

Satzungsbeschluss	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	101 Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frithjof Look +49 202 563 2358 +49 202 563 8043 frithjof.look@stadt.wuppertal.de
	Datum:	06.05.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0042/20/1-Erg öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
20.05.2020	BV Uellendahl-Katernberg	Empfehlung/Anhörung
27.05.2020	BV Elberfeld-West	Empfehlung/Anhörung
02.06.2020	BV Ronsdorf	Empfehlung/Anhörung
02.06.2020	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
02.06.2020	BV Heckinghausen	Empfehlung/Anhörung
03.06.2020	BV Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
03.06.2020	BV Cronenberg	Empfehlung/Anhörung
04.06.2020	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
04.06.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	Empfehlung/Anhörung
09.06.2020	BV Barmen	Empfehlung/Anhörung
09.06.2020	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
10.06.2020	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
17.06.2020	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
22.06.2020	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal; Ergänzungen nach erster Beratung		

Grund der Vorlage

In § 48 (3) i.V.m. § 89 (1) Nr. 4 der novellierten Landesbauordnung NRW (BauO NRW) vom 21.07.2018 werden die Kommunen dazu ermächtigt, im Rahmen einer Satzung individuelle Regelungen zur Herstellungspflicht von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zu schaffen.

In den vorherigen Beratungen wurden von verschiedener Seite Anregungen zur Anpassung des Satzungstextes eingebracht. Zudem konnten aufgrund der zeitlichen Verschiebung über das Zukunftsnetz Mobilität NRW weitere Einblicke in das Vorgehen der Landesregierung und die Umsetzung der Stellplatzsatzung in anderen Kommunen gewonnen werden. Die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Stellplatzsatzung (Abteilungen 101.1, 101.2, 104.5, 105.1 und 105.2) hat diese Anregungen aufgegriffen und eine Anpassung des Satzungstext und der Anlagen vorgenommen.

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt Wuppertal beschließt die dieser Vorlage (VO/0043/20/1-Erg) beiliegende Satzung über die Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung) mit ihren Anlagen 1, 2 und 3.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die Regelungen dieser Satzung im Rahmen ihrer Anwendung zu evaluieren. Sollte die Evaluierung eine Überarbeitung der Satzung erfordern, wird die Änderung der Satzung dem Rat zur erneuten Beschlussfassung vorgelegt.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung zur regelmäßigen Überprüfung der Anlage 2 dieser Satzung. Bei Ereignissen, die sich auf Anlage 2 wesentlich auswirken, wird diese entsprechend den Vorgaben der Satzung dynamisch angepasst. In diesen Fällen ist ein Beschluss über Änderungen der Anlage 2 nicht erforderlich, da diese aus der vom Rat beschlossenen Systematik der Stellplatzsatzung resultieren.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die Notwendigkeit zur Änderung der Satzung nach einer ersten Einbringung macht deutlich, wie umfassend eine angemessene kommunale Regelung der Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen ist. Erfahrungswerte sind aufgrund der bisher seltenen Umsetzung bzw. kurzen Laufzeit kommunaler Stellplatzsatzungen in NRW nur bedingt vorhanden. Dennoch ist ein Abwarten etwa auf die Rechtsverordnung der Landesregierung weiterhin nicht sinnvoll. Der Ende letzten Jahres ausgegebene Beschlusstext für die Rechtsverordnung für das Frühjahr 2020 ist verschoben worden. Ob der zuletzt kommunizierte Zeitraum von Sommer 2020 zu halten ist, ist angesichts der Corona-Pandemie zweifelhaft. Gerade aus Sicht der Bauordnung ist daher eine zügige Regelung der Stellplatzfrage über eine eigene Satzung notwendig. Zudem scheint die angekündigte Rechtsverordnung nur Minimalwerte zu fordern. Im Sinne des Bestimmtheitsanspruchs auf ortsübliche Belange könnte eine kommunale Satzung ohnehin keine Regelungen der Rechtsverordnung unbegründet übernehmen.

