

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 07.02.2022
AZ.: IV/61.1 Groll_VEP_StPIS

WP 20-25 SV 61/067

Beschlussvorlage

Stellplatzsatzung für Hilden:

1. Vorstellung des Entwurfes
2. Freigabe zum Beteiligungsverfahren

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

Öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

☐ ja

☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

☐ ja

☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

09.03.2022

Entscheidung

Anlage 1: Stellplatzsatzung der Stadt Hilden - Entwurf

Anlage 2: Erläuterung_zur_Stellplatzsatzung-Entwurf

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt dem Entwurf zur Stellplatzsatzung Hilden zu und beauftragt die Verwaltung, zum nächstmöglichen Zeitpunkt ein Beteiligungsverfahren durchzuführen.

Erläuterungen und Begründungen:Vorgeschichte

Der Stadtentwicklungsausschuss diskutiert bereits seit 2018 über die Möglichkeit, für die Stadt Hilden eine eigene Stellplatzsatzung erstellen zu lassen. Grundlage für diese Diskussionen war seinerzeit ein entsprechender Antrag der Fraktion Bürgeraktion.

Vor einem konkreten Auftrag an die Verwaltung wurde zunächst die Überarbeitung der Landesbauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) abgewartet. Denn die Möglichkeit für eine Stellplatzsatzung ergibt sich aus der aktuellen Landesbauordnung. Der Entwurf der „Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder“ befindet sich in den Endzügen seiner Erarbeitung. Daneben enthält die BauO NRW in § 89 „Örtliche Bauvorschriften“, Abs 1 Nr. 4 (Fahrradabstellplätze) und Nr. 5 (Kfz-Abstellplätze) die Möglichkeit, dass die Kommunen eigene Regelungen trifft (Satzungsermächtigung).

Weiterhin wurde auch der Beginn der Arbeiten am städtischen Mobilitätskonzept abgewartet. Inhaltlich lassen sich Aspekte und Erkenntnisse aus diesem Arbeitsprozess auch für die Aufstellung der Stellplatzsatzung verwenden.

Vor diesem Hintergrund beauftragte der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 05.05.2021 die Verwaltung einstimmig, den Vorschlag für eine Stellplatzsatzung für Hilden zu erarbeiten.

Im Juni 2021 wurde die Aufgabe an das BüroStadtVerkehr, Hilden, vergeben, welches auch mit der Erarbeitung des stadtweiten Mobilitätskonzeptes beauftragt ist.

Inhaltlicher Überblick zum Satzungsentwurf

Inzwischen liegt ein Entwurf zum Satzungstext vor. Inhaltlich macht dieser Entwurf Aussagen zu den Stellplatzzahlen für Kfz und Fahrräder bei Neu- oder Umbauvorhaben; ebenso wird auf das Thema Stellplatz-Ablöse eingegangen.

Auf der Basis einer umfangreichen Datenanalyse über das Stadtgebiet hinsichtlich von Nutzungs- und Bebauungsstrukturen in den Stadtteilen sowie der dort jeweils zugelassenen privaten Kraftfahrzeuge werden konkrete Vorschläge zum Stellplatznachweis gemacht. Das bezieht sich sowohl auf die Quantität als auch auf die Qualität der betroffenen Stellplätze.

In der Richtzahlentabelle werden so jeweils Vorgaben für die Erfüllung des Stellplatznachweises durch Bauherren auf den privaten Grundstücken gemacht. (siehe Anlage 1: Entwurf zur Satzung) Um diesen Bauherren auch die Möglichkeit der Flexibilität zu bieten, gibt es in der Satzung auch die Alternative, durch die Vorlage eines qualifizierten „Mobilitätskonzeptes“ einige Stellplätze einzusparen.

Grundsätzliches Ziel bleibt jedoch die Umsetzung der Erkenntnis, dass es in Hilden erforderlich ist, den öffentlichen Straßenraum von bestimmten privaten Nutzungen (wie dem Abstellen privater KFZ in Ermangelung ausreichender privater Stellplätze auf eigenen Grundstücken) zu entlasten und so Raum zu gewinnen für andere Nutzungen (Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, Baumstandorte).

Beteiligungsverfahren

Die aktuelle Landesbauordnung ermächtigt die Gemeinden, zu bestimmten Themen eigene Satzungen aufzustellen:

Ein besonderes Verfahren wird dabei für die Aufstellung dieser Satzungen nicht vorgegeben. Die Stadt Hilden hat jedoch in der Vergangenheit gute Erfahrungen damit gemacht, auch bei der Aufstellung von Satzungen auf der Grundlage der jeweiligen Landesbauordnung nicht auf ein Beteiligungsverfahren zu verzichten.

Daher ist seitens der Verwaltung vorgesehen, den hier vorgestellten Entwurf bei entsprechender Beschlussfassung durch den Stadtentwicklungsausschuss auch außerhalb des Rathauses zur Diskussion zu stellen.

Folgende externe Stellen sollen darum gebeten werden, eine Stellungnahme zu dem Satzungsentwurf abzugeben:

- Haus&Grund Hilden e.V.
- Mieterbund Rheinisch-Bergisches Land e.V.
- Industrie- und Handelskammer Düsseldorf
- Handwerkskammer Düsseldorf
- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Ortsgruppe Hilden
- Gemeinnütziger Bauverein Hilden e.G.

Nach einer angemessenen Beteiligungszeit, in der Anregungen und Stellungnahmen eingebracht werden können, beabsichtigt die Verwaltung, den dann möglicherweise anzupassenden Entwurf der Satzung dem Stadtentwicklungsausschuss und dem Rat der Stadt Hilden zur abschließenden Beschlussfassung vorzulegen und, bei einer positiven Beschlussfassung, durch öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Hilden rechtswirksam werden zu lassen.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Eine Stellplatzsatzung hat selbst keine unmittelbaren klimarelevanten Auswirkungen. Sie kann aber durch ihre Regelungen dazu beitragen, den öffentlichen Straßenraum für umweltfreundlichere Mobilitätsangebote besser nutzbar zu machen. Auch kann sie die Verbreitung der Elektromobilität unterstützen.

Stellplatzsatzung der Stadt Hilden vom __.__.2022

Der Rat der Stadt Hilden hat in seiner Sitzung am __.__.2022 folgende Satzung beschlossen:

Rechtsgrundlagen

- § 48 Abs. 3 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 21.07.2018 mit Stand vom 22.01.2022 [GV. NRW. 2018, S. 421/ SGV.NRW. 232) in der zurzeit geltenden Fassung und der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO) vom 02.07 2021
- § 7 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994, S. 666) in der zurzeit geltenden Fassung

§1

Geltungsbereich und Zuständigkeit

- (1) ¹Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Hilden. ²Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.
- (2) ¹Für Entscheidungen nach dieser Satzung ist die für die Stadt Hilden zuständige Untere Bauaufsichtsbehörde zuständig.

