

Satzungstext

§ 1

Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Universitätsstadt Siegen. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

§ 2

Herstellungspflicht und Begriffe

(1) Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, sind notwendige Stellplätze (im Folgenden „Stellplätze“) und notwendige Abstellplätze für Fahrräder (im Folgenden „Fahrradabstellplätze“) in ausreichender Anzahl herzustellen.

(2) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen und sonstigen Anlagen fertigzustellen. ²Stellplätze und Fahrradabstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden. ³Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.

(3) Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderung vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gemäß § 49 Bauordnung NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

Erläuterungen

Zu § 1

Geltungsbereich

§ 1 beschreibt den Gegenstand der Satzung. Sie regelt die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätzen für Fahrräder im gesamten Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen. In bestehenden oder zukünftigen Bebauungsplänen und anderen Satzungen können abweichende Festsetzungen getroffen werden.

Zu § 2

Herstellungspflicht und Begriffe

In Abs. 1 wird der sachliche Anwendungsbereich der Satzung definiert, der die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen Fahrräder begründet.

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge werden zur besseren Lesbarkeit im weiteren Verlauf als „Stellplätze“ und notwendige Abstellplätze für Fahrräder als „Fahrradabstellplätze“ bezeichnet. Die Notwendigkeit der Herstellungspflicht bleibt von dieser Wortwahl unberührt.

Eine wesentliche Nutzungsänderung liegt vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach der Verkehrsanschauung von der bisherigen Nutzung grundsätzlich verschieden ist und zusätzliche Stellplatzbedürfnisse auslöst.

Abs. 2 definiert den Zeitpunkt, zu dem Stellplätze und Fahrradabstellplätze fertiggestellt sein müssen. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben ist dies i. d. R. der Zeitpunkt der Anzeige der Baufertigstellung, spätestens jedoch zur Nutzungsaufnahme des Vorhabens.

Carports (als überdachte Stellplätze) werden ebenso wie Garagen als Stellplatz anerkannt. Somit gelten die Regelungen dieser Satzung ebenso für Garagen und Carports.

Diese sind nach Satz 3 nur als solche zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen.

Nach Abs. 3 sind die Belange von Behinderten bei der Errichtung von Stellplätzen angemessen zu berücksichtigen. Bestimmungen der Sonderbauverordnung NRW sind vorrangig zu behandeln.

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) ¹Die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. ²Besteht tatsächlich ein geringerer oder höherer Bedarf an Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen als die Richtzahlentabelle in Anlage Nr. 1 vorgibt, legt die Bauherrschaft dies anhand einer begründeten Einzelfallberechnung dar. ³Besteht aus Sicht der Bauaufsichtsbehörde ein geringerer oder höherer Bedarf, teilt sie dies unter Angabe der maßgeblichen Gründe der Bauherrschaft mit und fordert sie auf, eine begründete Einzelfallberechnung vorzulegen. ⁴Die Anwendung eines aus der Einzelfallbetrachtung hervorgehenden Stellplatzansatzes sowie möglicher Abweichungen obliegt der Universitätsstadt Siegen.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage Nr. 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage Nr. 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

Zu § 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Abs. 1 regelt die Ermittlung der Anzahl von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Abhängigkeit von der Nutzung der baulichen oder sonstigen Anlage gemäß Anlage Nr. 1. Die nutzungsorientierte Richtzahlentabelle bietet sowohl Planungssicherheit für die Bauherrschaft, Architektinnen und Architekten sowie Investorinnen und Investoren als auch Rechtssicherheit für die Universitätsstadt Siegen.

Die Richtzahlentabelle bietet eine Darstellung der häufigsten Nutzungen und kann daher nicht alle individuellen Stellplatzbedarfe abdecken. Für begründete Einzelfälle regeln die Sätze 2 und 3, dass die Bauherrschaft eine entsprechende Berechnung (z. B. durch ein Verkehrsgutachten) vorlegen oder die Universitätsstadt Siegen diese einfordern kann. Die Einzelfallberechnung ist in jedem Fall von der Bauherrschaft zu erbringen. Nach Satz 4 entscheidet die Universitätsstadt Siegen über die Anerkennung der Einzelfallberechnung.

Abs. 2 stellt klar, dass auch für Nutzungsarten, die nicht explizit in der Richtzahlentabelle aufgeführt sind, der Nachweis über Stellplätze und Fahrradabstellplätze zu erbringen ist. Für die Bedarfsberechnung sind Werte vergleichbarer Nutzungen heranzuziehen.

Abs. 3 reduziert die Anzahl an herzustellenden Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen bei Vorhaben mit unterschiedlichen Nutzungsarten auf das größte gleichzeitige Kraftfahrzeug- und Fahrradaufkommen. Eine wechselseitige Benutzung kann z. B. zu unterschiedlichen Wochentagen oder Tageszeiten erfolgen. Anlagen mit verschiedenen Nutzungen können beispielsweise Wohnen und gewerbliche Nutzungen sein. Die verpflichtende öffentlich-rechtliche Sicherung kann z. B. durch die Eintragung einer Bau- last gemäß § 85 Bauordnung NRW erfolgen. Hinsichtlich der zumutbaren Entfernung gilt § 4 Abs. 1 entsprechend.

