

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.03 Verkehrsplanung
60.07 Bauordnung

Datum:
12.03.2025

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	20.03.2025	Vorberatung
Ausschuss für Planen und Bauen	27.03.2025	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	03.04.2025	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	10.04.2025	Entscheidung

Beschluss einer Stellplatzsatzung für die Stadt Coesfeld

Beschlussvorschlag:

Der als Anlage beigefügte Entwurf der Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld wird als Satzung beschlossen.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

1.1. Bauordnung NRW

Der § 48 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) beschäftigt sich mit Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen, der § 87 ermächtigt die oberste Bauaufsichtsbehörde, durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen unter anderem über Anforderungen an Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze (§ 87, Absatz 1, Nummer 3), der § 89 ermächtigt die Gemeinden, durch Satzung örtliche Bauvorschriften zu erlassen unter anderem über

- Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehöرنutzungen (§ 48 Absatz 1), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der städtebaulichen Situation und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern oder fahrradähnlichen Leichtkrafträdern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze, notwendige Fahrradabstellplätze), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann (§ 89, Absatz 1, Nummer 4), oder
- die Gestaltung der Gemeinschaftsanlagen, der Lagerplätze, der Stellplätze für Kraftfahrzeuge, der Plätze für bewegliche Abfallbehälter und der unbebauten Flächen der

bebauten Grundstücke sowie über die Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen; dabei kann bestimmt werden, dass Vorgärten nicht als Arbeitsflächen oder Lagerflächen benutzt werden dürfen (§ 89, Absatz 1, Nummer 4).

Die Bauordnung NRW kann unter dem folgenden Link eingesehen werden:

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=74820170630142752068

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

Mit den Änderungen der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalens im Jahr 2021 wurden die gesetzlichen Vorgaben für Stellplätze und Fahrradstellplätze neu gefasst. Gemäß § 87 Absatz 1 Nummer 7 BauO NRW 2018 hat die oberste Bauaufsichtsbehörde – das Ministerium für Heimat, Kommunales Bau und Gleichstellung – nun die Möglichkeit, die Anforderungen an die Anzahl, Größe und Beschaffenheit der erforderlichen Stellplätze und Fahrradabstellplätze im Rahmen einer Rechtsverordnung zu regeln (siehe 1.1).

Auf dieser Basis wurde die StellplatzVO NRW vom Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung nach Anhörung des zuständigen Ausschusses des Landtags auf Grund des § 48 Absatz 1 in Verbindung mit § 87 Absatz 1 Nummer 6 bis 8 der Landesbauordnung 2018 vom 21. Juli 2018, die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 geändert worden ist, erlassen. Sie ist am 1. Juli 2022 in Kraft getreten und gilt in NRW dort, wo keine Regelungen durch Bebauungsplan oder durch örtliche Bauvorschrift (Stellplatzsatzungen) getroffen werden. Die StellplatzVO kann unter dem folgenden Link eingesehen werden:

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=39224&anw_nr=2&aufg_ehoben=N&det_id=644803

1.3. Musterstellplatzsatzung NRW

Auszug aus der Homepage der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

<https://www.agfs-nrw.de/musterstellplatzsatzung>

„Am 1. Juli 2022 ist die landesweit einheitliche Stellplatzverordnung NRW inkraftgetreten. Mit ihr haben eigene kommunale Stellplatzsatzungen einen besonderen Stellenwert erhalten: Sie ermöglichen es, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten und können als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements genutzt werden.

Die Veröffentlichung der Stellplatzverordnung NRW haben wir zum Anlass genommen, den Leitfaden "Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW" erneut zu überarbeiten und die Musterstellplatzsatzung an die Struktur der Landesverordnung anzupassen. In die Überarbeitung flossen zudem zahlreiche Erkenntnisse aus der bisherigen kommunalen Praxis ein.

Zum Hintergrund: Seit dem 1. Januar 2019 können Städte und Gemeinden in NRW Art und Umfang von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder bei Bauvorhaben selbst festsetzen. Möglich macht das eine Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2016. Damit Kommunen diese Chance optimal nutzen können, ist 2017 erstmals der Leitfaden „Kommunale Stellplatzsatzungen“ sowie eine Musterstellplatzsatzung erschienen.

Die 3. Auflage (Januar 2023) ist erneut in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW sowie dem Städte- und Gemeindebund NRW entstanden.

