



## **Anlage zur Beschlussvorlage der Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal: Erläuterungen des Satzungstextes im Einzelnen**

### *Zu § 1 Anwendungs- und Geltungsbereich*

In Abs. 1 wird klargestellt, dass die Satzung für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze, also für die vorgegebene Mindestzahl, gilt. Damit sind auch notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze erfasst, die über sonstige örtliche Bauvorschriften begründet werden. Auch genehmigungsfreie Bauvorhaben unterliegen den Regelungen dieser Satzung. Der Geltungsbereich der Stellplatzsatzung ist das gesamte Stadtgebiet Wuppertals. In schon bestehenden oder zukünftigen Bebauungsplänen oder anderen Ortssatzungen können abweichende Festsetzungen getroffen werden, die dann über den Regelungen dieser Satzung stehen.

In Abs. 2 wird klargestellt, dass Stellplätze für Menschen mit Behinderungen ausschließlich nach der vom Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW in Aussicht gestellten Rechtsverordnung über Stellplätze gem. § 48 (2) BauO NRW hergestellt werden müssen und nicht Gegenstand dieser Satzung sind. Die Regelungen zu barrierefreien Stellplätzen gemäß §§ 13 und 88 der Sonderbauverordnung NRW gelten fort. Über § 1 (2) Satz 1 hinausgehende Regelungen der Rechtsverordnung über Stellplätze sind aufgrund der abschließenden Regelungen dieser Satzung nicht anzuwenden.

### *Zu § 2 Herstellungspflicht und Begriffe*

In Abs. 1 wird der sachliche Anwendungsbereich der Satzung definiert. Es wird die Pflicht begründet, bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze herzustellen, wenn ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist. Wenn anzunehmen ist, dass (auch) andere Kraftfahrzeuge als Pkw den Zu- und Abgangsverkehr bilden, ist ein entsprechender Stellplatznachweis zu führen. Bei wesentlichen Änderungen oder wesentlichen Nutzungsänderungen bezieht sich die Herstellungspflicht auf den Mehrbedarf. Unter dem Begriff der notwendigen Stellplätze werden auch Garagen verstanden.

Abs. 2 definiert den Zeitpunkt, zu dem die notwendigen Stellplätze oder Fahrradabstellplätze fertiggestellt sein müssen. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben ist dies ist i.d.R. der Zeitpunkt der Anzeige der Baufertigstellung.

### *Zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze*

Abs. 1 Satz 1 verweist auf die Anlagen 1 und 2 der Satzung, anhand derer in Verbindung mit den übrigen Regelungen der Satzung die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze zu ermitteln ist. Satz 2 bedeutet für den Antragsteller, dass er mithilfe einer Einzelfallberechnung nachweisen kann, dass ein geringerer oder höherer Stellplatzbedarf ausgelöst wird, als die Richtzahltablette vorgibt. Für die Bauaufsichtsbehörde bedeutet dies, dass sie eine Einzelfallberechnung einfordern kann, wenn sie annimmt, dass die notwendige Stellplatzzahl gemäß Richtzahltablette zu hoch oder zu gering ausfällt.

*Anlage 1* ist die „Richtzahltablette für den Bedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen“ der Stadt Wuppertal. Diese bewegt sich innerhalb der Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf – Anlage zu § 3 (1) der Mustersatzung NRW – (Anlage 3) und bildet die konkrete Grundlage für die Ermittlung der notwendigen

Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze der Stadt Wuppertal. In der Richtzahltable sind, differenziert nach Nutzungsarten, die Basiswerte für den Stellplatzbedarf (notwendige Stellplätze ohne Vergünstigung) dargestellt. Aufgrund der Möglichkeiten, die Anzahl der Stellplätze durch Abschläge oder bei Vorliegen bestimmter Vergünstigungstatbestände teilweise stark zu reduzieren, befinden sich die Basiswerte i.d.R. im oberen Drittel der Rahmenempfehlungen des Landes. Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze befindet sich im mittleren Bereich der Rahmenempfehlungen, wobei für Fahrradabstellplätze keine Abschläge vorgesehen sind. Bei bestimmten Nutzungsarten weichen die gewählten Richtzahlen vom oberen Drittel bzw. dem mittleren Bereich der Rahmenempfehlungen ab, wenn die Wuppertaler Verhältnisse eine andere Einschätzung nahelegten. Darüber hinaus werden in Anlage 1 weitere Regelungen der Berechnung der notwendigen Stellplätze und Beispielrechnungen aufgeführt, die etwa das Runden, den Umgang mit Vorhaben mit einer gemischten Nutzung oder die Art und Weise betreffen, wie die Abschläge vorzunehmen sind. Somit wird ein transparentes und für alle Antragssteller grundsätzlich gleiches Verfahren gewährleistet.