§2

Herstellungspflicht und Begriffe

- (1) ¹Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, müssen Stellplätze (notwendige Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (notwendige Fahrradabstellplätze) hergestellt werden. ²Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass sie die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können.
- (2) ¹Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen. ²Garagen sind ganz oder teilweise umschlossene Räume zum Abstellen von Kraftfahrzeugen. ³Fahrradabstellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen, und die
 1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sind,
 2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
 3. einzeln leicht zugänglich sind und
 4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.⁴Die Beschaffenheit der Fahrradständer muss folgende Kriterien erfüllen:
 1. Die Fahrradabstellplätze sind so zu gestalten, dass Fahrräder mit allen fahrradtypischen Laufradgrößen und Reifenbreiten sicher und ohne Beschädigung der Laufräder an stabilen Fahrradständern eingestellt/angelehnt werden können (Standssicherheit).
 2. Die verwendeten Fahrradständer müssen das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit Schloss ermöglichen (Diebstahlsicherheit).
 3. Die verwendeten Fahrradständer müssen einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten, d.h. sie müssen mind. 70 cm bei ebenerdiger Einstellung und mind. 50 cm bei Hoch-/Tiefeinstellung auseinander stehen. (Benutzerfreundlichkeit).

4. Die Aufstellflächen für Fahrradabstellanlagen sind weitmöglichst mit wasserdurchlässigem Untergrund herzustellen.
- (3) ¹Notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. ²Notwendige Stellplätze und Abstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden.
- (4) ¹Die Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung, deren Anzahl sowie deren Anforderungen nach § 48 Abs. 2 Landesbauordnung NRW und §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

§3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) ¹Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. ²Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Unteren Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.
- (2) ¹Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. ²Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen. ³Diese sind anschließend in einer Einzelfallberechnung von Seiten der zur Herstellung von Stellplätzen Verpflichteten zu überprüfen und der Unteren Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.
- ²Die Reduzierung notwendiger Stellplätze nach Satz 1 ist jeweils im Einzelfall durch den zur Herstellung notwendiger Stellplätze Verpflichteten bei Bauantragsstellung nachzuweisen. ³Dieser Nachweis ist von der Unteren Bauaufsichtsbehörde zu prüfen.
- (4) ¹Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. ²Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.
- (5) ¹Steht die Gesamtanzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.
- (6) ¹Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden.
- (7) ¹Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude in Gemeindegebietsteilen I, II und III
1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
 2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen notwendige Stellplätze und/oder notwendige Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.
- (8) ¹Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze wird aufgrund der Lagegunst für den Gemeindegebietstyp I um 25 % und für den Gemeindegebietstyp II um 15 % des berechneten Stellplatzschlüssels herabgesetzt.
- (9) ¹Die Pflicht zur Herstellung der nach der Anlage 1 ermittelten Anzahl an notwendigen Stellplätzen (nach Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze gemäß Absatz 8) kann für besondere

Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs (z.B. Mobilitätsinformationen, Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Vergünstigung, Fahrgemeinschaftsförderung, Förderung CarSharing, Radverkehrsförderung, Förderung Fahrradvermietsystem, vgl. Anlage 2) um insgesamt bis zu 20 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Absatz 1 mehr als 50 Stellplätze notwendig sind. ²Die Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs und die daraus abzuleitende Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze sind in einem Mobilitätskonzept gutachterlich nachzuweisen. ⁴Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ⁵Der Nachweis muss jährlich beim Amt für Stadtplanung und Bauordnung erbracht werden. ⁶Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösebetrag. ⁷Wird 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. ⁸Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁹Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. ¹⁰Notwendige Stellplätze sind vollständig herzustellen oder anteilig abzulösen. ¹¹Die Höhe des Anteils der Ablösesumme bemisst sich an dem im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Ablösebetrag. ¹²Eine anteilige Herstellung von Stellplätzen ist nicht zulässig.

- (9) ¹In den Fällen der Absätze 2 bis 4 ist über die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze im Einvernehmen mit der Stadt zu entscheiden.

§4

Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. ²Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.
- (2) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.
- (3) ¹Notwendige Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück mit Nähe zum Eingangsbereich herzustellen. ²Die soziale Kontrolle der Fahrradabstellplätze ist durch deren gute Einsehbarkeit und Beleuchtung zu gewährleisten. ³Notwendige Fahrradabstellplätze für den Besucheranteil einer Nutzung nach Anlage 1 müssen in Ergänzung zu § 2 Absatz (2) Satz 4
1. eine Anschliebmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben,
 2. dem Fahrrad durch einen Anlehnbügel einen sicheren Stand ermöglichen und
 3. im Abstand von 1,50 m voneinander angeordnet werden, wenn mehrere Anlehnbügel nebeneinander aufgestellt werden.
- ⁴Notwendige Fahrradabstellplätze für Beschäftigte, Schüler, Studierende oder sonstige dauerhafte Nutzer einer Einrichtung nach Anlage 1 müssen darüber hinaus § 48 Abs. 2 Landesbauordnung NRW und §§ 13, 88
1. ab einer Anzahl von 10 notwendigen Fahrradabstellplätzen überdacht werden. Die Überdachung muss im Bereich des Zugangs über eine lichte Höhe von 2,25 m verfügen und zudem eine Tiefe von mindestens 2,50 m aufweisen.

2. bei jedem 11. notwendigen Fahrradabstellplatz eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Lastenrädern oder Kinderanhängern vorweisen und
3. im Abstand von 1,50 m voneinander angeordnet werden, wenn mehrere Anlehnbügel nebeneinander aufgestellt werden.

⁵Notwendige Fahrradabstellplätze für Bewohner sind in abschließbaren und witterungsgeschützten Räumen oder Fahrradboxen herzustellen und so zu dimensionieren, dass ein Einfahren, Ausfahren und Abstellen der Fahrräder ohne weitere Rangiervorgänge oder das Umräumen von anderen Fahrrädern möglich ist. ⁶Der Abstand zwischen den Anlehnbügeln in diesen Räumen ist mindestens 1,50 m. ⁷Bei jedem 11. notwendigen Fahrradabstellplatz ist eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Lastenrädern oder Kinderanhängern vorzuweisen. ⁸Fahrradboxen müssen ein Mindestinnenmaß von 2 m Länge, 1,45 m Höhe und 0,80 m Breite pro Rad aufweisen. ⁹Ergänzend zu § 2 Abs. 2 S. 4 sind notwendige Fahrradabstellplätze bei Neubau eines beliebigen Vorhabens oder Um-/Ausbau eines Objekts mit mehr als 12 Abstellplätzen so herzustellen, dass

1. zwischen Türen und Rampen Mindestpodeste- oder Flurlängen von 2 m zuzüglich Türschlag vorzusehen sind,
2. Richtungswechsel zu vermeiden sind. Falls erforderlich, sind ausreichend dimensionierte Zwischenpodeste, die das Abstellen und Umschwenken des Fahrrads ermöglichen, vorzusehen,
3. sämtliche Durchgänge zu Abstellplätzen bei öffentlichen Vorhaben eine Breite von 1,2 m, bei privaten Vorhaben eine Breite von 1,05 m aufweisen,
4. Türen keinen automatischen Schließmechanismus haben, wenn bauordnungsrechtliche Bestimmungen dem nicht entgegenstehen,
5. bei einer möglichen Zufahrt zu den Abstellplätzen auf dem Fahrrad eine lichte Raumhöhe von mindestens 2,5 m vorzusehen ist.