Der Leitfaden bietet einen grundlegenden Überblick über das Thema kommunale Stellplatzsatzung. Sein Kernstück ist die Musterstellplatzsatzung. Mit Textbausteinen dient sie den Kommunen als Grundgerüst für die eigene Satzung. Städte und Gemeinden können das Muster mit individuellen Regelungen zum Umfang von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder ausgestalten. Auch andere Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement sind möglich, etwa ein ÖPNV-Bonus, der bei sehr guter und guter ÖPNV-Anbindung eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels zulässt.“

Der überarbeitete Leitfaden "Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW" kann hier heruntergeladen werden:

<https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien%20der%20AGFS/Handlungsleitf%C3%A4den%20-%20Wissen%20f%C3%BCr%20Planer%20und%20Praktiker/NRW-Stellplatzsatzung/ZNM NRW Leitfaden Stellplatzsatzung 2023.pdf>

1.4. Bisherige Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld

Mit der vom Rat am 21.05.2019 beschlossenen Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld (siehe 1.4) wurden in erster Linie die Regeln für eine Stellplatzablösung in den zentralen Gebietszonen festgesetzt. Die Stellplatzsatzung kann unter dem folgenden Link eingesehen werden:

<https://www.coesfeld.de/fileadmin/Dateien/10/ortsrecht/7000.pdf>

2. Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld (Entwurf) | Textteil

2.1. Allgemeine Erläuterungen

Die Verwaltung möchte die durch die Änderung der Bauordnung eröffnete Chance nutzen, um die Stellplatzregelungen differenziert auf die örtlichen Gegebenheiten und die kommunalen Entwicklungsstrategien auszurichten. Die Aufstellung einer Stellplatzsatzung steht bereits seit 2023 mit hoher Priorität in der Prioritätenliste für den FB 60: Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung". In den Masterplan Mobilität fand das Thema über den Maßnahmensteckbrief A1 „Beschluss einer Stellplatzsatzung“ Eingang. Im Integrierten Handlungskonzept des Masterplanes wird der Beschluss einer Stellplatzsatzung als Schlüsselmaßnahme definiert.

Auf Grundlage der StellplatzVO NRW und der Musterstellplatzsatzung NRW hat die Verwaltung den Entwurf für die Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld entwickelt. Im Entwurf wurden die Quellen der jeweiligen Festsetzungen wie folgt farblich unterschieden:

Schwarze Textfarbe:	Übernahme einer in der StellplatzVO NRW und in der Musterstellplatzsatzung NRW identischen Formulierung
Braune Textfarbe:	Übernahme einer Formulierung aus der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW)
Blaue Textfarbe:	Übernahme einer Formulierung aus der Musterstellplatzsatzung NRW
Graue Textfarbe:	Redaktionelle Anpassungen (z.B. wegen eines Bezuges zu einer Anlage)
Grüne Textfarbe:	Sonderregelungen für Coesfeld

Der im Folgenden erläuterte Entwurf der Stellplatzsatzung einschließlich der Anlagen ist als Anlage beigefügt. Der Beschluss der Satzung erfolgt ohne Übernahme der farblichen Markierungen.

Einschub zum besseren Verständnis: Definition der unterschiedlichen Gebäudeklassen (Rechtsgrundlage § 2 Absatz 3 BauO NRW 2018):

- Gebäudeklasse 1:
 - a) freistehende Gebäude mit einer Höhe bis zu 7 m und nicht mehr als zwei Nutzungseinheiten von insgesamt nicht mehr als 400 m² und
 - b) land- oder forstwirtschaftlich genutzte Gebäude und Gebäude vergleichbarer Nutzung,
 - Gebäudeklasse 2:

Gebäude mit einer Höhe bis zu 7 m und nicht mehr als zwei Nutzungseinheiten von insgesamt nicht mehr als 400 m²,
 - Gebäudeklasse 3:

sonstige Gebäude mit einer Höhe bis zu 7 m,
 - Gebäudeklasse 4:

Gebäude mit einer Höhe bis zu 13 m und Nutzungseinheiten mit jeweils nicht mehr als 400 m² in einem Geschoss sowie
 - Gebäudeklasse 5:

sonstige Gebäude einschließlich unterirdischer Gebäude.
-

2.2. Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen

§ 1 Geltungsbereich

Übernommen wurden die Formulierungen aus der Musterstellplatzsatzung NRW zum Geltungsbereich. Die Festlegungen aus der Stellplatz VO NRW zum Anwendungsbereich sind in der kommunalen Stellplatzsatzung nicht erforderlich.

