# Begründung
# zur Stellplatzsatzung
# der Stadt Niederkassel

## Allgemeines

Eine Voraussetzung zur Errichtung baulicher Anlagen, bei denen Zugangs- und Abgangsverkehre zu erwarten sind, ist die Herstellung von Abstellflächen für PKW und Fahrräder. Mit § 48 Abs. 3 BauO NW 2018 ermächtigt der Gesetzgeber die Kommunen zum Erlass einer Satzung, welche Bauherren zur Anlage einer bestimmten Anzahl von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen verpflichtet (Stellplatzsatzung). Hiervon hat die Stadt Niederkassel mit dem vorgelegten Satzungsentwurf Gebrauch gemacht.

Ziel der Stellplatzsatzung ist es, den öffentlichen Verkehrsraum von ruhendem Verkehr zu entlasten, indem eine Mindestanzahl an Stellplätzen für PKW und Fahrräder (notwendige Stellplätze / notwendige Abstellplätze) direkt und zwingend denjenigen baulichen Anlagen zugeordnet werden, die den Verkehr verursachen.

Dabei tragen die Regelungen zu den Fahrradabstellplätzen der wachsenden Bedeutung des Fahrrads als zentralem Element der Nahmobilität Rechnung. Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs durch bequem erreich- und nutzbare sowie sichere Abstellmöglichkeiten zu stärken.

Diverse Regelungen der Satzung entsprechen Vorschriften aus § 51 BauO NW 2000, der auf gesetzlicher Ebene die Herstellung von Stellplätzen regelte. Daher kann für die Anwendung der Stellplatzsatzung auf Rechtsprechung und Literatur, die zu der Norm ergangen sind, zurückgegriffen werden.

Die Satzung besteht aus einem Textteil und einer Anlage.

## zu § 1: Geltungsbereich

### Abs. 1:

Die Vorschrift bestimmt, dass die Stellplatzsatzung auf das gesamte Gebiet der Stadt Niederkassel Anwendung findet. Dieses weist strukturell keine derartigen Unterschiede auf, dass für bestimmte Teilbereiche gesonderte Festsetzungen hätten getroffen werden müssen. Dies wäre z.B. bei einer städtisch geprägten Kernstadt und ländlichen Eingemeindungen der Fall.

### Abs. 2:

Abs. 2 nimmt Stellung zum Verhältnis der Stellplatzsatzung zu sonstigen Satzungen. Gemeint und auch ausdrücklich benannt sind Bebauungspläne, welche die Gemeinde als Satzung beschließt (vgl. § 10 Abs. 1 BauGB). Es handelt sich um eine bloße Klarstellung, da Bebauungspläne im Verhältnis zur Stellplatzsatzung das speziellere Recht darstellen und daher stets vorgehen. Eine Spezialität kann auch für andere Satzungen gelten, aber im Einzelfall auslegungsbedürftig sein. Abs. 2 verhindert Auslegungsschwierigkeiten und beantwortet eine der zentralen Fragen aus dem Entstehungsprozess der Satzung, nämlich nach dem Verhältnis von Bebauungsplänen und Stellplatzsatzung.

Sollten also Bebauungspläne Festsetzungen zu Stellplatzzahlen, der Lage oder Ausführung von Stellplätzen enthalten, so behalten diese ihre Gültigkeit und gehen den Festsetzungen der Stellplatzsatzung vor. Bebauungspläne, die nach Inkrafttreten der Stellplatzsatzung aufgestellt werden und keine eigene Regelung zu Stellplätzen beinhalten, sollen einen Hinweis auf die Stellplatzsatzung enthalten, sofern das jeweilige Entwicklungsziel (wie z.B. die Entwicklung einer autofreien Siedlung mit Sammelstellplatzanlage) der Stellplatzsatzung nicht entgegensteht.

Enthält ein vor der Geltung der Stellplatzsatzung erlassener Bebauungsplan keinen Hinweis zu den Stellplätzen gilt auch dann die Stellplatzsatzung. Es kann alten Bebauungsplänen nicht der Gedanke entnommen werden, der Plangeber habe keine Herstellungspflicht begründen wollen mit der Folge, dieser, angeblich keine Herstellungspflicht begründende Bebauungsplan, gehe aufgrund einer Spezialität vor. Denn es bestand bereits von Gesetzes wegen die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen (§ 51 BauO NW 2000). Diese Pflicht hätte ein Bebauungsplan als Recht mit niedrigerem Rang nicht aufheben können.

