Übersicht

Der Bürgermeister
Hilden, den 28.06.2022
AZ.: IV/61.1 Groll_VEP_StPlS

WP 20-25 SV 61/082

Beschlussvorlage

Stellplatzsatzung für Hilden: 1. Bericht über das Beteiligungsverfahren 2. Beschluss der Satzung

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
Organisatorische Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	10.08.2022	Vorberatung
Rat der Stadt Hilden	14.09.2022	Entscheidung

Anlage 1: Stellplatzsatzung für Hilden_Stand 07-2022 neu
Anlage 2: Stellplatzsatzung Begründungen_06-2022
Anlage 3: Stellplatzsatzung Stellungnahmen m. Kommentaren_07-2022
Anlage 4: externe Anregungen 1-4
Anlage 5: juristische Einschätzung_07-2022

Beschlussvorschlag:
Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Hilden zu beschließen:

Der Rat beschließt die beigefügte „Stellplatzsatzung für Hilden“ mit den zugehörigen Anlagen 1 „Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen“, 2 „Minderungspotenziale durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept“ und 3 „Gemeindegebietstypen“ als Satzung.
Sie soll unmittelbar nach der Bekanntmachung im städtischen Amtsblatt rechtswirksam werden.

Erläuterungen und Begründungen:
Auf der Basis der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/067 stellte die Verwaltung in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 09.03.2022 den Entwurf der Stellplatzsatzung vor und bat gleichzeitig um die Freigabe für ein - gesetzlich nicht vorgeschriebenes - Beteiligungsverfahren. Außerdem wurde kurz die Vorgeschichte zum Thema dargestellt.

Es wurde folgender Beschluss einstimmig durch den Stadtentwicklungsausschuss gefasst:
„Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt dem Entwurf zur Stellplatzsatzung Hilden zu und beauftragt die Verwaltung, zum nächstmöglichen Zeitpunkt ein Beteiligungsverfahren durchzuführen.“

Aufgrund der Diskussion im Stadtentwicklungsausschuss ergab sich folgende Liste externer Stellen, die beteiligt werden sollten:

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

Hinzu kamen diverse Dienststellen der Verwaltung.

<u>Bericht über das Beteiligungsverfahren</u>

Die Beteiligung erfolgte dann im März/April 2022.
Rückmeldungen von außerhalb der Verwaltung gab es durch den Gemeinnützigen Bauverein Hilden, den ADAC Nordrhein, die ADFC Ortsgruppe Hilden und die Kreishandwerkerschaft Mettmann. Die Stellungnahmen sind jeweils der Sitzungsvorlage beigefügt (Anlage 4).

Ebenfalls enthält diese Sitzungsvorlage eine inhaltliche Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 3). Die meisten der Anregungen konnten im Rahmen der Auswertung übernommen und eingearbeitet werden, mit Ausnahme der Anregung des Gemeinnützigen Bauvereins, möglichst auf die Erstellung einer eigenen Stellplatzsatzung zu verzichten.

Da es sich bei dem durchgeführten Beteiligungsverfahren nicht um ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren handelt, ist es nicht notwendig, zu jeder einzelnen Anregung im Rahmen des Beschlussvorschlages eine Abwägung vorzunehmen, wie es etwa im Rahmen von Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren der Fall ist. Dennoch wird hier über die eingegangenen Stellungnahmen und ihre Inhalte berichtet, auch um darzustellen, dass die Beteiligung letztlich zu einer Satzung beigetragen hat, die in der Praxis gut anzuwenden sein wird.

Stellplatzsatzung

Die Satzung (Anlage 1) besteht aus insgesamt vier Teilen:
Teil 1 Satzungstext
Teil 2 Richtzahlentabelle
Teil 3 Minderungspotenziale
Teil 4 Gemeindegebietstypen (Karte).

In dieser Sitzungsvorlage ist zu der Satzung selbst auch ein Begründungstext beigefügt (Anlage 2). Ebenso wurde der Text, wie er hier zur Beschlussfassung vorgelegt wird, im Vorfeld einer juristischen Prüfung unterzogen. Der Bericht dieser Prüfung ist ebenfalls der Sitzungsvorlage beigefügt (Anlage 5). Die in der juristischen Stellungnahme enthaltenen inhaltlichen und redaktionellen Anregungen wurden übernommen.

Aus Sicht der Verwaltung hat damit der Entwurf zur Satzung ein Stadium erreicht, in dem er als Satzung beschlossen werden kann. Nach der anschließenden Bekanntmachung im städtischen Amtsblatt würde die Satzung dann ihre Rechtswirksamkeit erlangen.

Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hilden, bauwillige Firmen und Privatpersonen, die Architektenschaft und die Verwaltung in Stadtplanung und Bauaufsicht erhalten dann ein Werkzeug an die Hand, welches private Kfz und Fahrräder gleichwertig behandelt, Möglichkeiten aufzeigt, wie zugunsten von umweltfreundlicheren Mobilitätsangeboten auf Kfz-Stellplätze verzichtet werden kann und das zudem die Bearbeitung von Bauanträgen auf eine einheitliche Basis stellt.

gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:
Der Beschluss der Stellplatzsatzung für Hilden hat selbst keine unmittelbare Klimarelevanz. Die auch durch das Instrument der Stellplatzsatzung langfristig angestrebte Entlastung des öffentlichen Straßenraumes von dort stehenden privaten KFZ ermöglicht es jedoch, dort mehr Flächenanteile für umweltfreundlichere Verkehrsarten (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV) zur Verfügung zu stellen. Zudem wird die Suche nach Standorten für weitere Straßenbäume erleichtert.

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
- § 7 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994, S. 666) in der zurzeit geltenden Fassung

§ 1
Geltungsbereich und Zuständigkeit

(1) [1]Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Hilden. [2]Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

(2) [1]Für Entscheidungen nach dieser Satzung ist die Untere Bauaufsichtsbehörde zuständig.

§ 2
Herstellungspflicht und Begriffe

(1) [1]Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, müssen KFZ-Stellplätze (notwendige Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (notwendige Fahrradabstellplätze) hergestellt werden. [2]Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass sie die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können.

(2) [1] KFZ-Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen. [2]Garagen sind ganz oder teilweise umschlossene Räume zum Abstellen von Kraftfahrzeugen. [3]Fahrradabstellplätze 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.

[4]Die 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 (Standsicherheit).
2. Die verwendeten Fahrradständer müssen das Anschließen des Rahmens mit Schloss ermöglichen (Diebstahlsicherheit).
3. Die verwendeten Fahrradständer müssen einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten, d.h. sie müssen mind. 80 cm bei ebenerdiger Einstellung auseinander stehen. (Benutzerfreundlichkeit).

4. Die Aufstellflächen für Fahrradabstellanlagen sind weitmöglichst mit wasserdurchlässigem Untergrund herzustellen.

(3) [1]Notwendige KFZ-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. [2]Notwendige KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden.

(4) [1]Die Regelungen zur Herstellung von KFZ-Stellplätzen für Menschen mit Behinderung, deren Anzahl sowie deren Anforderungen nach § 49 Abs. 2 Landesbauordnung NRW und §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

§ 3
Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze

(1) [1]Die Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. [2]Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Unteren Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

(2) [1]Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. [2]Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen. [3]Diese sind anschließend in einer Einzelfall-Berechnung von Seiten der zur Herstellung von KFZ-Stellplätzen Verpflichteten zu überprüfen und der Unteren Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

[2]Die Reduzierung notwendiger KFZ-Stellplätze nach Satz 1 ist jeweils im Einzelfall durch den zur Herstellung notwendiger Stellplätze Verpflichteten bei Bauantragsstellung nachzuweisen. [3]Dieser Nachweis ist von der Unteren Bauaufsichtsbehörde zu prüfen.

(3) [1]Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. [2]Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig. [3]Einzelbügel zählen hierbei nicht als zwei Abstellplätze gemäß Anlage 1 (Richtzahlentabelle).

(4) [1]Steht die Gesamtanzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

(5) [1]Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der KFZ-Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist auf ganze Zahlen aufzurunden.

(6) [1]Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude in den Gemeindegebietstypen I, II und III nach § 5 Abs. 7

1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses oder von Kellerräumen

erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen notwendige KFZ-Stellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von KFZ-Stellplätzen auf dem Grundstück oder in zumutbarer Entfernung gemäß § 5 Abs. 2 StellplatzVO NRW nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.

(7) [1]Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen KFZ-Stellplätze wird aufgrund der Lagegunst für den Gemeindegebietstyp I um 25 % und für den Gemeindegebietstyp II um 15 % des berechneten Stellplatzschlüssels herabgesetzt.

(8) [1]Soweit sich aus Anlage 1 eine Verpflichtung zur Herstellung von mehr als 20 KFZ-Stellplätzen ergibt, kann die Anzahl der herzustellenden bzw. abzulösenden KFZ-Stellplätze um bis zu 20 % verringert werden, wenn durch unternehmerische, organisatorische oder sonstige Maßnahmen zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs beigetragen (z. B. Mobilitätsinformationen, Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Vergünstigung, Fahrgemeinschaftsförderung, Förderung von Carsharing, Radverkehrsförderung, Förderung von Fahrradvermietungssystemen, vgl. Anlage 2) und dadurch der tatsächliche KFZ-Stellplatzbedarf verringert wird. [2]Die vorstehenden Voraussetzungen sind in einem Mobilitätskonzept gutachterlich nachzuweisen. [3]Die konkreten verkehrsverringernden Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern und dies gegenüber der zuständigen Unteren Bauaufsichtsbehörde auf Verlangen nachzuweisen. [4]Eine Ablösung der nach Anlage 1 ermittelten Anzahl von KFZ-Stellplätzen bleibt möglich. [5]Soweit angekündigte Maßnahmen nicht umgesetzt oder geforderte Konzepte und Nachweise nicht auf Anforderung vorgelegt werden, hat das zuständige Amt die teilweise Aussetzung der KFZ-Stellplatzherstellungspflicht zu widerrufen. [6]Die fehlenden Stellplätze sind innerhalb der von der Behörde bestimmten Frist herzustellen oder abzulösen.

§ 4
Anforderungen an KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze

(1) [1] KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung gemäß § 5 Abs. 2 StellplatzVO NRW auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. [2]Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

(2) [1] KFZ-Stellplätze 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) [1]Notwendige Fahrradabstellplätze für den Besucheranteil einer Nutzung nach Anlage 1 sind möglichst auf dem Baugrundstück mit Nähe zum Eingangsbereich herzustellen. [2]Die soziale Kontrolle der Fahrradabstellplätze ist durch deren gute Einsehbarkeit und Beleuchtung zu gewährleisten.

[3]Notwendige Fahrradabstellplätze für Beschäftigte, Schüler, Studierende oder sonstige dauerhafte Nutzer einer Einrichtung nach Anlage 1 sollen darüber hinaus

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 diese
3. im Abstand von 1,40 m voneinander angeordnet werden, wenn mehrere Anlehnbügel nebeneinander aufgestellt werden.

[4]Notwendige 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. [5]Der Abstand zwischen den Anlehnbügeln in diesen Räumen beträgt mindestens 1,40 m. [6]Bei jedem 11. notwendigen Fahrradabstellplatz ist eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Lastenrädern oder Kinderanhängern vorzuweisen. [7]Fahrradboxen müssen ein Mindestinnenmaß von 2 m Länge, 1,45 m Höhe und 0,80 m Breite pro Rad aufweisen. [8]Ergänzend 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 Mindestbreite von 1,2 m, bei privaten Vorhaben eine Mindestbreite 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.