¹⁰Von den in Satz 9 aufgeführten Anforderungen kann bei einem Um-/Ausbau abgewichen werden, wenn sich daraus nachgewiesen für die Bauträgerschaft ein unverhältnismäßiger Mehraufwand entsteht.

- (4) ¹Ab einer Anzahl von 10 notwendigen Stellplätzen sind für mindestens 35 % der herzustellenden Stellplätze die Voraussetzungen für eine Elektrifizierung in Form von Ladeinfrastruktur (Leerrohre) zu schaffen. ²§ 3 Abs. (6) gilt entsprechend.

§5

Ablösung

- (1) ¹Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Stadt einen Geldbetrag nach Maßgabe der Satzung der Stadt zur Ablösung zahlen. ²Grundsätzlich kann auf die Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen verzichtet werden, wenn eine Zufahrt zum Grundstück oder Bestandsgebäude nur über eine Fußgängerzone möglich ist. ³Entsprechend Satz 1 und 2 ist ein Geldbetrag zu zahlen, soweit die Herstellung notwendiger Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ist.
- (2) ¹Die Höhe des Ablösungsbetrages für notwendige Stellplätze ist gemäß der in Anlage 3, aufgeführten Gebiete auf
1. 20.000 EUR in den Gemeindegebietstyp I
 2. 15.000 EUR in den Gemeindegebietstyp II
 3. 12.000 EUR in allen weiteren Gebieten der Stadt Hilden festgelegt.

- (3) ¹Der Geldbetrag nach Abs. 1 ist zu verwenden
1. für die Herstellung zusätzlicher oder Aufwertung bestehender Parkeinrichtungen im Stadtgebiet,
 2. für die Herstellung von Parkleitsystemen,
 3. für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,
 4. für Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs,
 5. für Maßnahmen des Fußverkehrs,
 6. für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements,
 7. für Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzeptes sind.
- (4) ¹Die Höhe des Ablösebetrages für notwendige Fahrradabstellplätze ist gemäß der in Anlage 3 aufgeführten Gebiete auf
1. 1.200 EUR in den Gemeindegebietstyp I
 2. 1.000 EUR in den Gemeindegebietstyp II
 3. 800 EUR in allen weiteren Gebieten der Stadt Hilden festgelegt.
- (5) ¹Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.
- (6) ¹Über die Ablösung entscheidet die Untere Bauaufsichtsbehörde.
- (7) ¹Die Gemeindegebietstypen werden wie folgt begrenzt:
1. Gemeindegebietstyp I: Berliner Straße, Hochdahler Straße, Am Kronengarten, Heiligenstraße, Südstraße, Klotzstraße, Benrather Straße
 2. Gemeindegebietstyp II: Bahnhof, Schillerstraße, Fabriciusstraße, Körnerstraße, Immermannstraße, Heerstraße, Luisenstraße, Augustastraße, Hochdahler Straße, Walder Straße, Am Holterhöfchen, Am Feuerwehrhaus, Kirchhofstraße, Baustraße, Richrather Straße, entlang der Bahngleise (nördlich) bis zum Bahnhof
 3. Gemeindegebietstyp III umfasst das übrige Stadtgebiet.
- ²Maßgebend für die Zuordnung der Grundstücke zu den Zonen sind die jeweiligen Straßenachsen.
- ³Die Grenzen der einzelnen Gebietszonen sind in der Anlage 3 dieser Satzung dargestellt.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

- (1) ¹Ordnungswidrig im Sinne des § 85 Abs. 1 Nr. 18 Landesbauordnung NRW handelt, wer entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen oder sonstigen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben.
- (2) ¹Die Ordnungswidrigkeit kann im Sinne von § 86 Abs. 3 Landesbauordnung NRW mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 EUR geahndet werden.

§ 7

Übergangsvorschrift

- (1) ¹Diese Satzung findet auf Bauvorhaben, bei denen der Bauantrag vor Inkrafttreten dieser Satzung bei der Unteren Bauaufsichtsbehörde eingegangen ist, nur dann Anwendung, wenn diese Satzung eine für den Bauherren günstigere Regelung enthält.
- (2) ¹Ist über die Zulässigkeit eines Vorhabens bereits durch Vorbescheid entschieden oder wird ein Antrag auf Erteilung eines Vorbescheides vor Inkrafttreten dieser Satzung gestellt, so gilt Abs. 1 entsprechend, soweit sich der Vorbescheid auch auf die Lage oder Anzahl der Stellplätze erstreckt.

- (3) ¹Abweichende Regelungen in zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung bestehenden Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen bleiben unberührt.

§ 8

Inkrafttreten

¹Diese Satzung tritt am [Datum oder Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung] in Kraft.

²Gleichzeitig tritt die „Satzung der Stadt Hilden über Gestaltung, Größe und Anzahl von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung)“ außer Kraft.

(Ort, Datum, Siegel) (Bürgermeister/in)

Anlagen zur Stellplatzsatzung der Stadt Hilden

Anlage 1: Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen

Anlage 2: Minderungspotenziale durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept

Anlage 3: Gemeindegebietstypen

Anlage 1: Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen

Nr.	Nutzungsart / Nutzung	Zahl der Pkw-Stellplätze	Zahl der Fahrradabstellplätze
1	Wohngebäude und Wohnheime		
1.1	Wohngebäude mit maximal 4 Wohneinheiten	1,25 je Wohneinheit, ab 100 m ² BGF 0,25 je weitere 25 m ²	3,0 je Wohneinheit
1.2	Mehrfamilienhäuser	1,3 je angefangen 100 m ² BGF	1 Stellplatz je 30 m ² Wohnfläche, davon 20 % Besucheranteil
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stellplatz je 6 Betten (davon 50 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 5 Bett (davon 20 % Besucheranteil)
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohn- heime für Menschen mit Behinderung	1 Stellplatz je 5 Betten (davon 50 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 6 Betten, jedoch mindestens 3 Abstellplätze (davon 50 % Besucheranteil)
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime	1 Stellplatz je 5 Betten (davon 10 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 1 Betten (davon 10 % Besucheranteil)
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude (allgemein)	1 Stellplatz je 40 m ² Nutzfläche (davon 10 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 30 m ² Nutzfläche, davon 50 % Besucheranteil, aber mindestens 2 Abstellplätze
2.2	Großraumbüros (hohe Beschäftigtendichte)	1 Stellplatz je 30 m ² Nutzfläche (davon 10 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 30 m ² Nutzfläche, davon 50 % Besucheranteil, aber mindestens 2 Abstellplätze
2.3	Gebäude mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter- Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.Ä.)	1 Stellplatz je 25 m ² Nutzfläche, jedoch mindestens 2 Stellplätze (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 30 m ² Nutzfläche, davon 50 % Besucheranteil, aber mindestens 2 Abstellplätze
3	Verkaufsstätten		
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m ²	1 Stellplatz je 40 m ² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil) unter 800 m ² Verkaufsfläche	1 Abstellplatz je 40 m ² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil) unter 800 m ² Verkaufsfläche
3.2	Verkaufsstätten über 800 m ²	1 Stellplatz je 30 m ² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil) über 800 m ² Verkaufsfläche	1 Abstellplatz je 80 m ² Verkaufs- nutzfläche (davon 75 % Besucher- anteil) aber mindestens 20 Abstellplätze
3.3	Verkaufsstätten mit großer Ausstellungsfläche (z.B. Autohäuser, Möbelhäuser etc.)	1 Stellplatz je 75 m ² Verkaufsnutz- fläche (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 150 m ² Verkaufsnutzfläche (davon 50 % Besucheranteil), aber mindestens 10 Abstellplätze
4	Versammlungsstätten außer Sportstätten, Kirchen		
4.1	Versammlungsstätten	1 Stellplatz je 5 Besuchende (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 10 Zuschauer/ Besucherplätze (davon 90 % Besucheranteil)
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 Stellplatz je 10 Sitzplätze, (davon 90% Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 20 Zuschauer/ Besucherplätze, (davon 90 % Besucheranteil)
5	Sportstätten		
5.1	Sportplätze	1 Stellplatz je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Zuschauer- /Besucherplätze	1 Abstellplatz je 250 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Abstellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Zuschauer- /Besucherplätze	1 Abstellplatz je 50 m ² Hallenfläche (davon 90 % Besucheranteil), zusätzlich 1 Abstellplatz je 15 Zuschauer- /Besucherplätze, mindestens 40 Abstellplätze
5.3	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Besucher- /Zuschauerplätzen	1 Abstellplatz je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstellplatz je 10 Besucher-/Zuschauerplätzen
5.4	Reitanlagen	1 Stellplatz je 2-4 Pferdeeinstellplätze	1 Abstellplatz je 2-4 Pferdeeinstellplätze
5.5	Hallenbäder	1 Stellplatz je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Besucher- /Zuschauerplätze	1 Abstellplatz je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze

5.6	Fitnesscenter	1 Stellplatz je 15 m ² Sportfläche (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 15 m ² Sportfläche (davon 90 % Besucheranteil)
5.7	Tennisanlage	2 Stellplatz je Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucher-/Zuschauerplätze	2 Abstellplätze je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstellplatz je 20 Besucher-/Zuschauerplätze
5.8	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Stellplätze je Bahn	4 Abstellplätze je Bahn
6	Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe		
6.1	Gaststätten und Restaurants	1 Stellplatz je 10 m ² Gastraum (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 20 m ² Gastraum (davon 75 % Besucheranteil), aber mindestens 2 Abstellplätze
6.2	Schnellrestaurants	1 Stellplatz je 20 m ² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 50 m ² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil), aber mindestens 2 Abstellplätze
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stellplatz je 4 Betten (davon 75 % Besucheranteil), für zugehörige Restaurationsbetriebe Zuschlag nach 6.1	1 Abstellplatz je 10 Betten, jedoch mindestens 4 Abstellplätze, für zugehörige Restaurationsbetriebe Zuschlag nach 6.1
6.4	Spiel- und Automatenhallen	1 Stellplatz je 20 m ² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	1 Abstellplatz je 20 m ² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 Abstellplätze
6.5	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stellplatz je 8 m ² Gastraum (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 20 m ² Gastraum (davon 90 % Besucheranteil)
6.6	Jugendherbergen	1 Stellplatz je 8-12 Betten, davon 25 % Besucheranteil	1 Abstellplatz je 8-12 Betten, davon 25 % Besucheranteil
6.7	Sonstige Vergnügungsstätten	1 Stellplatz je 25 m ² Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Stellplätze (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 25 m ² Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Abstellplätze (davon 75 % Besucheranteil)
7	Krankenanstalten		
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 Stellplatz je 3 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2 (davon 50 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 5 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2 (davon 20 % Besucheranteil)
7.2	Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen	1 Stellplatz je 4 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2 (davon 60 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 20 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2 (davon 20 % Besucheranteil)
8	Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung		
8.1	Kindergärten, Kindertagesstätten und dergleichen	1 Stellplatz je 10 Kinder, jedoch mindestens 2 Stellplätze (davon 60 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 15 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstellplätze (davon 60 % Besucheranteil)
8.2	Grundschulen	1 Stellplatz je 25 Schüler	1 Abstellplatz je 3 Schüler
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stellplatz je 25 Schüler, zusätzlich 1 Stellplatz je 8 Schüler über 18 Jahre	1 Abstellplatz je 2 Schüler/Lehrer
8.4	Förderschulen	1 Stellplatz je 12 Schüler	1 Abstellplatz je 5 Schüler
8.5	Fachhochschulen, Universitäten	1 Stellplatz je 6 Studierende	1 Abstellplatz je 15 Studierende
8.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen	1 Stellplatz je 4 mögliche Teilnehmerplätze (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 4 mögliche Teilnehmerplätze (davon 90 % Besucheranteil) bei Bibliotheken: 1 Abstellplatz je 40 m ² Hauptnutzfläche, davon 90 % Besucheranteil, aber mindestens 30 Abstellplätze; Volkshochschulen/Musikschulen: 0,5 Abstellplätze je zeitgleich nutzbarem Ausbildungsplatz, davon 80 % Besucheranteil, aber mindestens 30 Abstellplätze
8.7	Jugendzentren	1 Stellplatz je 150 m ² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 15 m ² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil)
9	Gewerbliche Anlagen		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stellplatz je 50 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte, davon 10-30 % Besucheranteil	1 Abstellplatz je 50 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte, davon 10-30 % Besucheranteil

9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stellplatz je 80 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstellplatz je 80 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	5 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstellplatz je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstellen mit Verkaufsstätte	2 Stellplätze, zusätzlich Stellplätze nach 3.1	3 Abstellplätze, zusätzlich Abstellplätze nach 3.1
10	Verschiedenes		
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stellplatz je 3 Kleingärten (davon 90% Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 3 Kleingärten (davon 10% Besucheranteil)
10.2	Friedhöfe	1 Stellplatz je 1.250 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze	1 Abstellplatz je 1.250 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Abstellplätze
10.3	Sonnenstudios	1 Stellplatz je 4 Sonnenbänke jedoch mindestens 2 Stellplätze (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 4 Sonnenbänke jedoch mindestens 2 Abstellplätze, (davon 90 % Besucheranteil)
10.4	Waschsalons	1 Stellplatz je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stellplätze (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstellplätze (davon 90 % Besucheranteil)
10.5	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stellplatz je 200 m ² Ausstellungsfläche (davon 80 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 250 m ² Ausstellungsfläche, jedoch mindestens 5 Abstellplätze (davon 80% Besucheranteil)

Anlage 2: Minderungspotenziale durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept

Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze
Mobilitätsinformation	
Mobilitätsinformationen für Neunutzer der Bebauung, Abfahrtsmonitore in zentraler Lage, Beratungsdienstleister für Mobilität vor Ort	bis zu 50 %
Parkraumbewirtschaftung	
Berechtigung zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von mindestens 30 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 50 € je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben. Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mindestens 1/20 der Kosten für Monatsparkberechtigungen sind möglich. Kostenfreies Parken ist bis zu einer Dauer von drei Stunden möglich.	bis zu 10 %
ÖPNV-Vergünstigung	
Jobticket, SemesterTicket, QuartiersTicket	bis zu 20 %
Förderung von Fahrgemeinschaften	
Nur für Nutzungen mit mehr als 50 Beschäftigten: Die Beschäftigten werden regelmäßig zur Bildung von Fahrgemeinschaften motiviert und dabei – beispielsweise durch Vermittlung geeigneter Fahrgemeinschaftspartner – aktiv unterstützt. Die Stellplätze in geringster Entfernung zum Gebäudeeingang werden als Fahrgemeinschaftsparkplätze ausgewiesen.	1 % je 2 % Anteil der ausgewiesenen Fahrgemeinschaftsparkplätze an der Gesamtanzahl der notwendigen Stellplätze
Förderung von CarSharing	
Schaffung einer CarSharing-Station	bis zu 5 %
ÖPNV-Vergünstigung	
Jobticket, SemesterTicket, QuartiersTicket	bis zu 20 %
Parkraumbewirtschaftung	
Berechtigung zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von mindestens 30 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 50 € je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben. Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mindestens 1/20 der Kosten für Monatsparkberechtigungen sind möglich. Kostenfreies Parken ist bis zu einer Dauer von drei Stunden möglich.	bis zu 10 %
Radverkehrsförderung	
Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote	bis zu 5 %
Förderung eines Fahrradvermietsystems	
Vorhalten einer Fahrradvermietstation auf Baugrundstücken, mit Vergünstigungen für Bewohner/Angestellte	bis zu 5%
Nachweis im Gesamtkonzept zur Nachhaltigkeit	
	Ermäßigung darüber hinaus möglich (Einzelfallprüfung erforderlich)

Anlage 3: Gemeindegebietstypen





Eigene Aufnahmen

Stellplatzsatzung für die Stadt Hilden

Erläuterung und Begründung

Entwurfsstand: 04.02.2022



Bearbeitung von:

büro stadtVerkehr



Aufgabe und Vorgehen

Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Hilden

- Stellplatzsatzung als Instrument des Parkraummanagements
 - ➔ Gestaltung der Nutzungsregeln für den Parkraum
- zugeschnitten auf die örtlichen Verhältnisse
- angemessene Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung
- Festlegung von Herstellungspflichten

Die Stellplatzsatzung

- ersetzt die gültige Satzung der Stadt Hilden über Gestaltung, Größe und Anzahl von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung)
- ersetzt die gültige Stellplatzablösesatzung

Berücksichtigung von

- gesetzlichen Bestimmungen (Landesbauordnung, usw.)
- Kommunale Stellplatzsatzungen Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW
- Pkw-Besitz im Wohnungsbau Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel
- Berücksichtigung der Erkenntnisse und Erfahrungen von vergleichbaren Kommunen



Vorgehen

- Bestimmung der Anzahl notwendiger Stellplätze und Garagen, sowie Fahrradabstellplätze bei der baulichen Errichtung oder Änderung der Nutzung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist.
- Definition der Möglichkeiten der Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze

Ziele

- **Entlastung des öffentlichen Straßenraums von bestimmten privaten Nutzungen, wie dem Abstellen privater KFZ in Ermangelung ausreichender privater Stellplätze auf eigenen Grundstücken**
 - ➔ Schaffung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen auf privaten Flächen ➔ **hoher Stellplatzschlüssel**
- Aber gleichzeitig keine Schaffung von Anreizen (durch jederzeit verfügbare Stellplätze) zur Anschaffung von mehr Kfz
 - ➔ Schaffung einer möglichst geringen Anzahl an Stellplätzen auf privaten Flächen ➔ **niedriger Stellplatzschlüssel**
- Vermeidung einer Herstellungspflicht, die zu ungenutzten PKW-Abstellflächen führt ➔ **niedriger Stellplatzschlüssel**
- ➔ Ermittlung eines optimalen Stellplatzschlüssels
- ➔ Definition von Gebietszonen mit unterschiedlichen Stellplatzschlüsseln, bzw. Minderungsfaktoren
- ➔ Bestimmung und Definition von Ablösetatbeständen, Ablösebedingungen und Ablösehöhen

Parkraumanalyse

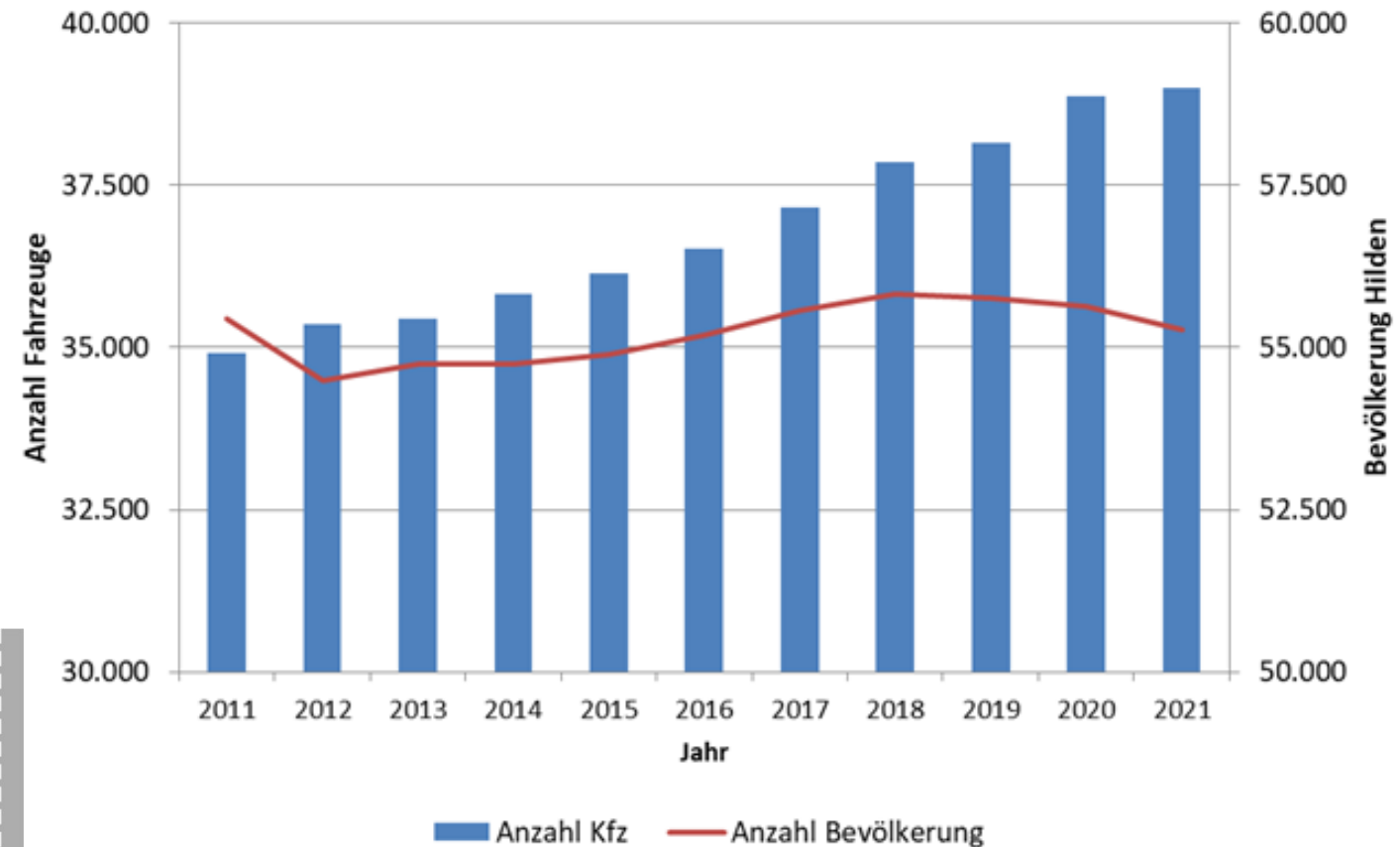
- sehr hohe Auslastung der öffentlichen Stellplätze in den Randzeiten (morgens und abends) → private Pkw werden zunehmend im öffentlichen Raum abgestellt
- steigende Anzahl an Kfz bei konstant bleibender Bevölkerung führen punktuell zu Kapazitätsproblemen öffentlicher Stellplätze