- (4) Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Nur bei Wohngebäuden der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung sind zwei hintereinander liegende Stellplätze zulässig, sofern diese eindeutig der gleichen Wohneinheit zugeordnet werden.

- (5) Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude
1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
 2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses
- erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen Stellplätze und/oder Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. In diesem Fall ist ein Nachweis seitens der Bauherrschaft verpflichtend.

Stellplätze sind befestigte und häufig versiegelte Flächen, die die städtebauliche und ökologische Qualität mindern. Die Flächenversiegelung durch die Herstellung von Stellplätzen steht somit der Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entgegen. In Abwägung zwischen der Aufnahme des ruhenden Verkehrs außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen und der Versiegelung wird nach Abs. 4 die ohnehin vor Stellplätzen befindliche Verkehrsfläche unter den genannten Bedingungen als weiterer Stellplatz anerkannt.

Um eine hohe Wahrscheinlichkeit zu erreichen, dass es durch das Parken von Kraftfahrzeugen hintereinander nicht zu gegenseitigen Behinderungen und folglich geringerer Nutzung kommt, wird diese Möglichkeit auf zwei Kraftfahrzeuge beschränkt sowie nur für die Wohnraumnutzung der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 und nur dann eröffnet, wenn die beiden Stellplätze derselben Wohneinheit zugeordnet sind. Nur in diesem Fall ist davon auszugehen, dass alle dort wohnenden Personen bzw. Fahrzeugführende auch auf alle Kraftfahrzeuge zugreifen können. Es kann somit erwartet werden, dass die haushaltsinterne Abstimmung und damit das Abstellen in Reihe funktioniert.

Abs. 5 definiert zwei Ausnahmetatbestände für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bestand – insbesondere in dicht bebauten Gebieten. Von der Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen kann abgesehen werden, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter großen Schwierigkeiten sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für Vorhabensträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend.

Die Bauherrschaft hat diese Hindernisse nachzuweisen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen. Wird der Nachweis anerkannt, müssen die Stellplätze und Fahrradabstellplätze nicht abgelöst werden.

Über ähnliche Vorhaben der Schaffung von Wohnraum (z. B. durch Kellerausbau oder Wohnraumteilung) entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen.

(6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist kaufmännisch auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden. Gerundet wird dabei nach einer eventuellen Reduzierung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(7) Die Anzahl herzustellender Stellplätze kann nach Lage und Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr unter den in Anlage Nr. 2 genannten Voraussetzungen um bis zu 30 % reduziert werden. Der verpflichtende Nachweis der Voraussetzungen zur Reduzierung ist seitens der Bauherrschaft zu erbringen.

(8) Bis zu 25 % der Stellplätze, maximal jedoch 25 Stellplätze, können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für je einen ganzen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.

Die Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes erfolgt anhand der Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 1) unter Einberechnung eventueller Reduzierungen rechnerisch mit Nachkommastellen. Eine Reduzierung ist durch

1. eine entsprechende Angebotsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs (Abs. 7),
2. den Ersatz von Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze (Abs. 8) und
3. Aussetzungen (Abs. 9)

möglich. Diese Reihenfolge ist für die Berechnung festgelegt.

Abschließend ist nach Abs. 6 bis einschließlich 0,4 abzurunden und ab 0,5 aufzurunden. Eine Beispielrechnung des Stellplatzbedarfes befindet sich im Anlage A dieser Erläuterungen.

Abs. 7 beschreibt die Möglichkeit, die Anzahl herzustellender Stellplätze zu reduzieren, wenn die in Anlage Nr. 2 definierten Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindungsqualität erfüllt werden. Diese Reduzierungsmöglichkeit wird zudem nach Gebietszonen unterschieden. Eine Reduzierung der Anzahl an Fahrradabstellplätzen ist nicht möglich. Zur Nachweispflicht siehe Erläuterungen zu Anlage Nr. 2.

Abs. 8 setzt einen freiwilligen Anreiz zur individuellen Förderung des Radverkehrs. Bis zu 25 % der Stellplätze können durch je vier zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Hierbei werden nur ganze Stellplätze berücksichtigt. Daher kann erst ab vier Stellplätzen einer durch vier zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Die zusätzlichen Fahrradabstellplätze sind den ohnehin für die jeweilige Nutzung nach Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 1) herzustellenden Fahrradabstellplätzen hinzuzurechnen.

Um dem bei größeren Vorhaben mit vielen Stellplätzen voraussichtlich auftretendem Kraftfahrzeugverkehr zu begegnen, können absolut maximal 25 Stellplätze ersetzt werden. Das heißt, dass auch bei einem Stellplatzbedarf von mehr als 100 Stellplätzen höchstens 25 Stellplätze durch zusätzliche 100 Fahrradabstellplätze ersetzt werden können.

Die Anzahl an durch Fahrradabstellplätze ersetzbaren Stellplätzen ist in beigefügter Tabelle (Anlage B dieser Erläuterungen) ersichtlich. Aus dieser Tabelle wird auch ersichtlich, wie viele zusätzliche Fahrradabstellplätze hergestellt werden müssen und wie viele herzustellende Stellplätze verbleiben.