[9]Von den in Satz 8 aufgeführten Anforderungen kann bei einem Um-/Ausbau abgewichen werden, wenn sich daraus nachgewiesen für die Bauherrenschaft ein unverhältnismäßiger Mehraufwand entsteht.

(4) [1]Ab einer Anzahl von 10 notwendigen KFZ-Stellplätzen sind für mindestens 30 % der herzustellenden KFZ-Stellplätze die Voraussetzungen für eine Elektrifizierung in Form von Ladeinfrastruktur (Leerrohre) zu schaffen.

§ 5
Ablösung

(1) [1]Ist die Herstellung notwendiger KFZ-Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich und führt ein daraus folgendes individuelles Mobilitätskonzept mit Maßnahmen zur Verringerung des KFZ-Verkehrs (siehe § 3 Abs.3 und Anlage 2 dieser Satzung) nicht zu einer Erfüllung des entstehenden Stellplatznachweises, so kann auf die Herstellung von KFZ-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Stadt einen Geldbetrag zur Ablösung nach Maßgabe der Satzung der Stadt zahlen. [2]Grundsätzlich kann auf die Herstellung von KFZ-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen verzichtet werden, wenn eine Zufahrt zum Grundstück oder Bestandsgebäude nur über eine Fußgängerzone möglich ist. [3]Entsprechend Satz 1 und 2 ist ein Geldbetrag zu zahlen, soweit die Herstellung notwendiger KFZ-Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ist.

(2) [1]Die Höhe des Ablösungsbetrages für notwendige KFZ-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) [1]Der 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) [1]Die 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) [1]Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

(6) [1]Über die Ablösung entscheidet die Untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Hilden.

(7) [1]Die Gemeindegebietstypen werden wie folgt begrenzt:

1. Gemeindegebietstyp I: Berliner Straße, Hochdahler Straße, Am Kronengarten, Heiligenstraße, Südstraße, Klotzstraße, Benrather Straße
2. Gemeindegebietstyp II: Bahnhofsallee, 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 (ohne Gemeindegebietstyp I)
3. Gemeindegebietstyp III umfasst das übrige Stadtgebiet.

[2]Maßgebend für die Zuordnung der Grundstücke zu den Zonen sind die jeweiligen Straßenachsen.

[3]Die Grenzen der einzelnen Gebietszonen sind in der Anlage 3 dieser Satzung dargestellt.

§ 6
Ordnungswidrigkeiten

(1) [1]Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Landesbauordnung NRW handelt, wer entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen oder sonstigen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten KFZ-Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an KFZ-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt oder abgelöst zu haben oder entgegen den Anforderungen in den §§ 2 und 4 herstellt oder nutzt.

(2) [1]Die Ordnungswidrigkeit kann im Sinne von § 86 Abs. 3 Landesbauordnung NRW mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 EUR geahndet werden.

§ 7
Übergangsvorschrift

(1) [1]Diese Satzung findet auf Bauvorhaben, bei denen der Bauantrag vor Inkrafttreten dieser Satzung bei dem Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt eingegangen ist, nur dann Anwendung, wenn diese Satzung eine für den Bauherren günstigere Regelung enthält.

(2) [1]Ist 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 KFZ-Stellplätze erstreckt.

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

§ 8
Inkrafttreten

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

[2]Gleichzeitig treten die „Satzung vom 05.07.2004 über die Ablösung von Stellplätzen der Stadt Hilden über die Festlegung der Gemeindegebietsteile und der Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen“ und die „Satzung der Stadt Hilden über Gestaltung, Größe und Anzahl von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung)“ vom 31.03.2016 außer Kraft.

(Ort, Datum, Siegel)
(Bürgermeister)

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	Anzahl der Pkw-Stellplätze	Anzahl der Fahrradabstellplätze
1	**Wohngebäude und Wohnheime**		
1.1	Wohngebäude mit maximal 4 Wohneinheiten	1,25 je Wohneinheit, ab 100 m² BGF 0,25 je weitere 25 m²	3,0 je Wohneinheit
1.2	Mehrfamilienhäuser	1,3 je 100 m² BGF	1 Abstellplatz je 30 m² Wohnfläche (davon 20 % Besucheranteil)
1.3	Mehrfamilienhäuser im öffentlich geförderten Wohnungsbau	0,8 je 100 m² BGF	1 Abstellplatz je 30 m² Wohnfläche, (davon 20 % Besucheranteil)
1.4	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stellplatz je 6 Betten (davon 50 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 2 Betten (davon 20 % Besucheranteil)
1.5	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderung	1 Stellplatz je 5 Betten (davon 50 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 6 Betten, jedoch mindestens 3 Abstellplätze (davon 50 % Besucheranteil)
1.6	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 m² Nutzfläche (davon 10 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 40 m² Nutzfläche (davon 50 % Besucheranteil, aber mindestens 2 Abstellplätze)
2.2	Großraumbüros (hohe Beschäftigtendichte)	1 Stellplatz je 30 m² Nutzfläche (davon 10 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 30 m² Nutzfläche (davon 50 % Besucheranteil, aber mindestens 2 Abstellplätze)
2.3	Gebäude mit erheblichem Besucher/-innenverkehr (Schalter-Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.Ä.)	1 Stellplatz je 25 m² Nutzfläche, jedoch mindestens 2 Stellplätze (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 30 m² Nutzfläche, (davon 50 % Besucheranteil, aber mindestens 2 Abstellplätze)
3	**Verkaufsstätten**		
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m²	1 Stellplatz je 40 m² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 40 m² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil)
3.2	Verkaufsstätten über 800 m²	1 Stellplatz je 30 m² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 80 m² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil) aber mindestens 20 Abstellplätze
3.3	Verkaufsstätten mit großer Ausstellungsfläche (z. B. Autohäuser, Möbelhäuser etc.)	1 Stellplatz je 75 m² Verkaufsnutzfläche (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 150 m² 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 Besucherplätze, (davon 90 % Besucheranteil)
5	**Sportstätten**		
5.1	Sportplätze	1 Stellplatz je 250 m² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze	1 Abstellplatz je 250 m² Sportfläche, zusätzlich 1 Abstellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 Stellplatz je 50 m² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze	1 Abstellplatz je 50 m² 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 Zuschauer-/Besucherplätze	1 Abstellplatz je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze

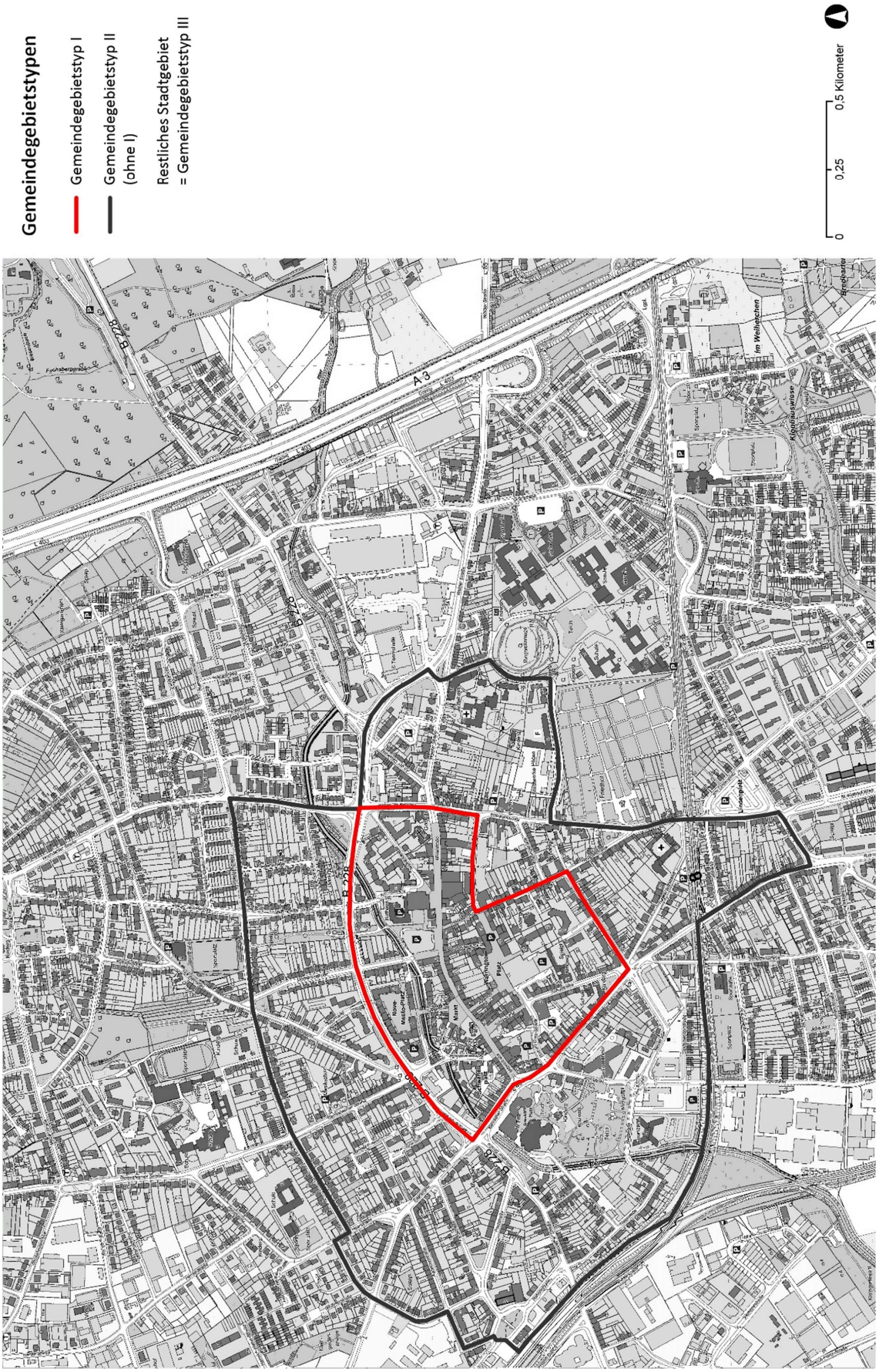
Nr.	Nutzungsart / Nutzung	Anzahl der Pkw-Stellplätze	Anzahl der Fahrradabstellplätze
5.4	Reitanlagen	1 Stellplatz je 2-4 Pferdeeinstellplätze	1 Abstellplatz je 2-4 Pferdeeinstellplätze
5.5	Hallenbäder	1 Stellplatz je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze	1 Abstellplatz je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstellplatz je 10 Zuschauer-/Besucherplätze
5.6	Fitnesscenter	1 Stellplatz je 15 m² Sportfläche (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 15 m² Sportfläche (davon 90 % Besucheranteil)
5.7	Tennisanlage	2 Stellplätze je Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Zuschauer-/Besucherplätze	2 Abstellplätze je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstellplatz je 20 Zuschauer-/Besucherplätze
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 m² Gastraum (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 20 m² Gastraum (davon 75 % Besucheranteil) aber mindestens 2 Abstellplätze
6.2	Schnellrestaurants	1 Stellplatz je 20 m² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 50 m² 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 m² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	1 Abstellplatz je 20 m² Spielhallenfläche, mindestens jedoch 3 Abstellplätze
6.5	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stellplatz je 8 m² Gastraum (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 20 m² 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 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze (davon 75 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 25 m² 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 m² Hauptnutzfläche (davon 90 % Besucheranteil) aber mindestens 30 Abstellplätze; Volkshochschulen/Musikschulen: 0,5 Abstellplätze je zeitgleich nutzbarem Ausbildungsplatz (davon 80