Um in dieser Situation möglichen Fehlentwicklungen zu begegnen, erachten es die beteiligten Fachressorts für sinnvoll, ab dem Sommer 2021 eine Evaluierung der Satzung vorzunehmen. In diese sollen einerseits die Erfahrungen mit der eigenen Satzung, sowie Erfahrungen aus anderen Kommunen und die neuen Entwicklungen von Seiten der Landesregierung einfließen.

Die Stellplatzsatzung folgt grundsätzlich drei Ansätzen.

1. *Die Stellplatzsatzung verlangt im Basiswert **zunächst** mehr Stellplätze als die derzeitige Regelung. Bei steigenden Kfz-Zulassungen soll der öffentliche Raum entlastet werden.*

In der heterogenen Stadtstruktur Wuppertals gibt es Teile des Stadtgebiets, deren Erreichbarkeit noch stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) abhängig ist. Dies gilt insbesondere für die Außenbereiche der Stadt, die mit dem ÖPNV nicht

optimal erschlossen sind. Auch die seit Jahren zunehmenden Kfz-Zulassungen machen deutlich, dass der eigene Pkw nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel ist. Deutlich wird dies ebenfalls durch die Zunahme des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum. Durch eine konsequente Forderung der Herstellung von Stellplätzen auf Privatgrundstücken, kann die Stellplatzsatzung einen Beitrag leisten, den öffentlichen Raum vom Parkverkehr zu entlasten. Der Basiswert der Stellplatzforderung ist zunächst hoch angesetzt (i.d.R. im oberen Drittel der Empfehlungen der Musterstellplatzsatzung NRW). Dieser hohe Wert greift vor allem in den durch den ÖPNV schlechter erschlossenen Außenbereichen. Durch den hohen Basiswert ist es dann möglich, gezielt die Anzahl der Stellplätze durch Abschläge oder bei Vorliegen bestimmter Vergünstigungstatbestände stark zu reduzieren.

2. *Die Stellplatzsatzung nimmt gezielt Abschläge vor. Zentrale und gut angebundene Lagen werden begünstigt.*

Ebenso wie es sehr autoaffine Lagen im Stadtgebiet gibt, gibt es auch solche, die mit dem ÖPNV besonders gut erschlossen sind. Das trifft gerade auf die Tallage zu, in der die kurzen Wege zwischen Zentren, Wohnquartieren und öffentlichen Grünflächen erlauben, vieles zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen. In diesen Lagen ist ein Umsteigen vom eigenen Kfz auf andere Verkehrsmittel wesentlich einfacher als im Außenbereich. Daher verlangt die Stellplatzsatzung hier durch gezielte Abschläge weniger Stellplätze als in den vom ÖPNV schlecht angebotenen Lagen. Die Abschläge können dazu führen, dass die Stellplatzforderung letztendlich unter der derzeitigen Forderung des Landes liegt. Die Stellplätze können also dort sinnvoll reduziert werden, wo der Umstieg auf andere Verkehrsmittel leicht gelingen kann. Aus Investorensicht werden die innerstädtischen und verkehrlich integrierten Lagen somit attraktiver, weil im Vergleich weniger Stellplätze nachgewiesen werden müssen. Die Stellplatzsatzung leistet damit auch einen Beitrag zur Innenentwicklung.

3. *Die Stellplatzsatzung gibt Anstöße zur verkehrspolitischen Entwicklung. Sie kann allerdings nicht alleine eine Verkehrswende bewirken.*

Die Stellplatzsatzung versucht zum einen der gegenwärtigen verkehrlichen Situation in Wuppertal Rechnung zu tragen. Durch die Kopplung der Stellplatzforderungen an Lage und ÖPNV-Qualität werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel geschaffen. Darüber hinaus sollen Impulse für eine verkehrspolitische Wende im Tal gesetzt werden. Die Stellplatzsatzung fordert erstmalig die Herstellung von Fahrradabstellplätzen auf privaten Flächen. Somit wird der Teil der notwendigen Infrastruktur zur Stärkung des Radverkehrs zur Pflicht, der im privaten Raum zu errichten ist.