- (9) ¹Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze kann durch besondere Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Anlage Nr. 3 für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung um maximal 20 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Abs. 1 mehr als 5 Stellplätze notwendig sind. ²Bei Vorhaben in Gebietszone 1 ist eine Aussetzung ebenfalls bei bis zu 5 Stellplätzen möglich. ³Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ⁴Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraums insoweit als erfüllt. ⁵Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁶Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. ⁷Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

Abs. 9 beschreibt die Möglichkeit, bis zu 20 % der herzustellenden Stellplätze durch besondere, auf das Vorhaben bezogene Mobilitätsmaßnahmen nach Anlage Nr. 3 auszusetzen. Die Maßnahmen müssen dazu geeignet sein, einen abweichenden Bedarf an Stellplätzen zu rechtfertigen.

Es wird geregelt, dass Aussetzungen nur bei größeren Vorhaben mit mehr als fünf herzustellenden Stellplätzen möglich sind. Ausgenommen ist hierbei Gebietszone 1 (Oberstadt), da diese den dicht bebauten Bereich der historischen Altstadt umfasst. Die Ausnahme von der Mindestanzahl der Stellplätze für eine Aussetzung ist mit einer Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens auf den vergleichsweise engen Verkehrsflächen zu rechtfertigen.

Eine öffentlich-rechtliche Sicherung kann beispielsweise durch Eintragung einer Baulast gemäß § 85 Bauordnung NRW erfolgen.

Werden die zur Aussetzung herangezogenen Mobilitätsmaßnahmen (auch nach Erteilung der Baugenehmigung) nicht mehr vorgehalten, wird die Aussetzung widerrufen. Dann sind die ausgesetzten Stellplätze herzustellen oder abzulösen. Eine Ablösung ist auch dann nur gemäß § 5 dieser Satzung möglich.

Der Nachweis (z. B. mittels Verkehrsgutachten) der in der Anlage dargestellten Aussetzungstatbestände ist verpflichtend und auch nach Baugenehmigung auf Verlangen der Universitätsstadt Siegen zu erbringen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

§ 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

- (1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. ²Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m. ³Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. ⁴Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

- (2) Stellplätze 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) Stellplätze sind gemäß § 125 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.

- (4) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 3,50 m breit sein. Unter Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann mit allen an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Breiten der Zu- und Abfahrten in der Summe auf maximal 7,50 m abgewichen werden, wenn diese maximal 50 % der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche ausmachen.

Zu § 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

Nach Abs. 1 sollen Stellplätze und Fahrradabstellplätze außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen zunächst auf dem Baugrundstück selbst hergerichtet werden. Sollte dies nicht möglich sein, können Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf einem Grundstück in näherer Umgebung hergestellt werden. Voraussetzung ist in diesem Fall eine öffentlich-rechtliche Sicherung, z. B. per Baulast gemäß § 85 Bauordnung NRW.

Da i. d. R. sehr nah am Zielort geparkt wird, wird je nach Nutzung und Fortbewegungsmittel eine zumutbare Entfernung festgelegt, die ein Stellplatz bzw. Fahrradabstellplatz zur Anlage, die die Stellplatzpflicht auslöst, höchstens aufweisen darf.

Satz 4 regelt den Fall, dass die Universitätsstadt Siegen aus verkehrlichen Gründen die Herstellung der Stellplätze auf einem bestimmten Grundstück anordnen kann.

Abs. 2 regelt die nachbarschaftsverträglichen Mindestanforderungen an alle Stellplätze hinsichtlich der gegenseitigen Rücksichtnahme. Diese gelten auch für Stellplätze, die freiwillig, zusätzlich zur geforderten Anzahl herzustellender Stellplätze errichtet werden.

Abs. 3 verweist bezüglich der Anforderungen (u. a. Größe und Maße von Stellplätzen, Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Rampen) auf die Sonderbauverordnung NRW.

Abs. 4 legt aus Gründen der Verkehrssicherheit die maximale Breite von Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen fest. Diese gilt gleichermaßen für Zu- und Abfahrten von Garagen und Carports. Mit dieser Regelung wird verhindert, dass mehr als drei Stellplätze einzeln von der öffentlichen Verkehrsfläche angefahren werden. Sehr breite bzw. mehrere einzelne Zufahrten stellen (insbesondere beim Rückwärtsfahren und vor allem für den Fuß- und Radverkehr) eine vermeidbare Verkehrsgefährdung dar. Bei größerem Stellplatzbedarf ist entsprechend eine gemeinsame Zu- und Abfahrt zur Stellplatzanlage herzustellen.

Die 50-Prozent-Regelung gewährleistet ein angemessenes städtebauliches Ortsbild, da der Großteil der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche somit nicht durch Stellplatzanlagen belegt und versiegelt wird.

(5) Auf die Anforderungen an eine gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen.

(6) ¹Werden auf einem Grundstück mehr als vier Stellplätze geschaffen, ist für je fünf Stellplätze mindestens ein standortgerechter Laubbaum und dem Standort entsprechender Wuchs innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. ²Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird. ³Die Bäume sind wie folgt fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten: ⁴Laubbaum 1. Ordnung mit Hochstamm, Stammumfang 16-18 cm und Drahtballierung oder vergleichbar. ⁵Reine Kugelformen sind ausgeschlossen. ⁶Sie sind bei Verlust durch gleichwertige Neupflanzungen zu ersetzen. ⁷Auf die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. und DIN Norm Nr. 18916 wird verwiesen.