Nr.	Nutzungsart / Nutzung	Anzahl der Pkw-Stellplätze	Anzahl der Fahrradabstellplätze
			% Besucheranteil), aber mindestens 30 Abstellplätze
8.7	Jugendzentren	1 Stellplatz je 150 m² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 15 m² Nutzfläche (davon 90 % Besucheranteil)
9	**Gewerbliche Anlagen**		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stellplatz je 50 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte (davon 10-30 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 50 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte (davon 10-30 % Besucheranteil)
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stellplatz je 80 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte (davon 10 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 80 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte (davon 10 % Besucheranteil)
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstellplatz je 3 Wartungs- oder Reparaturständen
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 m² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze	1 Abstellplatz je 1.250 m² 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 m² Ausstellungsfläche (davon 80 % Besucheranteil)	1 Abstellplatz je 250 m² 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-Vergünstigungen	
Jobticket, Semesterticket, Tickets des VRR als Monats oder Jahres-Abo	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 %
Radverkehrsförderung	
Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote, …	bis zu 5 %
Förderung eines Fahrradvermietsystems	
Vorhalten einer Fahrradvermietstation auf Baugrundstücken, mit Vergünstigungen für Bewohner/Angestellte oder Möglichkeit eines Firmenrades ("Jobrad")	bis zu 5 %
Nachweis im Gesamtkonzept zur Nachhaltigkeit	
	Ermäßigung darüber hinaus möglich (Einzelfallprüfung erforderlich)

Anlage 3: Gemeindegebietstypen



Begründung zu den Inhalten der Satzung

zu § 1 Geltungsbereich und Zuständigkeit:

Die hier aufgeführten Regelungen sind selbsterklärend.

zu § 2 Herstellungspflicht und Begriffe:

In diesem Paragrafen wird zunächst die Herstellungspflicht für Stellplätze, sowohl für KFZ als für Fahrräder, festgestellt.

Im Anschluss daran werden Qualitätsstandards aus der Fahrradabstellplatzsatzung in die neue Stellplatzsatzung übernommen; die neue Satzung soll für den Bereich Fahrrad keine Verschlechterung bedeuten. Im Einzelnen geht es um die Aspekte „Standsicherheit“, „Diebstahlsicherheit“ und „Benutzerfreundlichkeit“, die im Zentrum der Schaffung von Fahrradabstellplätzen stehen müssen.

Des weiteren sind Regelungen zur Verwendung von wasserdurchlässigem Untergrund, zum Zeitpunkt der Erstellung und zur Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen Teil dieses Paragrafen.

zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Paragraf 3 stellt die zentrale Vorschrift dar, wenn es um die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze für KFZ und für Fahrräder geht. In der Richtzahlentabelle (Anlage 1) wird das im Detail ausgeführt, jeweils differenziert zwischen KFZ- und Fahrradstellplätzen. Hier findet der politische Auftrag seinen Niederschlag, zum einen auf privaten Grundstücken mehr Stellplätze unterzubringen, um den öffentlichen Straßenraum vom Parkdruck durch private KFZ zu entlasten. Zum anderen werden heir auch die Mögloichkeiten dargelegt, mit denen die Pflicht zur Herstellung von notwendigen privaten Stellplätzen verringert werden kann.

Das Minderungspotenzial durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept wird im Detail dargelegt (Anlage 2). Hierdurch besteht für jeden Bauinteressierten/Bauherren die Möglichkeit, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

Die in einem solchen Mobilitätskonzept ausgearbeiteten Maßnahmen werden - um verbindlich zu werden - öffentlich-rechtlich gesichert.

zu § 4 Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Hier werden nach § 2 weitere Qualitätsstandards für Fahrradabstellanlagen, die sich aus der städtischen Fahrradabstellplatzsatzung ergaben, in die neue Stellplatzsatzung übernommen. Zusätzliche Regelungen gibt es für Lastenfahrräder und private Fahrradboxen bzw. Abstellräume.

Erstmals geregelt werden die Anforderungen für Fahrradabstellplätze für die Bewohner/Benutzer von Gebäuden. Diese waren bisher weder hinsichtlich ihrer Anzahl noch hinsichtlich ihrer Ausführung verbindlich geregelt. In der bisherigen städtischen Fahrradabstellplatzsatzung konnten nur die Anforderungen an Besucher-Fahrradabstellplätze geregelt werden. Wenn aber das Fahrrad als gleichwertiges Alltagsverkehrsmittel betrachtet wird, gehört dazu auch die Schaffung von privaten Abstellmöglichkeiten, die qualitativ mit KFZ-Stellplätzen vergleichbar sind.

zu § 5 Ablösung

In diesem Paragrafen werden die Inhalte der früheren „Stellplatzablösesatzung“ in die neue Satzung übernommen. Erstmals werden neben Ablösebeträgen für notwendige KFZ-Abstellplätze auch Ablösebeträge für notwendige Fahrradabstellplätze benannt.

Die Höhe der Ablöse ergibt sich aus der Lage im Stadtgebiet und wird differenziert nach „Gemeindegebietstypen“ (Kartendarstellung Anlage 3). Die Höhe wurde aktualisiert, um einen Anreiz zu schaffen, notwendige KFZ-Stellplätze tatsächlich zu errichten.

In § 5 wird zudem geregelt, für welche Zwecke eingenomme Ablösebeiträge für notwendige KFZ-Stellplätze durch die Stadt Hilden weiter verwendet werden dürfen.

zu § 6 Ordnungswidrigkeiten

Wer eine bauliche oder sonstige Anlage errichtet, ändert oder eine Nutzungsänderung durchführt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben, handelt ordnungswidrig.

Diese Ordnungswidrigkeit kann von der Stadt Hilden als Genehmigungsstelle mit einem Bußgeld von bis zu 50.000 €uro geahndet werden.

Bei diesem Betrag handelt es sich um einen Maximalbetrag (§ 213 Abs. 3 BauGB in der derzeit aktuellen Fassung).

Im einzelnen hat sich die Höhe des Betrages nach dem Ergebnis der jeweiligen Einzelfallprüfung zu richten.

Zu § 7 Übergangsvorschrift

Die Regelungen sind selbsterklärend und dienen dem Schutz von Bauherren.

zu § 8 Inkrafttreten

Mit dem Inkrafttreten der Stellplatzsatzung am tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Hilden treten gleichzeitig zwei andere städtische Satzungen außer Kraft. Es handelt sich einmal um die „Satzung vom 05.07.2004 über die Ablösung von Stellplätzen der Stadt Hilden über die Festlegung der Gemeindegebietsteile und der Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (Stellplatzablösesatzung)“ und zum weiteren um die „Satzung der Stadt Hilden über Gestaltung, Größe und Anzahl von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung) in der Fassung vom 31.03.2016“.

Die Inhalte werden in der neuen Stellplatzsatzung übernommen, neu formuliert und angepasst.

zu Gemeindegebietstypen:

Für die Stellplatzsatzung wurde das Gemeindegebiet Hildens in sog. „Gemeindegebietstypen“ eingeteilt. Hierfür wurden verschiedene Parameter untersucht. Festzustellen war zunächst, dass die Verkehrsmittelwahl in den Hildener Stadtteilen Unterschiede aufweisen; es gibt Stadtteile mit hoher KFZ-Nutzung und solche mit geringerer KFZ-Nutzung.

Auch der Motorisierungsgrad in den Stadtteilen unterscheidet sich (Anzahl von KFZ je 1000 Einwohner), ebenso der PKW-Besitz (Privat-PKW je Einwohner).

Unterschiede ergeben sich zudem im Fahrtenangebot des ÖPNV in der Umgebung sowie in der Lage zu den zentralen Versorgungsbereichen in der Stadt. Aus diesen Unterscheidungsmerkmalen wurde das Stadtgebiet in drei Zonen (Gemeindegebietstypen) eingeteilt:

Typ 1: unmittelbarer Innenstadtbereich
Typ 2: Innenstadtrandgebiet
Typ 3: übriges Stadtgebiet

Die genaue Begrenzung geht aus der beigefügten Karte hervor (Anlage 3).

Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Hilden

Juli 2022

Bei den hier dargestellten Anregungen und Hinweisen handelt es sich um Auszüge aus den Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
1	Gemeinnütziger Bauverein Hilden eG	04.04.2022	Bei einem Vergleich des Entwurfes mit den Mustersatzungen der Stadt Ratingen und Monheim ist aufgefallen, dass die Stellplatzzahlen je WE bzw. je 100 m^2 BGF deutlich höher ist, als in den Satzungen der Stadt Ratingen und Monheim. Hier sollte dringend insbesondere bei den Pkw-Einstellplätzen und auch Fahrradeinstellplätzen bei Wohngebäuden ab 5 WE auf die Zahlenwerte von 0,8 bis maximal 1,0 je WE (Ratingen) die Hildener Satzungsempfehlung reduziert werden. Die bisher in Hilden angewendete Stellplatzquote von 1,0 sollte im Hinblick auf die Verkehrswende eher unter 1,0 je WE entwickelt werden.	Die Höhe der Stellplatzquote je Wohneinheit wurde bewusst festgelegt, um die Straßenräume zu entlasten und ergibt sich aus dem politischen Auftrag, den öffentlichen Straßenraum möglichst von privaten PKW freizuhalten. Im Hinblick auf die Verkehrswende bestehen Minderungspotenziale durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept. Dadurch besteht für jeden Bauinteressierten/Bauherren die Möglichkeit, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern und in dem Zusammengang gleichzeitig weniger PKW-Stellplätze erstellen zu müssen.
2	ADAC Nordrhein e.V	25.03.2022	Zur Förderung des Radverkehrs könnte noch etwas häufiger eine niedrigere Richtzahl gewählt werden, sodass mehr Fahrradstellplätze realisiert werden. Als Beispiel sei an dieser Stelle die Richtzahl unter Punkt 1.3 genannt. Vorgeschlagen wird ein Fahrradabstellplatz je fünf Betten, während die Musterstellplatzsatzung einen Stellplatz pro zwei bis drei Betten.	Anregung wurde übernommen: 1 Fahrradabstellplatz je 2 Betten bei Kinder- und Jugendwohnheimen.
3	ADFC Hilden	03.04.2022	Aufgrund der Erfahrungen mit der Handhabung der bisherigen Fahrradabstellplatzsatzung in der Fassung vom 30.3.2016 bitten wir, § 4 Abs. 3, Satz 3, Nr. 3 wie folgt zu ergänzen: „Einzelbügel zählen hierbei nicht als zwei Abstellplätze gemäß Anlage 1 (Richtzahlentabelle).“	Anregung wurde übernommen. Ergänzt wurde in § 3 Abs. 3 Satz 3: „Einzelbügel zählen hierbei nicht als zwei Abstellplätze gemäß Anlage 1 (Richtzahlentabelle).“

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
			Der Satzungstext wäre in § 4 Abs.1 Satz 1 nach den Worten in zumutbarer Entfernung wie folgt zu ergänzen: „(§ 5 Abs. 2 StellplatzVO NRW)“ § 6 Abs. 1 wäre wie folgt zu fassen: „Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 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 oder abgelöst zu haben oder entgegen den Anforderungen in den §§ 2 und 4 herstellt oder nutzt.“ Begründung: Angleichung an § 10 StellplatzVO NRW.	Anregung wurde inhaltlich übernommen. Anregung wurde übernommen.
4	Kreishandwerkerschaft Mettmann	05.04.2022	Anregung, die Richtzahlentabelle aus Anlage 1 hinsichtlich der Zahl der PKW-Stellplätz nach oben zu korrigieren und die möglichen Minderungspotenziale durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept, wie in Anlage 2 beschrieben, zu verringern.	Das Anheben der PKW-Stellplätze im privaten Raum sorgt für eine geringere Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Ein Abweichen von den Herstellungspflichten nach oben und die Schaffung weiterer Stellplätze ist weiterhin möglich. Eine verpflichtende Herstellung von PKW-Stellplätzen über die in der Satzung vorgesehene Anzahl hinaus ist nicht vorgesehen.
5	Wirtschaftsförderung Hilden	29.03.2022	§ 2 II Satz 4 Nr. 2 Ja, ein Fahrradbügel muss ermöglichen, den Rahmen anzuschließen. Das Vorder- oder Hinterrad als zusätzliche Auflage kann entfallen.	§ 2 Abs. 2 Satz 4 Nr. 2 Anregung wurde übernommen.