Darüber hinaus wird es größeren Vorhabenträgern ermöglicht, die Zahl der herzustellenden Stellplätze zu reduzieren, indem sie ein innovatives, vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept verfolgen. Es muss jedoch auch deutlich betont werden, dass eine Stellplatzsatzung im Kern nicht das Ziel hat, umfassende verkehrliche Entwicklungen anzustoßen. Sie kann lediglich für ihren beschränkten Einflussbereich – die Herstellung von Stellplätzen bei genehmigungspflichtigen Vorhaben auf Grundstücken – Impulse setzen.

Die vielen, genau bestimmten Sachverhalte in Satzungstexten und die dazugehörigen Anlagen, lassen die Satzungen auf den ersten Blick komplex erscheinen. Anderen Kommunen, die bereits eine Stellplatzsatzung beschlossen haben, sind in einigen Ausführungen weniger präzise geworden und haben größeren Interpretationsspielraum zugelassen. Über den Austausch innerhalb des Zukunftsnetzes Mobilität NRW hat die Arbeitsgruppe jedoch den Eindruck gewonnen, dass bei der Anwendung dieser Satzungen oftmals ein Nachsteuern erforderlich ist, um die Auslegung der Satzungsinhalte zu

präzisieren. Durch die präzisen Angaben erhofft sich insbesondere die Bauordnung ein transparenteres und damit zügigeres Verfahren, dass durch EDV-gestützte Anwendungen noch erleichtert wird. Die nun vorgenommenen Änderungen präzisieren die Satzungsinhalte an einigen Stellen noch einmal und sollen so für eine klare Struktur und ein besseres Verständnis sorgen.

Änderungen im Einzelnen

Im Folgenden werden die wesentlichen Änderungen des Satzungstextes und der Anlagen der **Stellplatzsatzung** aufgeführt und begründet. Zudem wurden sprachliche Anpassungen und Korrekturen vorgenommen:

Veränderung der Reihenfolge der §§ 3 bis 6

Die Paragraphen, welche die Kriterien an Stellplätze und Fahrradabstellplätze regeln, wurden nach vorne gezogen. Hier werden Stellplätze und Fahrradabstellplätze definiert und Anforderungen an deren Herstellung erläutert. In diesem Sinne beschreiben sie die wesentlichen Gegenstände des weiteren Satzungstextes.. Im Einzelnen bedeutet dies, dass

- der ursprüngliche § 5 nun § 3
- der ursprüngliche § 6 nun § 4
- der ursprüngliche § 3 nun § 5
- der ursprüngliche § 4 nun § 6 ist.

Im Folgenden wird die aktuelle Nummerierung der Paragraphen entsprechend des neuen Satzungsentwurfs verwendet.

Präambel

In der Präambel wurden die Rechtsgrundlagen aktualisiert.

§ 1 Anwendungs- und Geltungsbereich

Im Sinne eines strukturierteren Aufbaus wurde der **Abs. 2**, der die Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen regelt, in den § 2 Abs. 3 verlagert.