(7) Fahrradabstellplätze müssen

1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
3. einzeln leicht zugänglich sein und
4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

(8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.

Der Verweis zum GEIG in Abs. 5 bezieht sich auf die EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden.

Abs. 6 regelt die Begrünung größerer Stellplatzanlagen, die einerseits städtebaulich auflockernd wirken und andererseits den Umwelt- und Klimaschutz fördern sollen.

Die Sätze 2 bis 5 regeln die Anforderungen an beispielsweise Art, Standortwahl und Pflege der Bäume. Sie sichern zusammen mit Satz 6 die nachhaltige Begrünung von Stellplatzanlagen und wirken der Flächenversiegelung entgegen.

Die in Satz 7 beschriebene Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. (FLL) hat insbesondere zwei Regelwerke zu urbanen Pflanztechnologien veröffentlicht, die Empfehlungen für Baumpflanzungen enthalten (Teil 1: Planung, Pflanzarbeiten, Pflege und Empfehlungen für Baumpflanzungen; Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate). DIN Norm Nr. 18916 gilt für Pflanzen und Pflanzarbeiten im Rahmen von Maßnahmen des Landschaftsbaus.

Abs. 7 definiert die Mindestanforderungen an herzustellende Fahrradabstellplätze, die die Nutzbarkeit gewährleisten. Diese können auch innerhalb von Gebäuden liegen, wenn die Zugänglichkeit sichergestellt ist. Neben der Gewährleistung von Diebstahlschutz und Verkehrssicherung soll vermieden werden, dass abgestellte Fahrräder an beispielsweise Hauswänden oder Gartenzäunen Hindernisse im öffentlichen Raum für den Fußverkehr oder Behinderte darstellen.

Abs. 8 sichert den zusätzlichen Abstellbedarf für Lasten- und Kinderanhänger sowie Lastenfahrräder bei größeren Fahrradabstellanlagen. Je 13 herzustellende Fahrradabstellplätze wird dafür eine zusätzliche Fläche von 1,5 m² angesetzt.

- (9) ¹Bei einer Anzahl von 10 oder mehr Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 2 Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. ²Ab einer Anzahl von 20 Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 25 % der herzustellenden Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. ³§ 3 Abs. 6 gilt entsprechend.

§ 5

Ablösung

- (1) ¹Auf die Herstellung notwendiger Stellplätze kann seitens der Universitätsstadt Siegen verzichtet werden,

1. wenn ihre Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder,
2. wenn ihre Herstellung aus städtebaulichen Gründen untersagt ist oder,
3. wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

²Die zur Herstellung Verpflichteten zahlen in diesem Falle einen Geldbetrag zur Ablösung an die Universitätsstadt Siegen nach Maßgabe der folgenden Absätze. ³Notwendige Fahrradabstellplätze sind nicht ablösefähig.

- (2) ¹Es sind maximal 50 % der Stellplätze, höchstens aber 50 Stellplätze, ablösefähig. ²Insgesamt darf die Anzahl der Stellplätze durch Aussetzung, Ablöse und Ersatz durch Fahrradabstellplätze maximal um 50 % reduziert werden. ³Es sind nur ganze Stellplätze ablösefähig.

Abs. 9 definiert die Anforderungen an größere Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Elektrifizierung des Radverkehrs und fördert diesen somit. Die Vorbereitung der Stromleitung erleichtert die spätere Herstellung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge analog zur Elektrifizierung von Stellplatzanlagen gemäß GEIG.

Satz 3 bezieht sich auf die Rundungsregelung bei der Berechnung der Anzahl an Abstellplätzen.

Zu § 5

Ablösung

§ 2 dieser Satzung regelt die grundsätzliche und vorrangige Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Von der Herstellung von Stellplätzen kann bei Zahlung einer Stellplatzabgabe an die Universitätsstadt Siegen nur unter den in Abs. 1 definierten Ablösetatbeständen abgesehen werden.

Eine Herstellung gilt nach Ziffer 1 als nicht möglich, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter großen Schwierigkeiten nach Ziffer 2 sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für Vorhabenträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend. Nach Ziffer 3 können städtebauliche (z. B. Konflikte der Flächennutzung) oder verkehrstechnische Gründe in die Abwägung über die Ablöse einfließen.

Die Bauherrschaft hat diese Hindernisse nachzuweisen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

Satz 3 stellt klar, dass Fahrradabstellplätze nicht abgelöst werden können. Diese Regelung gilt als Grundsatz zur Radverkehrsförderung.

Abs. 2 legt den maximalen Anteil sowie die absolute Anzahl an ablösefähigen Stellplätzen fest. Die anteilige Begrenzung gewährleistet, dass dem Mindestmaß des voraussichtlich tatsächlich entstehenden Stellplatzbedarfs Rechnung getragen wird. Eine vollständige Ablöse der herzustellenden Stellplätze würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen führen. Die absolute Begrenzung gewährleistet die Herstellung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen bei Vorhaben, die einen Bedarf von mehr als 100 Stellplätzen aufweisen. Satz 3 besagt, dass bei Nachkommastellen in der Berechnung ablösefähiger Stellplätze abzurunden ist (s. Anlage A dieser Erläuterungen).