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
			§ 2 III Vordringlich für gewerbliche Vorhaben wird angeregt aus der muss- Bestimmung eine soll-Bestimmung zu machen.	§ 2 Abs. 3 Da Soll-Vorschriften in der Regel aufgrund ihrer Unbestimmtheit sanktionslos bleiben, in § 6 jedoch ein ausdrücklicher Bußgeldtatbestand geschaffen wird, ist hier die Muss-Bestimmung zu verwenden.
			§ 3 VII Kleine Erweiterungen an Gewerbeobjekten sollten hier ebenfalls berücksichtigt werden.	§ 3 Abs. 7 Änderung wird nicht übernommen. In § 2 Abs. 1 Satz 2 ist geregelt, dass bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen sind, dass sie die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können. Dies gilt auch für Änderungen in Gewerbeobjekten.
			§ 3 IX Satz 12 kann entfallen	§ 3 Abs. 9 § 3 Abs. 9, wurde vollständig neu formuliert. Die Inhalte sind in § 3 Abs. 8 zu finden.
			§ 4 III Satz 3 Nr. 3 Im Sinne einer Flächeneffizienz sowie innerhalb der Satzung aufeinander aufgebauter Regelungen wird vorgeschlagen, dass die Anlehnbügel 1,40 Meter voneinander entfernt stehen (betrifft weitere Abstandsmaße in § 4).	§ 4 Abs. 3 Satz 3 Nr. 3 Anregung wurde übernommen. Abstandsmaß auf 1,40 Meter geändert
			§ 4 III Satz 1 und 2 Es wird empfohlen diese Vorschrift weicher zu formulieren oder alleine darauf abzustellen, dass die Fahrradstellplätze in ihrer	§ 4 Abs. 3 Satz 1 und 2 Anregung wurde übernommen. Formulierung wurde angepasst.

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
			Lage nicht schlechter gestellt werden als der überwiegende Teil der PKW-Stellplätze. Anlage 1, Richtzahlentabelle Ziffer 2.1 - Für Bürogebäude sollte es entsprechend der bisherigen Fahrradabstellplatzsatzung bei einem Rad-Stellplatz je 40 m² Nutzfläche bleiben. So wünschenswert Rad fahrende Pendler sein mögen: Bereits die heutige Vorgabe für Neubauten übersteigt anscheinend den tatsächlich bestehenden Bedarf deutlich. Ziffer 9.3 - Für Kraftfahrzeugwerkstätten rege ich an, die früher geltende höhere Zahl von 6 Stellplätzen je Wartungs- oder Reparaturstand zu übernehmen. Bereits mit dieser Regelung kommt es im Umfeld einiger Werkstätten regelmäßig zu Nutzungskonflikten. Ziffer 9.3. und 9.4 - Die Zahl der Fahrradstellplätze für Beschäftigte und Publikum dieser Kfz-bezogenen Nutzungen wirken etwas überhöht. Möglicherweise kann hier nachjustiert werden. Anlage 2 Minderungspotentiale - ÖPNV wird doppelt aufgelistet (redaktionell) - Dem Fahrradmietsystem sollte die Möglichkeit eines steuerbegünstigten Firmenrads („Jobrad“) gleichgestellt werden.	Anlage 1 Ziffer 2.1 Anregung wurde übernommen. Ziffer 9.3 Anregung wurde übernommen. Ziffer 9.3 und 9.4 Anregung wurd teilweise übernommen. Ziffer 9.3 Neu:“1 Abstellplatz je 3 Wartungs- oder Reparaturständen“ Anlage 2 Anregungen wurden übernommen.
6	Bauaufsichts-amt	19.04.2022	§ 2 Abs. 4 Rechtsgrundlage ist nicht § 48 Abs. 2 BauO, sondern § 49 Abs. 2 BauO.	§ 2 Abs. 4 Anregung wurde übernommen.

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
			§ 3 Die Nummerierung der Absätze muss überarbeitet werden (Abs. 3 fehlt, 9 ist doppelt). Die Nummerierung der Sätze in den einzelnen Absätzen ist nicht immer korrekt. <u>Absatz 4</u> Bei der Doppelnutzung von Stellplätzen sollten analog zur StellplatzVO NRW eine Einbeziehung von Stellplätzen, die der Wohnnutzung dienen, ausgeschlossen werden. Diese Konkretisierung erspart Diskussionen („Die Mieter/innen nutzen während der Geschäftszeiten die Stellplätze nicht.“) Auch sollte die zumutbare Entfernung aus § 5 Abs. 2 StellplatzVO übernommen werden. <u>Absatz 7</u> Hier sollte die Anzahl der erforderlichen Stellplätze nach Nutzungsart gemäß Tabelle mit aufgenommen werden. Daraus lässt sich erkennen, bei welcher neuen Nutzung gegenüber der vorhandenen Nutzung ein Mehrbedarf entsteht. So braucht ein Gastronomiebetrieb oder eine Praxis mehr Stellplätze als ein Einzelhandel, … Auch kann sonst kein Einfluss aus unerwünschten Nutzungen wie Spielhallen oder Shishabars genommen werden. (Vgl. § 2 Abs.2 StellplatzVO). Neben dem Dachgeschossausbau zu Wohnzwecken ist auch ein Ausbau von Kellerräumen zur Wohnnutzung aufzuführen. <u>Absatz 9</u> Die in Satz 1 angegebenen mehr als 50 Stellplätze ist in Hilden ein absoluter Sonderfall. Die Anzahl sollte reduziert werden.	§ 3 Anregung wurde übernommen. Abs. 4 Anregungen wurden übernommen. Doppelnutzungen wurden ausgeschlossen. Die zumutbaren Entfernungen gemäß § 5 Abs. 2 StellplatzVO wurden ergänzt. Abs. 7 Bezieht sich nur auf die Wohnnutzung. Nutzungsänderungen von Gewerbeflächen sind nicht betroffen. Grundsätzlich sind Nutzungsänderungen schon durch § 2 Abs. 1 abgedeckt. Anregung wurde übernommen. Der Ausbau von Kellerräumen zur Wohnnutzung wurde ergänzt. Abs. 9 Anregungen wurden übernommen. Die Anzahl der Stellplätze auf 20 reduziert.

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
			Satz 5 fordert einen jährlichen Nachweis, dass die Voraussetzung für die Reduzierung der Anzahl der Stellplätze weiterhin gewährleistet ist. Hier ist auch das Planungsamt genannt. Ist das richtig oder war das Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt gemeint. Die Kontrolle, ob der Nachweispflicht gefolgt wird, ist zu personalintensiv. Alternativ könnte hier aufgenommen werden, dass auf Verlangen des Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt ein Nachweis zu erbringen ist.	Satz 5 Anregung wurde inhaltlich übernommen.
			Satz 7 spricht von einer befristeten Aussetzung nach Satz 1. Die Möglichkeit einer Befristung ist aus Satz 1 nicht ersichtlich. Wenn die besonderen Maßnahmen nicht mehr erfüllt werden, greift Satz 8.	Satz 7 Anregung wurde übernommen.
			Absatz 9 - Einvernehmen Der Absatz kann ersatzlos gestrichen werden.	Abs. 9 Anregung wurde übernommen.
			§ 4 In Absatz 1, Satz 1 sollten die zumutbaren Entfernungen aus § 5 Abs. 2 StellplatzVO aufgenommen werden.	§ 4 Abs. 1 Satz 1 Anregung wurde übernommen. Zumutbare Entfernungen gemäß § 5 Abs. 2 StellplatzVO NRW wurden eingefügt.
			In Absatz 3 sollte die Notwendigkeit zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen im Eingangsbereich auf den Besucheranteil reduziert werden, zumal die Möglichkeit besteht auch Fahrradabstellplätze in Garagen unterzubringen.	Abs. 3 Anregungen wurden übernommen.
			Satz 3 kann ersatzlos entfallen, da die Abstellflächen für Besucher zu den notwendigen Stellplätzen gehören und die Anforderung bereits in § 2 Abs. 2 Satz 3 enthalten ist.	Satz 3 ist entfallen.
			Bei Satz 4 ist der Bezug auf die Paragraphen der BauO und SBauVO zu entfernen, da es sich hierbei um die Vorschriften zur Barrierefreiheit handelt.	Satz 4 Bezug auf die Paragraphen der BauO und SBauVO wurden entfernt.

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
			In Nr. 1 zu Satz 4 ist eine Überdachung ab 10 notwendigen Abstellflächen gefordert. Hier ist m.E. zur Vermeidung von Konflikten mit Bebauungsplänen und § 6 BauO (Abstandsflächen) die Muss-Vorschrift in eine Soll-Vorschrift umzuwandeln.	Anregung wurde übernommen. Überdachungen sind jetzt Soll-Bestimmung.
			§ 5 In Absatz1 Satz 1 sollte die Regelung des § 6 Abs.2 der StellplatzVO aufgenommen werden, in dem für Wohngebäude die Regelungen enthalten sind, nach denen eine Ablösung möglich ist. Satz 3 sieht vor, dass eine Ablöse zu zahlen ist, wenn aus städtebaulichen Gründen die Herstellung notwendiger Stellplätze untersagt ist.	§ 5 Ergänzt in § 5 Abs. 7 Satz 1 „Über die Ablösung entscheidet das Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt der Stadt Hilden.“ „Die StellplatzVO legt in § 6 Abs. 1 fest, dass in den Fällen, in denen die Herstellung von notwendigen Stellplätzen nicht möglich ist, keine Ablöse zu zahlen ist.“ Das ist ausdrücklich nicht gewünscht. Ablösesummen sollten bezahlt werden, da damit Maßnahmen umgesetzt werden können, die für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken (§ 5 Absatz 5).
			§ 8 Auch die Satzung über die Ablösung von Stellplätzen tritt außer Kraft. Diese ist zu ergänzen.	§ 8 Anregung wurde übernommen.
			Die StellplatzVO sieht in Ihrer Anlage für öffentlich-geförderte Wohnungen einen Schlüssel von 0,5 Stpl/Wohnung vor. Mit diesem Stellplatzschlüssel können nach Punkt 2.5.7 der Wohnungsbaurichtlinie durch die Bauherrschaft Zusatzdarlehn für alternative, barrierefrei erreichbare Nahmobilitätsangebote (z.B. Carsharing, geschützte Abstellanlagen für (Lasten-) Fahrräder, Ladestationen für Elektromobilität) beantragt werden.	In der Richtzahlentabelle wurde eine Kategorie für sozialen Wohnungsbau ergänzt (1.3). Der Stellplatzschlüssel wurde auf 0,8 festgesetzt. Ein noch niedrigerer Stellplatzschlüssel für öffentlich-geförderte Wohnungen ist nicht vorgesehen, denn spätestens nach Entfall der Zweckbindungen unterscheiden sich die Wohnungen nicht wesentlich von anderen Wohnungen. Der (vordringliche) Zweck