## zu § 2: Herstellungspflicht und Begriffe

### Abs. 1:

Die Vorschrift ist insofern die zentrale Norm, als dass sie die eigentliche Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen benennt (Satz 1). Sie zeichnet die Herstellungspflicht aber nur nach, denn diese ergibt sich bereits unmittelbar aus dem Gesetz (§ 48 Abs. 1 Satz 1 BauO NW).

Die Herstellungspflicht wird begleitet durch eine Unterhaltungspflicht (Satz 2). Um sicherzustellen, dass Stellplätze nicht nur einmalig hergestellt und anschließend vernachlässigt werden, sondern auch danach noch ihren Zweck erfüllen können, war weiterhin auch eine Unterhaltungspflicht anzuordnen.

Verstöße gegen die Herstellungs- und Unterhaltungspflicht ermächtigen zu bauaufsichtlichem Einschreiten und stellen eine Ordnungswidrigkeit dar (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2).

Abs. 1 enthält weiterhin die Legaldefinitionen für notwendige Kfz-Stellplätze (notwendige Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (notwendige Abstellplätze). Die Bezeichnung „notwendige" Stellplätze umfasst die Schaffung einer Mindestanzahl von Stellplätzen, die sich aus der – noch zu erlassenden – Stellplatzverordnung des Landes nach § 48 Abs. 2 oder aus einer örtlichen Bauvorschrift – hier: der Stellplatzsatzung der Stadt Niederkassel – ergeben (LT-Drs. 17/2166, S. 143). Sollte diese Rechtsverordnung einmal erlassen werden, gilt dennoch die hiesige Stellplatzsatzung. Dies ordnet § 48 Abs. 2 Satz 2 BauO NW 2018 an.

Im Folgenden wird zur Vereinfachung der Begriff „Stellplatz" verwendet, sofern nicht eine Unterscheidung geboten ist.

Die Herstellungspflicht besteht nicht ausschließlich bei der Errichtung von baulichen Anlagen. Auch bei wesentlichen Änderungen, wesentlichen Erweiterungen oder wesentlichen Nutzungsänderungen ist die Ausweisung zusätzlicher Stellplätze erforderlich. Eine „Änderung" ist die bauliche Umbildung einer bestehenden baulichen Anlage. Eine „Nutzungsänderung" liegt vor, wenn der Anlage zumindest teilweise eine neue Zweckbestimmung gegeben wird.

Die hiesigen Anordnungen entsprechen § 51 Abs. 1 und Abs. 2 BauO NW 2000, so dass zur Erläuterung auf die diesbezügliche Literatur und Rechtsprechung verwiesen werden kann. Das Kriterium der Wesentlichkeit, das in der zur Zeit gültigen Bauordnung nicht mehr vorgesehen ist, hat sich in der bauaufsichtlichen Praxis bewährt, weshalb es auf Satzungsebene erhalten bleibt (Kommunale Stellplatzsatzungen, S. 28). Es kommt zudem den Interessen solcher Bauherren entgegen, die nur geringe Änderungen an ihren Gebäuden vornehmen.

Eine Änderung ist „wesentlich", wenn sie qualitativ und/oder quantitativ und/oder nach dem Aufwand, der zu ihrer Verwirklichung erforderlich ist, so bedeutsam ist, dass es auch unter den Gesichtspunkten eines etwaigen Bestandsschutzes, der Verhältnismäßigkeit und der Zumutbarkeit gerechtfertigt erscheint, das Vorhaben in Bezug auf die Lösung des Stellplatzbedarfs einer Errichtung gleichzustellen und deshalb einen Fehlbedarf an Stellplätzen nicht länger fortzuschreiben (OVG NRW, Urt. v. 07.11.1991 – 11 A 487/89). Eine in Bezug auf die Herstellungspflicht von Stellplätzen wesentliche Änderung der Benutzung von baulichen Anlagen liegt deshalb vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach der Verkehrsanschauung mit der alten nicht verwandt, sondern von ihr grundsätzlich verschieden ist (OVG NRW, Urt. v. 01.09.1988 – 11 A 1158/87).