In *Anlage 2* sind die „Stellplatzzonen und Qualität der ÖPNV-Anbindung“ in Form einer Karte dargestellt<sup>1</sup>, auf deren Grundlage Abschläge vom Basiswert vorzunehmen sind. Insgesamt wird das Stadtgebiet in drei Bereiche eingeteilt:

Die Zentralen Versorgungsbereiche<sup>2</sup> (ZVB) für die Hauptzentren Elberfeld und Barmen bilden die Zone 1. Für Vorhaben innerhalb dieser Zone kann die Zahl der notwendigen Stellplätze um 40% reduziert werden. Zone 2 umfasst die räumlich verdichteten Bereiche des Wuppertaler Stadtgebiets, die sich aus der hohen Einwohner- und Beschäftigtendichte<sup>3</sup> ergeben. Sie umfasst weiterhin die Zentralen Versorgungsbereiche der Nebenzentren Vohwinkel, Cronenberg, Ronsdorf, Oberbarmen und der Nahversorgungszentren Sonnborn, Unterbarmen, Wichlinghauser Markt, Weiher Str./Am Diek, Langerfeld, und Heckinghausen.

Die Möglichkeit zur Reduzierung der Stellplatzzahl bei Vorhaben in zentralen Versorgungsbereichen trägt dem Umstand Rechnung, dass hier multifunktionale Nutzungen und Funktionen, insb. die Versorgungsfunktion der Gemeinde wahrgenommen werden und in der Regel komplexe Ziel- und Quellverkehre vorliegen. Dieser Tatbestand ist in den Hauptzentren stärker ausgeprägt, als in den übrigen ZVB, weshalb in Zone 1 40% Abzug und in Zone 2 25% Abzug gewährt werden kann. Für Vorhaben, die außerhalb der Zone 1 oder 2 umgesetzt werden, gilt der Basiswert.

---

<sup>1</sup> Da Anlage 2 wechselnden Inhalten unterworfen ist (z.B. sich ändernden Fahrplänen der WSW) ist eine regelmäßige Überprüfung ihrer Inhalte erforderlich. So wird Anlage 2 entsprechend den Vorgaben dieser Satzung dynamisch angepasst. Für die Anwendung in der Praxis ist vorgesehen, die Anlagen in das öffentliche Geodatenportal der Stadt Wuppertal online zu stellen, sodass dem Antragsteller stets die aktuelle Fassung vorliegt.

<sup>2</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Wuppertal, 2015

<sup>3</sup> Datenstand: 2017

Des Weiteren sind in Anlage 2 die Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltepunkte mit einer zufriedenstellenden bis sehr guten Anbindung dargestellt. Die Kategorisierung lautet dabei wie folgt:

- Haltepunkte mit einer sehr guten Anbindung: i.d.R. Mo.-Fr., 6-19 Uhr mind. mit durchschnittlicher 5-Min.-Bedienung
- Haltepunkte mit einer guten Anbindung: i.d.R. Mo.-Fr., 6-19 Uhr mit durchschnittlicher 5-10-Min.-Bedienung
- Haltepunkte mit einer zufriedenstellenden Anbindung: i.d.R. Mo.-Fr., 6-19 Uhr mit durchschnittlicher 10-20-Min.-Bedienung.

Haltepunkte mit einer schlechteren ÖPNV-Anbindung werden in diesem Kontext nicht berücksichtigt.

Der fußläufige Einzugsbereich schienengebundener Haltepunkte wird auf maximal 400 Meter und für Bushaltestellen auf maximal 300 Meter festgelegt. Für Bauvorhaben, die im fußläufigen Einzugsbereich eines solchen Haltepunkts liegen, werden je nach ihrer oben beschriebenen Anbindungsqualität zusätzliche Abschläge vorgenommen, die sich mit den guten Alternativen zum Kfz begründen. So kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze an Standorten mit einer sehr guten ÖPNV-Anbindung um 30% vom Lagewert gemindert werden. An Standorten mit einer guten ÖPNV-Anbindung ist eine Reduzierung um 20% und an Standorten mit einer zufriedenstellenden Anbindung um 10% vom Lagewert möglich.