Nr.	Absender	Eingangs-datum	Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung	Stellungnahme
				einer Stellplatzsatzung liegt nicht in der Förderung von sozialem Wohnungsbau.
7	Tiefbau- und Grünflächen-amt	25.03.2022	Durch die Stellplatzsatzung wird festgelegt, wie viele Stellplätze ein Bauvorhaben nachweisen muss. Wie verhält es sich mit „Kann“-Stellplätzen. Zurzeit zeigt es sich, dass immer mehr (meist) Einfamilienhauseigentümer zusätzlich zu den nachzuweisenden Stellplätzen, weitere Stellplätze (gerade für E-Fahrzeuge) anlegen möchten, die sich auf die angrenzende öffentliche (Verkehrs-)Fläche auswirken. Ist es zielführend, dass auch bereits in der zukünftigen Stellplatzsatzung auf diese Fragestellung eingegangen wird? Kann dort ein (zumindest grober) Rahmen, oder ein Verweis auf den noch zu treffenden politischen Beschluss angegeben werden?	Kann-Stellplätze sind nicht Teil der Stellplatzsatzung. Ein Abweichen von den Herstellungspflichten nach oben und die Schaffung weiterer Stellplätze ist weiterhin möglich. Auch notwendige Stellplätze können gerade in Einfamilienhausgebieten mit elektrischer Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Bezüglich der Stellplätze für E-Fahrzeuge wurde die Ergänzung von § 4 Abs. 4 vorgenommen. „Ab einer Anzahl von 10 notwendigen Stellplätzen sind für mindestens 30 % der herzustellenden Stellplätze die Voraussetzungen für eine Elektrifizierung in Form von Ladeinfrastruktur (Leerrohre) zu schaffen.“

Hinweis:

Die in den Stellungnahmen benannten Paragraphen beziehen sich auf den versandten Entwurf der Stellplatzsatzung vom 04.02.2022 und stimmen nicht in allen Fällen mit den Paragraphen der angepassten vorliegenden Satzung überein.

Gemeinnütziger
BAUVEREIN Hilden eG

Gemeinnütziger Bauverein Hilden eG · Am Strauch 39 · 40723 Hilden

Planungs- und Vermessungsamt
Herr Stuhlträger
Am Rathaus 1
40721 Hilden

STADT HILDEN
Poststelle
- 4. April 2022
Amt [redacted]

Am Strauch 39
40723 Hilden

Telefon: 02103 - 29 95 10
Telefax: 02103 - 6 00 11

info@bauverein-hilden.de
www.bauverein-hilden.de

Sprechzeiten:
Mo. und Die. 10-12 Uhr und 14-16 Uhr
Do. 10-12 Uhr und 14-18 Uhr
sowie nach Vereinbarung.

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
		LD / RE	30.03.2022

Entwurf einer Stellplatzsatzung für Hilden
Bisheriger Schriftwechsel und Ihre E-Mail vom 11.03.2022 einschl. diverser Anlagen

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,
sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Überlassung Ihres Stellplatzsatzungsentwurfes nebst Anlage (Beratungsvorlage Nr. WP 20-25 SV 61/067) und der Möglichkeit einer Stellungnahme aus Sicht unserer Genossenschaft.

Zunächst dürfen wir feststellen, dass uns der Umfang Ihres Satzungsentwurfes und die Detailhaftigkeit überrascht hat, insbesondere auch die Tatsache, dass durch den Satzungsentwurf dennoch Mobilitätskonzepte erforderlich werden. Anlässlich unseres Bauantrags zum Objekt „An den Linden 31/ 33" vom 23.07.2020, der nach 15 Monaten, konkret am 28.10.2021 genehmigt wurde, hat uns die Leiterin des Bauaufsichtsamtes noch mitgeteilt, dass über die Satzung ein Verzicht auf ein Mobilitätsgutachten möglich sein würde.

Der uns vorliegende Entwurf für Pkw-Stellplätze und Fahrradeinstellplätze macht deutlich, dass hier doch zunächst ein neuer bürokratischer Akt der Genehmigungsverwaltung und natürlich auch den Antragsstellern auferlegt wird. Hier wird eher aus unserer Sicht ein weiteres und zusätzliches „Bürokratiemonster" initiiert.

Die Überlegungen und Forderungen aus Politik, Wirtschaft und Bürgerschaft unsere allgemeinen Verwaltungsverfahren deutlich zu entbürokratisieren werden mit dem Satzungsentwurf aus unserer Sicht deutlich konterkariert.

Die Tatsache, dass neben den umfangreichen Satzungsvorgaben und zusätzlichen Forderungen bei Abweichungen ein separat zum Genehmigungsverfahren vorzulegendes Fachgutachten zur Mobilität gefordert wird, dürfte die bereits hinlänglich bekannten Zeitverzögerungen bei Genehmigungsverfahren deutlich verlängern. Ob dies bei steigender Personalknappheit und fehlenden Fachpersonalressourcen im ganzen Land hilfreich ist, wird aus unserer Sicht stark bezweifelt.

...

Ansonsten spiegelt der Entwurf im Wesentlichen die Grundlagen einer Art Mustersatzung wieder, die bereits in einzelnen Städten schon seit Jahren vorliegen. Wir haben uns die Mühe gemacht, zum Vergleich die Satzungen aus zwei Kreisstädten (Ratingen und Monheim) mit den Fakten des Hildener Entwurfes zu vergleichen.

Hierbei ist augenfällig, dass die Stellplatzzahlen je WE bzw. je 100 m² BGF deutlich höher ist, als in den uns vorliegenden Satzungen der Stadt Ratingen und Monheim.

Hier sollte dringend insbesondere bei den Pkw-Einstellplätzen und auch Fahrradeinstellplätzen bei Wohngebäuden ab 5 WE auf die Zahlenwerte von 0,8 bis maximal 1,0 je WE (Ratingen) die Hildener Satzungsempfehlung reduziert werden.

Insbesondere im Bereich der Wohngebäude ab 5 WE sollten unter Beachtung der zukünftigen Verkehrswende diese Zahlen nicht zusätzlich in die Höhe gerechnet werden.

Die bisher in Hilden angewendete Stellplatzquote von 1,0 sollte im Hinblick auf die Verkehrswende eher unter 1,0 je WE entwickelt werden.

In Deutschland fehlen mindestens 800.000 bezahlbare Wohnungen.

Neben hohen Grundstückspreisen und Baukosten sind Bürokratie und Regulierungen die Hauptgründe, die die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum aktuell fast unmöglich machen.

Unsere Genossenschaft wurde vor mehr als 100 Jahren hier in Hilden gegründet. Wir sind uns der Verantwortung für unsere Quartiere durchaus bewusst.

Die ersten oberirdischen Fahrradgaragen haben wir schon vor mehr als 10 Jahren erstellt; nicht nur im Rahmen unserer Neubauten, sondern auch zusätzlich im vorhandenen Bestand.

Garagen und Stellplätze haben wir schon immer angepasst an den tatsächlichen Bedarf zur Verfügung gestellt.

Daher möchten wir abschließend an die Verwaltung und den Rat appellieren, unsere Hinweise im Zuge des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen.

Aufgrund der Bedeutung bedauern wir zudem, dass nicht weitere in Hilden ansässige und/ oder tätige Wohnungsbauunternehmen in den Meinungsbildungsprozess einbezogen wurden.

[redacted]

Gemeinnütziger
BAUVEREIN Hilden eG

Gemeinnütziger Bauverein Hilden eG · Am Strauch 39 · 40723 Hilden

Herrn
Beigeordneten Peter Stuhlträger
Am Rathaus 1
40721 Hilden

61.1

[redacted]

Am Strauch 39
40723 Hilden

Telefon: 02103 - 29 95 10
Telefax: 02103 - 6 00 11

info@bauverein-hilden.de
www.bauverein-hilden.de

Sprechzeiten:
Mo. und Die. 10-12 Uhr und 14-16 Uhr
Do. 10-12 Uhr und 14-18 Uhr
sowie nach Vereinbarung.

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
		RE/ MD	11.05.2022

Entwurf einer Stellplatzsatzung für Hilden
Ergänzende Stellungnahme zu unserer Stellungnahme vom 30.03.2022

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

gestern erhielten wir durch unseren Verband VdW Rheinland Westfalen das in der Anlage beigefügte Schreiben vom 06.05.2022.

Insofern dürfen wir unsere Stellungnahme vom 30.03.2022 dahingegend ergänzen, dass unsere Genossenschaft es begrüßen würde, wenn die Beratung in den städtischen Gremien unter Bezug auf die Stellplatzverordnung NRW (mit Inkrafttreten 01.07.2022) dazu führt, auf eine eigene Hildener Satzung zu verzichten.

Wir bitten darum, dieses Schreiben als Ergänzung für die Beratung in den städtischen Gremien mit einzubringen und zu unterstützen.

[redacted]

Stellungnahme des ADAC Nordrhein e.V.
zum
Entwurf der Stellplatzsatzung in Hilden

25. März 2022

Der ADAC in Nordrhein-Westfalen vertritt mit den drei Regionalclubs Westfalen, Ostwestfalen-Lippe und Nordrhein die Interessen von rund 4,8 Millionen Mitgliedern. Dabei setzt sich der ADAC als multimodaler Mobilitätsdienstleister für eine bezahlbare, umweltfreundliche, leistungsfähige und sichere Mobilität ein, die den EU-Klimazielen zur CO_2- Reduktion im Verkehrssektor gerecht wird. Neben einer Elektrifizierung der Pkw-Flotte und Weiterentwicklungen der Kraftstoffe ist dafür ein Mobilitätswandel hin zu einer multimodalen Gesellschaft notwendig[1].

Der ADAC unterstützt hierzu Städte und Kommunen unter anderem durch die Teilnahme bei der Erarbeitung von Parkraum- und Mobilitätskonzepten. Dabei ist die Beratung des ADAC nicht in Konkurrenz zu den Dienstleistungen eines Planungsbüros zu sehen, sondern vielmehr als Ergänzung auf strategischer Ebene. Mit der Detailtiefe und -schärfe dieser Büros kann der ADAC nicht dienen, da die Ressourcen nicht vorhanden sind, um sich eingehende Ortskenntnis (vor Ort) zu verschaffen.

Allgemein vertritt der ADAC die Ansicht, dass Konzepte jedweder Art bzw. Zweck derart gestaltet werden sollten, dass die dort definierten Ziele plausibel und erreichbar erscheinen. Dies muss sowohl für die fachliche Sicht als auch die Sicht der „betroffenen" Einwohner oder Anlieger usw. gelten. Für die Bürger sind im Zweifelsfall ausführliche und verständliche Argumentationsketten in den Beschlüssen zu hinterlegen. Kommunikation ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die positive Annahme von Maßnahmen, die restriktiv auf bisher „eingespielte" bzw. gewohnte Verhaltens- und Mobilitätsroutinen der Betroffenen wirken. Vorteile für diese Gruppe müssen deutlich hervorgehoben werden, da sie sonst nicht für das Konzept gewonnen werden können und sich gegebenenfalls Widerstand bildet. Wirkungen sollten durch ein Monitoring begleitet werden, sodass bei Bedarf Änderungen vorgenommen werden können.

