

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

60.01 Stadtplanung

60.03 Verkehrsplanung

60.07 Bauordnung

Datum:

11.03.2020

Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

25.03.2020

Kenntnisnahme

## Stellplatzsatzung: Grundlagen der Beratung

### Sachverhalt:

#### 1. Einführung

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018, § 48 „Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze“, Abs. 3) ermächtigt die Gemeinden festzulegen, ob und in welchem Umfang und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen (siehe Anlage).

Um den Städten und Gemeinden diese Aufgabe zu erleichtern und die Anwendung landesweit zu harmonisieren, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) und gemeinsam mit kommunalen Experten eine „Musterstellplatzsatzung“ sowie einen „Leitfaden zum Erstellen von Stellplatzsatzungen“ erarbeitet. Die Musterstellplatzsatzung NRW ohne die Anlage zu § 3 Absatz 1 ist als Anlage beigefügt. Die kompletten Unterlagen können unter den folgenden Links heruntergeladen werden:

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm\\_nrw\\_muster-stellplatzsatzung\\_19-11-14.pdf](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_muster-stellplatzsatzung_19-11-14.pdf)

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen>

Zur Einführung in das Thema folgt ein Auszug aus dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW:

*Aus der neuen Regelung erwachsen für die Kommunen sowohl Möglichkeiten, als auch – wenn sie sich für den Erlass einer Satzung entscheiden – Pflichten. So besteht die Chance, Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben, auf die städtebauliche Entwicklung und auf die verkehrliche Entwicklung zu nehmen. Eigene kommunale Stellplatzsatzungen erhalten dabei im Vergleich zu den bisher landesweit einheitlichen Regelungen einen besonderen Stellenwert: Sie ermöglichen es, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten. Die Stellplatzsatzung kann so als Instrument der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements für die Verkehrswende vor Ort genutzt werden. Zugleich geht mit*

*der neuen Satzungsermächtigung aber auch die Verantwortung einher, eigene Regelungen zu erstellen und in der Praxis anzuwenden.*

*Bevor eine Kommune die neue Regelung anwenden kann, muss sie eine Reihe von Fragen beantworten und Aufgaben bewältigen. So ist zunächst zu klären, ob überhaupt eine eigene Stellplatzsatzung erstellt werden soll. Anschließend stellt sich die Aufgabe, konkrete Regelungen in einer auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnittenen Stellplatzsatzung zu formulieren. Die Landesbauordnung eröffnet Regelungsmöglichkeiten, deren Einsatz abzuwägen ist und die an die örtlichen Verhältnisse anzupassen sind.*

...

*Leitfaden und Satzungsmuster sind mit Blick auf die oben genannte Neufassung der Landesbauordnung und das Inkrafttreten der Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der Stellplatzsatzungen zum 01.01.2019 erarbeitet worden. Bei Redaktionsschluss des vorliegenden Leitfadens lag die in § 48 Absatz 2 BauO NRW angekündigte Rechtsverordnung des Landes, mit der landesweit einheitlich die Zahl notwendiger Stellplätze definiert wird, noch nicht vor. Für die Kommunen empfiehlt es sich insofern in der derzeitigen Situation, durch eine eigene Stellplatzsatzung eine Baupflicht zu begründen.*

Die angekündigte Rechtsverordnung des Landes liegt weiterhin nicht vor. Daher empfiehlt die Verwaltung, auf Grundlage der Musterstellplatzsatzung eine spezifische Satzung für Coesfeld aufzustellen. Dabei gehen die durch die Satzung getroffenen Regelungen deutlich über die aktuell für Coesfeld gültige Stellplatzsatzung hinaus. Diese legt einzig und allein die Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages einer Stellplatzablösung nach § 48 Abs. 8 BauO NRW sowie die Reduzierung der Anzahl der erforderlichen Stellplätze in den Gebietszonen 2 und 3 fest. Bisher wird der Stellplatzbedarf im Wesentlichen aus den vom Land in der Vergangenheit vorgegeben Richtwerten abgeleitet.

Aufgrund der Komplexität der Thematik wird die Verwaltung in dieser Vorlage zunächst wichtige Informationen geben und einige grundsätzliche Fragestellungen ansprechen. Anschließend können sich die Fraktionen in das Thema einarbeiten. In einer der nächsten Sitzungsfolgen wird die Verwaltung dann – nach genauer Prüfung der Stellplatzsituation für die einzelnen Nutzungsarten - zur Beratung eine Beschlussvorlage mit dem Entwurf einer auf Coesfelder Verhältnisse gemünzten Stellplatzsatzung einbringen.