§ 2 Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

Übernommen wurden im Wesentlichen die identischen Formulierungen aus beiden Quellen. Mit einzelnen aus der Musterstellplatzsatzung übernommenen Formulierungen wird lediglich klargestellt, dass es sich bei den angesprochenen Stellplätzen um Stellplätze für Kraftfahrzeuge handelt.

§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze

In den Absätzen 1 bis 4 und 6 wurden im Wesentlichen die identischen Formulierungen aus beiden Quellen übernommen. In Absatz 1 wird mit einer aus der Musterstellplatzsatzung übernommenen Formulierung die Möglichkeit einer Einzelfallberechnung eröffnet. Diese kann vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden. Damit wird eine bereits in der Vergangenheit bestehende und auch immer wieder angewandte Regelung in die Stellplatzsatzung übernommen. In Absatz 3 wird mit einer aus der Stellplatz VO NRW übernommenen Formulierung festgesetzt, dass eine Doppelnutzung ((wechselseitige Nutzung von Stellplätzen für mehrere Vorhaben) für Stellplätze, die zu Wohnnutzungen gehören, ausgeschlossen ist. Der aus der Stellplatz VO NRW übernommene Absatz 5 beschäftigt sich mit Stellplätzen für Lastkraftwagen und Omnibusse. Die Mustersatzung NRW sieht hier keine Regelungen vor.

Der Leitfaden "Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW" beschäftigt sich im Kapitel 3.4 mit der Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets. Wesentliches Kriterium für eine solche Differenzierung ist hier die Qualität der ÖPNV-Anbindung. Der Leitfaden benennt Empfehlungen für die Verminderung der Stellplatzrichtwerte in Abhängigkeit von der ÖPNV-Lagegunst. Die Kriterien für eine gute oder sehr gute Lagegunst werden in Coesfeld aber in keinem Stadtgebiet erfüllt. Daher wurde in

den Entwurf der Stellplatzsatzung keine entsprechende Verringerung der Stellplatzrichtwerte aufgenommen.

§ 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze

§ 4 beschäftigt sich mit der Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze aufgrund von besonderen Maßnahmen der Bauherrschaft, die den Kraftfahrzeug-Stellplatzbedarf nachhaltig verringern. Dieser Paragraph ist damit ein wesentliches Steuerungselement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Sowohl die Stellplatz VO NRW als auch die Musterstellplatzsatzung NRW enthalten hierzu Festsetzungen. Übernommen wurden die aus Sicht der Verwaltung zielführenderen Formulierungen aus der Musterstellplatzsatzung NRW. Die tatsächliche Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze richtet sich nach Anlage 2 zur Stellplatzsatzung. Diese wurde ebenfalls aus der Musterstellplatzsatzung NRW übernommen.

§ 5 Erfüllung der Herstellungspflicht

Eine zusätzlich aus der Mustersatzung NRW übernommene Formulierung im Absatz 1 gibt der Gemeinde die Möglichkeit, zu bestimmen, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind. Damit kann in Einzelfällen die Möglichkeit, notwendige Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück, sondern in zumutbarer Entfernung davon herzustellen, ausgeschlossen werden.

Im Absatz 2 wird die maximale Entfernung von notwendigen Fahrradstellplätzen zum Baugrundstück als Coesfelder Sonderweg auf 50 m festgesetzt. Aus Sicht der Verwaltung machen größere Entfernungen die Nutzung des Fahrrades sehr unattraktiv und sorgen somit dafür, dass das Fahrrad nicht genutzt wird. Die Stellplatz VO NRW und die Musterstellplatzsatzung NRW sehen hier 100 m vor. Als weiterer Coesfelder Sonderweg wird im Absatz 2 festgesetzt, dass für Stellplätze für Kraftfahrzeuge bei Gebäuden, die nicht zu Wohnzwecken genutzt werden, größere Entfernungen, akzeptiert werden können, wenn durch besondere Maßnahmen der Bauherrschaft ein attraktives Mobilitätsangebot für den Weg zwischen Stellplätzen und Baugrundstück geschaffen wird.

Absatz 3 enthält ergänzende Festsetzungen aus der Stellplatz VO NRW zur öffentlich-rechtlichen Sicherung der besonderen Maßnahmen.