## Abs. 2:

Da zugleich mit der Fertigstellung der baulichen Anlagen der Stellplatzbedarf entsteht, ist die Fertigstellung der notwendigen Stellplätze zeitgleich mit der Fertigstellung der Gebäude nachzuweisen. Andernfalls darf keine Fertigstellungsanzeige (vgl. § 84 Abs. 1 S. 1 BauO NW) erteilt werden. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um die Herstellung von Stellplätzen, Carports oder Garagen handelt.

Eine Ausnahme gilt für Einfamilienhäuser. Sofern bis zum Bezug des Gebäudes die erforderlichen Stellplätze und Abstellplätze noch nicht hergestellt sind, wird eine Bescheinigung über das Ergebnis der Besichtigung der abschließenden Fertigstellung mit einem entsprechenden Mängel ausgestellt. Der Bauherr ist dann verpflichtet, die Behebung des Mängels innerhalb eines Jahres nachzuweisen.

**Abs. 3:**

Der aufgeführten § 48 Abs. 2 Satz 1 BauO NW und §§ 13, 88 Sonderbauverordnung beziehen sich auf die Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen. Da diese als höherrangiges Recht ohnehin zu beachten sind, sind weitere Regelungen zu Anzahl, Größe und Lage dieser Stellplätze hier nicht erforderlich.

**Abs. 4:**

Um sicherzustellen, dass jede bauliche Anlage auch den für sie erforderlichen Stellplatzbedarf decken kann, ist es untersagt, notwendige Stellplätze und notwendige Abstellplätze anderweitig zu veräußern, zu vermieten oder mit einer anderen Nutzung zu belegen, z.B. als Lagerstätte zu verwenden. Zweckentfremdung ist eine Ordnungswidrigkeit (§ 6 Abs. 1 Nr. 3). Die Regelung ist dem § 51 Abs. 8 BauO NW 2010 entnommen und entspricht bis auf eine sprachliche Anpassung der dortigen Regelung.

## zu § 3: Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Die Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze ist zwingend zu regeln, falls eine Stellplatzsatzung erlassen wird (§ 48 Abs. 3 Satz 3 BauO NW). Durch § 3 kommt die Stadt Niederkassel dieser Pflicht nach.

**Abs. 1:**

Die Anlage zur Stellplatzsatzung stellt eine tabellarische Auflistung erforderlicher Zahlen von Stellplätzen und Abstellplätzen dar, gestaffelt nach Nutzungsarten und teilweise auch nach Nutzflächengrößen. Grundlage für die Bemessung der Zahlen in der Tabelle ist unter anderem die Betrachtung der strukturellen Lage der Stadt Niederkassel im gesamträumlichen Zusammenhang, die Einwohner- und PKW-Dichte, die Angebote des Radverkehrs- und ÖPNV-Netzes sowie der Anteil des Individualverkehrs.

Kann die vorgeschriebene Anzahl der notwenigen Stellplätze nicht nachgewiesen werden, weder auf dem Baugrundstück, noch auf einem anderen Grundstück, ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig. Der Bauherr hat die Möglichkeit, die Genehmigungsfähigkeit herzustellen, indem er das Vorhaben abändert, z.B. durch die Reduzierung der Wohneinheiten.

