale Rampenneigung ergibt sich implizit aus der Forderung nach leichter, stufenfreier (quasi „barrierearmer“) Erreichbarkeit der Fahrradstellplätze. Dabei wird die maximalen Neigungen in den technischen Regelwerken für Rollstuhlbenutzung (6%) für das Schieben der Fahrräder für nicht nötig gehalten. Für kurze Längen sieht die ERA 2010 eine maximale Längsneigung von 10% zum Fahren vor, zum Schieben auch der schweren Pedelecs sind flach geneigte Treppenrampen möglich. Dies schließt jedoch sehr steile Tiefgaragenzufahrten von 15% aus, wie sie das Baurecht in NRW unter Voraussetzungen für Kfz zulässt.

Breite, möglichst automatische Türen sind wünschenswert, jedoch nicht rechtssicher in der Satzungsbefugnis, ebenso wenig detaillierte Bemessungsstandards für Aufzüge.

### **3.7 Anforderungen an Pkw-Stellplätze, insbesondere Elektroladeinfrastruktur**

In § 7 der Satzung bzw. in Anlage 1 sind die wichtigsten Rahmenvorgaben erläutert:

- Regelung zu "gefangenen" Stellplätzen bei Einfamilienhäusern,
- Vorgaben für barrierefrei zugängliche und ausgestattete Stellplätze,

## Begrünung

Zu weiteren Vorgaben zur Beschaffenheit der Kfz-Stellplätze (z.B. zu Emissionen, Begrünung und Gestaltung) ist die StellplatzVO für NRW unklar<sup>3</sup>. Während es in anderen Bundesländern häufig derartige Rahmenvorgaben in Satzungen gibt, wurden in der Recherche von neun anderen Stellplatzsatzungen in NRW, aufgrund von engeren Grenzen in NRW, noch keine entsprechenden Regelungen gefunden. Die Sonderbauverordnung NRW wirkt hier direkt. Der Passus der StellplatzVO § 7 Abs. 2 Satz 3 ist in den Satzungsentwurf für Sankt Augustin in § 7 Abs. 1 Satz 3 übernommen worden: *„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.“* Im Satzungsentwurf für Sankt Augustin ist deshalb keine weitergehende Regelung vorgeschlagen.

Jedoch könnte die Stadt Sankt Augustin auch eine Regelung zur Begrünung der Einfahrtfläche in Hinblick auf die stadtklimatische Wirkung vorgeben. Über § 89 Abs.1 Ziffer 7 der BauO können Vorgaben für die Begrünung von baulichen Anlagen, also auch von Stellplatzanlagen wie Carports, überdachten Fahrradabstellplätzen, Parkplätzen usw., direkt in einer Stellplatzsatzung verankert werden. Insbesondere für größere ebenerdige Parkplätze und für Park-Hochbauten erscheint es im Sinne der Klimafolgenanpassung sinnvoll, Bepflanzungen vorzuschreiben und auf diese Weise einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas zu leisten. Sofern in die Stellplatzsatzung Sankt Augustin doch Vorgaben zur Begrünung oder zur Oberflächenbeschaffenheit aufgenommen werden, sollte in der Präambel Bezug auf die o.g. Passagen der BauO NRW genommen werden.

## Barrierefreiheit

In der Stellplatzsatzung müssen nach §89 Abs.1 Ziffer 4 der BauO NRW Größe, Zahl und Beschaffenheit von Stellplätzen verpflichtend geregelt werden. Dieser Verpflichtung können Gemeinden bezüglich der Beschaffenheit durch den Verweis auf die Sonderbauverordnung, die auch zur Barrierefreiheit konkrete Vorgaben macht, in Satz 3 rechtssicher nachkommen. Weitere Hinweise zur Ausgestaltung von Kfz-Stellplätzen finden sich im einschlägigen Regelwerk, insbesondere in „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und für Stellplätze für Menschen mit Behinderung in der DIN 18040 „Barrierefreies Bauen“. In der StellplatzVO sind (mit Ausnahmen) grundsätzlich 3% der notwendigen Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung in

---

<sup>3</sup> Auch wenn die Stellplatz-VO im § 7 des Satzungsentwurfs zur Frage der Begrünung oder Versiegelung keine konkreten Vorgaben macht, sagt die Begründung zur StellplatzVO jedoch: „Im Rahmen der äußeren Gestaltung der Stellplätze können zum Beispiel auch Regelungen zur Minderung der Flächenversiegelung getroffen werden. Unbenommen ist den Gemeinden das Recht, über Bebauungspläne entsprechende Festlegungen zu treffen (§ 89 Absatz 2). ... Das Merkmal der Beschaffenheit umfasst neben der äußeren Gestaltung der Stellplätze auch Regelungen, die die Zugänglichkeit, Lage und Anordnung betreffen. .... Mit Blick auf die subsidiäre Ausgestaltung dieser Verordnung steht das Letztentscheidungsrecht über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze der Gemeinde zu.“

entsprechendem Standard vorzusehen.

## **Elektromobilität**

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

Der Bundestag hat am 11. Februar 2021 das „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG) beschlossen. Das Gesetz ist am 25. März 2021 als bundesgesetzlicher Rahmen zur nationalen Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie EU 2018/844 in Kraft getreten und trägt dem Gedanken der Förderung der Elektromobilität im Gebäudebereich Rechnung. Der Bundesgesetzgeber will erreichen, dass Bauherrschaften die Infrastruktur für das Aufladen von Elektromobilen schaffen. Das GEIG gilt aufgrund der konkurrierenden Gesetzgebung nach Art. 72 Abs. 2 Grundgesetz in allen Bundesländern unmittelbar.