§ 2 Herstellungspflicht

Der Titelzusatz des Paragraphen „und Begriffe“ wurde gestrichen, da hier keine Definition notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze vorgenommen wird. Diese werden vielmehr durch die nachfolgenden §§ 3 und 4 ausführlich beschrieben. In diesem Zusammenhang wurden auch die Bezeichnungen innerhalb des Satzungstexts der Stellplatzsatzung, der Stellplatzsablösesatzung und der Anlagen angepasst. Die nun gewählte Formulierung passt sich dabei der Formulierung der Rechtsgrundlage und der Musterstellplatzsatzung an. Die Begriffe der Stellplätze und Garagen werden nicht länger unter dem Begriff „notwendige Stellplätze“ zusammengefasst. Gleiches gilt für die Fahrradabstellplätze. Die Gleichstellung von Garagen wird nun durch den Abs. 2 Satz 2 (s.u.) garantiert. Das Adjektiv „notwendig“ wird im Satzungstext nun gebraucht, um die Stellplätze/Fahradabstellplätze zu kennzeichnen, die notwendigerweise herzustellen sind. So wird etwa in § 3 Abs. 2 beschrieben, dass die notwendigen also, mindestens herzustellende Stellplätze auf dem Baugrundstück oder in näherer Umgebung zu errichten sind. Der § 3 Abs. 3 gilt dagegen für sämtliche errichteten Stellplätze.

Abs. 2 Satz 2 zur Möglichkeit Stellplätze auch in Form von Garagen herstellen zu können, ist aus strukturellen Gründen aus Abs. 1 verlagert worden.

Abs. 3 ergibt sich neu aus der Verlagerung des Abs. 2 aus § 1 (s.o.). Die Formulierung wurde präzisiert.

§ 3 Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen

Abs. 1 wird um einen **Satz 2** ergänzt, der den Begriff der Garage definiert.

In **Abs. 2 Satz 1** wird der Begriff „vorrangig“ gestrichen. Damit ist die Formulierung näher an der der Musterstellplatzsatzung NRW und zeigt eine klare Hierarchisierung an. Zunächst soll ein Herstellen auf dem eigenen Grundstück erfolgen, bevor ein Grundstück in der näheren Umgebung zum Stellplatznachweis herangezogen wird. Entsprechend wurde auch **§ 4 Abs. 2 Satz 1** für die Fahrradabstellplätze angepasst.

Der **Abs. 6 Satz 1** wurde im Sinne einer besseren Lesbarkeit umformuliert.

Aus Gründen der Präzisierung wurde in **Abs. 6 Satz 2** der Begriff des „kaufmännischen Rundens“ einmalig erläutert.

§ 5 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Im **Abs. 1** wurde ebenso wie in **Abs. 6** der Hinweis auf die Anlagen um den Zusatz „welche Bestandteil dieser Satzung sind“ ergänzt. Der Satz 2 des Abs. 1 wird in den Abs. 5 verschoben. So wird eine klarere Trennung von Berechnung gemäß der Richtzahlentabelle und den Abschlägen gegenüber der Einzelfallberechnung vorgenommen.

Es wurde ein **neuer Abs. 2** eingefügt, der die Reduzierung der notwendig herzustellenden Stellplätze gemäß der ÖPNV-Qualität beschreibt. Dementsprechend wurde die folgende Nummerierung innerhalb des § 5 angepasst. Sowohl von Seiten der Politik als auch des Rechtsamtes kam die Anregung, die kartographischen Darstellungen der Anlagen 2 beider Satzungen zu überarbeiten. Dabei ist sowohl auf eine eindeutige Zuordnung von Abschlagszonen, als auch die Darstellbarkeit im Stadtboten zu achten. Die bisherige Darstellung des gesamten Stadtgebiets in einer Karte, ließ dies nicht zu. Die ÖPNV-Qualitätskriterien sind textlich hinreichend präzise bestimmt. Durch die Aufnahme dieser Kriterien in den Satzungstext, kann die Anlage 2 auf die Darstellung der Stellplatzzonen beschränkt bleiben. Die ÖPNV-Qualitäten werden deshalb hier nicht mehr zeichnerisch dargestellt. Nach der Veröffentlichung dieser Satzung, soll der Verwaltung und den Vorhabenträgern jedoch weiterhin eine kartographische Darstellung der ÖPNV-Qualitäten über das Geoportal als Arbeitshilfe zur Verfügung stehen.