## Abs. 2 und Abs. 3, Abs. 7:

Kann eine Nutzung nicht der Anlage zur Stellplatzsatzung entnommen werden, bestimmen Abs. 2 und Abs. 3 wie vorzugehen ist. Abs. 2 trifft eine Regelung für den Fall, dass eine beantragte Nutzung sich in der Anlage der Stellplatzzahlen nicht wiederfindet. Abs. 3 betrifft den Fall, dass eine bauliche Anlage in zwei oder mehr Kategorien der Anlage zur Stellplatzsatzung fällt („Anlage mit verschiedenartigen Nutzungen"). In diesem Falle ist der größte gleichzeitige Bedarf zugrunde zu legen. Auf Grundlage dieser Vorschrift kann der Errichtung überdimensionierter Stellplatzanlagen vorgebeugt werden, indem bei einer Konzentration verschiedener baulicher Anlagen, welche eine zeitversetzte Nutzung aufweisen (z.B. durch Schichtbetrieb), auch eine geringer dimensionierte Anlage gestattet (Synergieeffekte) werden darf. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze bemisst sich in solch einem Fall nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. In beiden Fällen ist über den Bedarf im Einvernehmen mit der Bauaufsichtsbehörde zu entscheiden (Abs. 7). Einvernehmen bedeutet, dass die Zustimmung der Behörde vorliegen muss.

Ist über die Anzahl an Stellplätzen zu entscheiden, die sich aus einer Änderung oder Nutzungsänderung ergeben, kommt es auf die „zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder" an. Dies ergibt sich direkt aus dem Gesetz (§ 48 Abs. 1 Satz 3 BauO NW 2018).

## Abs. 4:

Sofern die Genehmigungsbehörde nach Prüfung zu dem Schluss kommt, dass der Umfang einer Stellplatzanlage offensichtlich nicht zum Bedarf passt, hat sie die Möglichkeit, die Zahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Abstellplätze nach ihrem Ermessen zu reduzieren oder zu erhöhen. Dieses Missverhältnis ist, wenn es durch den Antragsteller angezeigt wird, gegebenenfalls auch gutachterlich zu belegen.

**Abs. 5:**

Stellplatzberechnungen sind immer auf ganze Zahlen aufzurunden, da Teile von Stellplätzen nicht errichtet werden können.

**Abs. 6:**

Die Vorschrift enthält eine Privilegierung für die Schaffung von Wohnraum in Bestandsgebäuden. Damit wird die gesetzliche Vorgabe aus der BauO NW 2018 nachgezeichnet. Voraussetzung hierfür ist, dass dieser Wohnraum entweder durch eine Nutzungsänderung, z.B. von Geschäftsraum zu Wohnraum, oder den Ausbau des Dachgeschosses entsteht. Weitere Bedingung ist, dass die Herstellung der Stellplätze nicht zumutbar ist. Bei dem Kriterium der Zumutbarkeit handelt es sich um einen sog. unbestimmten Rechtsbegriff, der gerichtlich voll überprüfbar ist. Die Zumutbarkeit lässt sich nicht allgemein definieren, sondern nur im konkreten Einzelfall ermitteln. Sie beschreibt das Verhältnis zwischen der Belastung für den Bürger und dem zu erzielenden Erfolg und verlangt somit eine Abwägung. Um keinen Widerspruch zu höherrangigem Recht zu erzeugen, ist maßgeblich zu berücksichtigen, ob „sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum […] erheblich erschwert oder verhindert würde" (§ 48 Abs. 3 Satz 4 BauO NW). Nach allgemeinen Grundsätzen hat der Bauherr die Umstände darzulegen und ggf. auch zu beweisen, da er eine für sich günstige Rechtsfolge anstrebt. Die Privilegierung besteht nur, „soweit" die Herstellungspflicht unzumutbar ist. Denkbar sind daher Fälle, in denen die Herstellung einer Teilmenge der notwendigen Stellplätze unzumutbar ist. Im Übrigen bleibt die Herstellungspflicht dann bestehen.

## zu § 4: Standort, Größe und Beschaffenheit notwendiger Stellplätze

§ 4 betrifft die in der Überschrift bezeichneten Eigenschaften von notwendigen Kfz-Stellplätzen. Notwendige Abstellplätze für Fahrräder werden gesondert in § 5 geregelt. Neben der Anzahl (§ 3) gehören auch Standort, Beschaffenheit und Größe zu den Pflichtinhalten einer Stellplatzsatzung (§ 48 Abs. 3 Satz 3 BauO NW).