## **2. Musterstellplatzsatzung**

→ Zu § 1 Geltungsbereich

Soll die Satzung einheitlich für das gesamte Stadtgebiet gelten (ggf. mit Ausnahme der Regelungen zu § 5 Ablösung)?

→ Zu § 2 Herstellungspflicht und Begriffe, Abs. 1

Soll bei der Beurteilung der Herstellungspflicht für Stellplätze in wesentliche und unwesentliche Änderungen und Nutzungsänderungen unterschieden werden?

Die am 01.01.2019 in Kraft getretene BauO NRW 2018 unterscheidet nicht mehr in wesentliche und unwesentliche Änderungen und Nutzungsänderungen, wie die zuvor geltenden BauO NRW. Die Bauaufsicht hat bis Ende 2018 diese Differenzierung bei der Beurteilung der Herstellungspflicht für Stellplätze regelmäßig berücksichtigt und im Rahmen des Entscheidungsspielraums bei untergeordneten Nutzungsänderungen so häufig keinen neuen Stellplatznachweis gefordert. Die Musterstellplatzsatzung wiederum greift die Differenzierung jetzt erneut auf!

→ Zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze, Abs. 5

Wie erfolgt die Rundung, wenn sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen ergeben?

Insbesondere im Falle von Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Mehrfamilienhäusern lässt sich der konkrete Stellplatzbedarf auch durch die Art der Rundung beeinflussen (mögliche Rundungsarten u.a.: mathematisch bzw. kaufmännisch auf- und abrunden, immer aufrunden, immer abrunden).

→ Zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze, Abs. 7

Soll die Stellplatzherstellungspflicht bei Nutzungsänderung und Dachgeschossausbau für Wohnraum für das gesamte Stadtgebiet oder auch nur in ausgewählten Stadtteilen ausgesetzt werden, um den Wohnungsbau zu fördern?

Laut Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung ist dieser Absatz überwiegend in stark verdichteten Gemeinden sinnvoll, in denen der Wohnungsbau gefördert werden soll. Er dient dazu, das Schaffen von Wohnraum durch Nutzungsänderung oder Dachgeschossausbau/-neubau in Bestandsgebäuden zu ermöglichen. Die Stellplatzherstellungspflicht bei Nutzungsänderung und Dachgeschossausbau für Wohnraum kann demnach auch nur in ausgewählten Stadtteilen ausgesetzt werden, die z. B. bereits stark verdichtet sind. Der Absatz basiert auf § 48 Abs. 1 BauO NRW, Satz 4: *„Dies (die Herstellungspflicht) gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung erheblich erschwert oder verhindert würde.“*

→ Zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze, Abs. 8

Welche „Besonderen Maßnahmen“ sind für Coesfeld sinnvoll und sollen hier berücksichtigt werden?

Als besondere Maßnahmen bezeichnet der Leitfaden zur Mustersatzung Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, mit deren Hilfe die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Kfz-Nutzung reduziert wird. Falls dies in der Satzung vorgesehen wird, reduziert sich der Stellplatzbedarf für ein Vorhaben aufgrund konkreter Maßnahmen des Bauherrn in diesen Bereichen bzw. wird die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze ausgesetzt. Als mögliche Maßnahmen werden genannt: Mobilitätsinformationen, Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Vergünstigung, Fahrgemeinschaftsförderung, Förderung Car-Sharing, Radverkehrsförderung, Förderung Fahrradvermietensystem.

→ Zu § 4 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze, Abs. 1 bis 3

Sind die angesetzten zumutbaren fußläufigen Entfernungen notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück (maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben maximal 300 m, bei notwendigen Fahrradabstellplätzen maximal 100 m) unter Berücksichtigung Coesfelder Verhältnisse sinnvoll?

Sollen „gefangene“ Stellplätze in Einzelfällen anerkannt werden?

Stellplätze und Garagen sollten grundsätzlich ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein, dürfen also nicht „gefangen“ sein. Bei Ein- und ggf. bei Zweifamilienhäusern kann das Abweichen von diesem Grundsatz aber sinnvoll sein, um Grundstückseigentümer mit nur einem Pkw nicht zu einer unnötigen Versiegelung des Grundstückes zu zwingen. Dann müsste eine entsprechende Regelung in die Satzung aufgenommen werden.

→ Zu § 5 Ablösung

Sind die in der aktuell rechtskräftigen Stellplatzsatzung festgelegten Gebietszonen, die Höhe des Geldbetrages für die Stellplatzablöse und die Reduzierung der Anzahl der erforderlichen Stellplätze in den Gebietszonen 2 und 3 noch aktuell, so dass sie in die zu beschließende Satzung übernommen werden können?

