

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

Zu § 1 Anwendungs- und Geltungsbereich

Der § 1 beschreibt den Gegenstand der Satzung. Sie regelt die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder im gesamten Stadtgebiet der Stadt Wuppertal. Auch genehmigungsfreie Bauvorhaben unterliegen den Regelungen dieser Satzung. In schon bestehenden oder zukünftigen Bebauungsplänen oder anderen Ortssatzungen können abweichende Festsetzungen getroffen werden.

Zu § 2 Herstellungspflicht

In Abs. 1 wird der sachliche Anwendungsbereich der Satzung definiert. Es wird die Pflicht begründet, bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung Stellplätze und Fahrradabstellplätze herzustellen, wenn ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist. Stellplätze für Kraftfahrzeuge werden im weiteren Verlauf als Stellplätze bezeichnet. Abstellplätze für Fahrräder als Fahrradabstellplätze.

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. Spätestens müssen sie jedoch hergestellt sein, wenn die Nutzung der Vorhaben aufgenommen werden soll. Über Satz 2 wird klargestellt, dass Stellplätze auch als Garagen errichtet werden können. Damit können die Regelung zu Stellplätzen im weiteren Verlauf der Satzung ebenso für Garagen angewandt werden.

In Abs. 3 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.

Zu § 3 Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen

Abs. 1 definiert den Begriff des Stellplatzes und der Garage.

Abs. 2 stellt klar, dass Stellplätze außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, zunächst auf dem Baugrundstück hergestellt werden sollen. Sollte dies nicht möglich sein, können Stellplätze ebenso auf einem Grundstück in der näheren Umgebung hergestellt werden. Auf diesem Grundstück muss die Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich sichergestellt sein, was gemäß Satz 5 Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung ist. Zur Klarstellung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „näheren Umgebung“ wird dieser in Satz 3 genau definiert. Mit Satz 4 behält die Stadt Wuppertal 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 regelt eine Mindestanforderung an alle Stellplätze. Sie gilt auch für solche die freiwillig, zusätzlich zur geforderten Zahl herzustellender Stellplätze errichtet werden. Dabei greift die Formulierung den alten § 51 (7) Satz 1 BauO NRW 2000 auf, in der die nachbarverträgliche Anordnung der Stellplätze geregelt war und der 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. Als vorbereitende Maßnahme sollen Schutzrohre für die Verlegung von Kabeln vorgesehen werden. Dabei wird definiert, 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. Das kaufmännische Runden wird hier einmalig für den übrigen Satzungstext definiert.

Zu § 4 Standort, Größe und Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen

Abs. 1 definiert den Begriff des Fahrradabstellplatzes.

Abs. 2 stellt klar, dass Fahrradabstellplätze außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, 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 gemäß Satz 4 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.

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 ebenerdig erreichbar sein, gegen unbefugtes Wegtragen geschützt werden, und eine konkrete Flächengröße aufweisen. Eine mögliche Form eines geeigneten Abstellplatzes sind Anlehnhalter.

Zu § 5 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. Die Anlagen sind als Bestandteil der Satzung zu verstehen.

Anlage 1 ist die „Richtzahltable 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 – 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. 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 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“ in Form von 10 Einzelkarten dargestellt¹, auf deren Grundlage Abschläge vom Basiswert vorzunehmen sind. Insgesamt wird das Stadtgebiet in drei Bereiche eingeteilt, deren Grenzen durch die zeichnerische Darstellung in Anlage 2 festgelegt werden:

Die Zentralen Versorgungsbereiche² (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 Beschäftigtendichte³ ergeben. Sie umfasst weiterhin die Zentralen Versorgungsbereiche der Nebenzentren und der Nahversorgungszentren.

Die Möglichkeit zur Reduzierung der Stellplatzzahl bei Vorhaben in zentralen Versorgungsbereichen trägt dem Umstand Rechnung, dass hier multifunktionale

¹ Da Anlage 2 wechselnden Inhalten unterworfen ist (z.B. Änderung der ZVB bei Beschluss eines neuen Einzelhandel- und Zentrenkonzepts) 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.

² Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Wuppertal, 2015

³ Datenstand: 2017

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.

Abs. 2 regelt zusätzliche Abschläge, die sich durch die Qualität der ÖPNV-Anbindung ergeben. Für Vorhaben auf Grundstücken, die sich in einer bestimmten fußläufiger Entfernung zu Haltestellen des ÖPNV befinden, können Abschläge von der Zahl der Stellplätze geltend machen. Der fußläufige Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV wird auf maximal 400 Meter und für Bushaltestellen auf maximal 300 Meter festgelegt. Im Falle des straßengebundenen ÖPNV wird lediglich der reguläre, liniengebundene Busverkehr berücksichtigt.

Die Qualität ergibt sich dabei gemäß des regulären Fahrplans, der außerhalb der Ferien für montags bis freitags gilt (Satz 3). Entscheidend ist dabei der Zeitraum zwischen 6.00 und 19.00 Uhr. Die Qualitäten sind wie im Folgenden bestimmt:

- Haltepunkte mit einer sehr guten Anbindung mit durchschnittlicher 5-Min.-Bedienung
- Haltepunkte mit einer guten Anbindung mit durchschnittlicher 5- bis 10-Min.-Bedienung
- Haltepunkte mit einer zufriedenstellenden Anbindung mit durchschnittlicher 10- bis 20-Min.-Bedienung

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

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 wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze an Standorten mit einer sehr guten ÖPNV-Anbindung um 30% vom Lagewert gemindert. An Standorten mit einer guten ÖPNV-Anbindung ist eine Reduzierung um 20% und an Standorten mit einer zufriedenstellenden Anbindung um 10% vom Lagewert vorgesehen.

Abs. 3 stellt klar, dass auch für Nutzungsarten, die in der Wuppertaler Richtzahltable 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. 4 reduziert die Stellplatzpflicht bei Vorhaben mit verschiedenen Nutzungen auf den größten gleichzeitigen Bedarf. Dafür muss nachgewiesen werden, dass eine wechselseitige Nutzung der Stellplätze und Fahrradabstellplätze möglich ist. Der Nachweis ist vom Antragssteller durch öffentlich-rechtliche 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 ergibt sich aus den Regelungen des § 3 Abs. 2 Satz 3 bzw. § 4 Abs. 2 Satz 3.

Abs. 5 eröffnet eine Alternative zur Berechnung der Stellplätze und Fahrradabstellplätze gemäß den Vorgaben der Absätze 1 bis 4. Über eine Einzelfallberechnung kann ein geringerer oder höherer Bedarf an Stellplätzen/Fahrradabstellplätzen für das konkrete

Vorhaben begründet werden. Die Einzelfallberechnung kann vom Vorhabenträger vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden. Die Einzelfallberechnung ist als Alternative zur Berechnung gemäß der Richtzahltable in Verbindung mit den Stellplatzzonen und der ÖPNV-Verbindung zu verstehen. Die dort vorgeschriebenen Quoten herzustellender Stellplätze/Fahrradabstellplätze können ebenso wie die Abschläge innerhalb der Einzelfallberechnung lediglich als Orientierung dienen. Satz 2 räumt die Möglichkeit ein bei Vorliegen eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen tatsächlichem Bedarf und errechneter Zahl herzustellender Stellplätze/Fahrradabstellplätze, die Anzahl entsprechend zu verringern oder zu erhöhen. Dabei ist dem regulären Stellplatznachweis der qualifizierte Nachweis des tatsächlichen Bedarfs gegenüberzustellen ist. Der Antragsteller hat innerhalb einer Einzelfallberechnung zu begründen, woraus sich das offensichtliche Missverhältnis ergibt.

Abs. 6 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. 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. Die Anlage 3 ist gemäß Satz 3 integrierter Bestandteil der Satzung.

Abs. 7 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. 8 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 Stellplätzen⁴. Satz 2 stellt klar, dass je zu ersetzenden Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen sind.