Der wesentliche Regelungsgehalt besteht darin, dass, wer ein neues Wohngebäude mit mehr als fünf Pkw-Stellplätzen baut, künftig Leitungsinfrastruktur berücksichtigen muss. 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. Bei neuen Nicht-Wohngebäuden gilt die Pflicht ab mehr als sechs Stellplätzen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, in die Stellplatzsatzung keine eigenen expliziten Regelungen aufzunehmen, sondern deklaratorisch auf das GEIG zu verweisen. Für weitere Fachinformationen kann auf die Broschüre der Energieagentur NRW verwiesen werden: „Wegweiser für Kommunen zum Elektromobilitäts- und CarSharing-Gesetz Umsetzung in der Praxis, Anwendungsbeispiele und bisherige Erfahrungen“.

### **3.8 Ablöseregelungen (zu § 6 der Satzung)**

Die gültige Ablösesatzung der Stadt Sankt Augustin aus dem Jahr 1994 wurde offensichtlich kaum angewandt. Hier wären neben den Ablösesätzen nach der aktuellen Herstellungskosten-situation die Zonierung nach aktuellen städtebaulichen Aspekten sowie die Höhe der Ablösesätze neu zu bestimmen.

Die Anlage 4 zur Satzung bezieht sich dann sowohl auf die Eurosätze der Ablösezahlungen für Kfz als auch auf die für Fahrradstellplätze. Zu dem erst neu baurechtlich eingeführten Ablösemechanismus für Fahrradstellplätze gibt es in NRW bisher kaum Praxiserfahrungen.

Auch die Sätze fürs Pkw-Stellplätze, die sich ja generell nach den Herstellungskosten zzgl. Grunderwerb (zum 80 %-Satz) zu richten haben<sup>4</sup>, sind perspektivisch nur schwer zu bestimmen, weil gerade bei Tiefgaragen und in zentralen Lagen die Kosten x-fach höher sind als in Randlagen – die laufende Preissteigerung bei Immobilien und Baukosten noch nicht einbezogen. Der Vorschlag beträgt 15.000 EUR bzw. 5.000 EUR.

Wegen des geringeren Flächenverbrauchs werden beim Fahrradparken 1.800 EUR bzw. 900 EUR vorgeschlagen. Für den Geschosswohnungsbau soll es beim Fahrrad keine Ablösemöglichkeit geben.

Die Recherche von anderen Satzungen in NRW ergab für Kernbereiche und Gebiete außerhalb sehr unterschiedliche Spannweiten (mit höheren und niedrigeren Werten als der Ansatz für Sankt Augustin<sup>5</sup>). Die Sätze sind offensichtlich nicht nur aus der Kostensituation abgeleitet, sondern vermutlich auch durch den Anreizaspekt für die Bauherrschaft geprägt. Ein typischer Zusammenhang mit raumstrukturell bedingten Herstellungs-/Grunderwerbskosten ist bei diesen Beispielen nicht erkennbar. Deshalb wird vorgeschlagen, den Kostenansatz aus der Praxis nach einiger Zeit zu überprüfen und die Anlage 4 zur Satzung anzupassen (anstatt die Satzung selbst anpassen zu müssen).

Für die Abgrenzung der Zonierung zum höheren Ablösesatz (Gebietszone I) wird als Indikator die gegenwärtige Bodenrichtwertekarte (BORIS-Datenbank) herangezogen. Sowohl Bodenrichtwerte als auch Herstellungskosten verändern sich im Zeitverlauf stark, jedoch kann die Zonierung als Teil der Satzungsregelung zur relativen Unterscheidung der Gebietszonen unverändert bleiben.

***Die flurstücksgenaue Abgrenzungsdarstellung für die neue Gebietszone I in Anlage 4 ist noch in Arbeit, da sie sich von der Gebietsabgrenzung in der der 1994er Ablösesatzung der Stadt Sankt Augustin unterscheidet.***

***Sie wird im Satzungsentwurf für die folgende, zweite Diskussion im Ausschuss ergänzt.***

In § 6 Abs. 4 ist die Verwendung der Ablösemittel wortgleich mit dem Landesrecht formuliert. Dieser Absatz ist jedoch nur deklaratorischer Natur, denn die Verwendungszwecke aus §48 (2) der BauO NRW sind bindend und können von der Stadt nicht verändert werden.

---

<sup>4</sup> Aus dem Kommentar der StellplatzVO: „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.“

<sup>5</sup> In Kernzonen bis zu 20.000 € in Monheim bzw. 21.000 € in Aachen.

## **EXKURS zur bisherigen Satzungssituation in Sankt Augustin**

Die bisherige **Ablösesatzung** (Satzung der Stadt Sankt Augustin über die Festlegung der Stadtgebiete und Höhe des Geldbetrages, in Kraft getreten am 20.11.1997, zuletzt geändert zum 01.01.2002) teilte das Gebiet der Stadt Sankt Augustin in folgende Gebietsteile auf:

- *Stadtgebietsteil I: Zentrum und Gebiete mit Kernnutzung mit hohem Geschäftsanteil und Betrieben. Weiterhin Mischgebiete, Kerngebiete und Sondergebiete mit hohem Geschäfts- und Betriebsanteilen.*  
Geldbetrag je Stellplatz 9.000,00 EUR
- *Stadtgebietsteil II: Baugebietstypen Reines Wohngebiet und Allgemeines Wohngebiet.*  
Geldbetrag je Stellplatz 5.400,00 EUR
- *Stadtgebietsteil III: Übriges Stadtgebiet.*  
Geldbetrag je Stellplatz 4.500,00 EUR.