→ Zu § 5 Ablösung, Abs. 3

Soll dieser Absatz („Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.“) in die Coesfelder Satzung übernommen werden?

Diese besondere Anforderung an die Verwendung der Ablösebeträge ist in der BauO NRW 2018 nicht enthalten. Konkrete Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Bauvorhabens sind ggf. schwer nachweisbar. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und der Nahmobilität, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, aber eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund bewirken sollen. In der Folge würde eine detaillierte Zuordnung zwischen Ablösebetrag und umgesetzter Maßnahme erforderlich.

### **3. Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW - Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf**

#### **3.1 Pkw-Stellplätze**

Für die Festlegung der konkreten Richtwerte stellen sich insbesondere die folgenden Fragen:

- Weist das Stadtgebiet verschiedene Gebietstypen auf, so dass die Festlegung von verschiedenen Richtwerten für die unterschiedlichen Gebietstypen gerechtfertigt wäre? Konkret: sollen die am 19.12.2007 vom Rat beschlossenen Sonderregelungen für die Gebietszonen 2 und 3 unverändert oder modifiziert in die zu beschließende Satzung übernommen werden?
- Soll für einzelne Gebiete in Abhängigkeit von der ÖPNV-Erschließung ein „ÖPNV-Abschlag“ berücksichtigt werden? Wenn ja: für welche Gebiete und für welche Nutzungsarten soll ein solcher Abschlag gelten?
- Sollen die Richtwerte allein anhand der verkehrlichen Eckdaten (Pkw-Verfügbarkeit, MIV-Anteil) im oberen Drittel der Orientierungswerte festgesetzt werden oder sollen die Richtwerte auch als verkehrspolitisches Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl eingesetzt werden?

Die Anlage zu Nr. 51.11 Verwaltungsvorschrift BauO NRW (2000) nennt Richtzahlen für den Stellplatzbedarf bei Bauvorhaben. In der Regel wurde der Stellplatzbedarf anhand dieser Richtzahlen ermittelt, wenn kein anderweitiger Nachweis geführt wurde. Die Verwaltungsvorschriften zur BauO NRW (2000) sind infolge Befristung mit Ablauf des 31.12.2005 ausgelaufen. Mangels anderweitiger Vorgaben wurden die Richtzahlen der Anlage zu Nr. 51.11 der Verwaltungsvorschrift bei den Bauaufsichtsbehörden in NRW - so auch in Coesfeld - weiterhin angewendet. Gemäß interner Dienstanweisung vom 07.11.2005 ist zur Ermittlung der PKW-Stellplätze im Regelfall der Mittelwert anzunehmen. Bezogen hierauf hat der Rat der Stadt Coesfeld im Zusammenhang mit der Änderung der Stellplatzsatzung am 19.12.2007 ergänzend beschlossen, im Geltungsbereich der Stellplatzsatzung in den Gebietszonen 2 und 3 aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse in der Regel die Anzahl der erforderlichen Stellplätze um 20 % zu reduzieren und in diesen Zonen den günstigsten Bezugswert der Richtzahlen für den Stellplatzbedarf anzunehmen.

Mit der Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW legt das Zukunftsnetz Mobilität eine aktualisierte Richtzahlentabelle vor. § 3, Abs. 1 der Musterstellplatzsatzung legt fest, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze sich aus der Richtzahlentabelle ergibt. Alternativ kann aber weiterhin auch eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

Auszug aus dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW:

*„Die Tabelle mit Richtzahlen anhand verschiedener Nutzungsarten bietet im Verwaltungshandeln eine wichtige Grundlage zur Ableitung von Stellplatzbaupflichten. Die Anzahl und Art der vorzugebenden Nutzungen ist nicht vorgeschrieben, die*

*Musterstellplatzsatzung bietet hier nur einen Orientierungsrahmen. Die Tabelle kann nach Bedarf und basierend auf der Erfahrung der Verwaltung in einzelnen Nutzungsarten variieren und um weitere ergänzt werden.*

*Für die häufig vorkommenden Nutzungsarten, wie z. B. Wohnen, Verkaufsstätten oder Büroflächen, ist es sinnvoll, Richtzahlen in der Stellplatzsatzung vorzugeben. Dies erleichtert sowohl die Arbeit der Verwaltung durch klare Prüfvorgaben bei Bauanträgen, als auch die Planbarkeit von Bauvorhaben für Architekten, Bauherren und Investoren.*