Zu § 6 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 und Ertüchtigung von Wohnraum im Bestand bei. Dabei werden drei Fälle berücksichtigt:

1. In einem bestehenden Gebäude erfolgt eine Nutzungsänderung etwa von Einzelhandels oder Büroflächen zu Wohnen. So entsteht erstmalig oder zusätzlicher Wohnraum.

⁴ 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.

2. In einem bestehenden Gebäude wird das Dachgeschoss aus oder im Zuge einer Aufstockung neugebaut. Es entsteht zusätzlicher oder erstmalig Wohnraum.
3. In einem bestehenden Gebäude wird durch eine wesentliche Änderung gemäß § 2 Abs. 1 Wohnraum modernisiert.

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 allerdings nur, soweit die Herstellung der Stellplätze/Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück nicht möglich oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Die Formulierung ist dabei an die alte BauO NRW 2000 angelehnt, die in § 51 Abs. 5 die Zahlung von Ablösebeträgen unter den gleichen Umständen gewährt⁵: Die Herstellung ist nicht möglich, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter den großen Schwierigkeiten sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für den Vorhabenträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend.

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 Art der Nutzungsänderung ist für die Anwendbarkeit dieser Regelung nicht relevant. Die Stellplatzpflicht entfällt allerdings nur, soweit die Herstellung der Stellplätze/Fahrradabstellplätze auf dem Grundstück nicht möglich oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Die Formulierung ist dabei an die alte BauO NRW 2000 angelehnt, die in § 51 Abs. 5 die Zahlung von Ablösebeträgen unter den gleichen Umständen gewährt⁶: Die Herstellung ist nicht möglich, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter den großen Schwierigkeiten sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für den Vorhabenträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend.

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 Reduzierung der Zahl herzustellender Stellplätze geltend gemacht werden.

Abs. 4 unterstützt die Schaffung von öffentlich gefördertem Wohnraum bei Wohnungen im Geschossbau (Wohnungen in Gebäuden der Gebäudeklasse 3, d.h. mit mind. 3 Wohneinheiten, bis 7 m Höhe und einer Grundfläche von mind. 400 m²). 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

⁵ Vgl. Kommentar zur BauO NRW 200 von Gädtke, H., Temme, H.-G., Heintz, D. und Czepuck, K. (2008¹¹), Werner Verlag, Köln: S 1061 ff.

⁶ ebenda

Stellplatzsatzung liegen. Über die Qualität der ÖPNV-Anbindung kann eine weitere Reduzierung der Zahl herzustellender Stellplätze 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 § 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 näheren Umgebung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, erfolgt gem. § 7 die Erfüllung der Herstellungspflicht durch Zahlung eines Ausgleichsbetrages an die Stadt Wuppertal. Stellplätze sind vorrangig herzustellen. Erst wenn die umschriebenen Umstände zutreffen, ist nachrangig ein Ablösen der Stellplätze oder Fahrradabstellplätze möglich. Die Formulierung ist dabei an die alte BauO NRW 2000 angelehnt, die in § 51 Abs. 5 die Zahlung von Ablösebeträgen regelt⁷: Die Herstellung ist nicht möglich, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter den großen Schwierigkeiten sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für den Vorhabenträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend. 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. Dies ist gemäß Satz 1 der Fall wenn der Vorhabenträger weniger als die gemäß der Regeln dieser Satzung geforderten Stellplätze/Fahrradabstellplätze herstellt ohne einen Ablösebetrag zu zahlen. Zudem besteht gemäß Satz 2 auch eine Ordnungswidrigkeit darin, die Stellplätze/Fahrradabstellplätze in einer Weise herzustellen, die gegen die Regelungen der §§ 3 und 4 verstößt.

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 aktuellen Landesbauordnung zu dieser Satzung.

Zu § 10 Inkrafttreten

Regelt das Inkrafttreten der Satzung.

⁷ Vgl. Kommentar zur BauO NRW 200 von Gädtke, H., Temme, H.-G., Heintz, D. und Czepuck, K. (2008¹¹), Werner Verlag, Köln: S 1061 ff.