Einen weiteren Anhaltspunkt zur genauen Abgrenzung könnte die alte **Stellplatzminderungssatzung** bieten (Satzung der Stadt Sankt Augustin über den Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen, gültig seit 19.05.1994)<sup>6</sup>:

### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Birlinghoven*

- *Bergstraße (von Am Knippchen bis Pleistalstraße/L 143)*
- *Birlinghovener Straße (von Pleistalstraße/L 143 bis zur Karl-Hennecke-Straße)*
- *Mühlenweg (von Am Knippchen bis Pleistalstraße/L 143)*
- *Steinweg*

### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Buisdorf*

- *Am Rosenhain (von Frankfurter Straße/B 8 bis Im Rosengarten)*
- *Kreuzstraße*
- *Ringstraße (Anschluss Brückenstraße bis zur Frankfurter Straße/B 8)*
- *Zum Siegblick (von Oberdorfstraße bis zur Ringstraße)*

### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Hangelar*

- *Josef-Menne-Straße*
- *Kapellenstraße*
- *Kölnstraße (von Richthofenstraße bis Florianstraße)*
- *Ortsgasse*
- *Sternenstraße*

### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Meindorf*

- *Bahnhofstraße (von Geislarer Straße bis Liebfrauenstraße)*

---

<sup>6</sup> Diese Stellplatzminderungssatzung betrifft die Änderung von Gebäuden durch Ausbau oder durch Teilung von Wohnungen zur Schaffung zusätzlicher Wohnungen, wo auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen verzichtet, soweit diese nicht oder nur unter sehr großen Schwierigkeiten auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung davon auf einem geeigneten Grundstück möglich ist. Ablösungsbeträge nach der Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages werden nicht erhoben.



In Kooperation mit  
büro thiemann-linden  
stadt & mobilität

- *Hofgartenstraße*
- *Im Uferfeld*

#### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Menden*

- *Augustinusstraße*
- *Burgstraße (von Siegstraße bis zur Kirchstraße)*
- *Ernststraße*
- *Gutenbergstraße (von Mittelstraße bis zur Paracelsus Straße)*
- *Siegstraße (zwischen Siegburger Straße und Martinstraße)*

#### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Mülldorf*

- *Am Lindenhof*
- *Ankerstraße*
- *Dammstraße*
- *Jüchstraße*
- *Mendener Straße (von Einmündung Am Lindenhof bis Bonner Straße/B 56)*
- *Niederpleiser Straße (von Bonner Straße/B 56 bis Holzweg)*

#### *Stadtbezirk Sankt Augustin-Niederpleis*

- *Hauptstraße (von Antoniusstraße bis Rebenstraße)*
- *Pappelweg*
- *Paul-Gerhard-Straße (von Am Jesuitenhof bis Hauptstraße/L 143)*
- *Schulstraße (von Steinkreuzstraße bis Hauptstraße/L 143)*
- *Wacholderweg*
- *Zedernweg.*

## 4 Entwurf der Stellplatzsatzung

Satzungstextentwurf für die Stadt Sankt Augustin	Erläuterung
<p>Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am [...] aufgrund des § 89 Absatz 1 Nummer 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.07.2018 (GV. NRW. 2018, S. 421, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 [GV. NRW. S. 1086]) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994, S. 666, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 2022 [GV. NRW. S. 490]), folgende Satzung beschlossen:</p>	
<p><b>§ 1 Geltungsbereich</b></p>	
<p><sup>1</sup>Die Satzung mit ihren Anlagen 1 –5 gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Sankt Augustin. <sup>2</sup>Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.</p>	
<p><b>§ 2 Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder</b></p>	
<p>(1) <sup>1</sup>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). <sup>2</sup>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.</p>	

Satzungstextentwurf für die Stadt Sankt Augustin	Erläuterung
<p>(2) <sup>1</sup>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). <sup>2</sup>Beträgt der Mehrbedarf weniger als vier Stellplätze für Kraftfahrzeuge, sind abweichend von Satz 1 keine notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für den Mehrbedarf herzustellen.</p>	
<p><b>§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze</b></p>	
<p>(1) <sup>1</sup>Die Anzahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich nach den Anlagen 1 und 2 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Absätzen. <sup>2</sup>Diese wird nach Maßgabe des § 4 verringert.</p>	
<p>(2) <sup>1</sup>Für Anlagen, deren Nutzungsbedarf in der Anlage 1 zu dieser Satzung nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. <sup>2</sup>Dabei sind die in der Anlage 1 zu dieser Verordnung für vergleichbare Nutzungen bestimmten Richtzahlen zu berücksichtigen</p>	
<p>(3) <sup>1</sup>Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung nachgewiesen ist (Doppelnutzung). <sup>2</sup>Eine solche Doppelnutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig. <sup>3</sup>Die Doppelnutzung kann auf Antrag zugelassen werden. <sup>4</sup>Nicht zulässig ist die Doppelnutzung bei den Wohnnutzungsarten Nr. 1.1 und 1.2.</p>	

<b>Satzungstextentwurf für die Stadt Sankt Augustin</b>	<b>Erläuterung</b>
<p>(4) <sup>1</sup>Bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 nach Anlage 1 gilt eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge. <sup>2</sup>Gefangene Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 zulässig.</p>	
<p>(5) <sup>1</sup>Die Anzahl der nach Anlage 1 notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge verringert sich bei allen Nutzungsarten außer Nr. 1.2 aufgrund der Lage des Baugrundstücks in einem Lagegunstbereich nach den Kriterien in Anlage 2 um 30 % bei Lagegunst durch die Stadtbahnanbindung und um 20 % bei Lagegunst durch Busanbindung.</p>	<p><i>Gestufte Berücksichtigung von besonderer ÖPNV-Lagegunst des Baugrundstücks. Regelungen beziehen sich nur auf Kfz-Stellplätze; eine Verringerung der Anzahl der Fahrradstellplätze ist nicht vorgesehen.</i></p>
<p>(6) <sup>1</sup>Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze Nachkommastellen, ist das Endergebnis der Berechnungen kaufmännisch zu runden. Zwischenergebnisse werden nicht gerundet.</p>	<p><i>Die kaufmännische Rundung nach StellplatzVO geschieht am Ende der Ermittlung der notwendigen Stellplätze</i></p>