Abs. 2 stellt klar, dass auch für Nutzungsarten, die in der Wuppertaler Richtzahltabelle nicht benannt sind, Stellplätze und Fahrradabstellplätze nachzuweisen sind. Deren Anzahl richtet sich nach dem jeweiligen Bedarf, wobei vergleichbare Nutzungsarten der Tabelle als Orientierungswerte heranzuziehen sind.

Abs. 3 reduziert die Stellplatzpflicht bei Vorhaben mit verschiedenen Nutzungen auf den größten gleichzeitigen Bedarf und ermöglicht eine wechselseitige Nutzung der Stellplätze und Fahrradabstellplätze, sollte eine wechselseitige Nutzbarkeit der Stellplätze nachgewiesen werden. Der Nachweis ist vom Antragssteller durch öffentlich-rechtlichen Sicherung (z.B. Baulast) zu erbringen. Ansonsten ergibt sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze grundsätzlich aus der Summe der Stellplätze je Nutzungsart des Vorhabens gemäß Anlage 1. Ein Nachweis wechselseitiger Nutzung ist auch für Vorhaben möglich, die in der näheren Umgebung voneinander liegen. Die nähere Umgebung in Bezug auf Stellplätze und Fahrradabstellplätze definiert sich analog zu den Regelungen des § 5 (2) Satz 3 bzw. § 6 (2) Satz 3.

Abs. 4 sieht bei Vorliegen eines offensichtlichen Missverhältnisses die Möglichkeit einer Einzelberechnung vor. Diese ist vom Antragsteller zu erbringen, wobei dem regulären Stellplatznachweis der qualifizierte Nachweis des tatsächlichen Bedarfs gegenüberzustellen ist. Der Antragsteller hat zu begründen, woraus sich das offensichtliche Missverhältnis ergibt.

Abs. 5 erwähnt die Möglichkeit im Zuge dieser Einzelfallberechnung ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept einzubringen. Durch dieses Mobilitätskonzept lässt sich die Zahl notwendiger Stellplätze reduzieren, wenn der Vorhabenträger entsprechende Maßnahmen trifft. Dabei kann es sich etwa um Jobtickets für den ÖPNV, die Bewirtschaftung der eigenen Stellplätze oder ein Car-Sharing-Angebot handeln. Die Maßnahmen müssen auf das Vorhaben bezogen dazu geeignet sein, einen abweichenden Bedarf der Stellplätze zu rechtfertigen. Es wird weiterhin geregelt, dass die

Aufstellung eines solchen Mobilitätskonzepts nur für größere Vorhaben ab einem Umfang von 20 oder mehr Stellplätzen möglich ist. Satz 2 stellt klar, dass die Eignung der Maßnahmen in Form eines Gutachtens durch den Antragssteller zu begründen ist. Dieses Gutachten muss den Anforderungen der Satzung genügen, die in Anlage 3 der Stellplatzsatzung aufgeführt sind.

Abs. 6 beinhaltet die anzuwendenden Rundungsregeln, wenn die Ermittlung der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze Dezimalstellen ergibt. Da jedes Vorhaben i.d.R. Stellplätze auslöst, ist jedoch in jedem Fall mindestens ein Stellplatz bzw. Fahrradabstellplatz herzustellen.

Abs. 7 greift die Regelung des § 48 (3) Satz 7 BauO NRW auf, mit der ein freiwilliger Anreiz zur individuellen Förderung des Radverkehrs geschaffen wird. Es wird klargestellt, dass es sich hierbei um zusätzliche Fahrradabstellplätze handelt. Diese Möglichkeit besteht erst ab 4 Stellplätzen<sup>1</sup>. Satz 2 stellt klar, dass je zu ersetzenden Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen sind.

*Zu § 4 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze*  
Abs. 1 dient der Förderung des Wohnungsbaus im verdichteten Stadtraum und den zentralen Versorgungsbereichen und trägt zur Schaffung von Wohnraum im Bestand bei. Die Regelung greift den alten § 51 (9) BauO NRW 2000 auf und erweitert diesen um den Vergünstigungstatbestand der Nutzungsänderung zu Wohnzwecken. In diesen Fällen entfällt die Stellplatzpflicht, weshalb auch von der Erhebung von Ablösebeträgen gemäß der Stellplatzablösesatzung der Stadt Wuppertal in ihrer jeweils gültigen Fassung abgesehen wird. Die Stellplatzpflicht entfällt nur, soweit die Herstellung der Stellplätze/Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück nicht möglich ist.