§ 6 Nachweis durch Zahlung von Ablösungsbeträgen

Im Absatz 1 werden Formulierungen aus der Musterstellplatzsatzung NRW übernommen, weil sie mit der Formulierung „Ist die Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich“ die Messlatte zur Inanspruchnahme einer Ablöseregulierung höher legen und somit einen leichtfertigen Umgang mit der Ablöseregulierung verhindern. Dies ist aus Sicht der Verwaltung solange notwendig, wie sich der echte Stellplatzbedarf nicht signifikant verringert. Denn der Stadt fehlen die Möglichkeiten, mit den Ablösebeträgen immer neue innenstadtnahe Stellplatzangebote zu schaffen. In der Folge würde der Druck auf den öffentlichen Straßenraum durch den ruhenden Verkehr immer weiter steigen. Dies widerspricht deutlich den im Masterplan Mobilität definierten Zielen.

Zusätzlich wird im Absatz 1 die Möglichkeit einer Ablösung auch für Fahrradstellplätze innerhalb der Fußgängerzone eröffnet. Die Musterstellplatzsatzung NRW sieht diese Möglichkeit nicht vor, sehr wohl aber unter bestimmten Voraussetzungen die Stellplatz VO NRW. Grundsätzlich folgt die Verwaltung der Herangehensweise der Musterstellplatzsatzung. Einen Sonderfall stellt hier aber die Fußgängerzone dar. Hier ist es in den meisten Fällen aufgrund der geschlossenen Bebauung unmöglich, Fahrradstellplätze zu schaffen, die auch von Kunden akzeptiert werden.

Der Absatz 2 enthält zusätzliche Festsetzungen aus der Stellplatz VO NRW, die in der Musterstellplatzsatzung NRW nicht enthalten sind.

Der Absatz 3 wurde aus der Musterstellplatzsatzung NRW übernommen und enthält Festlegungen über die Verwendung der Ablösebeträge. Bereits in der Vergangenheit konnten

Ablösebeträge für Investitionen z.B. auch in die Radverkehrs- oder ÖPNV-Infrastruktur verwendet werden. Hiervon hat die Stadt Coesfeld immer wieder Gebrauch gemacht.

Auch Absatz 4 wurde aus der Musterstellplatzsatzsatzung NRW übernommen. Dieser stellt klar, dass der Stadt die Entscheidung über die Ablösung vorbehalten bleibt.

Die Absätze 5 bis 11 enthalten Festsetzungen zu den Gebietszonen und zu den Ablösebeträgen sowie deren Herleitung. Erläuterungen hierzu finden sich im nächsten Kapitel.

§ 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

Übernommen wurden im Wesentlichen die identischen Formulierungen aus beiden Quellen.

Mit der Übernahme einer Formulierung aus der Stellplatz VO NRW im Absatz 1 werden für Wohngebäude der Gebäudeklassen 1 und 2 hintereinander liegende notwendige Stellplätze ermöglicht. Dies korrespondiert mit den Festsetzungen in § 3 Absatz 4.

Mit der Übernahme einer Formulierung aus der Stellplatz VO NRW im Absatz 2 wird festgesetzt, dass bei Wohngebäuden nach § 49 Absatz 1 der Landesbauordnung 2018 (*„In Gebäuden der Gebäudeklasse 3 bis 5 mit Wohnungen müssen die Wohnungen barrierefrei sein. § 39 Absatz 4 bleibt unberührt.“*) mindestens ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung auf dem Baugrundstück zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen ist.

§ 8 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Fahrräder

Übernommen wurden im Wesentlichen die identischen Formulierungen aus beiden Quellen. Im Absatz 2 werden die etwas konkreteren Festsetzungen der Musterstellplatzsatzung NRW übernommen.

§ 9 Zustimmung der Gemeinde

Mit einer aus der Stellplatz VO NRW übernommenen Formulierung wird festgesetzt, dass die Zustimmung der Gemeinde auch für die Ablöse notwendiger Stellplätze für

- a) Wohnungsbauvorhaben nach § 6 Absatz 2,
- b) Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach § 6 Absatz 3 und
- c) Fahrräder nach § 6 Absatz 3

erforderlich ist, sofern die Einhaltung der Bestimmungen der StellplatzVO NRW nicht in einem Baugenehmigungsverfahren zu prüfen ist.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

Übernommen wurden die identischen Formulierungen aus beiden Quellen.