Durch die Lage Hildens als direkte Nachbarstadt der Großstädte Düsseldorf und Solingen sowie im weiteren Umfeld Wuppertal und Köln ergeben sich wirtschaftliche Beziehungen und damit starke Pendlerverflechtungen. Das Pendlersaldo (Einpendler – Auspendler) ist im Gegensatz zu vielen anderen Mittel- und Kleinstädten im „Großstadt-Speckgürtel" leicht positiv. Laut Pendleratlas NRW gab es in Hilden im letzten Berichtsjahr 2020 knapp fünf Prozent mehr Ein- als Auspendler. Hilden ist demnach keine klassische „Schlafstadt", sondern zieht seinerseits Wirtschaftskraft durch die straßenverkehrsgünstige und damit attraktive Lage für Unternehmen an (eingerahmt bzw. durchzogen von den Autobahnen A3, A46 und A59). Damit einher gehen verkehrsbedingte Probleme. Neben den Bemühungen in der Stellplatzsatzung und möglichen flankierenden Parkraumkonzepten sollte berücksichtigt werden, dass in Hilden verhältnismäßig viele Pkw zugelassen sind. Laut Kraftfahrt-Bundesamt hat sich der Pkw-Bestand im Zeitraum von 2011 bis 2021 von 30.020 auf 33.159 (entspricht ca. 10,5 Prozent Wachstum) erhöht. Bei einer Bevölkerung von ca. 55.000 Menschen ergibt dies einen Motorisierungsgrad von 603 Pkw pro 1.000 Einwohner – knapp vier Prozent mehr als der Bundesdurchschnitt (580 Pkw/ 1000 Einwohner[2]).

Im Gegensatz zu der sehr guten Autobahnanbindung (v.a. West- und Nordstadt), verfügt die Stadt mit Hilden und Hilden Süd lediglich über zwei S-Bahn Haltestellen der Linie S1 (SO-Hilden-D-E-DO). Ergänzt wird dieses Angebot mit der S7 (D-Hilden-SO-RS-W), die zur Hauptverkehrszeit zumindest den Haltepunkt Hilden bedient. Das Stadtzentrum ist zwar gut angebunden, ein hochwertiges SPNV-Angebot im Norden

---

[1] Vgl. ADAC e.V. (Hrsg.): Standpunkt „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität", München 2019
Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (Standpunkt) (adac.de)

[2] Vgl. Umweltbundesamt: „Mobilität privater Haushalte", Mobilität privater Haushalte | Umweltbundesamt

und Süden gibt es jedoch nicht. Die starke Verflechtung mit Langenfeld ist leider nicht an den SPNV angebunden. Stattdessen wird das übrige Stadtnetz mit Busverkehren gut abgedeckt. Einen flächendeckend hochwertigen Ersatz für Pkw-Fahrten gibt es daher in eingeschränktem Maße. Dies spiegeln auch die Ergebnisse zum Motorisierungsgrad des beratenden Ingenieurbüros wider (S.24).

Diese kurze Grobanalyse zeigt auf, dass der Kfz-Verkehr in Hilden gute Grundvoraussetzungen hat und für viele Pendler und Stadtbewohner das attraktivste Verkehrsmittel darstellt. Dies unterstreicht auch der Modal Split, der nur in der Innenstadt einen MIV-Anteil von unter 50 Prozent aufweist. Um diesem Umstand gerecht zu werden, sollte bei Neubauten über die Stellplatzsatzung ausreichend Parkraum geschaffen werden. Allerdings ist vor dem Hintergrund der Klimaziele wünschenswert, dass eine dahingehende Lenkungswirkung von ihr ausgeht. Dieses Spannungsfeld wird von der Musterstellplatzsatzung, die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW erarbeitet wurde und an der sich der ADAC beteiligt hat, berücksichtigt.

In der Anlage 1 „Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen" ist es aus Sicht des ADAC ratsam, Maß und Mitte zu wahren und in den vorgeschlagenen Spannen der Musterstellplatzsatzung zu agieren. Die Lenkungswirkung kann somit immer noch über eine Richtzahl erreicht werden, die nicht dem oberen Maximum entspricht, sondern sich z.B. im Mittelwert der vorgeschlagenen Spanne bewegt. Nach Durchsicht der Richtzahlen lässt sich feststellen, dass sehr häufig der Mittelwert oder der „untere Grenzwert" (= mehr Stellflächen) im Pkw-Bereich gewählt wird. Bei den Fahrradabstellplätzen ist die Wahl etwas inhomogener. Zur Förderung des Radverkehrs könnte noch etwas häufiger eine niedrigere Richtzahl gewählt werden, sodass mehr Fahrradstellplätze realisiert werden. Als Beispiel sei an dieser Stelle die Richtzahl unter Punkt 1.3 genannt. Vorgeschlagen wird ein Fahrradabstellplatz je fünf Betten, während die Musterstellplatzsatzung einen Stellplatz pro zwei bis drei Betten.

Es ist nachvollziehbar, dass über geringere Stellplatzschlüssel Investoren zu Bauaktivitäten animiert werden sollen, um langfristig Bewohner und damit Wirtschaftskraft an sich zu binden. Eine Stellplatzsatzung, in der die Ablösesummen sehr niedrig sind und gleichzeitig wenige Stellplätze gefordert sind, kann für günstigeren Wohnraum sorgen – jedoch wird damit unter Umständen in Kauf genommen, dass es zu unübersichtlichen Situationen durch den weiterhin anfallenden Parksuchverkehr kommt. Darüber hinaus ist berücksichtigen, dass z.B. mobilitätseingeschränkte und ältere Personen häufig auf einen fußläufig erreichbaren Parkplatz angewiesen sind.

Die Einführung von Bewohnerparkausweisen ist kein Allheilmittel, da sie suggerieren, dass ein Anspruch auf Parkraum für das eigene Kfz besteht. Darüber hinaus sind die Vorgaben aus StVO und VwV-StVO zur Einrichtung des Bewohnerparkens zu beachten. Wie verkehrsreduzierte Siedlungen und Straßenzüge aussehen können, ist Thema des ADAC Expertendialogs „Autofreie Stadt[t]räume"[3]. Die ersatzlose Streichung von Stellplätzen ist nicht zielführend. Vielmehr bedarf es Konzepte, die das Parken sortieren und z.B. über Quartiersgaragen den Parkbedarf bündeln und im Gegenzug Straßenzüge vom ruhenden Verkehr entlasten – insbesondere dann, wenn es sich um Neubaugebiete handelt.

Eine Reduzierung der Stellplätze ist möglich, wenn die betroffenen Gebiete durch attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr angebunden sind. In Hilden trifft dies aber nur auf wenige Flächen zu, da wie oben erwähnt kaum Angebote abseits des Busverkehrs bestehen. Wo es keine verkehrliche Begründung für die Reduktion der Stellplätze gibt, sollte diese auch nicht vorgenommen werden.

Weitere ADAC Pressemitteilungen zum Thema Parken und Lösungskonzepten finden Sie unter:
Streitthema Parken in Köln: Sieben Lösungsansätze | ADAC | Auto in Köln: Die größten Probleme für den Verkehr | ADAC | Digitalisierung in der Mobilität | ADAC | Problem Parken: Das müssen die Kommunen endlich ändern! | ADAC

[3] Abrufbar unter ADAC_Expertendialog_2021-04-Autofreie_Stadt_t_träume_go3eyw.pdf

ADFC OG Hilden

Groll, Lutz

Von:	georg.blanchot@t-online.de
Gesendet:	Sonntag, 3. April 2022 20:45
An:	Groll, Lutz
Cc:	Seiler, Stephen
Betreff:	WG: Stellplatzsatzung für Hilden, Möglichkeit der Beteiligung
Anlagen:	WP_20_25_SV_61_067_SV_gesamt.pdf

Sehr geehrter Herr Groll,

wir danken Ihnen für die Gelegenheit, sich an der Aufstellung der Stellplatzsatzung für Hilden zu beteiligen. Gerne nehmen wir diese Möglichkeit nachstehend wahr.

Die Pkw-Zahlen in unserer Stadt sind in den letzten zehn Jahren trotz stagnierender Einwohnerzahlen gestiegen. Die Straßenräume werden zunehmend für das Parken von Zweit- oder Drittautos zweckentfremdet. Ca. 20% des öffentlichen Verkehrsraumes in Hilden wird von parkenden Autos zugestellt. Wenn für jedes Auto ein privater Stellplatz nachgewiesen werden müsste und alle verbleibenden öffentlichen Stellplätze kostenpflichtig wären, gäbe es mehr Platz für Rad- und Fußverkehr sowie Raum für eine menschengerechte Aufenthaltsqualität. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die städtischen Anstrengungen sowohl zur Festlegung eines höheren Kfz-Stellplatzschlüssels als auch die vorgesehenen Regelungen für Fahrradabstellplätze.

Aufgrund der Erfahrungen mit der Handhabung der bisherigen Fahrradabstellplatzsatzung in der Fassung vom 30.3.2016 bitten wir, § 4 Abs. 3, Satz 3, Nr. 3 wie folgt zu ergänzen:
„Einzelbügel zählen hierbei nicht als zwei Abstellplätze gemäß Anlage 1 (Richtzahlentabelle)."
Die Bauart und Ausführung von Einzelbügeln (Beispiele: Reichshof- Mühlenstraße, Rewe Conrad-Richrather Str.) ist weder dazu bestimmt noch geeignet, gleichzeitig zwei Fahrräder unkompliziert anzulehnen und anzuschließen. Bei einer Doppelbelegung verhaken sich die Fahrradlenker, Brems- und Schaltungszüge und Pedale ineinander oder Fahrradkörbe bzw. Packtaschen behindern sich. Das Anschließen des Fahrradrahmens mit einem Bügel- oder Seilschloss wird durch ein parallel stehendes Fahrrad unnötig erschwert oder ist sogar unmöglich. Die Anforderungen der Diebstahlsicherheit und Benutzerfreundlichkeit gemäß § 2 Abs.2 des Satzungsentwurfs werden durch eine Doppelbelegung von Einzelbügeln nicht erfüllt. Als Doppelständer geeignet sind dagegen nur solche Bügel wie das im Innenstadtbereich und an den Schulen verwendete „Modell Stadt Hilden".

Der Satzungstext wäre in § 4 Abs.1 Satz 1 nach den Worten *in zumutbarer Entfernung* wie folgt zu ergänzen: „(§ 5 Abs. 2 StellplatzVO NRW)"

§ 6 Abs. 1 wäre wie folgt zu fassen:
„Ordnungswidrig im Sinne des § **86** Abs. 1 Nr. **22** 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 **oder abgelöst** zu haben **oder entgegen den Anforderungen in den §§ 2 und 4 herstellt oder nutzt.**"
Begründung: Angleichung an § 10 StellplatzVO NRW.