Gegenüber der ursprünglich textlichen Beschreibung der Qualitätskriterien innerhalb der alten Anlage 2, wurde diese in **Abs. 2** präzisiert: So ist im straßengebundenen ÖPNV die reguläre Busanbindung, d.h. der Linienverkehr ausschlaggebend. On-demand-Verkehrssysteme, die keine regelmäßige Anbindung eines Standorts gewährleisten, werden hier nicht einbezogen. Sie können dagegen im Zuge der Mobilitätskonzepte Berücksichtigung finden. Zudem ist der reguläre Fahrplan an Werktagen außerhalb der Schulferien, für die Qualität der ÖPNV-Anbindung ausschlaggebend.

In **Abs. 4** konnte die Definition zur „näheren Umgebung“ gestrichen werden, da diese in dem nun im Satzungstext weiter oben stehenden §§ 3 Abs. 2 Satz 3 und 4 Abs. 2 Satz 3 bereits aufgeführt wird.

Der **Abs. 5** ist mit der Verlagerung des Satzes 2 aus Abs. 1 neu strukturiert worden. Die Abs. 1 bis 4 stellen nun das Verfahren der Stellplatz/Fahradabstellplatz-Berechnung nach der Richtzahlentabelle und den Abschläge dar, während die Abs. 5 und 6 die Einzelfallberechnung beschreiben.

§ 6 Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

In **Abs. 1 und Abs. 2** wurde die Einschränkung auf Gebäude die „vor dem 01. Januar 1993 fertiggestellten“ gestrichen. Im Gegensatz zur Vorgängerregelung kommt es in der aktuellen Rechtsgrundlage des Landes nicht mehr auf das Datum der Fertigstellung des

Gebäudes an. Es muss sich lediglich um eine nachträgliche Veränderung handeln. Daher wurde in beiden Fällen die Formulierung „in einem bestehenden Gebäude“ gewählt.

Der **Abs. 1** wurde zudem um eine **Nummer 3** ergänzt. Damit folgt die Arbeitsgruppe einem Vorschlag aus der Politik: Durch die Ergänzung wird nun im Falle einer „wesentlichen Änderung“ mit dem Ziel vorhandenen Wohnraum zu modernisieren, ebenso wie beim Ausbau/ Neubau des Dachgeschosses und einer Nutzungsänderung, der Stellplatznachweis ausgesetzt. Eine Modernisierung im Sinne einer erhaltenden Erneuerung des Wohnraums ist ohnehin nicht durch die Herstellungspflicht von Stellplätzen betroffen, da es sich nicht um eine „wesentlichen Änderungen oder Nutzungsänderungen“ gemäß § 2 Abs. 1 der Stellplatzsatzung handelt. Durch die Ergänzung, erleichtert die Stellplatzsatzung zusätzlich die Innenentwicklung.

Sowohl in **Abs. 1** als auch **Abs. 2** wurden bei der Bedingung, dass Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück hergestellt werden können, die Formulierungen spezifiziert. So wurde der Zusatz ergänzt, wenn die Herstellung „nur unter großen Schwierigkeiten möglich“ ist, auf den Stellplatznachweis zu verzichten. Der Zusatz ermöglicht den Einbezug technischer und wirtschaftlicher Gründe, die die Herstellung der Stellplätze unverhältnismäßig schwer machen. Ohne ihn wäre lediglich eine rechtliche oder technische Unmöglichkeit entscheidend. Diese Anpassung wurde auch bezogen auf die Möglichkeit der Ablösezahlung in § 7 vorgenommen.

Zudem wurde die Formulierung mit den §§ 3 Abs. 2 Satz 1 und 4 Abs. 2 Satz 1 harmonisiert, indem auf das „Baugrundstück“ verwiesen wird.

Die **Sätze 2 der Abs. 3 und 4** wurden umformuliert, um präziser auf die Abschläge gemäß der ÖPNV-Qualität hinzuweisen.