➔ **mehr Stellplätze im privaten Raum würden den Straßenraum entlasten**

➔ **Festlegung einer strikten Herstellungspflicht mit hohem Stellplatzschlüssel**



Entwicklung Anzahl zugelassener Kfz und Bevölkerungszahlen



Festlegung von Gemeindegebietstypen

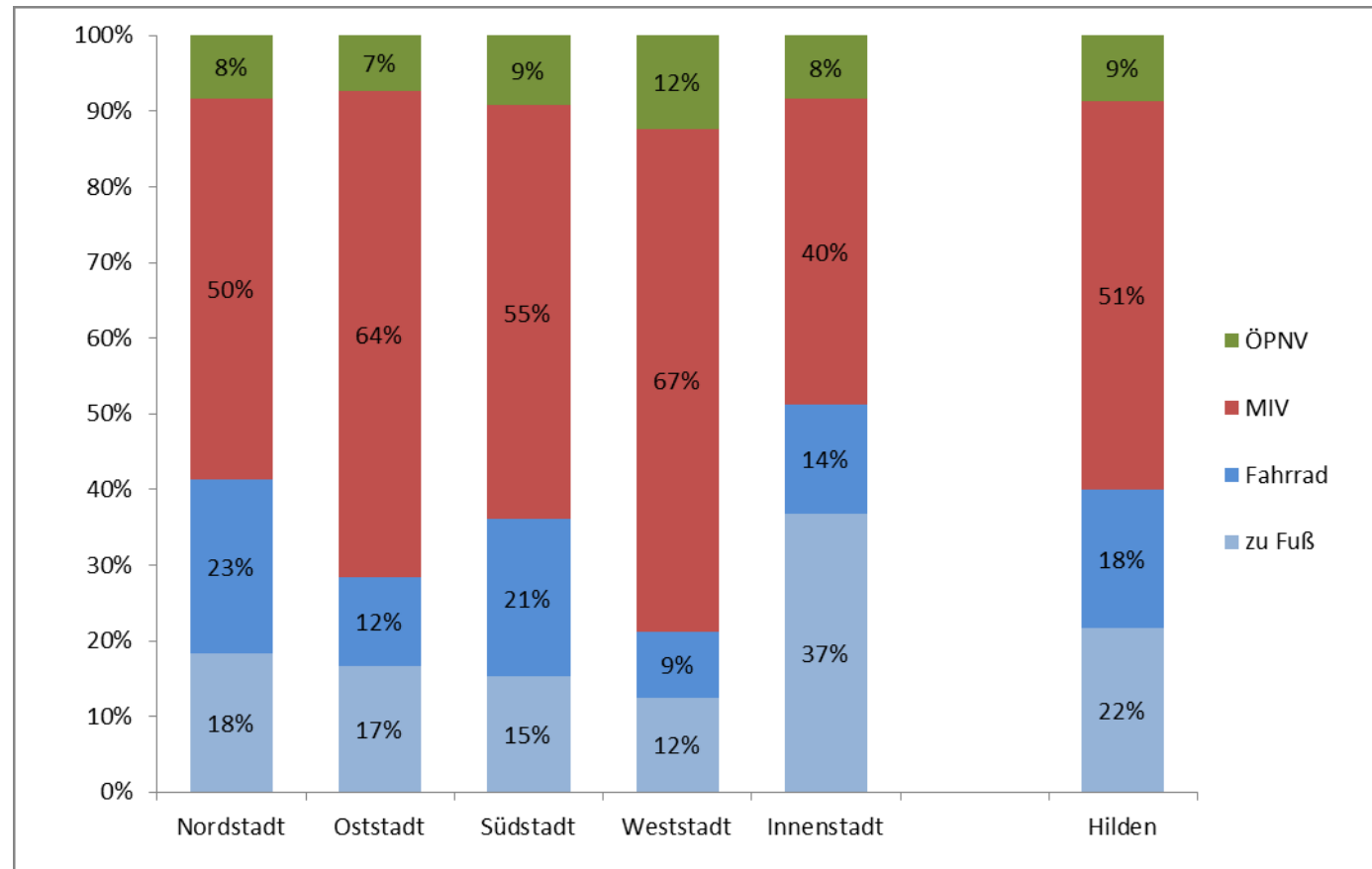
Modal Split

- Zwischen den Stadtteilen sind Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl erkennbar, die Umweltverbundanteile reichen von 60 % (Innenstadt) bis 33 % (Weststadt)
- Der MIV-Anteil ist in der Innenstadt mit 40% am geringsten → hoher Stellenwert der Nahmobilität im Stadtteil Innenstadt
- höchster MIV-Anteil mit 67% in der Weststadt