§ 11 Übergangsvorschriften

Übernommen wurden die Formulierungen aus der Mustersatzung NRW. Die Stellplatz VO NRW enthält identische Formulierungen, nur dass hier naturgemäß auf „diese Verordnung“ Bezug genommen wird und nicht auf „diese Satzung“.

2.3. Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld | Textteil: Erläuterungen zur Ableitung und Festsetzung der Ablösebeträge

2.3.1. Stellplätze für Kraftfahrzeuge

Für die Heranziehung zur Zahlung eines Geldbetrages (Stellplatzablösung) werden vier Gebietszonen gebildet. Die bisherige Stellplatzsatzung sah 5 Zonen vor. Für Grundstücke in der bisherigen Zone 4 (Gebiet entlang der Dülmener Straße) muss aus Sicht der Verwaltung die Möglichkeit einer Stellplatzablösung nicht mehr eingeräumt werden. Eine Ausnahme bildet hier das unmittelbare Bahnhofsumfeld mit dem Bahnhofsgebäude. Hier wurde bei der Entwicklung der Immobilie eine Stellplatzablöseregelung in Anspruch genommen. Die

Verwaltung schlägt daher vor, die bisherige Zone 4 nicht mit in die Regelungen über die Stellplatzablässe aufzunehmen und das direkte Bahnhofsumfeld in die Zone 3 zu integrieren. Ansonsten bleiben die Gebietszonen gegenüber der bisherigen Stellplatzsatzung unverändert.

Als Grundlage für die Festsetzung von Geldbeträgen für die Stellplatzablösung für Kraftfahrzeuge hat die Verwaltung anhand der Kosten für den Bau des Parkplatzes an der Davidstraße die Herstellungskosten für einen Stellplatz ermittelt:

Jahresabschluss	Straßenbau	Begrünung	Beleuchtung	Gesamtkosten
2019	241.002,71 €	1.163,30 €	3.257,26 €	245.423,27 €
2020	98.785,57 €	482,62 €	6.014,95 €	105.283,14 €
2021	132.623,86 €	0,00 €	487,69 €	133.111,55 €
2022	0,00 €	0,00 €	4.171,03 €	4.171,03 €
2023	5.148,62 €	0,00 €	0,00 €	5.148,62 €
Summe =	477.560,76 €	1.645,92 €	13.930,93 €	493.137,61 €

Bei 57 Stellplätzen ergeben sich Herstellungskosten für einen Stellplatz in Höhe von 8.651,54 €. Die befestigte Fläche hat eine Gesamtgröße von 1.190,78 m². Daraus resultiert eine befestigte Fläche je Stellplatz von 20,89 m², gerundet von 21 m².

Als weitere Grundlage für die Festsetzung von Geldbeträgen für die Stellplatzablösung hat die Verwaltung anhand der Bodenrichtwerte (Quelle: BORIS-NRW | Amtliche Informationen zum Grundstücksmarkt) die Grundstückswerte für die einzelnen Gebietszonen ermittelt. Dabei wurde mit Hilfe der Flächen der einzelnen Richtpreiszonen ein gewichtetes Mittel gebildet. Mit Hilfe der Herstellungskosten, der Grundstückswerte und der benötigten Fläche für einen Stellplatz wurden schließlich die Geldbeträge für die Stellplatzablösung in den einzelnen Gebietszonen berechnet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in § 6 Absatz 8 der Geldbetrag für die Stellplatzablässe auf 100% der durchschnittlichen Herstellungskosten für Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs festgesetzt wird. In der bisherigen Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld lag der Vomhundertsatz bei 60%.