- (3) ¹Für die Heranziehung zur Zahlung eines Geldbetrages gemäß Abs. 1 wird das Gebiet der Universitätsstadt Siegen in folgende Gebietszonen gegliedert und wie folgt allgemein umschrieben:

²Gebietszone I umfasst

- den Bereich der historischen Altstadt sowie
- unmittelbar angrenzende Bereiche, die der Altstadt zugeordnet werden können.

³Gebietszone II umfasst

- a) den Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) sowie
- b) die Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid.

⁴Gebietszone III umfasst

- den Bereich bandartig entlang der Hauptverkehrsstraßen Weidenauer Straße, Hagener Straße, Sandstraße, Koblenzer Straße, Spandauer Straße, Frankfurter Straße, Leimbachstraße (je ausschließlich der Zonen I und II) sowie
- die Stadtteilzentren Seelbach, Kaan-Marienborn, Eiserfeld und Niederschelden.

⁵Gebietszone IV umfasst

- in Eiserfeld den Bereich bandartig entlang der Freiengründer Straße bis zur Trinitatiskirche einschließlich Marktplatz,
- den Bereich Eiserfeld-Eisenhut entlang der Eiserfelder Straße unter Einschluss des IHW-Parks,
- in Weidenau den Bereich „Auf den Hütten“ sowie
- in Geisweid den Bereich „Birlenbacher Hütte“.

⁶Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet.

⁷Die genauen Grenzen der Gebietszonen sind in den als Bestandteil dieser Satzung beigefügten Plänen (Anlage Nr. 4) dargestellt. ⁸Die Gebietszone I ist in der Originalfassung in der Farbe „gelb“, die Gebietszone II a in der Farbe „dunkelblau“, die Gebietszone II b in der Farbe „hellblau“, die Gebietszone III in der Farbe „orange“ und die Gebietszone IV in der Farbe „grün“ dargestellt. ⁹Die Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet und hat keine farbliche Kennzeichnung.

Abs. 3 definiert die fünf Gebietszonen der Stellplatzsatzung. Diese sind maßgeblich für den bei Ablösung heranzuziehenden Geldbetrag pro Stellplatz.

Die Zonierung des Stadtgebietes wurde anhand der maßgeblichen Parameter vorgenommen, die das Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf beeinflussen. Hierzu zählen unter anderem Einwohnerdichte, städtebauliche Dichte, Gestalt und Struktur, Verkehrsdichte sowie Verkehrsachsen und -knotenpunkte. Ebenso wurden Lage, Größe und Struktur von Einzelhandelszonierungen und Gewerbegebieten berücksichtigt.

Satz 7 verweist auf Anlage Nr. 4, aus der die genauen Abgrenzungen der einzelnen Zonen hervorgehen.

(4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

1. in Gebietszone I auf 5.290,00 €
2. in Gebietszone II
 - a. im Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) auf 9.380,00 €
 - b. in den Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid auf 4.050,00 €
3. in Gebietszone III auf 3.720,00 €
4. in Gebietszone IV auf 3.070,00 €
5. in Gebietszone V auf 3.550,00 €

festgelegt. Maßgebend für die Zuordnung zu einer Gebietszone ist die Lage des Grundstücks, auf dem das Vorhaben, das die Stellplatzpflicht auslöst, durchgeführt werden soll.

(5) Einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.

(6) ¹Über die Möglichkeit der Ablösung entscheidet die Universitätsstadt Siegen auf Antrag. ²Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen, die mit den Beträgen geschaffen werden, nicht entstehen. ³Ein Anspruch auf Ablöse besteht nicht.

Abs. 4 legt die Ablösebeträge pro Stellplatz in den einzelnen Gebietszonen auf 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten fest. Die Berechnung der Herstellungskosten erfolgte unter Einbeziehung der Kosten für Grunderwerb und Bau eines Stellplatzes.

Die Grunderwerbskosten wurden über die aktuell in der jeweiligen Zone geltenden Bodenrichtwerte (nach BORIS NRW 2022) ermittelt. Pro Gebietszone wurden dabei alle über die Größe der Fläche gemittelten Bodenrichtwerte eingerechnet.

Die Baukosten wurden anhand aktueller Pflasterpreise und der geltenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ermittelt. Hiernach wird für einen Stellplatz eine Fläche von 12,5 m² angesetzt.

Die Ablösebeträge nehmen grundsätzlich mit der städtebaulichen Dichte ab. Eine Ausnahme stellt Gebietszone IV dar, da diese eine geringe Ablöse als Gebietszone V aufweist. Dies kommt durch die geringeren Bodenrichtwerte der größtenteils gewerblich genutzten Flächen der Zone IV zustande.

Die für den Ablösebetrag maßgebliche Lage des Grundstücks bezieht sich auf das Grundstück, auf dem das Vorhaben realisiert werden soll und nicht auf ein gegebenenfalls in einer anderen Zone liegendes Grundstück, auf dem der nicht ablösefähige Teil der Stellplätze hergestellt werden soll.