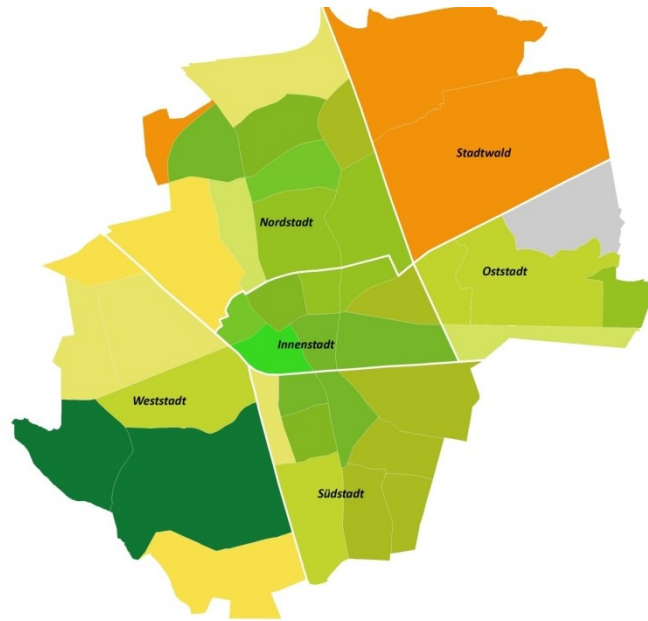
→ Grundsätzlich ist in zentralen verdichteten Bereichen (insb. Innenstadt) die Nachfrage nach Stellplätzen durch Anwohner geringer

Anm.:

- Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split)
- Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖPNV) zusammengefasst
- MIV=Motorisierter Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer)

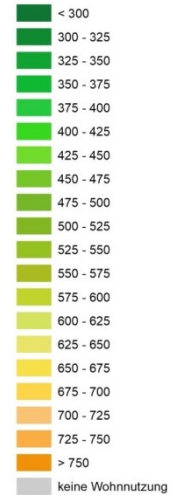


Motorisierungsgrad



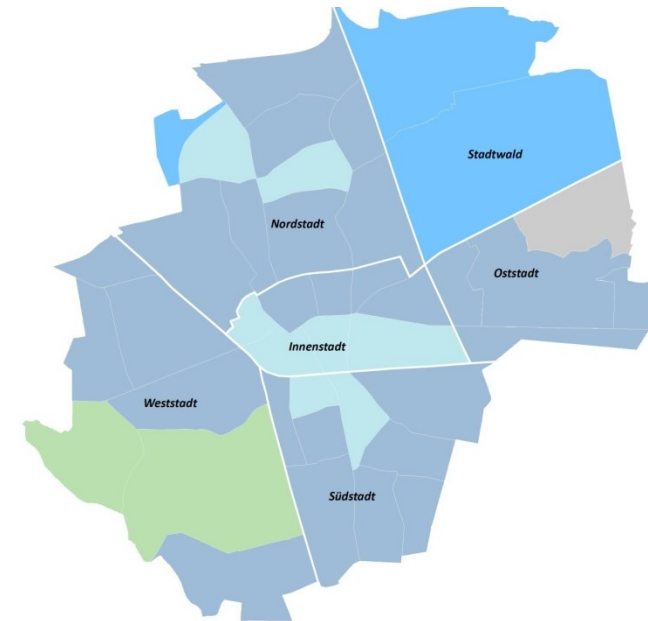
Motorisierungsgrad
(ohne gewerblicher Kfz)

Anzahl Kfz pro 1.000 EW



- Motorisierungsgrad im innerstädtischen Bereich deutlich geringer als in den Außenbereichen

Pkw-Besitz



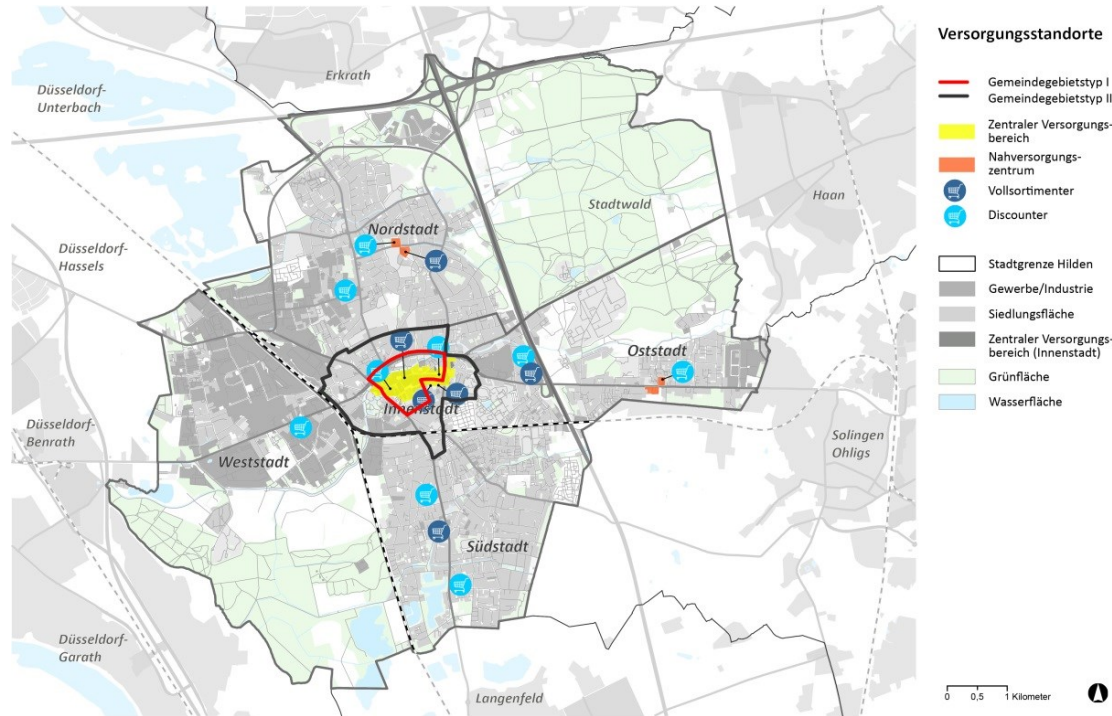
Pkw-Besitz

Privat-Pkw je Einwohner



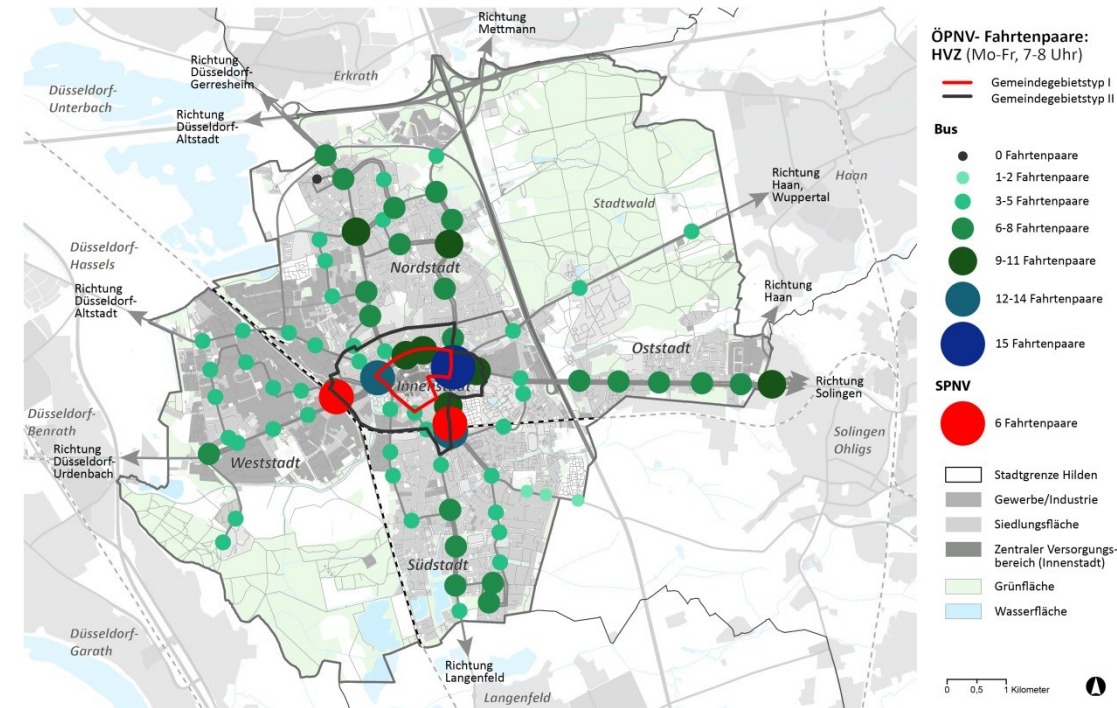
- PKW-Besitz in innerstädtischen Bereichen deutlich geringer als in den Außenbereichen