<b>§ 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze</b>	
<p>(1) <sup>1</sup>Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Kraftfahrzeug-Stellplätze kann gemäß Anlage 3 zu dieser Satzung bis zu 30 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Kraftfahrzeug-Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach §3 (1) mehr als zehn Stellplätze notwendig sind.</p> <p><sup>2</sup>Notwendige Behindertenstellplätze sind auch im Minderungsfall der notwendigen Stellplätze vollständig in der Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze herzustellen.</p> <p><sup>3</sup>Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern.</p> <p><sup>4</sup>Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraumes insoweit als erfüllt.</p> <p><sup>5</sup>Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird.</p> <p><sup>6</sup>Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag. Die Verringerung aus §3 Abs. 6 und die Aussetzung der Herstellungspflicht nach Satz 1 dürfen zusammen 60% der nach Anlage 1 ermittelten notwendigen Stellplätze nicht überschreiten.</p> <p><sup>7</sup>§ 3 Absatz 6 gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass eine Rundung erst bei der ermittelten verringerten Anzahl notwendiger Stellplätze erfolgt</p>	<p><i>Beschreibung der Möglichkeiten zur Aussetzung der Stellplatzbaupflicht durch Einzelfallnachweis.</i></p> <p><i>Keine Verringerung der Stellplatzpflicht für Fahrräder</i></p>
<p>(2) Bei bis zu 5 durch Umnutzung sowie Dachausbau für Wohnnutzung neu herzustellenden Stellplätzen wird auf die Herstellung verzichtet.</p>	<p><i>Regelung zur Erleichterung der Schaffung von Wohnraum in begrenztem Umfang</i></p>
<p>(3) <sup>1</sup>Steht die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann nach</p>	<p><i>Härtefallregelung schon hier oben – vor den anderen Regelungen</i></p>

<p>Maßgabe der zuständigen Bauordnungsbehörde die Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden.</p>	
<p><b>§ 5 Erfüllung der Herstellungspflicht</b></p>	
<p>(1) <sup>1</sup>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. <sup>2</sup>Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.</p> <p>(2) <sup>1</sup>Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern. <sup>2</sup>Bei notwendigen Stellplätzen für Fahrräder darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 Meter betragen.</p> <p>(3) Notwendige Stellplätze müssen mit der Fertigstellung, spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Anlage hergestellt sein.</p>	
<p><b>§ 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen</b></p>	
<p>(1) <sup>1</sup>Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge oder Fahrräder nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Stadt Sankt Augustin einen Geldbetrag nach Anlage 4 über die Ablösung von Stellplatzpflichten zahlen. <sup>2</sup>Über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen entscheidet abschließend der zuständige Ausschuss. Maßgeblich ist hierbei unter anderem das in fußläufiger Entfernung befindliche Parkplatzangebot und die ÖPNV-Erschließung. <sup>3</sup>Notwendige Stellplätze für Fahrräder können bei Wohngebäuden der GKL 3-5 nicht abgelöst werden.</p>	

<p>(2) <sup>1</sup>Über die Ablösung entscheidet die Stadt Sankt Augustin auf Basis der Zonierung in Anlage 4 der Satzung. <sup>2</sup>Der Geldbetrag je Stellplatz wird nach Anlage 4 festgesetzt.</p>	
<p>(3)<sup>1</sup>In der Stadt Sankt Augustin werden Gebietszonen nach Anlage 4 der Stellplatzsatzung festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebietszone I: engere Ortszentrumsbereiche von Sankt Augustin</li> <li>- Gebietszone II - sonstiges Stadtgebiet</li> </ul>	
<p>(4) Der Geldbetrag nach Abs. 1 ist zu verwenden für</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen,</li> <li>b) den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen oder</li> <li>c) 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 der Stadt Sankt Augustin, ggf. mit weiteren Gemeinden, sind.</li> </ol>	

<b>§ 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge</b>	
<p>(1) <sup>1</sup>Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein.</p> <p><sup>2</sup>Hintereinanderliegende notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind nur bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 nach Anlage 1 zulässig.</p> <p><sup>3</sup>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.</p>	
<p>(2) <sup>1</sup>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.</p> <p><sup>2</sup>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.</p> <p><sup>3</sup>Weitergehende Anforderungen nach § 50 der Landesbauordnung 2018 bleiben unberührt.</p>	
<p>(3) <sup>1</sup>Die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.</p> <p><sup>2</sup>Die Nutzung zum Abstellen von gebrauchsfähigen Fahrrädern gilt nicht als zweckfremde Nutzung.</p>	