Abs. 5 regelt, dass in der Vergangenheit gezahlte Ablösebeträge bei einer Nutzungsänderung angerechnet werden. Bei einer dann infrage kommenden Ablöse von Stellplätzen ist die Differenz der herzustellenden Stellplatzanzahl ausschlaggebend.

Abs. 6 stellt unter anderem klar, dass die Entscheidung über eine Ablöse der Universitätsstadt Siegen obliegt.

§ 6

Abweichungen

Abweichungen von dieser Satzung können in begründeten Ausnahmefällen gemäß § 69 Bauordnung NRW 2018 zugelassen werden, wenn sie mit der Zielsetzung der Satzung vereinbar sind. Über die Zulässigkeit von Abweichungen, gegebenenfalls einschließlich der Nachweispflicht durch Gutachten, entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

§ 7

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer
 1. entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben oder
 2. die Verpflichtung nach § 4 Abs. 6 zur Baumpflanzung und -unterhaltung nicht einhält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000 Euro geahndet werden.

§ 8

Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am [\[Datum\]](#) in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NW)“ (Ordnungsziffer 63.010, Ratsbeschluss vom 05.02.2003) außer Kraft.

Zu § 6

Abweichungen

§ 69 Bauordnung NRW regelt Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften und bildet somit die Gesetzesgrundlage für Abweichungen von der Stellplatzsatzung. Diese setzt einen schriftlich begründeten sowie prüfbar Antrag auf Abweichung voraus, der kostenpflichtig beschieden werden kann. Unter Umständen kann die Universitätsstadt Siegen Gutachten als Nachweis verlangen.

Potenzielle Abweichungen sind an den grundsätzlichen Zielsetzungen dieser Satzung auszurichten. In jedem Fall entscheidet die Universitätsstadt Siegen über die Zulässigkeit von Abweichungen.

Zu § 7

Ordnungswidrigkeiten

§ 86 Bauordnung NRW ermächtigt die kommunale Bauaufsichtsbehörde, die in [Abs. 1](#) Ziffern 1 und 2 beschriebenen Ordnungswidrigkeiten mit Geldbußen von bis zu 100.000 € zu ahnden.

[Abs. 2](#) legt den Betrag der Geldbuße fest. Dieser ist am Wert von durchschnittlich etwa vier Stellplätzen orientiert. Die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße entbindet nicht von der ursprünglichen Herstellungs- oder Ablösepflicht und schließt weitere Ordnungswidrigkeitsverfahren nicht aus.

Zu § 8

Inkrafttreten

[Abs. 1](#) definiert den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung sowie das gleichzeitige Außerkrafttreten der bisherigen Ablösesatzung, deren Regelungen in die Stellplatzsatzung übernommen, angepasst oder aktualisiert wurden.

- (2) Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist oder bei denen bereits ein noch gültiger, rechtswirksamer Vorbescheid erteilt wurde, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelungen enthält. Ausgenommen sind Verlängerungen der Gültigkeit gemäß § 77 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nach Inkrafttreten dieser Satzung.

Abs. 2 regelt den Umgang mit vor dem Inkrafttreten dieser Satzung laufenden Baugenehmigungsverfahren, bereits erteilten Vorbescheiden und Verlängerungen.

Zu Anlage Nr. 1:

Die Richtzahlentabelle gibt die Anzahl herzustellender Stellplätze und Fahrradabstellplätze je nach Nutzungsart des Vorhabens vor. Die Berechnungsgrundlage unterscheidet sich je nach Nutzung. So wird beispielsweise bei Wohnnutzung die Anzahl der Wohneinheiten oder Betten und bei Verkaufsstätten die Verkaufsnutzfläche zur Berechnung herangezogen. Der teilweise angegebene prozentuale Besucheranteil meint je nach Nutzung unterschiedliche Personengruppen: So sind unter dem Besucheranteil bei Wohnnutzung wörtlich Besucherinnen und Besucher gemeint, während der Besucheranteil bei Verkaufsstätten für Kundinnen und Kunden vorgesehen ist.

In der Tabelle sind die häufigsten Nutzungen aufgeführt. Ist eine Nutzung dort nicht aufgeführt, wird nach § 3 Abs. 2 die Nutzung als Orientierungswert herangezogen, die der beantragten Nutzung am ehesten entspricht. Hierbei entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen. Die Anlage ist fester Bestandteil der Satzung.

Zu Anlage Nr. 2:

Die Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindungsqualität für eine Reduzierung werden durch die Taktung und die fußläufige Entfernung zur Haltestelle definiert. Darüber hinaus ist die regelmäßige Anbindung an einen der zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) erforderlich. Maßgebend für die Unterscheidung der Angebotsqualität zwischen „gut“ und „einfach“ ist die Taktung des Regelfahrplans. Diese Voraussetzungen sichern eine ausreichende Anbindungsqualität, sodass ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und damit der Verzicht auf die Stellplatzherstellung begründet werden können.