Zentralität



- Zentraler Versorgungsbereich unmittelbar im Gemeindegebietstyp I
- Hohes Angebot an Vollsortimentern und Discountern

Fahrtenangebot ÖPNV

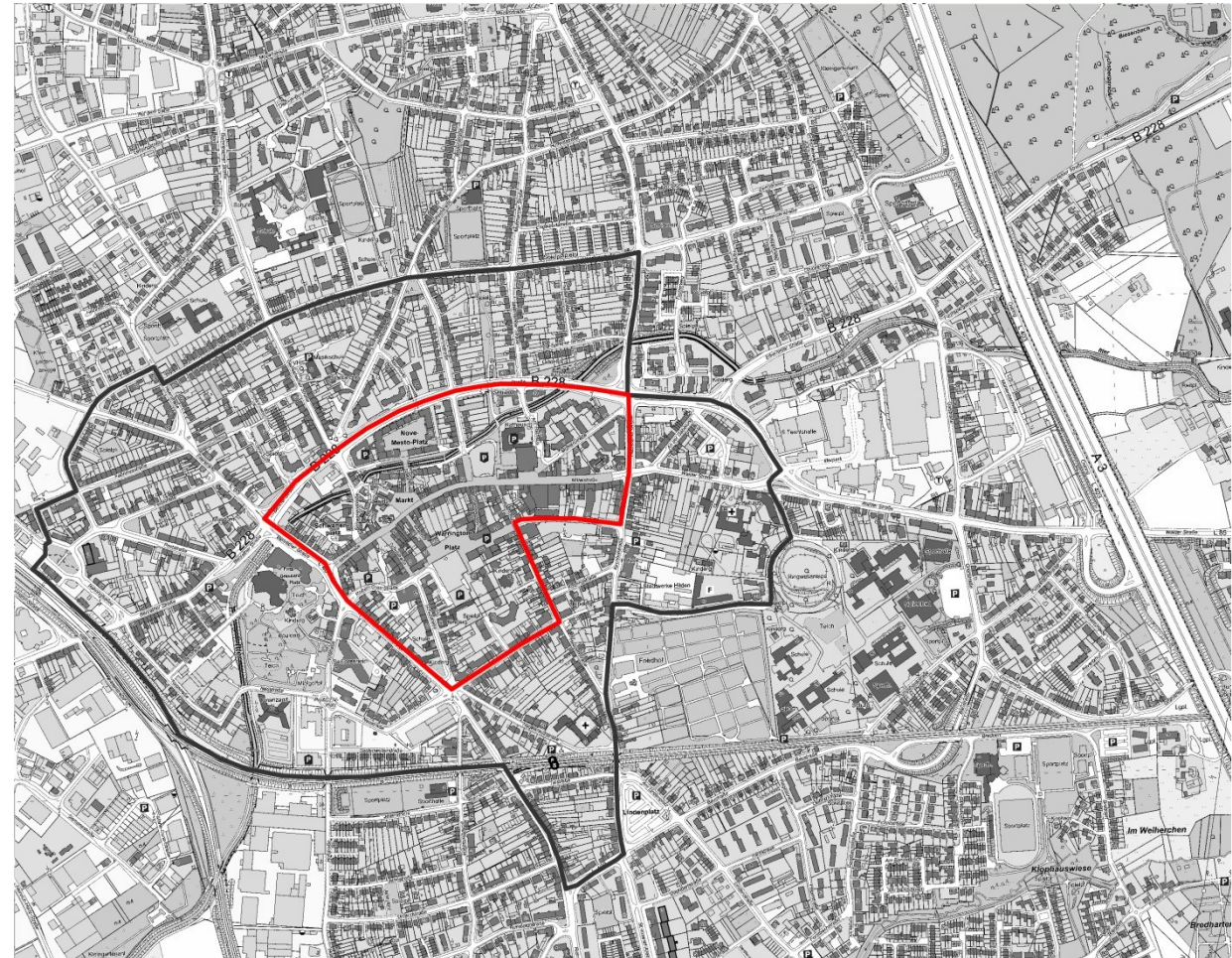


- Hohes Fahrtenangebot des ÖPNV, sowohl durch Bus, als auch durch den SPNV
- Gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen aus den Gemeindegebietstypen I und II

Gemeindegebietstypen

Die Gemeindegebietstypen werden daher wie folgt definiert:

1. Gemeindegebietstyp I
Berliner Straße, Hochdahler Straße, Am Kronengarten, Heiligenstraße, Südstraße, Klotzstraße, Benrather Straße
2. Gemeindegebietstyp II
Bahnhof, Schillerstraße, Fabriciusstraße, Körnerstraße, Immermannstraße, Heerstraße, Luisenstraße, Augustastraße, Hochdahler Straße, Walder Straße, Am Holterhöpfchen, Am Feuerwehrhaus, Kirchhofstraße, Baustraße, Richrather Straße, entlang der Bahngleise (nördlich) bis zum Bahnhof
3. Gemeindegebietstyp III
umfasst das übrige Stadtgebiet.



Gemeindegebietstypen

- Gemeindegebietstyp I
- Gemeindegebietstyp II

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

büro stadtVerkehr



Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
 Mittelstraße 55
 D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0
 Fax: 02103 / 91159-22

www.buero-stadtverkehr.de

Persönlich haftende Gesellschafterin:
 Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
 Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
 E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
 02103 / 91159 - 0

Mira Isfort, M. Sc. Raumplanung
 E-Mail: isfort@buero-stadtverkehr.de
 02103 / 91159 - 13

Lennart Bruhn, M. Sc. Geografie
 E-Mail: bruhn@buero-stadtverkehr.de
 02103 / 91159 - 11

Marius Lenz, M. Sc. Raumplanung
 E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de
 02103 / 91159 - 17

Karsten Strack, B. Sc. Geografie
 E-Mail: strack@buero-stadtverkehr.de
 02103 / 91159 - 19