<p>(4) <sup>1</sup> Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrieren Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastrukturgesetz –GEIG-) ist zu beachten.</p>	<p><i>Der Verweis auf das Bundesrecht hat hier nur erläuternden Charakter, unabhängig von der Einführung in NRW.</i></p>
<p><b>§ 8 Beschaffenheit von Stellplätzen für Fahrräder</b></p>	
<p>(1) <sup>1</sup>Stellplätze für Fahrräder müssen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein,</li> <li>2. eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,</li> <li>3. eine Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern je Stellplatz haben.</li> </ol> <p><sup>2</sup>Bei Nachweis innovativer Abstellsysteme kann in begründeten Einzelfällen von den Anforderungen nach Satz 1 abgewichen werden.</p>	<p><i>Dieser Absatz gibt in Satz 1 die bindenden Vorgaben der StellplatzVO NRW wider. Im Gegensatz zur StellplatzVO gelten die grundsätzlichen Qualitätsstandards nicht allein für die notwendigen, sondern für alle Stellplätze für Fahrräder.</i></p>
<p>(2) <sup>1</sup>Darüber hinaus sind die Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze nach Anlage 5 zu beachten.</p>	
<p>(3) <sup>1</sup>§ 5 Absatz 3 Satz 1 gilt entsprechend.</p>	
<p><b>§ 9 Ordnungswidrigkeiten</b></p>	
<p>(1) <sup>1</sup>Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Absatz 1 der Landesbauordnung 2018 handelt, wer notwendige Stellplätze nicht in ausreichender Anzahl herstellt oder ablöst oder entgegen den Anforderungen in den §§ 7 und 8 herstellt oder nutzt.</p>	<p><i>Für Ordnungswidrigkeiten soll auf den landesweiten Katalog verwiesen werden anstatt eigene Sätze zu beschließen.</i></p>
<p><b>§ 10 Übergangsvorschrift</b></p>	
<p>Auf Bauvorhaben, deren bauaufsichtliche Verfahren bereits vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung eingeleitet sind, sind die Bestimmungen dieser Satzung nur insoweit anzuwenden, als dass sie günstigere Regelungen beinhalten.</p>	



In Kooperation mit  
büro thiemann-linden  
stadt & mobilität

<b>§ 11 Inkrafttreten</b>	
<p><sup>1</sup>Diese Satzung tritt am [Datum oder Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung] in Kraft. (Ort, Datum, Siegel) (Bürgermeister)</p>	

## 5 Entwurf der Anlagen zur Stellplatzsatzung

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

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stell- plätze für Kfz	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder <sup>7</sup>
<b>1</b>	<b>Wohngebäude und Wohnheime</b>		
1.1	Wohngebäude der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als zwei Wohnungen	1,5 St /Wohnung; dabei dürfen maximal 2 notwendige Stellplätze hintereinander angeordnet werden.	Kein Nachweis erforderlich
1.2	Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklassen 3, 4 und 5.	1,5 St je Wohnung; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1,5 St je Wohnung
1.2.1	Öffentlich geförderte Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklassen 3, 4 und 5.	0,5 St je Wohnung; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1,5 St je Wohnung
1.3	Wochenende- und/oder Ferienhäuser	1 St je Haus	1 St je Haus
1.4	Kinder- und Jugendwohnheime	1 St je 20 Betten; jedoch mindestens 2 St; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 2 Betten, davon 10% Besucheranteil

<sup>7</sup> Besucherstellplätze für Fahrräder sind so anzulegen und ggf. zu beschildern, dass sie vom öffentlichen Straßenraum aus auch für Ortsunkundige gut erkennbar und erreichbar sind

Nr.	Nutzungsart (Verkehrsquellen)	Anzahl der notwendigen Stell- plätze für Kfz	Anzahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder <sup>7</sup>
1.5	Studierenden-/ Auszubildenden- Wohnheime	1 St je 10 Betten, davon Anteil St für Kfz von Men- schen mit Behinderung: 3 %, mindestens 1 St	1 St je 2 Betten, davon 10% Besucheranteil
<b>2</b>	<p><b>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</b></p> <p>Die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln.</p> <p>Flächen, die keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen, können bei der Ermittlung der Stellplätze unberücksichtigt bleiben. Dies sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsflächen,</li> <li>- Flächen für Sozial- und Sanitärräume,</li> <li>- Flächen für Archiv- und Bibliotheksräume sowie Registraturen,</li> <li>- Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien,</li> <li>- Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen.</li> </ul>		
2.1	Büro- und Verwal- tungsgebäude	1 St je 30 m <sup>2</sup> Nutzfläche (NF), davon sind 20 % als Besucherstellplätze auszu- weisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Be- hinderung 3%: mindestens 2 St	1 St je 30 m <sup>2</sup> Nutzungsfläche, davon 10% Besucheranteil
2.2	Gebäude mit erheb- lichem Besucher- verkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 St je 30 m <sup>2</sup> Nutzungsflä- che, jedoch mindestens 3 St, davon sind 75 % Be- sucheranteil auszuweisen, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens 2 St	1 St je 30 m <sup>2</sup> Nutzungsfläche, jedoch mindestens 3 St, davon 75% Besucheranteil

<b>3</b>	<b>Verkaufsstätten und Stätten der Dienstleistung</b> Verkaufsnutzfläche (VKNF): Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen sowie Verkehrsflächen gerechnet.		
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 St je 40 m <sup>2</sup> VKNF, jedoch mindestens 2 St je Laden, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen	3 St je Laden, davon 75% Besucheranteil
3.2	Läden, Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr (zum Beispiel Fachgeschäfte)	1 St je 50 m <sup>2</sup> VKNF, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen	2 St je Laden, davon 75% Besucheranteil
3.3	Großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten	1 St je 20 m <sup>2</sup> VKNF, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 100 m <sup>2</sup> VKNF, davon 75% Besucheranteil
3.4	Dienstleistungsbetriebe der Kosmetik und Körperpflege	1 St je 3 Behandlungsplätze; davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3 %, mindestens jedoch 1 St	2 St je Laden, davon 75% Besucheranteil
<b>4</b>	<b>Versammlungsstätten</b> Bei Veranstaltungsstätten ermittelt sich die Anzahl nach den Besuchern. Bei Stätten mit Sitzplätzen ist die Anzahl der Sitzplätze maßgebend.		
4.1	Spiel- und Automatenhallen	1 St je 20 m <sup>2</sup> Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 St, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen	1 St je 10 m <sup>2</sup> Spielhallenfläche, jedoch mindestens 5 St