**Abs. 1:**

Abs. 1 regelt den Standort notwendiger Stellplätze. Sie sind auf dem Baugrundstück herzustellen (Satz 1). Grund hierfür ist, dass die auf dem Baugrundstück befindliche bauliche Anlage den Stellplatzbedarf auslöst. Diese Anordnung bestand noch in der BauO 2000 (§ 51 Abs. 3), ist jetzt in § 48 Abs. 1 BauO NW 2018 nicht mehr vorgesehen. Aus Sinn und Zweck der Vorschrift sowie deren Wortlaut („Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten") ergibt sich diese Notwendigkeit nach wie vor (vgl. MHKBG, Handlungsempfehlungen, S. 35). Die Stellplatzsatzung benennt dies nunmehr ausdrücklich, einer Auslegung des Gesetzes bedarf es nicht mehr.

Nur ausnahmsweise dürfen notwendige Stellplätze außerhalb des Baugrundstücks angelegt werden (Satz 2). Die Entscheidung über die Zulässigkeit dieser Ausnahme steht im pflichtgemäßen Ermessen der Bauaufsichtsbehörde („kann"). Um deren Akzeptanz und Nutzung sicherzustellen, sollten die Entfernungen zwischen Stellplätzen und dem Baugrundstück, dem sie zugeordnet sind, nicht über das in der Satzung genannte zumutbare Maß hinausgehen. Bei größeren Entfernungen wäre davon auszugehen, dass sie nicht genutzt würden; das Ziel der Stellplatzsatzung, die öffentlichen Verkehrsflächen von ruhendem Verkehr freizuhalten, würde damit unterlaufen. Die hier festgelegte Entfernung trägt diesem Gedanken einerseits Rechnung und andererseits möglichen Interessen des Bauherrn. Eine Abweichung hiervon wird nur gestattet, sofern das städtebauliche Konzept eines Bebauungsplanes (z.B. für die Sammelgarage einer autofreien Siedlung) eine andere Anordnung bestimmt.

Aus Satz 1 und Satz 2 ergibt sich ein Grundsatz-Ausnahme-Verhältnis. Ein Wahlrecht zwischen den beiden Möglichkeiten besitzt der Bauherr nicht (anders noch § 51 Abs. 3 BauO NW 2000: „oder").

Satz 3 gibt der Bauaufsichtsbehörde die Möglichkeit, im Einzelfall eine der beiden Standorte verbindlich vorzugeben. Voraussetzung ist, dass Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern. „Gründe des Verkehrs" können z.B. vorliegen, wenn die Herstellung von Fußgängerzonen, von verkehrsberuhigten Straßen oder Plätzen, von Wohn- oder Spielstraßen gesichert werden soll. Grund kann auch sein, den mit weiteren Stellplätzen für Kraftfahrzeuge oder Garagen verbundenen Quell- oder Zielverkehr zu verhindern, wenn dessen Zunahme die

Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ernsthaft gefährden würde oder ein weiterer Ausbau des Straßennetzes nicht mehr von dem kommunalen Verkehrskonzept getragen wird. „Städtebauliche Gründe" liegen vor, wenn mit der Satzung bestimmte städtebauliche Entwicklungsvorstellungen verfolgt werden sollen. Diese können sich z.B. auf die Berücksichtigung des Belangs der Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes (§ 1 Abs. 5 S. 2 Nr. 4 BauGB) und der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. S. 2 Nr. 5 BauGB) stützen (LT-Drs. 17/2166, S. 145).

Die planungsrechtliche Anordnung der Stellplätze und deren bauordnungsrechtliche Anordnung im Übrigen wird durch die Stellplatzsatzung nicht geregelt und bleibt daher unberührt. Diese Anforderungen sind daher auch weiterhin einzuhalten. Dies kann im Einzelfall dazu führen, dass notwendige Stellplätze nicht nachgewiesen werden können. Die bauliche Anlage ist dann nicht genehmigungsfähig. In solchen Fällen wird eine Umplanung des Bauvorhabens erforderlich werden.

**Abs. 2:**

Die Festsetzungen zu Standort, Größe und Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen dienen der Qualitätssicherung.