Mit freundlichen Grüßen
Für den ADFC Hilden
Georg Blanchot Stephen Seiler

Kreishandwerkerschaft
Mettmann
VERSTEHEN | BÜNDELN | HANDELN

Kreishandwerkerschaft Mettmann – Emil-Beerli-Str. 10 – 40822 Mettmann

Stadt Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Sachgebietsleiter Stadtplanung
Herr Lutz Groll
Am Rathaus 1

40721 Hilden

Mettmann, den 5. April 2022

Tel: 02104/9553-0
Fax: 02104/9553-50
E-Mail: Info@handwerk-me.de

Bearbeiter: Torben Viehl
Tel-Durchwahl: 02104/9553-10
E-Mail: viehl@handwerk-me.de

Beteiligungsmöglichkeit / Stellplatzsatzung für die Stadt Hilden

Sehr geehrter Herr Groll,
in Absprache mit Frau Raddatz von der Handwerkskammer Düsseldorf bringen wir hiermit unsere Sichtweise als Vertreter des regionalen Handwerks des Kreises Mettmann zur Stellplatzsatzung für die Stadt Hilden ein. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unser Schreiben vom 13.12.2021 an den Bürgermeister der Stadt Hilden, Herrn Dr. Claus Pommer, zum Thema nachhaltige und handwerksgerechte Verkehrspolitik. Grundsätzlich unterstützen wir das Ziel, den öffentlichen Straßenraum in Hilden von bestimmten privaten Nutzungen zu entlasten. Denn, wie das BüroStadtVerkehr in seiner Parkraumanalyse treffend beschrieben hat, würden mehr Stellplätze im privaten Raum den öffentlichen Straßenraum entlasten. Die gute Erreichbarkeit von Kunden und Baustellen mit dem eigenen Kraftfahrzeug sollte dabei aber weiterhin eine wesentliche Voraussetzung bei der Einführung der neuen Stellplatzsatzung für die Stadt Hilden bleiben, da diese für eine erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung der Handwerksbetriebe sorgt. Dies gilt auch für die stationären Handwerksbetriebe, die für Beschäftigte, Lieferanten und Kunden gleichfalls gut erreichbar sein müssen. Auch die Ableitung des Büros aus seiner Parkraumanalyse, dass es einer strikten Herstellungspflicht von Stellplätzen mit hohen Stellplatzschlüsseln bedarf, stimmen wir zu. Allerdings regen wir aus unserer Sicht an, die Richtzahlentabelle aus Anlage 1 hinsichtlich der Zahl der PKW-Stellplätz nach oben zu korrigieren und die möglichen Minderungspotenziale durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept, wie in Anlage 2 beschrieben, zu verringern.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Dipl.-Kfm. Torben Viehl
Geschäftsführer

Zur Gesamtinteressenvertretung des Handwerks und Wahrnehmung unserer satzungsgemäßen Aufgaben ist die Verarbeitung Ihrer Daten erforderlich. Sie haben das Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung, Datenübertragbarkeit, Widerruf, **Widerspruch** sowie Beschwerde bei der zuständigen Aufsichtsbehörde. Für weitere Informationen benutzen Sie bitte den nebenstehenden QR-Code oder besuchen Sie uns unter: www.handwerk-me.de/KONTAKT/personenbezogen

Kreishandwerkerschaft
Mettmann
VERSTEHEN|BÜNDELN|HANDELN

Kreishandwerkerschaft Mettmann • Emil-Beerli-Straße 10 • 40822 Mettmann

Herrn Bürgermeister
Dr. Claus Pommer
Stadt Hilden
Am Rathaus 1
40721 Hilden

STADT HILDEN
Poststelle
15. Dez. 2021
Amt BSM Anl.

IV/61

13. Dezember 2021

[redacted]

Für eine nachhaltige und handwerksgerechte Verkehrspolitik!

Sehr geehrter Herr Dr. Pommer,

im Bund, in Ländern und Kommunen wird verstärkt über eine nachhaltige Mobilitätspolitik diskutiert. Steigendes Güterverkehrsaufkommen und wachsende Staubelastung durch Pkw-Verkehre zwingen zum Umdenken, hin zu einer „Verkehrswende".

Eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Umweltverbunds liegt auch im natürlichen Interesse des Handwerks. Dabei steht das Handwerk für eine umsichtige und funktionsbezogene Weiterentwicklung der Mobilität nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Übergeordnetes Ziel muss die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Städte und die Gewährleistung von nachhaltiger, effizienter Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung von Emissionen sein.

Kurz- und mittelfristig jedoch wird es für viele Einsatzbereiche im Handwerk kaum Alternativen zum Kfz geben. Deshalb braucht es aus Sicht des Handwerks integrierte, inklusive und pragmatische Mobilitätskonzepte mit Augenmaß und Weitsicht, in denen alle Verkehrsmittel ihren Platz finden und verlässliche Rahmenbedingungen vorfinden.

Aus diesem Grund bitten wir die Stadt Hilden, dass die aufgeführten Punkte im Mobilitätskonzept Beachtung finden:

1. Tempo bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen hochhalten
In den kommenden Jahren müssen viele konkrete Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrsinfrastruktur zu sanieren und zu modernisieren. Das Handwerk begrüßt die Schritte, die die Landesregierung in den vergangenen Jahren unternommen hat, um Planungskapazitäten zu erweitern, Investitionsmittel verfügbar zu machen und Infrastrukturmaßnahmen zügig umzusetzen. Das Handwerk wirbt auf allen Ebenen dafür, auch künftig mit Maßnahmen zur

Beschleunigung von Planungsverfahren und Baumaßnahmen einen Beitrag zum Bürokratieabbau und zur Stärkung des Standorts zu leisten. Stringente Abläufe der Planungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse führen auch zu einer größeren Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern für Infrastrukturprojekte.

2. Verkehrsmittel funktions-, raum- und nutzerbezogen betrachten
Es gilt, den unterschiedlichen Verkehrsmitteln funktions-, raum- und nutzerbezogen im Hinblick auf ihre jeweiligen Stärken ihre spezifische Aufgabenerfüllung angemessen zu ermöglichen. Aus Sicht des Handwerks dürfen einzelne Verkehrsmittel nicht isoliert betrachtet werden. Zukunftssichere Mobilitätslösungen lassen sich –je nach Raumstruktur und Mobilitätsbedürfnis– durch die Aktivierung unterschiedlicher Verkehrsmittel und deren intermodaler Vernetzung erreichen.

3. Verkehrspolitischen Entscheidungen umfassende Umweltbilanzen zugrunde legen
Das Handwerk wirbt dafür, die einzelnen Verkehrsträger bzw. Antriebstechnologien vorurteilsfrei zu betrachten, wenn es um Entscheidungen für nachhaltige Mobilität geht. Grundlegend dafür sind umfassende, wahrhaftige Umweltbilanzen in Bezug auf Emissionen, Ressourcenverbrauch oder Entsorgungskosten, an denen sich jeder Verkehrsträger messen lassen muss. In die Betrachtung sind auch die konkreten Verkehrszwecke innerhalb des gesamten Verkehrssektors einzubeziehen, da sich nicht alle Transportvorgänge (z.B. im Handwerk) beliebig mit allen Verkehrsträgern und auch noch nicht mit allen Antriebstechniken erfüllen lassen. Nur dann können rationale Entscheidungen für mehr Klimaschutz getroffen und ineffiziente Lösungen vermieden werden. Für den Verkehrssektor gilt genauso wie für andere klimapolitisch relevante Sektoren, dass ein Nebeneinander von teils komplexen, kurzfristigen und widersprüchlichen Fördermaßnahmen, Besteuerungsregeln und Finanzierungsinstrumenten für die verschiedenen Verkehrsträger vermieden wird. Ordnungspolitische Rahmenbedingungen, die zu technologischen Innovationen ermuntern und Planungssicherheit geben, sind zielführender als Versuche der Politik, Ergebnisse von Innovationsprozessen durch Verbote vorwegzunehmen.

4. Leitbild der funktionsgemischten Stadt revitalisieren
Nur eine funktionsgemischte Stadt kann eine Stadt der kurzen Wege sein. Dies gilt für die Stadt als Ganzes wie für die einzelnen städtischen Quartiere. Sie ist Voraussetzung für Nahmobilität und reduziert den motorisierten Individualverkehr. Eine rein verkehrsbezogene Betrachtung greift aus Sicht des Handwerks daher zu kurz. Vielmehr sind Mobilitäts- und Stadtplanung im Sinne eines integrierten Gesamtkonzepts zu verschränken. Dabei ist das Leitbild der kompakten, gemischten Stadt konzeptionell zu verankern und zu revitalisieren.

5. Verkehrskonzepte interkommunal / interregional abstimmen
Verkehrspolitische Maßnahmen, die die gewerbliche Mobilität betreffen, sind vorab zu diskutieren und unter Einbeziehung des Umlandes in Gesamtverkehrskonzepte einzubetten. Ohne die Vernetzung mit benachbarten Kommunen oder Regionen ist eine erfolgreiche Verkehrswende nicht möglich.

6. Verhältnismäßigkeit und Folgewirkungen von Maßnahmen überprüfen
Die Auswirkungen von Eingriffen in den fließenden und ruhenden Verkehr müssen im Vorfeld ganzheitlich, das heißt unter Beachtung der Bedarfe der unterschiedlichen Nutzergruppen, untersucht und nach Einführung der entsprechenden Maßnahmen regelmäßig auf ihre

tatsächlichen Wirkungen hin überprüft werden. Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass positiv evaluierte und anfangs geförderte Maßnahmen wie z. B. „On-Demand-Busse" auch langfristig finanziell abgesichert werden.

7. Vor weiteren Restriktionen Angebotserweiterungen für stadtverträgliche Verkehrsmittel umsetzen
Maßnahmen, die den Verkehr beschränken, treffen das Handwerk häufig unmittelbar und sehr empfindlich. Daher sind diese nur dann zu verantworten, wenn flankierende Mobilitäts-alternativen bereits im Vorfeld geplant und umgesetzt werden.

8. Umweltverbund – insbesondere ÖPNV und SPNV – stärken
Im Rahmen der Verkehrswende gilt es, vor allem den Umweltverbund zu stärken. Dazu gehören neben dem Rad- und Fußverkehr vor allem der ÖPNV und der SPNV. Diese sind die zentralen Hebel für eine klimafreundliche Verkehrspolitik. Damit mehr Menschen vom Auto auf ÖPNV/SPNV umsteigen, müssen diese in vielerlei Hinsicht attraktiver und komfortabler werden. Hierzu gehören z. B. ein massiver Ausbau des Schienen- und Streckennetzes, eine Verdichtung der Taktung, eine bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, digitale Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten etc.

9. Verkehrsinfrastruktur in Stand halten und ausbauen
Die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität und Sicherheit der Verkehrswege sowie die Vernetzung der Verkehrssysteme gehören zu den wichtigsten Standortfaktoren und gleichzeitig zu den am häufigsten unterschätzten Größen für Wachstum und Beschäftigung. Daher liegt es im allgemeinen Interesse, dass die Verkehrsinfrastruktur als eine wesentliche Säule der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und als Garant für den Wohlstand Deutschlands in einem funktionsfähigen Zustand erhalten sowie bedarfsgerecht ausgebaut wird.

10. Digitalisierung zur Verkehrsverflüssigung und Effizienzsteigerung nutzen
Digitale Lösungen für Parkraumkonzepte, Vernetzung von Verkehrsmitteln, Verkehrsleitsysteme oder Baustellenmanagement leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverflüssigung und zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Auch tragen sie hierdurch wesentlich zur Verbesserung der Luftqualität bei.

11. Besondere Eigenschaften handwerklicher Wirtschaftsverkehre berücksichtigen
Im Handwerk dient ein Fahrzeug nicht nur als Transportmittel, um eine Person oder einen Gegenstand von A nach B zu befördern. Das Fahrzeug des Handwerks ist vielmehr ein Arbeitsgerät mit multifunktionaler Ausstattung und entsprechendem Mehrfachnutzen:
So fungiert es im Laufe eines Arbeitstages beispielsweise sowohl als „Transporter" oder „mobile Werkstatt" wie auch als „fahrbares Ersatzteillager" oder „Maschinenstandort". Die sogenannte „letzte Meile", die über Logistiksysteme separat organisierbar wäre, lässt sich

daher im Handwerk in den seltensten Fällen sinnvoll zur Anwendung bringen. Auch dem Einsatz von Lastenfahrrädern oder der Nutzung von Sharing Systemen sind gewerkspezifische Grenzen gesetzt.