§ 8 Ordnungswidrigkeiten

Aus Verständnisgründen und zur besseren Lesbarkeit wurde der **Satz 1** umformuliert und ein **Satz 2** gebildet.

Anlage 1 Richtzahltable für den Bedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

Die Anlage 1 wurde textlich an die vorgenommenen Änderungen angepasst. Insbesondere die Formulierung bezogen auf Anlage 2 und die Verweise auf die Stellplatzsatzung mussten aktualisiert werden.

Anlage 2 Stellplatzzonen

Wie zu § 5 Abs. 2 bereits beschrieben war eine Umgestaltung der **Anlage 2** notwendig. Die ÖPNV-Qualitäten werden nun im Satzungstext definiert und müssen daher nicht mehr zeichnerisch dargestellt werden. Um zusätzlich die Grenzen der einzelnen Gebietszonen deutlicher darstellen zu können, wurde auf eine einzige Karte, die das gesamte Stadtgebiet umfasst, zugunsten von 10 Einzelkarten verzichtet. Diese zeigen nun die Stellplatzzonen 1 und 2 der Satzung. Die Grenzen der Zonen wurden gegenüber der ersten Einbringung nicht verändert. Das übrige Stadtgebiet ist der Zone 3 zuzuordnen. Nach Veröffentlichung des Satzungsbeschluss, wird über das Geodatenportal der Stadt Wuppertal eine digitale Darstellung der Zonen, wie auch der ÖPNV-Qualitäten den interessierten Bürgerinnen und Bürgern, insbesondere den Vorhabenträgern zur Verfügung gestellt.

Bisheriger Beratungsverlauf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen hat in seiner Sitzung am 27.06.2019 den Beschluss zur Erarbeitung der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet

Wuppertals und die Anpassung der Satzung über die Ablösung von Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung) gefasst (VO/0440/19). Die Stadtverwaltung ist diesem Beschluss gefolgt und hat beginnend am 23.01.2020 die Vorlage eines Satzungsbeschluss für die Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal (VO/0042/20) und die Satzung über die Ablösung von Stellplätzen (VO/0043/20) in den Gremienlauf eingebracht. Ziel war ein Beschluss der Satzung in der Ratssitzung vom 17.02.2020.

Beide Vorlagen wurden mehrheitlich in den Gremien vertagt oder von der Tagesordnung genommen. Die Bezirksvertretungen Uellendahl-Katernberg, Heckinghausen und Langerfeld-Beyenburg haben beide Satzungen unverändert beschlossen. Die Bezirksvertretung Cronenberg hat die Stellplatzsatzung beschlossen und die Ablösesatzung abgelehnt. Mit der Vorlage VO/0307/20 wurde dem Stadtrat und den beratenden Gremien zur Stadtratssitzung am 11.05.2020 ein Sachstandsbericht präsentiert.

Kosten und Finanzierung

Die Aufstellung und Evaluierung der Stellplatzsatzung wird durch die Verwaltung übernommen. In Verbindung mit der Stellplatzablösesatzung bildet sie für die Stadt Wuppertal die neue Rechtsgrundlage zur Ermittlung der Anzahl von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen und deren mögliche Ablösung.

Zeitplan

entfällt

Anlagen

- Anlage 01 (VO/0042/20/1-Erg): Erläuterungen des Satzungstextes im Einzelnen
- Anlage 02 (VO/0042/20/1-Erg): Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal (geändert)
- Anlage 03 (VO/0042/20/1-Erg): Anlage 1 zur Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal (geändert): Richtzahltable für den Bedarf an Stellplätzen
- Anlage 04 (VO/0042/20/1-Erg): Anlage 2 zur Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal (geändert): Stellplatzzonen
- Anlage 03 (VO/0042/20/1-Erg): Anlage 3 zur Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal: Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze durch ein Mobilitätskonzept im Zuge der Einzelfallberechnung