Um den natürlichen Wasserkreislauf zu erhalten, sind Stellplätze aus wasserdurchlässigem Material herzustellen (Nr. 1). Dies ist nicht erforderlich, wenn die Stellplatzfläche in eine Rigole entwässert wird, da bereits damit das Regelungsziel erreicht wird. Ist zum Schutz des Grundwassers eine anderweitige Ausführungsweise angeordnet, z.B. durch Rechtsvorschrift oder behördliche Anordnung, ist eine wasserdurchlässige Ausführung unzulässig. In Niederkassel kommt dies insbesondere in den Wasserschutzgebieten Niederkassel und Zündorf in Betracht.

Sowohl aus gestalterischen Gründen als auch zur Verbesserung des Mikroklimas ist für größere Stellplatzanlagen eine Gliederung durch Bäume, Sträucher und Pflanzstreifen sicherzustellen (Nr. 2).

Zur Unterstützung der Akzeptanz von Elektromobilität und der Vorbereitung auf mögliche künftige höhere Anzahlen von Elektrofahrzeugen dient Nr. 3. Danach soll

jede Stellplatzanlage mit mehr als 5 Stellplätzen die Vorbereitung einer Lademöglichkeit (Leerrohr für Ladesäule) für Elektrofahrzeuge aufweisen. Diese Anordnung stellt angesichts der derzeitigen Zahlen an Elektrofahrzeugen das mildere Mittel dar gegenüber einer Pflicht zur Installation von fertigen Ladeeinrichtungen.

**Abs. 3:**

Satz 1 bestimmt, Stellplätze so anzuordnen, dass sie jederzeit unabhängig voneinander nutzbar sind (keine „gefangenen Stellplätze"). Auch diese Regelung dient dem Ziel der gesamten Stellplatzsatzung, die öffentlichen Flächen vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Sie wirkt der Möglichkeit entgegen, dass die Zufahrt zu dem hinten liegenden Stellplatz durch ein abgestelltes Fahrzeug versperrt wird und damit ein Stellplatz faktisch wegfällt.

Satz 2 enthält ausformuliert das baurechtliche Rücksichtnahmegebot (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO). Es befand sich noch ausdrücklich in der BauO NW 2000, ist in § 48 BauO NW 2018 nicht mehr vorgesehen. Eine Aufnahme in das Gesetz konnte entfallen, da das Rücksichtnahmegebot ohnehin gilt und zu beachten ist. Die hiesige Erwähnung hat somit bloßen Hinweischarakter.

**Abs. 4:**

Die Größe notwendiger Stellplätze regelt die Satzung durch Verweis auf die Sonderbauverordnung des Landes.

## zu § 5: Standort, Beschaffenheit und Größe notwendiger Abstellplätze

§ 5 ist die Parallelvorschrift zu § 4 und bestimmt die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder. In dem ersten Entwurf der Stellplatzsatzung waren diese Anforderungen noch in einem bloßen Absatz eines gemeinsamen Paragraphen sowohl für Stellplätze als auch Abstellplätze geregelt. Während des Verfahrens der Satzungsgebung wurden jedoch die steigenden Erfordernisse auch an die Beschaffenheit der notwendigen Abstellplätze deutlich. Dies entspricht dem

Gedanken, die Nutzung des Fahrrades als Alternative zum Kraftfahrzeug im Nahbereich zu fördern. Die Anzahl an Vorschriften zu Fahrradabstellplätzen legten es regelungstechnisch nahe, diese in einer eigenen Vorschrift zu fassen.

## Abs. 1:

Satz 1 entspricht § 48 Abs. 1 S. 2 BauO NW 2018 und ergänzt diese Regelung um das Erfordernis der Verkehrssicherheit und leichten Erreichbarkeit. Die Vorgabe der Verkehrssicherheit ergibt sich aus § 16 Abs. 1 BauO NW. Die hiesige Erwähnung dient damit der Klarstellung und Erleichterung der Prüfung der Zulässigkeit eines Bauvorhabens. Eine Anlage ist „verkehrssicher", wenn von ihr keine Gefahren ausgehen. Sie muss insb. sicher begehbar und befahrbar sein. Im Übrigen kann auf die allgemeinen bauordnungsrechtlichen Erläuterungen zurückgegriffen werden. Das Merkmal der „leichten Erreichbarkeit" hebt auf den ungehinderten Verkehrsfluss ab. In der Anwendung beider Anforderungen kann auf das allgemeine Kriterium der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zurückgegriffen werden.