Im Masterplan Mobilität, Maßnahmensteckbrief E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ ist beschrieben, dass Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen nur dann zurückgebaut werden dürfen, wenn ausreichende Kapazitäten in zumutbarer Entfernung vorhanden sind oder andernfalls zuvor geschaffen wurden. Wird also von einer Stellplatzablösung Gebrauch gemacht, obwohl durch das Vorhaben ein echter Stellplatzbedarf ausgelöst wird, ist die Stadt in der Pflicht, ein zusätzliches Stellplatzangebot zu schaffen. Andernfalls wird die Erreichung der im Masterplan Mobilität definierten Ziele mit einer deutlichen Aufwertung der Verkehrsräume unmöglich. Da im unmittelbaren Umfeld der Gebietszonen I bis IV keine Flächen zur Verfügung stehen, auf denen ebenerdige Stellplätze geschaffen werden können, kann das zusätzliche Stellplatzangebot regelmäßig nur durch die Realisierung von Parkbauten geschaffen werden. Während der Entwicklung der Stellplatzsatzung hat die Verwaltung daher verschiedene Szenarien diskutiert:

- Soll komplett auf eine Möglichkeit der Stellplatzablässe verzichtet werden? Denn auch Flächen für die Realisierung von Parkbauten stehen nur sehr eingeschränkt und in manchen Bereichen der Innenstadt überhaupt nicht zur Verfügung.
- Sollen die Ablösebeträge auf Grundlage der Herstellungskosten von Parkbauten festgesetzt werden?

Letztendlich hat sich die Verwaltung dafür entschieden einen Mittelweg zu gehen. Grundsätzlich soll die Möglichkeit der Stellplatzablösung weiterhin bestehen, da ansonsten auch wünschenswerte städtebauliche Entwicklungen alleine durch die Stellplatzfrage

ausgebremst werden könnten. Auch sehr hohe Ablösebeträge, die auf Grundlage der Herstellungskosten für Parkbauten festgelegt werden, führen zu hohen Kosten für den Bauherrn und können eine städtebauliche Entwicklung ausbremsen. Auf der anderen Seite hätte der Bauherr aber auch sehr hohe Kosten, wenn er die Stellplätze auf dem eigenen Grundstück herstellen müsste. Die Höhe der Stellplatzabläse soll daher auch weiterhin anhand der Herstellungskosten für ebenerdige Sammelparkanlagen (hier: Parkplatz Davidstraße) festgelegt werden. Damit ist aber auch klar, dass die Stellplatzabläse zu einem echten Minusgeschäft für die Stadt Coesfeld wird. Daher wird im § 6 Absatz 6 der Geldbetrag nach Absatz auf 100% der durchschnittlichen Herstellungskosten festgesetzt.

Aus dem gleichen Grund wurden im § 6 Absatz 1

- die Formulierungen aus der Musterstellplatzsatzung NRW übernommen, die mit der Formulierung „Ist die Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich“ die Messlatte zur Inanspruchnahme einer Ablöseregelung höher legen und somit einen leichtfertigen Umgang mit der Ablöseregelung verhindern,
- und mit der Ergänzung „in Ausnahmefällen“ klargestellt, dass es sich bei der Stellplatzabläse nicht um den Regelfall, sondern um die Ausnahme handelt.

Und ebenfalls aus dem gleichen Grund vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass die bisher zur Anwendung gekommenen Ermäßigungen in Bezug auf den Geldbetrag für eine Stellplatzabläse nicht mehr zur Anwendung kommen.

In der bisherigen Satzung wurden für die Zonen II und III die folgenden Ermäßigungen festgesetzt:

- Bei wesentlichen Änderungen bzw. wesentlichen Änderungen in der Benutzung gilt eine Ermäßigung von 50 %. Bei einer geplanten Wohnnutzung ab dem 1. Obergeschoss gilt eine Ermäßigung um 30 %. Liegen beide Voraussetzungen vor, beträgt die Ermäßigung insgesamt 50 %.

Darüber hinaus wurden durch Beschluss des Rates aus dem Jahr 2007 weitere Reduzierungen festgelegt:

- Im Geltungsbereich der Stellplatzsatzung in den Gebietszonen 2 und 3 wird aufgrund der besonderen örtlichen Verkehrsverhältnisse in der Regel die Anzahl der erforderlichen Stellplätze gemäß § 51 Abs. 1 BauO NRW um 20% reduziert.
- Bei Bauvorhaben im Bereich der Stellplatzsatzung in den Gebietszonen 2 und 3 soll von der Bauaufsichtsbehörde bei der Prüfung im Einzelfall in der Regel der günstigste Bezugswert der Richtzahlen für den Stellplatzbedarf (zu § 51 BauO NRW) angenommen werden.

Die zuletzt genannte Reduzierung kann aktuell ohnehin nicht angewendet werden, da mit Inkrafttreten der Stellplatz VO NRW konkrete Zahlen für die Zahl der notwendigen Stellplätze gelten und keine Spannen mehr angegeben werden. Auch in einer kommunalen Stellplatzsatzung müssen konkrete Zahlen genannt werden, die Angabe von Spannen ist nicht zulässig.