*Prinzipiell kann die Richtzahlentabelle auch auf z. B. die häufigsten Nutzungen beschränkt werden; für weitere bzw. seltenere Nutzungen kann auf Einzelfallprüfungen verwiesen werden (→ § 3 Abs. 2).*

*Die Musterstellplatzsatzung bietet eine Grundlage an Richtwerten für verschiedenste Nutzungen. Die Richtwerte sind jeweils an die Gegebenheiten der Kommune (abhängig von der Größe, Nutzungsdichte, zentralörtlichen Funktion, Erschließungsqualität etc.) anzupassen. Für die Planungssicherheit von Bauherren, Investoren und Architekten ist je Nutzungsart nur ein Richtwert festzusetzen. Falls das Gemeindegebiet verschiedene Gebietstypen aufweist, können allerdings verschiedene Richtwerte für die unterschiedlichen Gebietstypen ausgewiesen werden (siehe Kapitel 3.3 Differenzierung der Richtzahlen innerhalb des Gemeindegebietes, S. 34).“*

Die Richtzahlentabelle enthält zunächst Rahmenwerte, z.B. 0,9–1,5 Stellplätze je 100 m<sup>2</sup> BGF (Bruttogeschossfläche). Für die kommunale Stellplatzsatzung muss die Kommune anstelle der Rahmenwerte fixe Richtzahlen für die jeweiligen Gegebenheiten ermitteln und festlegen: Zur Begründung können z. B. gutachterliche Erkenntnisse, Informationen über den Pkw-Bestand und den Modal-Split der Gemeinde oder die Genehmigungspraxis der letzten Jahre herangezogen werden. Nähere Angaben zur Herleitung der Richtwerte können dem Kapitel 3.2 des Leitfadens entnommen werden.

Legt man die Pkw-Verfügbarkeit (Einwohnerdichte, Pkw-Dichte) und den MIV-Anteil im Modal-Split zugrunde, liegt die Stadt Coesfeld jeweils im Bereich III (siehe Anlage: Abbildungen 12 und 13 aus dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung; ergänzende Erläuterung zur Abbildung 12: dargestellt ist die Einwohner- und Pkw-Dichte des Kreises Coesfeld. Diese weicht aber nicht wesentlich von den Werten der Stadt Coesfeld ab.

Daraus pragmatisch abgeleitete Alternative A könnte lauten: Demnach müssten die konkret festgesetzten Richtwerte im oberen Drittel der Orientierungswerte liegen, um den unvermindert hohem bzw. trotz Klimaschutzdiskussion sogar tatsächlich immer noch höher werdende Stellplatzbedarf mit einem angepasst höherem Stellplatznachweis Rechnung zu tragen (2019 wurden im Kreis Coesfeld über 10.000 PKW zusätzlich zugelassen .

Daraus politisch steuernd abgeleitete Alternative B: Hohe Pkw-Dichten und ein großer MIV-Anteil am Modal-Split können zugleich aber auch ein Hinweis auf die Notwendigkeit sein, im Sinne einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung zu handeln. Die Stellplatzsatzung soll als Instrument eingesetzt werden, indem beispielsweise mit niedrigeren Richtwerten zusätzliche Anreize zur Autonutzung vermieden oder Mobilitätskonzepte von Bauherren Berücksichtigung finden.

Als Kriterium für die Genehmigungspraxis der letzten Jahre können die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf aus der Anlage zu Nr. 51.11 Verwaltungsvorschrift BauO NRW herangezogen werden. Angewendet wurden durch die Baugenehmigungsbehörde hier jeweils die Mittelwerte. Um sich einen Überblick verschaffen zu können, wurden die Richtwerte der Anlage zu Nr. 51.11 Verwaltungsvorschrift BauO NRW und der Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW vergleichend gegenübergestellt (siehe Anlage). Zusätzlich ausgewiesen wurden wesentliche Abweichungen bei den Nutzungsarten, die prozentuale Differenz im Stellplatzbedarf und eine Einschätzung der Verwaltung über die Bedeutung der Nutzungsart für die Stadt Coesfeld. Aus der Kombination dieser Kriterien wurde eine Einschätzung vorgenommen, ob eine eingehende Diskussion des festzulegenden Richtwertes für die jeweilige Nutzungsart erforderlich ist. Diese Einschätzung erfolgt ohne Berücksichtigung der Tatsache, dass grundsätzlich diskutiert

werden muss, in welchem Bereich der vorgeschlagenen Orientierungswerte die Richtwerte festgesetzt werden.