Aufgrund der innerhalb des Stadtgebietes unterschiedlichen Anbindungsqualität wird zwischen den Zonen I bis III und IV bis V unterschieden, für die verschiedene Reduzierungsanteile festgesetzt werden. Die Zonen I bis III sind generell besser durch ÖPNV-Angebote erschlossen, da diese die zentralen Lagen und die Bereiche um die Hauptverkehrsstraßen umfassen.

Der Nachweis ist seitens der Bauherrschaft durch folgende Unterlagen zu erbringen:

- Plandarstellung zur Lage der Haltestelle,
- Plandarstellung der fußläufigen Verbindung zwischen Haltestelle und Bauvorhaben sowie
- Nachweis der Bedienhäufigkeit der betrachteten Haltestelle (Taktung und Anbindung an einen ZOB).

Es dürfen dabei nur regelmäßig verkehrende Linien angesetzt werden. Taxibusse, Schulbusse u. ä. sind davon ausgenommen und können nicht zur Reduzierung angesetzt werden. Es gilt der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültige, reguläre Fahrplan.

Zu Anlage Nr. 3:

Die Tabelle in Anlage Nr. 3 legt die maximalen Aussetzungsanteile für Vorhaben fest, die je nach besonderer Maßnahme angerechnet werden können. Diese Aussetzungsanteile können grundsätzlich addiert werden, wenn mehrere Mobilitätsmaßnahmen nachgewiesen werden. Somit ergibt sich der maximale Aussetzungsanteil von 20 %. Car-Sharing- oder Fahrradverleihstationen müssen ebenso wie Stellplätze bzw. Fahrradabstellplätze in zumutbarer Entfernung nach § 4 Absatz 1 der Satzung hergestellt werden,

um als Aussetzungsmaßnahme anerkannt zu werden. Die Universitätsstadt Siegen entscheidet über die Anerkennung der Konzepte von Mobilitätsmaßnahmen nach eigenem Ermessen.

Zu Anlage Nr. 4:

Die Stellplatzsatzung gilt nach § 1 für das gesamte Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen, welches in fünf Gebietszonen unterteilt wird. Diese Zonen werden in Anlage Nr. 4 sowohl in der Übersichtskarte als auch in den Ausschnitten dargestellt. Damit kann die Zuordnung des Grundstücks eines Vorhabens zu einer Gebietszone exakt bestimmt werden. In der Legende sind die farblich dargestellten Zonen aufgeführt. Die Anlage ist fester Bestandteil der Satzung.

Anlage A der ergänzenden Erläuterungen: Beispielrechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes

Hinweis: Diese Rechnung dient der beispielhaften Vorgehensweise bei der Berechnung der herzustellenden Stellplätze und Fahrradabstellplätze unter Berücksichtigung der Reduzierungsmöglichkeiten. Das Beispiel soll die festgelegte Reihenfolge der Berechnung verdeutlichen. Es können auch nur einzelne der aufgeführten Reduzierungsmaßnahmen vorgenommen werden. Ein Anspruch auf exakte Übertragung des Beispiels auf einen individuellen Einzelfall besteht nicht. Die Anerkennung einer Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes obliegt der Universitätsstadt Siegen.

Beispiel-Vorhaben:

Errichtung eines Mehrfamilienhauses mit 30 Wohneinheiten in Gebietszone V. Die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle beträgt 250 m. Die Bushaltestelle wird im Regelfahrplan montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr von einer Linie im 20-Minuten-Takt angefahren. Diese Linie fährt ebenfalls den ZOB Weidenau an. Auf einem benachbarten Grundstück in 100 m (und damit zumutbarer) Entfernung soll eine Car-Sharing-Station errichtet werden.

Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellbedarfes:

1. Bedarf nach Richtzahlentabelle: Mehrfamilienhäuser ab 3 Wohneinheiten (WE) sind in der Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 2) unter Ziffer 1.2 aufgeführt. Hier werden je WE 1,3 Stellplätze (Stpl.) sowie 1,5 Fahrradabstellplätze (Abstpl.) vorgegeben.

Stpl.	Abstpl.
1,3 Stpl. * 30 WE = 39,0 Stpl.	1,5 Abstpl. * 30 WE = 45,0 Abstpl.

2. Reduzierungsmöglichkeiten:

- 2.1. Reduzierung nach ÖPNV-Angebot: Das Vorhaben ist nach oben genannter Beschreibung in Zone V mit einfacher Anbindungsqualität einzuordnen. Dadurch ist eine Reduzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze um 10 % möglich ($39,0 * 10 \% = 3,9$). Die Fahrradabstellplätze können nicht reduziert werden.

	Stpl.	Abstpl.
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 1.	39,0	45,0
ÖPNV-Reduzierung: 10 %	- 3,9	-
Herzustellende Stpl./Abstpl.	= 35,1	= 45,0

- 2.2. Reduzierung durch Ersatz von Stellplätzen durch zusätzliche Fahrradabstellplätze: Es können bis zu 25 % der herzustellenden Stellplätze durch zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Diese sind den ohnehin nach Richtzahlentabelle herzustellenden Fahrradabstellplätzen hinzuzurechnen. Es kann jeweils 1 ganzer Stellplatz durch 4 zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden, d. h. dass von abgerundet 35 Stellplätze nach Anlage B dieser Erläuterungen 8 Stellplätze durch 32 Fahrradabstellplätzen ersetzt werden können ($8,0 \text{ Stpl.} * 4 = 32,0 \text{ Abstpl.}$).