Abs. 2 vergünstigt Nutzungsänderungen von bestehenden Geschäfts-, Büro-, Verwaltungsgebäuden oder sonstigen gewerblich genutzten Gebäuden. In diesen Fällen entfällt die Stellplatzpflicht, weshalb auch von der Erhebung von Ablösebeträgen gemäß der Stellplatzablösesatzung der Stadt Wuppertal in ihrer jeweils gültigen Fassung abgesehen wird. Die Stellplatzpflicht entfällt nur, soweit die Herstellung der Stellplätze/Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück nicht möglich ist. Die Art der Nutzungsänderung ist für die Anwendbarkeit dieser Regelung nicht relevant.

Abs. 3 beschreibt die Möglichkeit, bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder Nutzungsänderung denkmalgeschützter Anlagen mindestens einen Abschlag von 25% der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze in Ansatz zu bringen, soweit diese nicht in den Zonen 1 und 2 gemäß Anlage 2 der Stellplatzsatzung liegen. Über die Qualität der ÖPNV-Anbindung kann eine weitere Verminderungsmöglichkeit geltend gemacht werden. Die Kombination der Vergünstigungstatbestände in den Fällen des § 4 (3) und § 4 (4) dieser Satzung ist nicht möglich.

Abs. 4 unterstützt die Schaffung von öffentlich gefördertem Wohnraum bei Wohnungen im Geschossbau (Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklasse 3, d.h. mit mind. 3

---

<sup>1</sup> Ein Ersetzen von 25% oder weniger Stellplätzen von einer Zahl unter vier würde weniger als einen vollständigen Stellplatz ergeben und damit einen Widerspruch zur Aussage des Paragraphen darstellen. Daher wurde der Zusatz „Ab vier Stellplätzen“ dem Satzungstext hinzugefügt.



Wohneinheiten, bis 7 m Höhe und einer Grundfläche von mind. 400 m<sup>2</sup>). In diesen Fällen kann ein Abschlag von 25% der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze in Ansatz gebracht werden, soweit diese nicht in den Zonen 1 und 2 gemäß Anlage 2 der Stellplatzsatzung liegen. Über die Qualität der ÖPNV-Anbindung kann eine weitere Verminderungsmöglichkeit geltend gemacht werden.

Abs. 5 stellt klar, dass die Nachweispflicht über notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze beim Antragsteller liegt. Auch Begründungen zur Anwendbarkeit der Verminderungstatbestände hat der Antragsteller der Bauaufsichtsbehörde mit Bauantrag vorzulegen.

#### *Zu § 5 Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen*

Abs. 1 definiert den Begriff des Stellplatzes. Satz 2 stellt klar, dass die folgenden Regelungen auch für Garagen gelten.

Abs. 2 stellt klar, dass Stellplätze außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, vorrangig auf dem Baugrundstück, herzustellen sind. Sollte der Stellplatz auf einem Grundstück in der näheren Umgebung hergestellt werden, muss die Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich sichergestellt sein, was Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung ist. Zur Klarstellung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „näheren Umgebung“ wird dieser in Satz 3 genau definiert. Er korrespondiert mit der Definition in § 3 (3) dieser Satzung. Mit Satz 4 behält die Stadt es sich vor, die Herstellung der Stellplätze auf dem Baugrundstück oder einem anderen Grundstück einzufordern, wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern (z.B. wenn die mit weiteren Stellplätzen verbundene Zunahme des Quell- und Zielverkehrs oder die An- und Abfahrbarkeit des Grundstücks zur öffentlichen Verkehrsfläche die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden).

Abs. 3 greift den alten § 51 (7) Satz 1 BauO NRW 2000 auf, in der die nachbarverträgliche Anordnung der Stellplätze geregelt war und das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme beinhaltet.