Der Leitfaden sieht nicht nur eine Differenzierung der Richtwerte nach Gebietstypen, sondern auch eine Differenzierung in Abhängigkeit vom ÖPNV-Angebot vor. Dabei ist eine separate Definition von Richtwerten bei einer sehr guten ÖPNV-Erschließung (Sonderspalte in der Richtzahlentabelle) vorgesehen. Denkbar ist aber auch ein genereller prozentualer Abschlag. Der Leitfaden benennt Kriterien für eine sehr gute, eine gute und eine einfache ÖPNV-Erschließung. In Coesfeld werden selbst die Kriterien für eine einfache ÖPNV nicht eingehalten. Allerdings sind die im Leitfaden genannten Kriterien auch nur für urbane Räume realistisch. Für ländlich geprägte Räume können unter Umständen auch geringere Erschließungsqualitäten bereits Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl haben. Insofern kann zumindest für einen Bereich rund um den Bahnhof über einen „ÖPNV-Abschlag“ diskutiert werden.

### **3.2 Fahrrad-Stellplätze**

Für die Festlegung der konkreten Richtwerte stellt sich insbesondere die folgende Frage:

→ Sollen die Richtwerte aufgrund des hohen Radverkehrsanteils und der überdurchschnittlichen Fahrradverfügbarkeit im oberen Drittel der Orientierungswerte festgesetzt werden?

Die Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW enthält Richtzahlen für den Fahrradstellplatzbedarf bezogen auf einzelne Nutzungsarten. Auch hier werden zunächst Rahmenwerte festgesetzt, die für die kommunale Stellplatzsatzung durch fixe Richtzahlen ersetzt werden müssen. Zur Begründung können auch hier z. B. gutachterliche Erkenntnisse, Informationen über die Fahrradverfügbarkeit und den Modal-Split der Gemeinde oder die Genehmigungspraxis der letzten Jahre herangezogen werden.

Der Radverkehrsanteil liegt in Coesfeld mit 32% (Mobilitätsuntersuchung 2016, Kreis Coesfeld) deutlich über dem bundesweiten Wert (2017: 11%, Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur). Im Kreis Coesfeld verfügt der Großteil der Haushalte (87%) über mindestens ein Fahrrad. Bundesweit nennen demgegenüber nur 78% der Haushalte zumindest ein Fahrrad ihr Eigen. Mit 1.040 Fahrrädern pro 1.000 Einwohnern steht statistisch jedem Einwohner im Kreis Coesfeld mehr als ein Fahrrad zur Verfügung. Sowohl der hohe Radverkehrsanteil als auch die überdurchschnittliche Fahrradverfügbarkeit sprechen zunächst dafür, die Richtwerte im oberen Drittel der Orientierungswerte festzusetzen, um der hohen Nutzerzahl auch Abstellflächen an der Wohnstätte „zu sichern“, was natürlich vorrangig für den Geschosswohnungsbau von hoher Relevanz ist.

Bei der Festlegung der notwendigen Fahrrad-Stellplätze wird von der Baugenehmigungsbehörde seit 2005 eine auf Grundlage von einschlägigen Empfehlungen festgesetzte Richtwerttabelle angewandt. Als Grundlage einer Entscheidung über die Richtwertfestsetzung wurden die bisher angewandten Richtwerte den Werten der Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW vergleichend gegenübergestellt (siehe Anlage). Auch hier wurden zusätzlich wesentliche Abweichungen bei den Nutzungsarten, die prozentuale Differenz im Stellplatzbedarf und eine Einschätzung der Verwaltung über die Bedeutung der Nutzungsart für die Stadt Coesfeld ausgewiesen. Und auch hier wurde aus der Kombination dieser Kriterien eine Einschätzung über die Notwendigkeit einer eingehenden Diskussion über den festzulegenden Richtwert für die jeweilige Nutzungsart vorgenommen (siehe Erläuterung unter Punkt 3.1 Pkw-Stellplätze).

#### **Anlagen:**

BauO NRW 2018 § 48 „Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze“

Musterstellplatzsatzung NRW ohne Anlage zu § 3 Absatz 1

Abbildungen 12 und 13 aus dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung

Gegenüberstellung der Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW (2000) und der Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW (Pkw-Stellplatzbedarf)

Gegenüberstellung der bisher angewandten Richtwerte und der Anlage zu § 3 Absatz 1 der Musterstellplatzsatzung NRW (Fahrrad-Stellplatzbedarf)

Aktuell rechtskräftige Stellplatzsatzung

Hinweis:

Die Musterstellplatzsatzung einschließlich der Anlage zu § 3 Absatz 1 und der Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung können über die im Sachverhalt aufgeführten Links aufgerufen werden. Bei Bedarf können die Unterlagen bei der Verwaltung eingesehen werden.