Die zuvor genannten Reduzierungen wurden daher nicht in den Entwurf der Stellplatzsatzung aufgenommen.

2.3.2. Stellplätze für Fahrräder

Anders als bisher eröffnet der Entwurf der Stellplatzsatzung die Möglichkeit, Fahrradstellplätze innerhalb der Fußgängerzone abzulösen. In der Vergangenheit hat die Stadt zahlreiche Fahrradabstellanlagen in oder am Rand der Innenstadt realisiert. Weitere Flächen unmittelbar in der Fußgängerzone stehen nicht mehr zur Verfügung. Daher können zusätzliche Abstellanlagen nur am Rand der Fußgängerzone in dann größeren Einheiten geschaffen werden. Da diese nicht nur den Kunden, sondern auch den Beschäftigten zur Verfügung stehen sollen, die ihr Fahrrad einen längeren Zeitraum abstellen müssen, müssen

die Anlagen einen höheren Standard vor allem mit einer Überdachung haben. Daher wurde zur Ermittlung der Herstellungskosten unter anderem die Abstellanlage in der Poststraße mit einer Überdachung herangezogen. Damit ergeben sich Kosten in Höhe von 2.232 € je überdachtem Stellplatz:

Pos	Menge	Einheit	Leistung	EP [€]	Menge je Stellplatz	Einheit	Kosten je Stellplatz [€]
1	1,00	m ²	Pflasterfläche aus Betonsteinpflaster 20/10/8 cm, grau, herstellen, incl. Schottertragschicht, d = 30 cm	100,00 €	3,12	m ²	312,00 €
2	1,00	St	Fahrradbügel aus Profilrohr 80 x 20 mm, verschweißt, mit/ohne Querholm, feuerverzinkt, pulverbeschichtet, RAL-Farbton DB 703, b = 840 mm, h = 1200 mm, zum Einbetonieren liefern und montieren	420,00 €	1,00	St	420,00 €
3	1,00	St	Überdachung für Fahrradabstellplätze als Stahlkonstruktion verschweißt, feuerverzinkt, pulverbeschichtet, RAL-Farbton DB 703, Seiten- / Rückwände und Dachfläche mit Sicherheitsverbundglas ausgestattet, incl. Erdaushub und Fundamente liefern und montieren pro Stellplatz	1.500,00 €	1,00	St	1.500,00 €
				Kosten je Stellplatz:			2.232,00 €

3. Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld (Entwurf) | Anlagen

3.1. Erläuterungen zur Anlage 1 (zu § 3 Absatz 1) der Stellplatzsatzung: Stellplatzrichtzahlen

Die Anlage zur Stellplatz VO NRW – Teil A (Richtzahlentabelle zur StellplatzVO NRW) enthält für verschiedene Verkehrsquellen konkrete Richtzahlen für die Anzahl der notwendigen Stellplätze.

Die Anlage 1 zur Musterstellplatzsatzung NRW enthält Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf. Für die kommunalen Stellplatzsatzungen muss die Kommune anstelle der Orientierungswerte (mit Spannweite von ... bis) fixe Richtzahlen für ihre jeweiligen Gegebenheiten ermitteln und festlegen.

In der als Anlage 5 beigefügten Tabelle wurden die Richtzahlen der Stellplatz VO NRW den Rahmenempfehlungen der Musterstellplatzsatzung gegenübergestellt und daraus eine Empfehlung für die jeweilige Richtzahl für Coesfeld abgeleitet.

Hingewiesen sei an dieser Stelle insbesondere auf die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße für die Nummern 1.1 und 1.2 (Wohngebäude und Wohnungen). Für die Nr. 1.3 „Öffentlich-geförderte Wohnungen“ wurde der Stellplatzbedarf auf 1 Stellplatz je Wohnung festgesetzt. Die Musterstellplatzsatzung NRW sieht keine Sonderregelung für öffentlich geförderte Wohnungen vor. Die Stellplatz VO NRW reduziert den Stellplatzschlüssel auf 0,5 Stellplätze

je Wohnung. Diese Reduktion geht nach Ansicht der Verwaltung an der Realität vorbei. Eine Unterscheidung nach Wohnungsgröße wie beim frei finanzierten Wohnungsbau hält die Verwaltung für den öffentlich geförderten Wohnungsbau nicht für erforderlich.