4.2	Wettbüros	1 St je 10 m <sup>2</sup> NF, mindestens jedoch 3 St, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen,	1 St je 10 m <sup>2</sup> NF, jedoch mindestens 5 St
4.3	Veranstaltungsstätten, Kinos, Diskotheken	1 St je 10 Besucher, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 20 Besucher, davon 90% Besucheranteil
4.4	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 St je 30 Sitzplätze, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 30 Sitzplätze, davon 90% Besucheranteil
<b>5</b>	<b>Sportstätten</b> Sportfläche: Nicht zur Sportfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen		
5.1	Sportplätze	1 St je 300 m <sup>2</sup> Sportfläche, zusätzlich 1 St je 20 Besucherplätze; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens jedoch 2 St	1 St je 100 m <sup>2</sup> Sportfläche, 1 St je 10 Besucherplätze
5.2	Turn-, Spiel- und Sporthallen, Sport-schulen	1 St je 50 m <sup>2</sup> Sportfläche, zusätzlich 1 St je 20 Besucherplätze; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens jedoch 2 St	1 St je 20 m <sup>2</sup> Sportfläche, 1 St je 10 Besucherplätze
5.3	Freibäder	1 St je 250 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%: mindestens jedoch 2 St	1 St je 50 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche

5.4	Hallen- und Kurbäder, Saunaanlagen	1 St je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 St je 20 Besucherplätze, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 2 St	1 St je 20 Kleiderablagen, zusätzlich 1 St je 10 Besucherplätze,
5.5	Tennisanlagen	2 St je Spielfeld, zusätzlich 1 St je 20 Besucherplätze, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens 1 St	2 St je Spielfeld, zusätzlich 1 St je 20 Besucherplätze
5.6	Fitnesscenter	1 St je 30 m <sup>2</sup> Sportfläche; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens 2 St	1 St je 100 m <sup>2</sup> , davon 90% Besucheranteil
5.7	Kegel- und Bowlingbahnen	4 St je Bahn; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens 1 St	4 St je Bahn
5.8	Bootshäuser und Boots- liegeplätze	1 St je 5 Boote, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens 1 St	1 St je 4 Boote
5.9	Reitanlagen	1 St/ 3 Pferdeeinstellplätze, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%: mindestens 1 St	1 St/ 3 Pferdeeinstellplätze
<b>6</b>	<b>Gaststätten und Beherbergungsbetriebe</b>		
6.1	Gaststätten	1 St je 8 Sitzplätze, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3%, mindestens 1 St	1 St je 4 Sitzplätze, davon 90% Besucheranteil

6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 St je 3 Gastzimmer, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 20 Betten, davon 25% Besucheranteil, mindestens 4 Abstpl.,
6.3	Jugendherbergen	1 St je 10 Betten, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 20 Betten, davon 75% Besucheranteil
<b>7</b>	<b>Krankenanstalten, Pflegeeinrichtungen</b>		
7.1	Krankenhäuser, Kliniken	1 St je 4 Betten, davon sind 60 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 4% 3 %, mindestens jedoch 2 St	1 St je 15 Betten, davon 20% Besucheranteil
7.2	Sanatorien, Anlagen für langfristig Erkrankte	1 St je 6 Betten; davon sind 25 % als Besucherstellplätze auszuweisen, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 4%-3 %, mindestens jedoch 2 St	1 St je 15 Betten, davon 20% Besucheranteil
7.3	Wohnheime für Menschen mit Behinderung, Altenwohnheime und vergleichbares (jeweils im Sinne eines stationären Pflegeheimes)	1 St je 10 Betten, jedoch mindestens 3 St, davon sind 75 % als Besucherstellplätze auszuweisen; Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 20 %, mindestens jedoch 3 St	1 St je 30 Betten, mindestens 3 St., davon 50% Besucheranteil

7.4	Hospize, Einrichtungen der Tages- und Nachtpflege sowie der Kurzzeitpflege	1 St je 10 Betten, jedoch mindestens 2 St, davon sind 50 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung: 20%, mindestens jedoch 1 St	1 St je 30 Betten, mindestens 3 St., davon 50% Besucheranteil
<b>8</b>	<b>Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung, Hochschulen</b>		
8.1	Grundschulen	1 St je 30 Schüle davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 15 Schüler, davon 10% Besucheranteil
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen	1 St je 25 Schüler davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 5 Schüler, davon 10% Besucheranteil
8.3	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 St je 10 Schüler über 18 Jahre; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 10 Schüle, davon 10% Besucheranteil
8.4	Förderschulen für Kinder mit Beeinträchtigungen	1 St je 15 Schüler, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3% mindestens 1 St	1 St je 10 Schüler, davon 10% Besucheranteil
8.5	Veranstaltungsflächen in Schulen (zum Beispiel Aula, Mehrzweckhalle), die Veranstaltungen dienen	1 St je 5 Besucher; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 15 Besucher
8.6	Hochschulen inkl. Forschungsbereiche	1 St je 10 Studierende; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3 %, mindestens jedoch 1 St	1 St je 3 Studierende, davon 20% Besucheranteil