Abs. 4 Satz 1 fordert die unabhängige Anfahrbarkeit jedes einzelnen notwendigen Stellplatzes. Satz 2 eröffnet den Ausnahmetatbestand, dass hintereinanderliegende (gefangene) notwendige Stellplätze bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 mit nicht mehr als 2 Wohnungen davon abweichend hergestellt werden dürfen. Diese Regelung unterstellt, dass bei derartigen Vorhaben die Benutzbarkeit gefangener Stellplätze hinreichend organisiert und sichergestellt werden kann.

Abs. 5 stellt klar, dass sich die Anforderungen (z.B. hinsichtlich Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, der Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen) aus der Sonderbauverordnung NRW – Teil 5 ergeben.

Abs. 6 basiert auf den Regelungen des § 48 (3) Nr. 7 BauO NRW und der EU-Gebäuderichtlinie, Artikel 8 vom 30. Mai 2018. Mit Satz 1 werden bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung gem. § 2 (1) dieser Satzung die Voraussetzungen für Elektromobilität geschaffen. Dabei wird beziffert ab welcher Menge Stellplätzen eine Ladeinfrastruktur vorzubereiten ist. Satz 2 beziffert eine höhere Quote ab einer Zahl von 10 Stellplätzen. Satz 3 regelt, wie im Falle von Dezimalstellen zu runden ist.

#### *Zu § 6 Standort, Größe und Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen*



Abs. 1 definiert den Begriff des Fahrradabstellplatzes.

Abs. 2 stellt klar, dass Fahrradabstellplätze außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, vorrangig auf dem Baugrundstück herzustellen sind. Sollte der Fahrradabstellplatz auf einem Grundstück in der näheren Umgebung hergestellt werden, muss die Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich sichergestellt sein, was Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung ist. Zur Klarstellung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „näheren Umgebung“ wird dieser in Satz 3 genau definiert. Fahrradabstellplätze werden (im Gegensatz zu Pkw-Stellplätzen) nach allgemeiner Erfahrung nur dann angenommen, wenn der Weg vom Abstellplatz zum Standort nur wenige Schritte beträgt. Die maximal zumutbare fußläufige Entfernung wird deshalb auf 100 Meter festgelegt. Dies korrespondiert mit der Definition in § 3 (3) dieser Satzung.

Abs. 3 stellt konkrete Mindestanforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze und basiert auf den Empfehlungen der Musterstellplatzsatzung NRW. Gem. § 48 (3) BauO NRW sind „geeignete“ Stellplätze und Fahrradabstellplätze zu errichten. Von Fahrrädern gehen andere Anforderungen aus, als von Kraftfahrzeugen. So müssen Fahrräder insbesondere mit Hilfsmitteln gegen unbefugtes Wegtragen geschützt werden, weshalb die Vorgabe einer konkreten Flächengröße nicht hinreichend ausreicht, sondern auch die Sicherung gegen Diebstahlschutz ermöglicht werden muss. Eine mögliche Form eines geeigneten Abstellplatzes sind Anlehnhalter.

#### *Zu § 7 Ablösung*

§ 2 (1) dieser Satzung regelt die grundsätzliche Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Ist die Herstellung auf dem Baugrundstück oder in dessen näherer Umgebung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, erfolgt gem. § 7 Abs. 1 die Erfüllung der Herstellungspflicht durch Zahlung eines Ausgleichsbetrages an die Stadt Wuppertal. Die Satzung über die Ablösung von Stellplätzen der Stadt Wuppertal in der jeweils gültigen Fassung regelt die konkreten Modalitäten hierfür. Nach alter gesetzlicher Grundlage war die Ablösung bislang nur für Pkw-Stellplätze möglich. Mit neuer BauO NRW wird diese Regelung auch auf Fahrradabstellplätze erweitert.

#### *Zu § 8 Ordnungswidrigkeiten*

Abs. 1 bestimmt entsprechend § 86 (1) Nr. 20 BauO NRW die bußgeldbewährten Tatbestände dieser Satzung.

Abs. 2 bestimmt den Höchstbetrag, der im Rahmen einer Ordnungswidrigkeit als Bußgeld eingefordert werden kann. Die Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen bleibt ungeachtet dessen unverändert bestehen.

#### *Zu § 9 Übergangsvorschriften*

Regelt den Übergang des Stellplatznachweises von Bauanträgen gemäß den Verwaltungsvorschriften der der aktuellen Landesbauordnung zu dieser Satzung.

#### *Zu § 10 Inkrafttreten*

Regelt das Inkrafttreten der Satzung.