Da die Vorgaben zu Stellplätzen und Abstellplätzen zuvor in einer einzigen Vorschrift geregelt waren (s.o.), diese Vorgaben aber teilweise für beide Stellplatzarten gelten sollen, mussten sie auch für Abstellplätze angeordnet werden. Daher erklärt Satz 2 die Anforderungen an Stellplätze für entsprechend anwendbar auf Abstellplätze. Ähnlich erfolgt in Satz 3 die Konstruktion der Besonderheit, dass Abstellplätze ausnahmsweise nicht auf dem Baugrundstück errichtet werden dürfen. Dies gilt aber nur mit der Maßgabe, dass die Entfernung bei Abstellplätzen nicht mehr als 50 m beträgt, da bei Fahrrädern davon ausgegangen werden muss, dass bereits bei einer kürzeren Entfernung die Abstellplätze nicht mehr genutzt, sondern die Fahrräder auf oder in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks abgestellt werden.

## Abs. 2

Abs. 2 betrifft insb. die Größe von notwendigen Abstellplätzen und ordnet bei größeren Stellplatzanlagen einen Flächenanteil für Lastenräder und Kinderanhänger an.

Notwendige Abstellplätze müssen einzeln leicht zugänglich sein (Satz 1). Diese Vorgabe bezieht sich auf den einzelnen Abstellplatz. Sie ergeht entgegen und in Ergänzung zu Abs. 1 Satz 1, welche die gesamte Stellplatzanlage betrifft.

Satz 2 sieht eine Fläche von 1,5 m² pro Fahrrad vor. Damit die Zuwegung zu dem Stellplatz darauf nicht angerechnet wird, ist ausdrücklich bestimmt, dass eine notwendige Verkehrsfläche hinzuzurechnen ist. Die erforderliche Größe eines Abstellplatzes setzt sich also aus zwei Bestandteilen zusammen. Welche Verkehrsfläche erforderlich ist, kann sich nach den Umständen des Einzelfalles richten. Anhaltspunkte können technische Regelwerke geben. Der Bauherr hat sie durch Berechnungen schlüssig darzulegen. Sie werden von der Bauaufsichtsbehörde überprüft.

Nach Satz 3 ist bei größeren Stellplatzanlagen ein Flächenanteil für Kinderanhänger und Lastenräder vorzusehen. Diese Anordnung dient der Förderung des Fahrradverkehrs, um auch bei größeren zu transportierenden Mengen den Umstieg vom PKW auf das Fahrrad zu erleichtern, sowie der Unterstützung von Familien.

## Abs. 3

Abs. 3 bestimmt die Beschaffenheit der Oberfläche von notwendigen Fahrradabstellplätzen und nimmt dazu Bezug auf die entsprechende Regelung zu den Kfz-Stellplätzen. Diese gilt mit der Maßgabe, dass die Oberfläche geeignet sein muss, Fahrräder standsicher abzustellen. Damit sind Materialien wie etwa Rasengittersteine, -waben oder z.B. eine Verlegeart mit sehr breiten Fugen ausgeschlossen. Hiermit soll ermöglicht werden, dass ein Fahrrad auch mit dem Fahrradständer sicher abgestellt werden kann.

## Abs. 4

Während Abs. 3 die Beschaffenheit der Oberfläche betraf, beschreibt Abs. 4 die erforderlichen Eigenschaften der Abstelleinrichtung, die auf diese Fläche aufgebracht wird. Hierzu wird ausdrücklich die Installation von sog. Anlehnbügeln vorgeschrieben. Das Ziel dieser Anordnung ergibt sich dabei bereits aus dem Satzungstext. Es besteht kein Bedarf, Anlehnbügel auch innerhalb von Gebäuden vorzuschreiben, da es hier auch andere Einstellmöglichkeiten gibt, wie etwa Regal- oder Hebesysteme. In jedem Fall besteht aber auch dort die Pflicht des Bauherrn, einen sicheren Stand und eine Anschlussmöglichkeit vorzusehen. Um dies

sicherzustellen verweist der Satzungstext ausdrücklich auf die Vorgaben in Halbsatz 1.