3.2. Erläuterungen zur Anlage 2 (zu § 4 Absatz 1) der Stellplatzsatzung: Berücksichtigung besonderer Maßnahmen der Bauherrschaft

Wenn die Bauherrschaft besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens ergreift, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach einem von der Bauherrschaft vorzulegenden und von der Bauaufsichtsbehörde anzuerkennenden Mobilitätskonzept. Die Anlage 2 zur Satzung definiert die Anforderungen an das Mobilitätskonzept und gibt orientierende Wirkungsabschätzungen für einzelne Maßnahmen vor.

Übernommen für die Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld wurden grundsätzlich die Festlegungen der Anlage 2 zur Musterstellplatzsatzung NRW. Die hierin enthaltene Variable wurden für die Stadt Coesfeld wie folgt festgesetzt:

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

Die in der Anlage 2 der Musterstellplatzsatzung aufgeführte Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens „*Erhebung von Parkgebühren unmittelbar von den Stellplatznutzenden (Dauerparker*innen) in Höhe von mindestens [xx] € pro Monat bei offenen Stellplätzen und [yy] € pro Monat bei Garagen und Parkbauten*“ wurde nicht in die Coesfelder Satzung übernommen. Aus Sicht der Verwaltung führt eine solche Maßnahme nicht unmittelbar zur Reduzierung des Autobesitzes und damit des Verkehrsaufkommens. Vielmehr besteht die Gefahr, dass die privaten Kraftfahrzeuge nicht in den Parkbauten abgestellt werden, sondern vermehrt im kostenlosen öffentlichen Verkehrsraum.

Klimarelevanz:

Auch die Stadt Coesfeld hat die Verantwortung, die Potenziale für das Klimaneutralitätsziel 2045 für Deutschland auszuschöpfen. Der Klimacheck prüft, ob die in der Politik behandelten Themen und Entscheidungen klimarelevant sind und wie sie qualitativ einzuordnen sind. Ziele hierbei sind

- die Sensibilisierung für Klimaschutz und die Prüfung von Alternativen innerhalb der Verwaltung,
- Transparenz über Auswirkungen verschiedener Vorhaben sowie
- die Entscheidungshilfe für die Abwägung in politischen Gremien.

Nicht immer ist die klimafreundlichste Variante umsetzbar, die Abwägung geschieht letztendlich immer unter Berücksichtigung aller Faktoren.

Negativ	x	Positiv	Keine	Keine Angabe möglich
1. <i>Immer auszufüllen:</i> Erläuterung Klimaauswirkungen: Was sind die Auswirkungen auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?				
Die Verwaltung möchte die durch die Änderung der Bauordnung eröffnete Chance nutzen, um die Stellplatzregelungen differenziert auf die örtlichen Gegebenheiten und die kommunalen Entwicklungsstrategien auszurichten. Hier ist in erster Linie der Masterplan Mobilität anzusprechen. Der Beschluss einer Stellplatzsatzung hat über den Maßnahmensteckbrief A1 Eingang in den Masterplan gefunden. Insbesondere durch die Möglichkeit, den Kraftfahrzeug-Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen der Bauherrschaft (Mobilitätskonzept) nachhaltig zu verringern, wird das im				

Masterplan Mobilität definierte Ziel, das Mobilitätsverhalten zu verändern und den Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, unterstützt. Damit dient die Stellplatzsatzung unmittelbar dem Klimaschutz.

2. *Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:* Betrachtung von Alternativen/Optimierungsoptionen: Was wären denkbare Anpassungen in Richtung Klimaneutralität? Wie können die Auswirkungen vermindert werden? Wie könnte die Klimaanpassung gestärkt werden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?

Anlagen:

Entwurf der Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld

- 1: Textteil
- 2: Anlage 1 (zu § 3 Absatz 1): Stellplatzrichtzahlen
- 3: Anlage 2 (zu § 4 Absatz 1): Berücksichtigung besonderer Maßnahmen der Bauherrschaft
- 4: Anlage 3 Gebietszonen Stadtgebiet Coesfeld und Ortsteil Lette

Sonstige Anlagen

- 5: Gegenüberstellung: Richtzahlen der Stellplatz VO NRW / Rahmenempfehlungen der Musterstellplatzsatzung