	Stpl.	Abstpl.
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 2.1.	35,1	45,0
Ersatz durch Abstpl.: 25 %	- 8,0	+ 32,0
Herzustellende Stpl./Abstpl.	= 27,1	= 77,0

- 2.3. Reduzierung durch Aussetzung: Durch das Vorhalten einer Car-Sharing-Station können nach Anlage Nr. 3 weitere 10 % herzustellender Stellplätze abgezogen werden. Die Fahrradabstellplätze können dadurch nicht reduziert werden.

	Stpl.	Abstpl.
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 2.2.	27,1	77,0
Aussetzung: 10 %	- 2,71	-
Herzustellende Stpl./Abstpl.	= 24,39	= 77,0

Nach Anrechnung aller Maßnahmen zur Reduzierung ergeben sich insgesamt (gerundet) 24 Stellplätze, die hergestellt oder anteilig abgelöst werden müssen, sowie 77 Fahrradabstellplätze, die hergestellt werden müssen.

3. Ablösung: Von den ursprünglich nach Richtzahltablelle herzustellenden 39 Stellplätzen sind maximal 50 % ablöse- und reduzierungsfähig ($39 \text{ Stpl.} \cdot 50 \% = 19,5$). Es können nur ganze Stellplätze abgelöst werden. Das heißt, dass gerundet höchstens 19 Stellplätze abgelöst werden können und mindestens 20 Stellplätze hergestellt werden müssen. Von den nach der Reduzierung verbleibenden 24 Stellplätzen können folglich noch bis zu 4 abgelöst werden, wenn die unter § 5 Absatz 1 aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Die fällige Ablösesumme berechnet sich nach § 5 Absatz 4 wie folgt:
 $4 \text{ Stpl.} \cdot 3.550,00 \text{ €} = 14.200,00 \text{ €}$

**Anlage B der ergänzenden Erläuterungen: Übersichtstabelle der durch Fahrradabstellplätze ersetzba-
ren Stellplatzanzahl**

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
1	0,25	0	0	1
2	0,50	0	0	2
3	0,75	0	0	3
4	1,00	1	4	3
5	1,25	1	4	4
6	1,50	1	4	5
7	1,75	1	4	6
8	2,00	2	8	6
9	2,25	2	8	7
10	2,50	2	8	8
11	2,75	2	8	9
12	3,00	3	12	9
13	3,25	3	12	10
14	3,50	3	12	11
15	3,75	3	12	12
16	4,00	4	16	12
17	4,25	4	16	13
18	4,50	4	16	14
19	4,75	4	16	15
20	5,00	5	20	15
21	5,25	5	20	16
22	5,50	5	20	17
23	5,75	5	20	18
24	6,00	6	24	18
25	6,25	6	24	19
26	6,50	6	24	20
27	6,75	6	24	21
28	7,00	7	28	21
29	7,25	7	28	22
30	7,50	7	28	23
31	7,75	7	28	24
32	8,00	8	32	24
33	8,25	8	32	25
34	8,50	8	32	26
35	8,75	8	32	27
36	9,00	9	36	27
37	9,25	9	36	28
38	9,50	9	36	29
39	9,75	9	36	30
40	10,00	10	40	30
41	10,25	10	40	31

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
42	10,50	10	40	32
43	10,75	10	40	33
44	11,00	11	44	33
45	11,25	11	44	34
46	11,50	11	44	35
47	11,75	11	44	36
48	12,00	12	48	36
49	12,25	12	48	37
50	12,50	12	48	38
51	12,75	12	48	39
52	13,00	13	52	39
53	13,25	13	52	40
54	13,50	13	52	41
55	13,75	13	52	42
56	14,00	14	56	42
57	14,25	14	56	43
58	14,50	14	56	44
59	14,75	14	56	45
60	15,00	15	60	45
61	15,25	15	60	46
62	15,50	15	60	47
63	15,75	15	60	48
64	16,00	16	64	48
65	16,25	16	64	49
66	16,50	16	64	50
67	16,75	16	64	51
68	17,00	17	68	51
69	17,25	17	68	52
70	17,50	17	68	53
71	17,75	17	68	54
72	18,00	18	72	54
73	18,25	18	72	55
74	18,50	18	72	56
75	18,75	18	72	57
76	19,00	19	76	57
77	19,25	19	76	58
78	19,50	19	76	59
79	19,75	19	76	60
80	20,00	20	80	60
81	20,25	20	80	61
82	20,50	20	80	62
83	20,75	20	80	63
84	21,00	21	84	63

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
85	21,25	21	84	64
86	21,50	21	84	65
87	21,75	21	84	66
88	22,00	22	88	66
89	22,25	22	88	67
90	22,50	22	88	68
91	22,75	22	88	69
92	23,00	23	92	69
93	23,25	23	92	70
94	23,50	23	92	71
95	23,75	23	92	72
96	24,00	24	96	72
97	24,25	24	96	73
98	24,50	24	96	74
99	24,75	24	96	75
100	25,00	25	100	75