S. 3 und S. 4 bestimmen die Abstände der Anlehnbügel zueinander und sind im Übrigen selbsterklärend.

### Abs. 5

Satz 1 dient der Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl der Benutzer und soll ein niedrigschwelliges Angebot schaffen, Abstellplätze auch wirklich zu nutzen. Abstellplätze sollen nicht „versteckt" oder an „unauffälliger" Stelle platziert werden.

Bei Abstellplatzanlagen der im Satzungstext genannten Größenordnung ist nach Satz 2 ein Wetterschutz vorzusehen. In der Regel wird sich eine Überdachung empfehlen. Bauplanungs- und -ordnungsrechtliche Vorgaben sind auch weiterhin zu beachten; eine Privilegierung hiervon ist Satz 2 nicht zu entnehmen. Die Vorgabe beschränkt sich allerdings auf Wohngebäude, da dort Fahrräder über einen langen bis sehr langen Zeitraum abgestellt werden, anders als etwa bei gewerblichen Gebäuden. Sie sind daher dort nicht erforderlich, weshalb die Vorschrift dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit Rechnung trägt.

### Abs. 6

Abs. 6 betrifft Abstellanlagen in Gebäuden. Sie sind in abschließbaren Räumen unterzubringen. Zudem müssen sie mit Ladeeinrichtungen für E-Räder und dgl. ausgestattet werden. Die hohe Anzahl an Elektrofahrrändern rechtfertigt es – im Gegensatz zu Kfz-Stellplätzen –, hier bereits die fertigen Einrichtungen vorzuschreiben. Diese Unterscheidung wahrt damit auch die Verhältnismäßigkeit der Mittel.

## zu § 6: Ordnungswidrigkeiten

§ 6 eröffnet der Bauaufsichtsbehörde die Möglichkeit, Rechtsverstöße zu sanktionieren. Die Anwendung von bauordnungsrechtlichen Zwangsmitteln, die der Durchsetzung des Baurechts dienen, bleibt unberührt. Die Möglichkeit, Bußgelder zu verhängen, besteht (nur) bei Missachtung der in Abs. 1 genannten Vorschriften. Dessen ungeachtet besteht für den Bauherrn weiterhin die Verpflichtung zur

Herstellung der notwendigen Stellplätze bzw. notwendigen Abstellplätze. Eine Möglichkeit, sich faktisch der Herstellungspflicht durch Inkaufnahme eines Bußgeldes zu entziehen, besteht nicht.

Abs. 2 eröffnet die Befugnis, eine Geldbuße bis zu einer Höhe von max. 25.000 € zu verhängen. Die Bestimmung der Höhe der Geldbuße liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Bauaufsichtsbehörde. Insbesondere muss sie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Dabei sind die allgemeinen Kriterien für die Bemessung der Höhe eines Bußgeldes aus § 17 Abs. 2 - 4 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) heranzuziehen. Besondere Kriterien können die Anzahl der Stellplätze und damit die Größe des Bauvorhabens und die Kosten für die Herstellung eines Stellplatzes sein. Die Bauaufsichtsbehörde kann eine Verwaltungspraxis entwickeln, anzuraten ist eine ermessenslenkende Verwaltungsvorschrift zu erlassen, welche sicherstellt, dass vergleichbare Verstöße gleichbehandelt werden und das Bußgeld überprüfbar macht. Auch diese kann sich an den genannten Kriterien orientieren. Entscheidend ist, dass ein in sich schlüssiges System entsteht und die Höhe verhältnismäßig ist.

## zu § 7: Inkrafttreten

### Abs. 1:

Die Inkrafttretensregelung aus Abs. 1 entspricht der gesetzlichen aus der Gemeindeordnung (§ 7 Abs. 4 S. 2 GO NW).

### Abs. 2:

Die bisher geltende Stellplatzsatzung der Stadt Niederkassel ist außer Kraft zu setzen. Aufgrund der umfangreichen Änderungen ist es zweckmäßiger, eine gänzlich neue Satzung zu verabschieden und die vormalige außer Kraft zu setzen.