12. Erreichbarkeit und Mobilität sicherstellen
Die gute Erreichbarkeit von Kunden und Baustellen mit dem eigenen Kfz bleibt für die meisten Handwerksbetriebe auf Dauer eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung. Dies gilt auch für stationäre Betriebe, die für Beschäftigte, Lieferanten und Kunden gleichfalls erreichbar sein müssen.

13. Stellplätze im öffentlichen Raum sichern
Das Handwerk ist mit seinen spezifischen Fahrzeugen, die in unmittelbarem Zugriff stehen müssen, auf im gesamten Stadtgebiet gut verteilte Parkplätze angewiesen, auch im öffentlichen Raum. Dabei sind Parkhäuser und Tiefgaragen schon allein aufgrund der Tatsache, dass die Nutzfahrzeuge des Handwerks wegen ihrer Abmaße hier häufig nicht einfahren oder nicht abgestellt werden können, ungeeignet. Zudem ist die Lage dieser Einstellplätze nicht selten zu weit vom eigentlichen Einsatzort entfernt.

14. Kommunikation mit dem Handwerk verstetigen, Handwerk frühzeitig in Planungsprozesse einbinden
Die Kreishandwerkerschaft Mettmann und die Handwerkskammer Düsseldorf sind in allen verkehrspolitischen Fragen, die ihre Mitgliedsbetriebe betreffen, kompetente Gesprächspartner. Sie sollten deshalb frühzeitig und konsequent in die Diskussion und Planung von Verkehrsvorhaben – wie zum Beispiel die Einrichtung einzelner verkehrsberuhigter bzw. autoreduzierter Bereiche oder die Organisation von Stellplätzen zwecks effizienterer Bus-, Rad- und Wirtschaftsverkehre an Hauptverkehrsstraßen – eingebunden werden. Ein solcher Dialog erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass die ebenso natürlichen wie legitimen Interessen der Handwerksbetriebe in die Ausgestaltung von Verkehrsvorhaben einfließen und so die Akzeptanz für Lösungsansätze gefördert wird.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Thomas Grünendahl
Kreishandwerksmeister

[redacted]

Torben Viehl
Geschäftsführer

Kanzlei Hertzsch

Reinhard Hertzsch
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Kanzlei Hertzsch - Rechtsanwälte – Burgstraße 7 17438 Wolgast

PER E-MAIL strack@buero-stadtverkehr.de
An
Büro Stadtverkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstr. 55

40721 Hilden

Burgstraße 7 17438 Wolgast
Tel.: 03836 - 20 51 11
Fax: 03836 - 20 51 13
Email: rechtsanwalt@hertzsch.info
Web: www.fachanwalt-wolgast.de

Kanzleikonto
IBAN DE27 1307 0024 0282 694900
BIC DEUTDEDBROS

UstNr. 084/230/03074

Wolgast, den 13. Juli 2022

Unser Zeichen: 22/00193 Her/Ku
Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG - Stellplatzsatzung

Sehr geehrter Herr Strack,

in der oben genannten Sache hatten Sie mich beauftragt, den übersandten Entwurf des Textes einer Stellplatzsatzung der Stadt Hilden zu prüfen und eventuelle Korrekturvorschläge zu übersenden.

Grundsätzlich stelle ich fest, dass Inhalt und Regelungsumfang des Satzungsentwurfes grundsätzlich nicht zu beanstanden sind. In Einzelfällen ergeben sich jedoch verschiedene Korrekturempfehlungen, die ich im Folgenden wie folgt erläutere:

Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage wurde eine Stellplatzverordnung NRW vom 02.07.2021 zitiert. Inzwischen ist die „Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder“ (StellplatzVO NRW) vom 14.03.2022 am 01.07.2022 in Kraft getreten. Diese Verordnung stellt allerdings keine Rechtsgrundlage für eine eigene Stellplatzsatzung der Stadt Hilden dar, sondern ist insoweit in ihrer Anwendung subsidiär. Entgegen der Regelung der Verordnung ergibt sich die subsidiäre Geltung der Verordnung nicht nur im Hinblick auf bereits bestehende Bebauungspläne und Stellplatzsatzungen, sondern auch im Hinblick auf zukünftige Satzungen, somit also auch für die geplante Stellplatzsatzung der Stadt Hilden.

Aus den konkreten Formulierungen der Verordnung in § 1 Abs. 2 könnte hier etwas anderes gelesen werden, da sich diese Vorschrift nur auf bereits bestehende Vorschriften bezieht.

In der Begründung (Landtagsvorlage 17/6364) vom 24.01.2022 hat das Ministerium jedoch klargestellt, dass durch die Regelung der Verordnung der Grundsatz in § 48 Abs. 1 S. 2 Landesbauordnung NRW, der den Vorrang kommunaler Satzungen (§ 89 Abs. 1 Nr. 4 Landesbau-

ordnung NRW) regelt, auch durch den Erlass der Verordnung unberührt bleibt. In den Begründungen wird an anderer Stelle ausdrücklich klargestellt, dass die Regelung der Verordnung subsidiär gegenüber kommunalen Vorschriften bleibt. Dies bedeutet, dass die am 01.07.2022 in Kraft getretene Verordnung nur dann und insoweit gilt, als die Gemeinde die Stellplatzfrage nicht in einer eigenen Satzung geregelt hat.

Unter der Rubrik Rechtsgrundlagen würde ich den zweiten Aufzählungspunkt damit ersatzlos streichen.

Herstellungspflichten

In § 2 Abs. 1 ist die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen geregelt. Wegen des Zeitpunktes, bis zu dem die Herstellung erfolgt sein muss, regelt § 2 Abs. 3 lediglich, dass die Stellplätze und Abstellplätze spätestens bis zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme fertiggestellt werden sein ***sollen***. Eine Soll-Vorschrift in einer Satzung begründet zwar grundsätzlich die Pflicht des Adressaten, die Vorschrift umzusetzen, eine Verzögerung der Umsetzung bzw. bei der Erfüllung einer Soll-Vorschrift bleibt jedoch in der Regel sanktionslos. In der vorliegenden Satzung soll jedoch ein ausdrücklicher Bußgeldtatbestand in § 6 für den Fall geschaffen werden, dass die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen nicht bis zu einem bestimmten Zeitpunkt erfüllt wird. Dies widerspricht der gewählten Soll-Vorschrift, die wiederum mangels Bestimmtheitsgebot eine Strafbarkeit und Anwendbarkeit von Ordnungswidrigkeitsvorschriften schwierig macht. Ich empfehle daher § 2 Abs. 3 wie folgt zu formulieren:

> *Notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein.*

Reduzierung der Stellplatzanzahl

In § 3 Abs. 8 wurde eine Regelung aufgenommen, die offensichtlich dazu motivieren soll, verkehrsvermindernde Maßnahmen umzusetzen, die gleichzeitig zu einer Verringerung der Verpflichtungen und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Stellplatzerstellungspflicht führen sollen. Die Regelung ist allerdings teilweise widersprüchlich. Ich empfehle daher folgende Fassung:

> *Soweit sich aus Anlage 1 eine Verpflichtung zur Herstellung von mehr als 20 Stellplätzen ergibt, kann die Anzahl der herzustellenden bzw. abzulösenden Stellplätze um bis zu 20 % verringert werden, wenn durch unternehmerische, organisatorische oder sonstige Maßnahmen zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs beigetragen (z. B. Mobilitätsinformationen, Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Vergünstigung, Fahrgemeinschaftsförderung, Förderung von Carsharing, Radverkehrsförderung, Förderung Fahrradvermietungssysteme, vgl. Anlage 2) und dadurch der tatsächliche Stellplatzbedarf verringert wird.*
>
> *Die vorstehenden Voraussetzungen sind in einem Mobilitätskonzept gutachterlich nachzuweisen. Die konkreten verkehrsverringernden Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern und dies gegenüber dem zuständigen Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt auf Verlangen nachzuweisen. Eine Ablösung der nach Anlage 1 ermittelten Anzahl von Stellplätzen bleibt möglich.*
>
> *Soweit angekündigte Maßnahmen nicht umgesetzt oder geforderte Konzepte und Nachweise nicht auf Anforderung vorgelegt werden, hat das zuständige Amt die teilweise Aussetzung der Stellplatzherstellungspflicht zu widerrufen. Die fehlenden Stellplätze sind innerhalb der von der Behörde bestimmten Frist herzustellen oder abzulösen.*

Im Entwurf folgen am Ende die beiden Sätze:

> *Die Höhe des Anteils der Ablösesumme bemisst sich nach dem im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Ablösebetrag. Eine anteilige Herstellung von Stellplätzen ist nicht zulässig.*

Bei dem vorgenannten Zitat scheint es sich um eine Regelung zu handeln, die bei einem früheren Verfahren im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages verwendet wurde. Möglicherweise stammt die Formulierung oder auch aus einer früheren Satzung, die die Erstellung von Stellplätzen zwingend an den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages geknüpft hatte. Jedenfalls sind die vorstehenden Formulierungen im Zusammenhang mit dem neuen Satzungsentwurf nicht sinnvoll und sollten entfallen.

Die Formulierung „anteilige Herstellung von Stellplätzen ist nicht zulässig“ ist missverständlich. Soweit gemeint ist, dass nicht die Option besteht, einen Teil der Stellplätze herzustellen und einen anderen Teil abzulösen, sollte dies in einem gesonderten Absatz geregelt werden, z. B.:

> *(9) Die teilweise Herstellung von Stellplätzen bei gleichzeitiger Ablösung der restlichen Anzahl ist unzulässig.*

Entfernung der Stellplätze

Die Regelung von § 4 Abs. 1 verweist auf § 5 Abs. 2 Stellplatzverordnung. Dies ist ein mögliches Verfahren, die Nummerierung der Paragraphen in der neuen Verordnung ist insoweit gleich geblieben.

Weitere Korrekturen

- In § 4 Abs. 3 S. 9 findet sich die Formulierung „Bauträgerschaft“. Hier schlage ich vor, diesen Begriff durch „Bauherrenschaft“ zu ersetzen. Der Bauherr ist insoweit der Oberbegriff, der Bauträger nur eine Unterkategorie aller in Betracht kommenden Bauherren.

- § 7 Abs. 1 statt: „Inkrafttreten dieser Sitzung“ **neu:** „Inkrafttreten dieser Satzung“

Über den reinen Text des Satzungsentwurfes hinaus bedarf es zur Wirksamkeit der Satzung der Einhaltung kommunalrechtlicher Vorschriften von Gemeindeordnung und Hauptsatzung insbesondere die Einhaltung der Vorschriften zur Bekanntmachung. Maßnahmen hierzu konnte ich nicht prüfen, da sich diese aus dem Entwurf nicht ergeben.

Die Plausibilität der Stellplatzberechnungskriterien in Anlage 2 konnte ich nicht prüfen. Da sich diese an der ursprünglichen Mustersatzung des Landes orientiert, besteht jedoch kein Anlass, an der Nachvollziehbarkeit und Wirksamkeit der zahlenmäßigen Festsetzungen zu zweifeln.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung. Zunächst verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Hertzsch
Rechtsanwalt