8.7	Sämtliche Fortbildungseinrichtungen, die nicht Hochschulen sind	1 St je 6 Teilnehmerplätze, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3% mindestens 1 St	1 St je 4 Teilnehmerplätze, davon 20% Besucheranteil
8.8	Kindertageseinrichtung	1 St je 30 Kinder, jedoch mindestens 2 St, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 20 Kinder, davon 50% Besucheranteil
8.9	Jugendzentren	1 St je 100-200 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 10-20 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 90% Besucheranteil
<b>9</b>	<p><b>Gewerbebetriebe</b></p> <p>Die Nutzfläche ist nach DIN 277 – Teil 2 zu ermitteln.</p> <p>Flächen, die keinen eigenen Stellplatzbedarf erzeugen, können bei der Ermittlung der Stellplätze unberücksichtigt bleiben. Dies sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsflächen,</li> <li>- Flächen für Sozial- und Sanitärräume,</li> <li>- Flächen für Archiv- und Bibliotheksräume sowie Registraturen,</li> <li>- Kantinen, Erfrischungsräume, Cafeterien,</li> <li>- Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen.</li> </ul>		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 St je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte	1 St je 10 Beschäftigte*; davon 10% Besucheranteil
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 St je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte	mindestens 1 St
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	3 St je Wartungsstand, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen	mindestens 3 St
9.4	Tankstellen mit Verkaufsflächen	1 St für Beschäftigte, zusätzlich 1 St je 100 m <sup>2</sup> VKNF	1 St

9.5	Kfz-Waschstraße /- anlage	3 St je Waschstraße bzw. Waschanlage	-
<b>10</b>	<b>Verschiedenes</b>		
10.1	Kleingartenanlagen	1 St je 3 Parzellen; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung 3%, mindestens 1 St	1 St je 30 Parzellen davon 80% Besucheranteil
10.2	Friedhöfe	1 St je 2.000 m <sup>2</sup> Grund- stücksfläche, jedoch min- destens 10 St;; davon Anteil St für Kfz von Menschen mit Behinderung mindestens 1 St	mindestens 5 St jedoch mindestens 4 St je Ein- gang
10.3	Waschsalons	1 St je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 St; davon 90% Besucheranteil	1 St je 6 Waschmaschinen, je- doch mindestens 2 St; davon 90% Besucheranteil
10.4	Museen und Aus- stellungsgebäude	1 St je 200 m <sup>2</sup> Ausstellungs- fläche, davon 80% Besucheranteil	1 St je 100 m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche, jedoch mindestens 5 St; davon 80% Besucheranteil

## **Anlage 2: Kriterien für die ÖPNV-Lagegunst (zu § 3 Abs. 5)**

Die Kriterien für die Feststellung der ÖPNV-Lagegunst zur Minderung der Stellplatzverpflichtung für Kraftfahrzeuge sind folgende:

- Haltestelle mit mind. vier Abfahrten je Stunde und Richtung in der Normalverkehrszeit (Montag-Freitag 8:30-12:30 Uhr und 18:30 bis 20:30 Uhr)
- Umsteigefreie Verbindung der die Haltestelle bedienenden ÖV-Linien nach Bonn Zentrum oder Siegburg Zentrum
- Referenzpunkt an der Haltestelle für die Ermittlung der Fußweglänge: Mittelpunkt zwischen Richtungs- und Gegenrichtungshaltestelle
- Referenzpunkt am Baugrundstück: nächst zur Haltestelle gelegener Punkt des Baugrundstücks; bei Baugrundstücken größer 0,1 ha nächst zur Haltestelle gelegener Gebäudeeingang
- Route zwischen Haltestellen- und Baugrundstücks-Referenzpunkt als Fußweg über öffentliche Wege (hilfsweise Ermittlung und Nachweis über frei zugängliche Tools wie z.B. [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)) im maximalen Entfernungsbereich des Fußwegs 300 m zur Bus- bzw. 400 m zur Stadtbahn-Haltestelle.

Die Verwaltung entscheidet im Einzelfall, wenn die Kriterien nicht eindeutig erreicht sind bzw. aus besonderer Lage die Erreichbarkeit eingeschränkt sein sollte.

## **Anlage 3: Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze (zu § 4 Abs. 1)**

Wenn die Antragstellenden besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens i.S. §4 (1) dieser Satzung ergreifen, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach einem vom Bauherrn vorzulegenden und von der Bauaufsichtsbehörde anzuerkennenden Mobilitätskonzept, dass folgenden Anforderungen genügen muss:

- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro. Die Qualifikation ist erforderlichenfalls anhand der Berufsqualifikation der Bearbeiterinnen und Bearbeiter (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und anhand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.
- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens<sup>8</sup> einschließlich Differenzierung nach Nutzergruppen der baulichen Anlage, die sich hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens unterscheiden (z.B. für Gewerbebauten: Beschäftigte, Besucher, Kunden, Lieferanten).
- Verwendung der aktuellsten verfügbaren empirischen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, die zur konkreten baulichen Anlage bzw. zu den konkreten Nutzergruppen passen (z.B. Verwendung der Ergebnisse der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland‘ für Sankt Augustin).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen. Aus der Beschreibung muss konkret hervorgehen, welchen Nutzergruppen welche Angebote zu welchen Konditionen zur Verfügung stehen und welcher Wirkungsmechanismus auf die Stellplatznachfrage qualitativ und quantitativ angenommen wird.
- Nachvollziehbare Herleitung des verringerten Stellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.

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

---

<sup>8</sup> Referenz ist die Verfahrenslogik von: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [Hg.]: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006

<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Anzahl bzw. Anteil der notwendigen Stellplätze gemäß §4 Absatz 1, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt wird (ermittelter notwendiger Stellplatzbedarf)</b>
Öffentlich zugänglicher und nutzbarer Carsharing-Stellplatz auf dem Baugrundstück bei den Nutzungsarten nach Anlage 1 Ziffer 1.1, 1.2 und 1.5	Ein CarSharingplatz ersetzt bis zu 5 Pkw-Stellplätze, maximal jedoch 25% der notwendigen Stellplätze,
Erhebung von Parkgebühren auf dem Privatgelände unmittelbar bei den Stellplatznutzenden (Dauerparkern) in Höhe von mindestens 30 € pro Monat bei offenen Stellplätzen und 60 € pro Monat bei Garagen und Parkbauten	Bis zu 15% der notwendigen Stellplätze
Radverkehrsförderung wie Bereitstellung von Duschen und Umkleiden für Beschäftigte, Verleih von Spezialrädern/-anhängern, Reparaturangeboten, etc.	Bis zu 10% der notwendigen Stellplätze
Erwerb von Jobtickets, Semestertickets oder ähnlichem für die Nutzenden und Bewohnenden entsprechend den aktuellen Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg VRS	Bis zu 20% der notwendigen Stellplätze

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

## **Anlage 4: Zonierung und Sätze der Ablöseregelung (zu § 7 Abs. 2 und 3 Stellplatzsatzung)**

(1) Als Geldbetrag je Stellplatz wird unter Zugrundelegung eines Satzes von 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten einschließlich der Kosten des Grunderwerbs festgesetzt:

Für Gebietszone I            15.000 EUR für Kfz    1.800 EUR für Fahrräder,

Für Gebietszone II            5.000 EUR für Kfz     900 EUR für Fahrräder.

(2) Die Gebietszonen I werden entsprechend den folgenden Karten für die Ortsteilzentren abgegrenzt.

***Die flurstücksgenaue Abgrenzungsdarstellung für die neue Gebietszone I ist noch in Arbeit, da sie sich von der Gebietsabgrenzung in der der 1994er Ablösesatzung der Stadt Sankt Augustin unterscheidet.***

***Sie wird im Satzungsentwurf für die folgende, zweite Diskussion im Ausschuss ergänzt.***

## **Anlage 5: Weitere Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze (zu § 8 Abs. 2 Stellplatzsatzung)**

### **(1) Lage der Fahrradabstellplätze**

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

### **(2) Beschaffenheit der Stellplätze für Fahrräder**

Stellplätze für Fahrräder müssen mit ausreichender Manövrierfläche einzeln leicht zugänglich sein. Sie müssen neben der Sicherung gegen Diebstahl auch einen sicheren Stand ermöglichen.

In Konkretisierung der in § 8 Abs. 1 geforderten 1,5 Quadratmetern je Stellplatz muss die Grundfläche eines Regelfahrradstellplatzes grundsätzlich mindestens 2 Meter lang und 0,75 Meter breit sein und die jeweils notwendige Verkehrsfläche aufweisen.

### **(3) Sonderfahrradabstellplätze**

Jeder 11. Stellplatz soll mit mehr Fläche für das Abstellen von Kinderanhängern, Lastenrädern oder Fahrrädern mit Sonderaufbau geeignet sein. Die Grundfläche eines Sonderfahrradabstellplatzes muss mindestens 2,75 Meter lang und 1,0 Meter breit sein. Der Erschließungsweg muss im Bereich der Sonderfahrradabstellplätze mindestens 2,5 Meter breit sein.

### **(4) Überdachung und Einhausung**

Für Anlagen, die mehr als zehn notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb von Gebäuden aufnehmen, soll eine Überdachung vorgesehen werden.

Außerdem soll für mehrgeschossige Wohngebäude wegen der langen Aufbewahrungszeiten ein geschlossener Raum vorgesehen sein. Im Ausnahmefall kann stattdessen im Freien eine Einhausung die Stellplatzpflicht erfüllen; in lagemäßig schwierigen Fällen entscheidet dann die Verwaltung über eine Befreiung vom Qualitätsstandard.

## 6 Quellen

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

[https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/wo-steht-ihr-fahrrad/Handlungsleitfaden\\_Fahrradparken\\_RZ\\_Web.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/wo-steht-ihr-fahrrad/Handlungsleitfaden_Fahrradparken_RZ_Web.pdf)

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018. In Kraft getreten am 4. August 2018 und am 1. Januar 2019 (GV. NRW. 2018 S. 421); geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193), in Kraft getreten am 10. April 2019.

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2021 – BauO NRW 2021) vom 30. Juni 2021. In Kraft getreten am 2. Juli 2021 (GV. NRW. 2021, S. 821);

Energieagentur NRW (2019): Wegweiser für Kommunen zum Elektromobilitäts- und Carsharinggesetz Umsetzung in der Praxis, Anwendungsbeispiele und bisherige Erfahrungen. Düsseldorf.

Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG). Im Bundestag am 11. Februar 2021, inkraftgetreten am 25. März 2021.

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

<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/aiz-jlr-FStellplVHERahmen%4020201101>  
Dazugehöriger Leitfaden: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/>.

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

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

MHKBG NRW: Entwurf einer Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO). Am 24.01.2022 an den Landtag NRW (Anhörung nach § 87 Absatz 1 Nummern 6 bis 8 i.V. mit Absatz 9 Landesbauordnung 2018)

Rhein-Sieg-Kreis (2021): Nahverkehrsplan Version 2.4. Erläuterungsbericht. Siegburg

Stadt Mönchengladbach: Mobilitätssatzung vom 19.09.2019. Online:

[https://www.moenchengladbach.de/fileadmin/user\\_upload/FB61/Mobilit%C3%A4tsmanagement\\_6.M/Mobilit%C3%A4tssatzung\\_der\\_Stadt\\_M%C3%B6nchengladbach.pdf](https://www.moenchengladbach.de/fileadmin/user_upload/FB61/Mobilit%C3%A4tsmanagement_6.M/Mobilit%C3%A4tssatzung_der_Stadt_M%C3%B6nchengladbach.pdf)

Zukunftsnetz Mobilität NRW [Hrsg.]: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Stand November 2019. Köln (Neue Veröffentlichung für 2022 in Vorbereitung). Online:

[https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm\\_nrw\\_stellplatzsatzung\\_handbuch\\_2019\\_final.pdf](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf)