Synopse	Begründung und weiterführende Informationen
Erläuterung: Der ursprüngliche unveränderte Satzungstext ist in Schwarz. Neu hinzugekommene Elemente sind Grün hervorgehoben. Elemente der ursprünglichen Satzung, die nicht übernommen werden sind ~~durchgestrichen.~~	
§ 1 **Stellplatz- und Abstellplatzpflicht** (1) Bauliche und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen im Gebiet der Universitätsstadt Gießen nur errichtet werden, wenn Stellplätze oder Garagen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie an einem geeigneten Standort hergestellt werden (notwendige Stellplätze, Garagen und Abstellplätze). (2) Änderungen und Nutzungsänderungen nach Abs. 1 sind nur zulässig, wenn Stellplätze, Garagen und Abstellplätze in solcher Zahl, Größe und Beschaffenheit hergestellt werden, dass sie die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Fahrzeuge aufnehmen können. (3) Auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen wird verzichtet, soweit der Stellplatzbedarf durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen oder Aufstockungen bei bis zum Inkrafttreten dieser Satzung rechtmäßig errichteten Gebäuden zugunsten von Wohnnutzungen gemäß Ziffer 1 der Anlage entsteht.	(3) Auf Grundlage des § 52 Abs. 2 Nr. 4 b HBO soll der neue Abs. 3 zusätzliche Investitionsanreize für die Ergänzung des Gebäudebestands geschaffen werden, die unter städtebaulichen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten viele Vorteile bietet. (4) Nach dem Vorbild der Frankfurter Stellplatzsatzung (vormals Stellplatzeinschränkungssatzung), sollen in Gießen zukünftig über die notwendigen Stellplätze hinaus keine weiteren Stellplätze errichtet werden dürfen. Für Wohnnutzungen gilt dies mit der Maßgabe, dass hier maximal der zweifache Wert der notwenigen Anzahl hergestellt werden darf. Die Obergrenze soll verhindern, dass eine höhere als die notwendige Anzahl an Stellplätzen an den Zielorten (v. a. Arbeitsplätzen) geschaffen wird und dadurch die angestrebte Motivation, auf andere verträglichere Verkehrsarten umzusteigen, beeinträchtigt wird. Eine Minderung der notwendigen Anzahl ergibt sich aus § 2 Abs. 2, welche sogleich auch die Obergrenze der Stellplätze ist, die hergestellt werden darf. (5) Bislang nicht in der Gießener Stellplatzsatzung aufgenommen ist die Pflicht über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen. Sogleich besteht jedoch diese

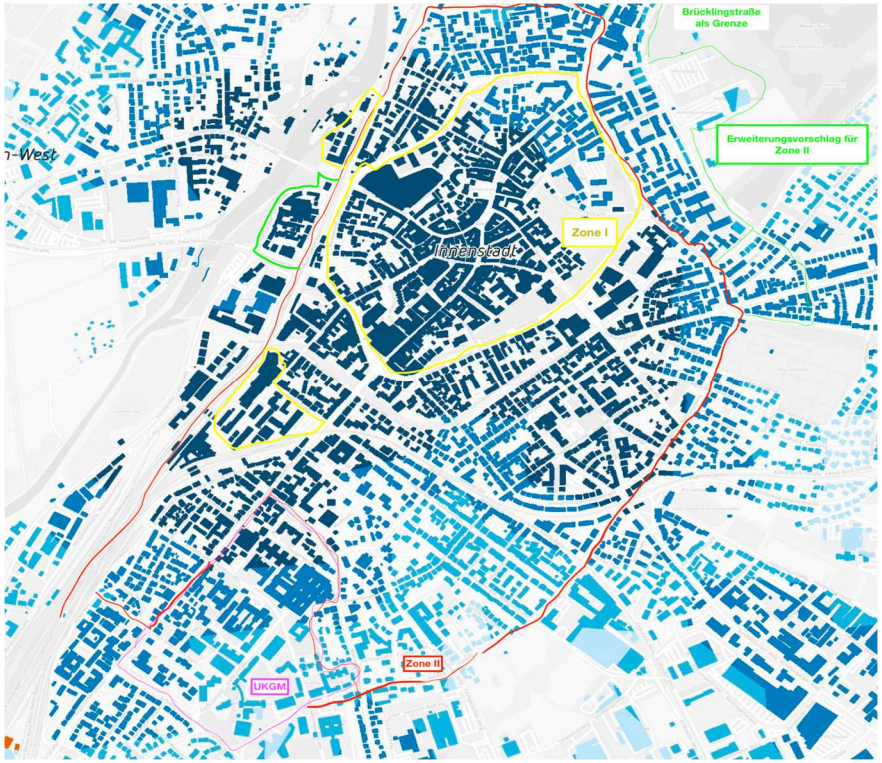
(4) Über die notwendigen Garagen und Stellplätze hinaus dürfen keine weiteren Stellplätze hergestellt werden. Hiervon ausgenommen sind Stellplätze für Wohnnutzungen gemäß Ziff. 1 der Anlage, bei denen maximal insgesamt der zweifache Wert der gemäß § 2 ermittelten notwendigen Stellplätze hergestellt werden darf. (5) Von der notwendigen Anzahl ist ein ausreichender Anteil als Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen nachzuweisen. Ein ausreichender Anteil von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen ist anzunehmen, wenn vier Prozent der notwendigen Stellplätze als Behindertenstellplätze hergestellt werden.	Pflicht aus dem § 53 Abs. 2 Nr. 3 HBO heraus. Sofern jedoch für Gießen der Anspruch besteht, die Zahl der Stellplätze in einer Satzung zu regeln, sollte dieser Teilaspekt mit aufgegriffen sein. In Frankfurt und in Marburg ist bestimmt, dass drei Prozent der notwendigen Stellplätze als Stellplätze für Behinderte zu errichten sind. Für Gießen sollen es vier Prozent sein. Dies soll dem Rechnung tragen, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze grundsätzlich sinken soll. Bei vier Prozent ist pro 25 Stellplätzen ein Stellplatz für Menschen mit Behinderung herzustellen. Bei drei Prozent ist ein Stellplatz pro 33 Stellplätze herzustellen.
~~§ 3~~ § 2 **Zahl der Stellplätze, Garagen und Abstellplätze** (1) ~~Die Anzahl der Stellplätze für Personenkraftwagen ergibt sich aus der dieser Satzung beigefügten Anlage 1, die Bestandteil dieser Satzung ist.~~ Die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen (Stellplätze) und Abstellplätze für Fahrräder (Abstellplätze) ergibt sich aus der dieser Satzung beigefügten Anlage, die Bestandteil dieser Satzung ist. Unter dem Begriff der Verkaufsnutzfläche ist die Grundfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume mit Ausnahme von Fluren, Treppenräumen, Toiletten, Waschräumen und Garagen zu verstehen. Abstellplätze für Fahrräder sind Regelfahrradabstellplätze und Sonderfahrradabstellplätze.	Aus redaktionellen Gründen wird der ursprüngliche § 2 an hintere Stelle (neu § 5) verschoben. Es ist intuitiver, nach den allgemeinen Bestimmungen in § 1dann in § 2 zum eigentlichen Kernstück der Satzung, der Anzahl der Stell- und Abstellplätze, zu gelangen, anstelle wie bisher mit dem § über die Größe und Beschaffenheit der Abstellplätze konfrontiert zu sein, während der § zur Lage und Beschaffenheit auch wieder an späterer Stelle zu finden ist. (1) Zur besseren Übersichtlichkeit der Satzung und zur Steigerung der Vergleichbarkeit der Werte in der Anlage werden die Anlage 1 und Anlage 2 in eine Anlage zusammengefasst. Zudem werden in der neuen Anlage auch Sonderfahrradabstellplätze mit aufgenommen, die sich sonst nur aus der Hess. Fahrradabstellplatzverordnung ergeben würden. Für welche aber wohl kaum noch ein Anwendungsbereich

(2) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze aus Abs. 1 ist um 40 % vermindert. Dabei sind für jeden durch diese Regelung entfallenden Stellplatz zwei Abstellplätze für Fahrräder zu errichten, jeder achte soll ein Sonderfahrradabstellplatz sein. Es findet keine Anrechnung auf die Zahl notwendiger Fahrradabstellplätze statt. Die Regelung dieses Absatzes findet keine Anwendung, sofern nach der Anlage für eine Verkehrsquelle keine Fahrradabstellplätze vorgesehen sind. Die Regelung dieses Absatzes stellt eine Modifikation des § 52 Abs. 4 Satz 1f. HBO nach § 52 Abs. 4 Satz 3 HBO dar. (~~2~~ 3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen ist der ~~Stellplatzbedarf~~ Bedarf an Stell- und Abstellplätzen für den jeweiligen Nutzungsabschnitt gesondert zu ermitteln. Sofern sich die Betriebszeiten nicht überschneiden, können gemeinsame ~~Stellplätze~~ Stell- und Abstellplätze geschaffen werden. Die Anzahl der ~~Stellplätze~~ Stell- und Abstellplätze bemisst sich nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. (~~3~~ 4) Für bauliche und sonstige Anlagen, die in der Anlage zu dieser Satzung nicht genannt sind, richtet sich die Zahl der ~~Stellplätze~~ Stell- und Abstellplätze nach dem ~~Stellplatzbedarf~~ Stell- und Abstellplatzbedarf dort aufgeführter vergleichbarer Verkehrsquellen. (~~4~~ 5) Steht der vorsehbare tatsächliche ~~Stellplatzbedarf~~ Bedarf an Stell- und Abstellplätzen, der aus der Anzahl der zu erwartenden ständigen Benutzer und Besucher, sowie aus der Art und Lage der baulichen und sonstigen Anlagen ergibt, in offensichtlichem Missverhältnis zu der sich ergebenden Anzahl der ~~Stellplätze~~ Stell- und Abstellplätze, kann die Anzahl der zu schaffenden ~~Stellplätze~~ Stell- und Abstellplätze erhöht oder ermäßigt werden.	neben der Stellplatzsatzung nach § 52 Abs. 5 Satz 4 HBO bestehen dürfte. (2) In § 2 ist die Regelung aus § 52 Abs. 4 HBO des Landesgesetzgebers aufgegriffen und nach § 52 Abs. 4 Satz 3 HBO modifiziert. Sofern in einer Stellplatzsatzung Tatbestände zur Minderung der notwendigen Zahl/Beschränkung der Herstellungspflicht/verzichte der Herstellung/Untersagung der Herstellung/oder anderes verwendet, scheint es angebracht, sich in der Stellplatzsatzung auch mit der Regelung des § 52 Abs. 4 HBO auseinanderzusetzen und die Wirkung in der Satzung klarzustellen oder diesen von der Anwendung auszuschließen. Vorliegend ist die Anwendung der Regelung des § 52 Abs. 4 HBO nicht mehr nur optional. Die Regelung findet ferner nicht auf 25 % der notwendigen Stellplätze Anwendung, sondern auf 40 %. Für jeden im Einzelfall entfallenden Stellplatz sollen sodann zwei Abstellplätze hergestellt werden. Von durch diese Regelung herzustellenden Fahrradabstellplätzen soll jeder Vierte als Sonderfahrradabstellplatz hergerichtet werden. Beispiel: *Nach der Anlage sind 10 Stellplätze, 10 Regelfahrradabstellplätze sowie 2 Sonderfahrradabstellplätze herzustellen.* *Nach Anwendung des § 2 Abs. 2 beträgt die notwendige Anzahl an Stellplätzen 6 Stück. 4 notwendige Stellplätze sind mit 8 Abstellplätzen abzugelten. Jeder Achte davon, also einer, fällt den Sonderfahrradabstellplatzen zu. Insgesamt sind also 17*

(~~5~~ 6) Bruchteile bei der Berechnung des ~~Stellplatzbedarfes~~ Bedarfes an Stell- und Abstellplätzen von 0,5 und mehr sind – bei mehreren Bruchteilen nach ihrer Zusammenrechnung – einmal auf einen vollen ~~Stellenplatz~~ Stell- oder Abstellplätze aufzurunden. (~~6~~ 7) Bei Anlagen mit einem regelmäßigen An- oder Auslieferungsverkehr ist eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für Lastkraftwagen herzustellen, der sich aus dem im Einzelfall konkret festzustellenden tatsächlichen Bedarf ergibt. Dies gilt sinngemäß auch für Anlagen, bei denen ein Besucherverkehr durch Autobusse zu erwarten ist. ~~(7) Die Absätze 1 bis 6 finden bei Errichtung von Garagen und Abstellplätzen entsprechende Anwendung. Für Abstellplätze gilt dies mit der Maßgabe, dass sich die Zahl der Abstellplätze für Fahrräder aus der dieser Satzung beigefügten Anlage 2 ergibt, die Bestandteil dieser Satzung ist.~~ (8) Die Absätze 1 bis 7 finden bei Errichtung von Garagen entsprechende Anwendung.	*Regelfahrradabstellplätze und 3 Sonderfahrradabstellplätze herzustellen.* Auf die kompliziertere Formulierung des § 52 Abs. 4 HBO, dass für einen Stellplatz vier Abstellplätze herzustellen sind, wovon sich die Hälfte anrechnen lässt, wird verzichtet, da diese nur dann voll zum Tragen kommt, wenn die notwendige Zahl an Stellplätzen doppelt so hoch wie die notwendige Zahl an Abstellplätzen ist, was aber nach der Anlage oftmals nicht der Fall ist. Alternativ könnte man auch die Werte in der Anlage angelehnt um das Verhältnis dieses Schlüssels anpassen und dann den Abs. 2 streichen (zur Änderung der Anlage siehe zu der Begründung der Anlage). Eine Beschränkung der Herstellungspflicht der notwendigen Anzahl an Stellplätzen lässt sich unterdessen auch zonenweise gestuft in § 3 der Frankfurter Stellplatzsatzung finden (zum besseren Verständnis siehe auch: Begründung zur Magistratsvorlage der Stadt Frankfurt M 143 vom 11.07.2016) und in § 4 der Marburger Stellplatzsatzung (die Minderung um 50% in Zone 3 umfasst das gesamte restliche Stadtgebiet). (3-7) Inhaltlich bleiben Abs. 3 bis 7 gleich. Es ändert sich nur, dass gleichermaßen von Stell- und Abstellplätzen die Sprache ist. (8) Der ursprüngliche Abs. 7 (neu Abs. 8) bezieht sich nunmehr bloß auf Garagen.

§ 3 **Entfall der Herstellungspflicht** Auf die Herstellung der notwendigen Stellplätze wird innerhalb der folgend genannten Zone 1 vollständig und innerhalb der folgend genannten Zone 2 zu 40% verzichtet. Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen sind hiervon ausgenommen. 1. Zone 1 umfasst folgende öffentliche Wege und Plätze: a) Nordanlage, Westanlage, Südanlage, Ostanlage, Platz der Deutschen Einheit, John-F.-Kennedy-Platz, Selterstor und alle öffentlichen Straßen, Wege und Plätze innerhalb des durch diese Straßen gebildeten Ringes (innerhalb des Anlagenrings), b) Bahnhofstraße zwischen Liebigstraße und Bahnhofsvorplatz, An der Alten Post, c) Bootshausstraße im Abschnitt zwischen der Rodheimer Straße und Dammstraße, Zu den Mühlen. 2. Zone 2 umfasst folgende öffentliche Wege und Plätze: Alicenstraße, Alter Wetzlarer Weg, Am Alten Gaswerk, Am Brennofen, Am Steg zwischen Bahnstrecke und Frankfurter Straße, Arndtstraße, Asterweg zwischen Nordanlage und Schwarzlachweg, Aulweg zwischen Wartweg und Schiffenberger Weg, Bahnhofstraße zwischen Südanlage und Liebigstraße, Berliner Platz, Bismarckstraße, Bleichstraße, Bruchstraße, Buchnerstraße, Crednerstraße, Dammstraße zwischen Nordanlage und Bahnstrecke, Ebelstraße, Ederstraße zwischen Nordanlage	Der auf Grundlage des § 52 Abs. 2 Nr. 4 HBO (Buchstabe a) und b) gelten insbesondere und nicht ausschließlich) neu geschaffene § 3 soll im besonderen Maße den Bedürfnissen einer zeitgemäßen Entwicklung einer sich wandelnden Innenstadt dienen. Die Regelung reduziert den bürokratischen und finanziellen Aufwand bei Umnutzungen sowie Aus- und Neubauten in der Innenstadt und kann so auch ein Motor zur Belebung der Innenstadt darstellen, von dem der Handel, aber auch andere Nutzungen profitieren können. Beispielsweise einfacher und kostengünstiger würde die Nutzung von ehemaligen Lagerflächen im ersten Obergeschoss von Ladengeschäften, die heutzutage keine Verwendung mehr erfüllen sowie die Ansiedlung von einer Universitätsbibliothek oder eines Kindergartens, die gegebenenfalls eine höhere Stellplatzpflicht auslösen als die vormalige Nutzung. Die Zonenzuschnitte orientierten sich zum einen maßgeblich an der ÖPNV-Erschließungsqualität, wie sie in den Untersuchungen zum aktuellen NVP erhoben und bewertet wurden (Endbericht, 2023, S. 60 ff.). Es lässt sich nämlich ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Pkw-Besitz und der Qualität des ÖPNV am Wohnstandort empirisch belegen, der sich analog auch auf die Kfz-Nutzung und damit die Parkraumnachfrage bei Nichtwohnnutzungen übertragen lässt: Sofern das ÖPNV-Angebot eine ausreichende Mobilität mit einer dem Pkw vergleichbaren Qualität gewährleistet, wird der Pkw-Besitz bzw. die Pkw-Nutzung reduziert, und damit werden weniger Stellplätze benötigt. (Mustertellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 36)

und Schwarzlachweg, Elsa-Brandström-Straße, Fichtestraße, Flutgraben, Frankfurter Straße zwischen Selterstor und Schubertstraße, Freiligrathstraße, Friedrichstraße, Gartenstraße, Gartfeld, Glaubrechtstraße, Gnauthstraße, Goethestraße zwischen Gnauthstraße und Südanlage, Großer Steinweg, Grünberger Straße von Ludwigsplatz bis Moltkestraße, Günthersgraben, Gutenbergstraße, Hein-Heckroth-Straße von Gartenstraße bis Nahrungsberg, Hillebrandstraße, Hinter der Westanlage, Hofmannstraße, lheringstraße, Keplerstraße, Klinikstraße zwischen Bahnstrecke und Frankfurter Straße, Leihgesterner Weg zwischen Rodthohl und Aulweg, Liebigstraße, Löberstraße, Lonystraße, Ludwigsplatz, Ludwigstraße, Marburger Straße zwischen Schwarzlachweg und John-F.-Kennedy-Platz, Mittelweg, Moltkestraße, Nahrungsberg, Riegelpfad, Rodthohl, Röntgenstraße, Roonstraße, Schillerstraße zwischen Nordanlage und Bahnstrecke, Schottstraße zwischen Nordanlage und Schwarzlachweg, Schwarzlachweg, Steinstraße, Stephanstraße, Studentensteg, Wartweg zwischen Friedrichstraße und Aulweg, Weißerde, Welckerstraße, Weserstraße zwischen Nordanlage und Bahnstrecke, Wilhelmstraße zwischen Frankfurter Straße und Aulweg, Wilsonstraße.	In der Zone I besteht nach der Bestandsaufnahme des Nahverkehrsentwicklungsplans (Endbericht, 2023, S. 62) fast durchweg eine sehr gute Erschließungswirkung mit dem ÖPNV. Die Zone II umfasst überwiegend Gebiet mit sehr guter bis befriedigender Erschließungswirkung. Die Zonen überscheiden sich zudem mit den Parkraumbewirtschaftungszonen I und II. Und bilden so mit einer zusätzlich hohen Dichte an Fahrradverleih- und Carsharing Stationen ein integriertes Verkehrskonzept. Gleichzeitig lässt sich bei knapp 20 innenstadtnahen Parkhäusern der überörtliche Verkehr gut auffangen. Viele wichtige Einrichtungen lassen sich zudem auch sehr gut fußläufig erreichen. Gleichwohl bedeutet der Verzicht auf die Herstellungspflicht keine Untersagung der Herstellung. Das heißt, es dürfen weiterhin Stellplätze bis zur Grenze der notwendigen Anzahl entsprechend der Regelung aus § 1 Abs. 4 geschaffen werden. Zu beachten ist ferner, dass durch eine Änderung der Stellplatzsatzung kurzfristig überhaupt keine der bestehenden Stellplätze entfallen werden, sondern die Wirkung dieser Regelung vielmehr nur über einen langen Zeitraum evaluierbare Auswirkungen haben wird. Die Regelung kommt nämlich nur dann zum Tragen, wenn im Einzelnen im Sinne des § 1 Abs. 1 und 2 bauliche Anlagen errichtet oder Änderungen oder Nutzungsänderungen vorgenommen werden sollen. Es sollte jedoch auch möglich sein, gem. § 62 Abs. 1 S. 1 HBO den Rückbau von Stellplätzen isoliert zu beantragen.

	Visualisierung der Zonen nach § 3 Abs. 2: Innenstadtkarte mit Überlappung der Parkraumbewirtschaftungszonen und ÖPNV-Erschließungsqualität inklusive Erweiterungsoptionen und UKGM-Gelände: 
§ 4 **Aussetzung der Herstellungspflicht**	Eine solche Vorschrift wie in § 4 gehört mittlerweile zum Standardrepertoire vieler Stellplatzsatzungen. Unter anderem in Freiburg, Frankfurt und der Musterstellplatzsatzung NRW (1. und 3.

(1) Unter Vorlage eines mit der Bauaufsicht der Universitätsstadt Gießen abgestimmten Mobilitätskonzeptes kann die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze anteilig oder vollständig ausgesetzt werden, solange und soweit zu erwarten ist, dass der Stellplatzbedarf durch Ergreifung besonderer Maßnahmen und Berücksichtigung der besonderen örtlichen Gegebenheiten nachhaltig verringert ist. (2) Das Mobilitätskonzept kann insbesondere folgende besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements umfassen, 1. die Nutzung von Semester- und Jobtickets, 2. die Erhebung von Parkgebühren unmittelbar von den Stellplatznutzenden zu einem ortsspezifisch angemessenen Betrag, 3. die Errichtung oder Einbindung von öffentlich zugänglichem und nutzbaren Carsharing- oder Fahrradverleihstationen (ein Carsharing-Stellplatz ersetzt maximal 4 Autostellplätze). 4. die Bereitstellung von Duschen und Umkleiden für Beschäftigte, die Bereitstellung von Jobrädern, Verleih von Spezialrädern/-anhängern, Reparaturangebote. Jede ergriffene besondere Maßnahme des Mobilitätsmanagements kann mit bis zu 15 % gewichtet werden; lassen im Einzelfall besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements evident eine drastisch stärkere Minderung des Stellplatzbedarfs erwarten, kann diese Maßnahme auch entsprechend der erwarteten Wirkung gewichtet werden. (3) In dem Mobilitätskonzept können des Weiteren insbesondere folgende besondere örtliche Gegebenheiten Berücksichtigung finden,	Auflage) lassen sich ähnliche aber doch abweichende Ausgestaltungen der Thematik finden. Besonders in Freiburg wird ein besonders innovativer Weg gemeinsam mit dem „Autofrei-Verein gegangen. Die Personen, die von den Vorzügen des autofreien Wohnens profitieren wollen, verpflichten sich gegenüber dem Verein, autofrei zu wohnen. Wird doch ein Stellplatz benötigt, wird dann der Stellplatz nachträglich bezahlt und errichtet. In dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW (1. Auflage) wird sich ausführlich auf S. 37 ff. mit der Thematik beschäftigt. Ganz konkret wird aber auch in Anlage 2 (zu § 4 Abs. 1) der Musterstellplatzsatzung NRW (3. Auflage) ein mögliches Verfahren und Werte an die Hand gelegt, wie und wann um welchen Umfang gemindert werden darf. Hingegen wird in der Frankfurter Satzung (§1 Abs. 5) fast vollständig auf Vorgaben, anhand welcher Kriterien in welchem Umfang eine Minderung vorgenommen werden darf, verzichtet. Für Gießen wird ein Mittelweg vorgeschlagen, der im Kern, wie die meisten anderen Stellplatzsatzungen auch, jeweils das Ergreifen von aktiven Maßnahmen des Mobilitätmanagements als auch die verkehrlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Orientiert wurde sich an § 10 der Marburger Stellplatzsatzung, jedoch fungiert in der Hiesigen Satzung der Begriff „Verkehrskonzept“ im Gegensatz zu der Marburger Satzung als Oberbegriff sowohl für die Ergreifung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements als auch die Berücksichtigung von besonderen örtlichen Gegebenheiten.

1. das Vorhandensein einer Busstation mit Laufweg von höchstens 300 m ab Grundstücksgrenze, 2. das Vorhandensein einer Fahrradverleihstation im Laufweg von höchstens 300 m ab Grundstücksgrenze, 3. das Vorhandensein eines Bahnhaltepunktes mit Laufweg von höchstens 1000 m ab Grundstücksgrenze, 4. das Vorhandensein einer Carsharing-Station mit Laufweg von höchstens 1000 m ab der Grundstücksgrenze. Jede vorgewiesen einschlägige besondere örtliche Gegebenheit kann mit bis zu 7,5 % berücksichtigt werden. Innerhalb der Zone 2 nach § 3 Nr. 2 finden ÖNVV bezogene örtliche Gegebenheiten keine zusätzliche Berücksichtigung. (4) Die Bedingungen für die Aussetzung sind, soweit rechtlich möglich, öffentlich-rechtlich als Baulast gem. § 85 HBO oder anderweitig öffentlich-rechtlich zu sichern und in das Baulastverzeichnis zu übernehmen. (5) Die Aussetzung ist zu widerrufen, soweit und sobald die im Baulastenverzeichnis festgelegten oder anderweitig öffentlich-rechtlich gesicherten Bedingungen für die Abweichung nicht mehr gegeben sind.	(1) Unter Vorlage eines Mobilitätskonzeptes kann die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze ausgesetzt werden. Technisch handelt es sich auch um einen Verzicht i. S. d. § 52 Abs. 2 Nr. 4a HBO, der unter Vorlage besonderer Maßnahmen greift. Die Regelung schafft Anreize für Stellplatzpflichtige, sich aktiv mit Verkehrsmanagement zu befassen. Dabei können zum einen besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (Abs. 2) als auch besondere örtliche Gegebenheiten Berücksichtigung finden. Die einzelnen Maßnahmen und Gegebenheiten können kumulativ zu einer vollständigen Aussetzung der Stellplatzpflicht führen. Entscheidend für die Anerkennung der Maßnahmen ist jedoch, dass im Einzelfall auch die (berechtigte) Erwartung bestehen muss, dass die Maßnahme oder die Gegebenheit den Stellplatzbedarf auch nachhaltig verringert. Dies ist zumindest nicht bei für die jeweilige Nutzung vollkommen ungeeigneten Maßnahmen der Fall (z. B. „Bereitstellung von Duschen und Umkleiden“ im Bereich der Wohnbebauung). (2) Abs. 2 enthält einen Katalog zu berücksichtigender Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Der Katalog ist nicht abschließend, sodass auch andere Maßnahmen, wie die Etablierung von Fahrgemeinschaftskonzepten, berücksichtigbar sind. Grundsätzlich begründet jede ergriffene Maßnahme, dass bis zu 15 % des notwendigen Stellplatzbedarfs ausgesetzt wird. Satz 2 Halbsatz 2 eröffnet jedoch auch, dass im Einzelfall eine deutlich stärkere Gewichtung vorgenommen werden kann (z. B. dann, wenn in einer Wohnnutzung die Mietenden sich gegenüber den Vermietenden dazu verpflichten müssen, kein Auto vorzuhalten)

	(3) Abs. 3 beschreibt insbesondere zu berücksichtigende örtliche Bedingungen, welche jeweils eine Aussetzung von bis zu 7,5 % des notwendigen Stellplatzbedarfs begründen. Satz 3 stellt klar, dass in der Zone 2 nach § 3 Nr. 2 ÖPNV bezogene örtliche Gegebenheiten keine Berücksichtigung finden, da für den Entfall der Herstellungspflicht in Zone 2 um 40 % der ÖPNV neben der städtischen Parkraumbewirtschaftung bereits intensiv Berücksichtigung gefunden hat. (4) Abs. 4 regelt die öffentlich rechtliche Sicherung der Aussetzungsbedingungen. (5) Abs. 5 schreibt vor, dass die Aussetzung zu widerrufen ist, soweit und sobald die öffentlich rechtlich gesicherten Bedingungen für die Abweichung nicht mehr gegeben sind.
~~§ 2~~ § 5 **Größe der Stellplätze, Garagen und Abstellplätze** (1) Einschließlich der Flächen für Zufahrten werden folgende Platzgrößen je Fahrzeug bestimmt, soweit nicht im Einzelfall geringerer Flächenbedarf nachgewiesen ist: 1. für 1 Personenkraftwagen oder 1 Lastkraftwagen bis zu 2,5 t Gesamtgewicht oder 1 Autobus mit höchstens 10 Sitzplätzen oder 1 Anhänger je 25 m^2 2. für 1 Lastkraftwagen von mehr als 2,5 t bis zu 10 t Gesamtgewicht oder 1 Autobus mit mehr als 10 Sitzplätzen je 50 m^2 3. für 1 Lastkraftwagen von mehr als 10 t Gesamtgewicht je 100 m^2	Wie bereits in den einführenden Erläuterungen zu § 2 ausgeführt, wurde der ursprüngliche § 2 nach untern verschoben. (1) Fraglich ist, ob die Größen für Stellplätze von Personenkraftwagen nicht zu groß dimensioniert ist. Gegebenenfalls wäre eine Verweisung, dass die Größe der Garagen und Stellplätze den Anforderungen an den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung, GaV) entsprechen muss, zweckmäßig. (3) Um zu verdeutlichen, dass es Regelfahrradabstellplätze und Sonderfahrradabstellplätze gibt, ist in diesem Absatz von Regelfahrradabstellplätzen zu sprechen.

4. für 1 Lastzug mit einem Zugfahrzeug von mehr als 10 t Gesamtgewicht oder 1 Sattel- kraftfahrzeug oder 1 Gelenkomnibus je 150 m^2 (2) Zufahrten von öffentlichen Straßen zu Stellplätzen oder Garagen dürfen nicht breiter als 6 m sein. In der Regel ist nur eine Zufahrt pro Grundstück zulässig. (3) Die Mindestgröße für ~~Abstellplätze~~ Regelfahrradabstellplätze wird auf 1,5 m^2 je Fahrrad festgesetzt, soweit nicht im Einzelfall ein geringerer Flächenbedarf nachgewiesen wird. (4) Die Mindestgröße für Sonderfahrradabstellplätze wird auf 2,5 m^2 festgesetzt, soweit nicht im Einzelfall ein geringerer Bedarf nachgewiesen wird.	(4) Die Mindestgröße für Sonderfahrradabstellplätze muss neu definiert werden. Entweder ist dies, wie in § 3 Abs. 2 der Hess. Fahrradabstellplatzverordnung, mit „mindestens 2,75 Meter lang und 0,9 Meter breit“ zu halten oder pauschal auf 2,5 m^2 festzulegen.
~~§ 4~~ § 6 **Lage und Beschaffenheit von Stellplätzen, Garagen und Abstellplätzen** ~~(1) Stellplätze, Garagen und Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen. Stell- plätze und Garagen dürfen auch in zumutbarer Entfernung von, Abstellplätze in unmittelbarer Nähe zu dem Baugrundstück oder im Gebäude selbst hergestellt werden, dessen Nutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist.~~ (1) Stellplätze und Garagen sind von dem Baugrundstück oder dem Gebäude in zumutbarer Entfernung mit Stellplätzen oder Garagen aus anderen Verpflichtungen gebündelt herzustellen. Die Nutzung ist öffentlich-rechtlich zu sichern. Sofern dies nicht oder nur mit einem	(1) Um den „*Komfortvorsprung*“ (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 14) vom Kfz-Verkehr insbesondere gegenüber des ÖPNVs zu minimieren, sollen Stellplätze und Garagen nunmehr nicht mehr grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder dem Gebäude selbst errichtet werden, sondern gebündelt in zumutbarer Entfernung. (2) Abstellplätze sollen auf dem Baugrundstück selbst hergestellt werden, um im Gegensatz zum Auto den Komfort zum Abstellen und Benutzen zu steigern. Grundsätzlich sollen Fahrradabstellplätze besser erreichbar sein als Autostellplätze. (5) Nr. 1 Niederschlagswasser soll versickern können oder als Brauchwasser genutzt werden.

unzumutbaren Aufwand verbunden ist, können Stellplätze und Garagen auch auf dem Baugrundstück hergestellt werden. (2) Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen. Abstellplätze dürfen auch in unmittelbarer Nähe zu dem Baugrundstück oder im Gebäude selbst hergestellt werden, wenn dessen Nutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist. Die Lage und Erreichbarkeit der Abstellplätze hat ausgehend von dem Gebäude im Verhältnis zu der Lage und der Erreichbarkeit der Stellplätze günstiger auszufallen. (~~2~~3) Stellplätze, Garagen und Abstellplätze sind leicht zugänglich anzuordnen und müssen jederzeit ohne Schwierigkeiten anfahrbar und benutzbar sein. (~~3~~4) Soweit im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs keine Bedenken bestehen, können bei Einfamilienhäusern Stellplätze oder Garagen, die nur über einen davor liegenden Stellplatz erreicht werden können, als notwendige Stellplätze und Garagen anerkannt werden. (45) Garagen, und Stellplätze müssen wie folgt beschaffen sein: 1. Oberirdische Stellplätze für Personenkraftwagen sind so herzustellen, dass Niederschläge versickern als Brauchwasser genutzt oder in angrenzende Grün- bzw. Pflanzflächen entwässert werden können. Begründete Ausnahmen (z.B. Behindertenparkplätze, Grundwassergefährdung) sind zulässig. 2. Je acht Stellplätzen ist diesen räumlich zugeordnet ein standortgerechter, großkroniger Baum in einer unbefestigten Baumscheibe von mind. 4 m^2 zu pflanzen. Stellplätze mit einer befestigten Gesamtfläche von mehr als 1000 m^2 und mehreren parallel zueinander verlaufenden Fahrgassen sind zusätzlich durch	Nr. 2 Da innerhalb des Anlagenrings die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen schon nach § 3 entfällt und eine Begrünung der Innenstadt ausdrücklich erwünscht ist, ist eine Regelung, die die Anpflanzung von Bäumen erlässt, nicht zeitgemäß. Nr. 3 öffnet die Stellplätze für die Nutzung von Strahlungsenergiegewinnung. (6) Der Absatz über die Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze kann im Grunde beibehalten werden, wie er mit der dritten Änderungssatzung zur Stellplatzsatzung vom 26.03.2016 auf Initiative von SPD und Grünen eingeführt wurde. Jedoch scheint es so, dass viele Fahrradständer, die auch nach dem Jahre 2016 errichtet wurden, nicht über einen Anlehnbügel, an den sich das Rad ausreichend komfortabel anlehnen lässt, und genügend Abstand zueinander verfügen. Hier wäre auf einen besseren Vollzug zu achten. Gegebenenfalls wäre auch eine Regelung, „Abstellanlagen, die ausschließlich aus einem Vorderradhalter bestehen, sind nicht zulässig“, aufzunehmen. Gegebenenfalls ließe sich das auch um eine Liste mit Modellkategorien erweitern, die sich an „2.2.2. Nicht geeignete Modellkategorien“ des Hess. Leitfadens für Fahhradabstellanlagen aus dem Jahr 2020 orientiert. Ansonsten ist die Beschaffenheit von Sonderfahrradabstellplätze nun mit aufgenommen. Fahrradabstellanlagen sollen nun auch einen wasserdurchlässigen Untergrund haben. Abstellplätze, die zum längerfristigen Abstellen dienen, müssen wettergeschützt sein. Längerfristig heißt, angelehnt an den Wert aus dem Hess. Leitfaden Fahrradabstellanlagen (vgl. 6.1), ab 6 Stunden. Sonstige Abstellplätze

raumgliedernde Pflanzstreifen in einer Mindestbreite von 1,5 m zu unterteilen, die vor Überfahren zu schützen sind. Diese sind mit standortgerechten bodendeckenden Gehölzen zu bepflanzen. Die Anpflanzungen sind innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung der baulichen Anlagen vorzunehmen und dauerhaft zu unterhalten. ~~Diese Vorschrift gilt nicht für Stellplätze, die innerhalb des Anlagenrings hergestellt werden. Innerhalb des Anlagenrings werden solche Stellplätze hergestellt, die ganz oder teilweise innerhalb der inneren Grenze der öffentlichen Verkehrsflächenparzellen der Ost , Süd , West und Nordanlage liegen sollen.~~ 3. Sollen Stellplätze zur Strahlungsenergiegewinnung überdacht werden, kann von den Maßgaben zur Bepflanzung abgewichen werden. (~~5~~6) Abstellplätze sind so herzustellen, dass ihre Benutzung eindeutig, leicht, sicher und ohne besonderen Kraftaufwand möglich ist. Hierfür müssen sie - ebenerdig, durch Aufzüge oder maximal 15 % geneigte Rampen zugänglich sein, - über eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad verfügen. Das Anschließen muss mit handelsüblichen Bügelschlössern mit einer lichten Breite von ca. 110 mm und einer lichten Länge von ca. 230 mm möglich sein, - dem Fahrrad einen sicheren Stand durch einen Anlehnbügel geben,	ab einer Zahl von 10 nach der Satzung müssen unterdessen zu 50 % überdacht sein. Wettergeschützt dürfte über eine bloße Überdachung hinausgehen.

- eine Länge von 2 m zuzüglich der erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen aufweisen, - durch einen Abstand von 1,30 m zwischen den Fahrradständern das Abstellen und Anschließen des Fahrrads ermöglichen und - über eine ausreichende Beleuchtung verfügen. - Für Sonderfahrräder ist eine Anschließmöglichkeit mit fester Verankerung am Boden vorzusehen; Fahrradständer müssen hierfür nicht errichtet werden. Wird die Verwendung geeigneter Ordnungssysteme nachgewiesen, kann von den vorstehenden Anforderungen zu Länge und Abstand abgewichen werden. Satz 2 findet keine Anwendung auf Wohngebäude mit bis zu 2 Wohnungen. ~~Sind nach der Satzung mehr als 20 Abstellplätze zu schaffen, sind 25 % mit einer Überdachung zu versehen.~~ Abstellplätze, die überwiegend zum längerfristigen Abstellen dienen (ab einer regelmäßigen Abstelldauer von 6 Stunden), müssen wettergeschützt sein. Abstellplätze, die überwiegend dem kurz- oder mittelfristigen Abstellen dienen, sind, sofern nach der Satzung mehr als 10 Abstellplätze zu schaffen sind, zu 50 % mit einer Überdachung zu versehen. Oberirdische Abstellplätze für Fahrräder sind so herzustellen, dass Niederschläge versickern oder in angrenzende Grün- bzw. Pflanzflächen entwässert werden können. (7) Von den nach dieser Satzung herzustellenden Abstellplätzen muss ein ausreichender Anteil für Besucher frei zugänglich errichtet werden können.	

~~§ 5~~ § 7 **Ablösung der Stellplatzpflicht** (1) Ist die Herstellung von notwendigen Stellplätzen oder Garagen aus rechtlichen oder tat- sächlichen Gründen nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten möglich, kann vom Bauherrn stattdessen auch die Ablösung der Herstellungspflicht durch Zahlung eines Geldbetrages verlangt werden. (2) Der Ablösebetrag für jeden abzulösenden Stellplatz beträgt 60 vom Hundert der Summe aus den durchschnittlichen Herstellungskosten ebenerdiger Stellplätze im Gebiet der Universitätsstadt Gießen und des Verkehrswertes der Fläche des Baugrundstückes, die zur Herstellung des abzulösenden Stellplatzes benötigt worden wäre, höchstens jedoch 6000,00 €. Der Ablösebetrag ist vor Erteilung der Baugenehmigung zu entrichten. Der Ablösebetrag kann auch in Teilbeträgen nach Erteilung der Baugenehmigung geleistet werden, sofern die Zahlung gesichert ist.	Aus redaktionellen Gründen wird § 5 zu § 7.
~~§ 6~~ § 8 **Anderweitige Festsetzungen** Von dieser Satzung abweichende Festsetzungen in rechtswirksamen Bebauungsplänen bleiben unberührt.	Aus redaktionellen Gründen wird § 6 zu § 8.
~~§ 7~~ § 9	Aus redaktionellen Gründen wird § 7 zu § 9.

Inkrafttreten Die Satzung tritt am 1. Januar 2002 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Garagen in der Universitätsstadt Gießen vom 7. Februar 1980 außer Kraft. 1) Veröffentlicht in der Gießener Allgemeinen und im Gießener Anzeiger am 20.12.2001 2) §1Abs.1gestrichen,§1Abs.3,Abs.4,§4Abs.4,§5Abs.1undAbs.2geändert,Nr.6.1und6.2derAnlage zur Stellplatzsatzung geändert durch Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 02.02.2006 (veröffentlicht in der Gießener Allgemeinen und im Gießener Anzeiger am 11.02.2006) 3) § 1 Abs. 1 und. 2 geändert, Abs. 3 und 4 gestrichen, §§ 2 Abs. 3, 3 Abs. 1 und 7, 4 Abs. 1 und Anlage 1 geändert, Anlage 2 angefügt durch die Zweite Satzung zur Änderung der Stellplatzsatzung vom 05.02.2009 (Gießener An- zeiger u. Gießener Allgemeinen vom 21.02.2009) 4) § 2 Abs. 3 geändert, § 4 Abs. 1 Satz 3 gestrichen, Abs. 5 geändert, Anlage 1 Nr. 1.3 gestrichen, Anlage 2 Nr. 1.2 gestrichen durch 3. Satzung zur Änderung der „Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraft- fahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)“ vom 23.03.2016 (veröffentlicht in der Gießener Allgemeinen und im Gießener Anzeiger am 26.03.2016) 5) §§ 1-9 geändert durch 4. Satzung zur Änderung der "Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)“ vom 06.06.2024 (veröffentlicht in der Gießener Allgemeine und im Gießener Anzeiger am _____)	

Begründung zur Anlage:

Einleitend ist unter § 2 Abs. 2 bereits die Zusammenlegung der bisherigen Anlagen dargestellt worden. Gleichwohl bleibt ein weiterer Optimierungsbedarf für die Anlage bestehen. Die Anlage umfasst nämlich zum Teil seltene Nutzungen, welche auch über die Heranziehung ähnlicher Nutzungsarten aufzulösen wäre. Zudem ergibt sich die notwendige Anzahl der Stell- und Abstellplätze nicht allein aus der Anlage, sondern erst im Zusammenspiel mit § 2 Abs. 2. Es wäre auch möglich, die Werte der Anlage anhand des Ziels 2035 Null im Einzelnen neu

festzulegen und dann den § 2 Abs. 2 zu streichen. Zudem wär es zu empfehlen eine Überarbeitung der Anlage unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte, unter denen die Anlage der Frankfurter Stellplatzsatzung 2016 überarbeitet wurde (vgl. Begründung zu Magistratsvorlage der Stadt Frankfurt M 143 vom 11.07.2016), vorzunehmen:

- Der Bezug der Stellplatz-Zahlen auf Nutzflächen wird generell aufgegeben, um zeitraubende Prüfungen zur Abgrenzung von Nutzflächen zu Neben- und Erschließungsflächen zu vermeiden. Neu eingeführt wird dafür der Bezug auf Bruttogrundflächen (BGF) nach DIN 277.
- Die Tabelle der Stellplatz-Zahlen wird verkürzt, indem seltene Nutzungen nicht normiert werden, sondern Analogieschlüssen oder im Einzelfall einer gutachterlichen Sonderbetrachtung zugewiesen werden.

Die Werte der neuen Anlage dieser Satzung ergeben sich überwiegend wie folgt:

- Die Zahl der Stellplätze ist in der Anlage weitgehend unverändert geblieben, da die Minderung pauschal über den § 2 Abs. 2 um 40 % erfolgen soll. Ausschließlich ist die Zahl bei Einfamilienhäusern ist von 2 auf 1,5 reduziert und damit dem Wert von Mehrfamilienhäusern angeglichen. Die Zahl der Stellplätze bei Hochschulen ist unterdessen viel zu hoch, sodass diese nun von 1 Stellplatz pro 3 Studierende auf 1 Stellplatz pro 7 Studierende herabgesenkt ist. In Marburg wird abhängig vom Standort nur ein Stellplatz pro 7-9 Studierende gefordert und in Frankfurt nur ein Stellplatz je 10 Studierende. Die Musterstellplatzsatzung NRW (3. Auflage, 2023) geht von einem Wert zwischen einem Stellplatz pro 7-15 Studierenden aus. Auch der neue Wert hält sich also noch im konservativen Bereich, eine weitere Verminderung der Stellplatzpflicht wäre jedoch auch über die Vorlage eines Verkehrskonzepts gem. § 4 möglich. Als Rückmeldung vom Büro für Nachhaltigkeit der JLU wurde darüber hinaus noch eine Herabsenkung der Stellplatzzahlen für Wohnheime angeregt. Dieser Anregung wurde mit einer zusätzlichen gemäßigten Herabsenkung von 1 Stellplatz je 3 Betten zu 1 Stellplatz je 5 Betten entgegengekommen.
- In Teilen angehoben ist dann der Abstellplatzbedarf für Fahrräder im Abgleich mit der Hess. Fahrradabstellplatzverordnung und den Stellplatzsatzungen der Städte Frankfurt und Marburg.
- Bei den Werten der Sonderfahrradabstellplätze wurde von den Werten der Hess. Fahrradabstellplatzverordnung ausgegangen. Im Einzelfall sind diese jedoch auch erhöht. Lücken, weil die Hess. Fahrradabstellplatzverordnung keine übereinstimmende Position mit der Gießener Stellplatzsatzung kannte, wurden zudem ausgefüllt.

Zur Anlage im Einzelnen:

	Anlage zur Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Gießen vom 06.06.2024			
Nr.	Verkehrsquelle	Zahl Autostellplätze (Stpl.) (Entspricht der Anlage 1 der aktuell gültigen Satzung. Änderungen zu der aktuell gültigen Satzung in Grün.)	Zahl der Fahrradabstellplätze (Stpl.) (Entspricht der Anlage 2 der aktuell gültigen Satzung. Änderungen zu der aktuell gültigen Satzung in Grün.)	Zahl Sonderabstellplätze (Stpl.) (Entspricht, soweit kompatibel, der Hess. Fahrradabstellplatzverordnung. Abweichungen von dieser in Grün)
1.	**WOHNGEBÄUDE**			
1.1	Einfamilienhäuser	1,5 Stpl je Wohnung	3 Stpl. je Wohnung	-

1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1,5 Stpl. je Wohnung	2 Stpl. je Wohnung	0,5 Stpl. je Wohnung
1.3	Einzimmerappartementwohnungen	1 Stpl. je Wohnung	1 Stpl. je Wohnung	0,5 Stpl. je Wohnung
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	1,5 Stpl. je Wohnung	2 Stpl. je Wohnung	-
1.5	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 20 Betten, jedoch mind. 2 Stpl.	1 Stpl. je 2 Betten	1 Stpl. je 20 Betten
1.6	Studentenwohnheime	1 Stpl. je 5 Betten	1 Stpl. je 1 Bett	1 Stpl. je 5 Betten
1.7	Altenwohnheime, Altenheime	1 Stpl. je 8 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	1 Stpl. je 10 Betten	1 Stpl. je 45 Betten
1.8	sonstige Wohnheime sowie Sammelunterkünfte	1 Stpl. je 3 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	1 Stpl. je 2 Betten	1 Stpl. je 30 Betten
2.	**GEBÄUDE MIT BÜRO-, VERWALTUNGS-, und PRAXISRÄUMEN**			

	2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 Stpl. je 30 m^2 Nutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl.	1 Stpl. je 45 m^2 Nutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl.	1 Stpl. je 250 m^2 Nutzfläche
	2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungs-räume, Arztpraxen und dgl.)	1 Stpl. je 20 m^2 Nutzfläche, jedoch mind. 3 Stpl.	1 Stlp. je 30 m^2 Nutzfläche	1 Stpl. je 125 m^2 Nutzfläche
	3.	**VERKAUFSSTÄTTEN**			
	3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 Stpl. je 30 m^2 Verkaufs- nutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl. je Laden	1 Stpl. je 50 m^2 Verkaufsnutzfläche jedoch mind. 2 Stpl. je Laden	1 Stpl. je 120 m^2 Verkaufsnutzfläche
	3.2	Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr	1 Stpl. je 50 m^2 Verkaufs- nutzfläche	1 Stpl. je 100 m^2 Verkaufsnutzfläche jedoch mind. 2 Stpl. je Laden	1 Stpl. je 180 m^2 Verkaufsnutzfläche
	3.3	Verbrauchermärkte, Einkaufszentren	1 Stpl. je 15 m^2 Verkaufs- nutzfläche	1 Stpl. je 50 m^2 Verkaufsnutzfläche jedoch mind. 2 Stpl. je Laden	1 Stpl. je 120 m^2 Verkaufsnutzfläche

4.	**VERSAMMLUNGSSTÄTTEN; KIRCHEN**				
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z. B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen, Lichtspieltheater) und sonstige Versammlungsstätten (z. B. Schulaulen, Vortragshäuser, Bürgerhäuser)	1 Stpl. je 10 Sitzplätze	1 Stpl. je 20 Sitzplätze	1 Stpl. je 100 Sitzplätze
4.2	Museen, Galerien	1 Stpl. je 200 m^2 Ausstellungsfläche, jedoch mind. 3 Stpl.	1 Stpl. je 200 m^2 Ausstellungsfläche, jedoch mindestens 3 Stpl.	1 Stpl. je 300 m^2 Ausstellungsfläche
4.3	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 Stpl. je 20 Sitzplätze	1 Stpl. je 20 Sitzplätze	1 Stpl. je 150 Sitzplätze
5.	**SPORTSTÄTTEN**			

5.1	Sportplätze ohne Zuschauerplätze (Trainingsplätze u. ä.)	1 Stpl. je 250 m^2 Sportfläche	1 Stpl. je 250 m^2 Sportfläche	1 Stpl. je 750 m^2 Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Zuschauerplätzen	1 Stpl. je 250 m^2 Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 250 m^2 Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 20 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 750 m^2 Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 90 Zuschauerplätze
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Zuschauerplätze	1 Stpl. je 50 m^2 Sportfläche	1 Stpl. je 50 m^2 Sportfläche	1 Stpl. je 150 m^2 Sportfläche
5.4	Turn- und Sporthallen mit Zuschauerplätzen	1 Stpl. je 50 m^2 Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 50 m^2 Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 20 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 150 m^2 Sportfläche 1 Stpl. je 45 Zuschauerplätze
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 200 m^2 Grundstücksfläche	1 Stpl. je 150 m^2 Grundstücksfläche	1 Stpl. je 300 m^2 Grundstücksfläche
5.6	Hallenbäder ohne Zuschauerplätze	1 Stpl. je 8 Kleiderablagen	1 Stpl. je 8 Kleiderablagen	1 Stpl. je 30 Kleiderablagen

	5.7	Hallenbäder mit Zuschauerplätzen	1 Stpl. je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 8 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 30 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 30 Zuschauerplätze
	5.8	Tennisplätze ohne Zuschauerplätze	4 Stpl. je Spielfeld	1 Stpl. je Spielfeld	-
	5.9	Tennisplätze mit Zuschauerplätzen	4 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Zuschauerplätze	1 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Zuschauerplätze	1 Stpl. je 30 Besucherplätze
	5.10	Minigolfplätze	2 Stpl. je Bahn	1 Stpl. je Bahn	-
	5.11	Kegel- und Bowlingbahnen	4 Stpl. je Bahn	2 Stpl. je Bahn	-
	5.12	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 Stpl. je 3 Boote	1 Stpl. je 3 Boote	1 Stlp. je 9 Boote
	5.13	Schießstände	1 Stpl. je Bahn	1 Stpl. je 2 Bahn	

	5.14	Tanz- und Ballettschulen	1 Stpl. je 20 m^2 Nutzfläche	1 Stpl. je 40 m^2 Nutzfläche	1 Stpl. je 120 m^2 Nutzfläche
	5.15	Sport- und Fitnessstudios, Bräunungsstudios	1 Stpl. je 20 m^2 Nutzfläche	1 Stpl. je 40 m^2 Nutzfläche	1 Stpl. je 120 m^2 Nutzfläche
	5.16	Vereinshäuser, Vereinsanlagen, soweit nicht oben aufgeführt	1 Stpl. je 200 m^2 Grundstücksfläche	1 Stpl. je 200 m^2 Grundstücksfläche	
		6. GASTSTÄTTEN UND VERGNÜGUNGS- STÄTTEN			
	6.1	Gaststätten			
	6.1.1	Gaststätten innerhalb des Anlagenrings, deren Zugang in einem Fußgängerbereich oder einem verkehrsberuhigten Bereich liegt			

	6.1.1.1	von örtlicher Bedeutung	1. Stpl. je 20 m^2 Gastraumfläche einschließlich Thekenbereich	1 Stpl. je 20 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich	1. Stlp. je 40 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich
	6.1.1.2	von überörtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 10 m^2 Gastraumfläche einschließlich Thekenbereich	1 Stpl. je 30 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich	1. Stlp. je 50 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich
	6.1.2	sonstige Gaststätten			
	6.1.2.1	von örtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 10 m^2 Gastraumfläche einschließlich Thekenbereich	1 Stpl. je 10 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich	1. Stlp. je 20 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich
	6.1.2.2	von überörtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 5 m^2 Gastraumfläche einschließlich Thekenbereich	1 Stpl. je 20 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich	1. Stlp. je 30 m^2 Gastraumfläche einschl. Thekenbereich

	6.2		Für Nr. 6.1.1 gilt ~~§ 4 Abs. 4 Satz 6~~ § 3 Abs. 1 Nr. 1 a. entsprechend. Fußgängerbereiche sind nach § 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 242 StVO verkehrsberuhigte Bereiche sind nach § 41 Abs. 4 a Zeichen 325 StVO festgesetzte Verkehrsflächen. Zur Gastraumfläche zählen bei allen Gaststätten nicht lediglich saisonal angebotene Außenbewirtschaftungsflächen. Soweit solche Außenbewirtschaftungsflächen angeboten werden, sind mindestens 3 Stpl. herzustellen.	Für Nr. 6.1.1 ~~gilt § 4 Abs. 4 Satz 6~~ § 3 Abs. 1 Nr. 1 a. entsprechend. Fußgängerbereiche sind nach § 41 Abs. 2 Nr. 2 Zeichen 242 StVO verkehrsberuhigte Bereiche nach § 41 Abs. 4 a Zeichen 325 StVO festgesetzte Verkehrsflächen. Zur Gastraumfläche zählen bei allen Gaststätten nicht lediglich saisonal angebotene Außenbewirtschaftungsflächen. Soweit solche Außenbewirtschaftungssflächen angeboten werden, sind mindestens 3 Stpl. herzustellen.	

	6.3	Hotels, Pensionen und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 2 Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2	1 Stpl. je 20 Betten, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2	
	6.4	Jugendherberge	1 Stpl. je 10 Betten	1 Stpl. je 10 Betten	
	6.5	Diskotheken, Spielhallen, Varietés und sonstige Vergnügungsstätten	1 Stpl. je 8 m^2 Nutzfläche	1 Stpl. je 25m^2 Nutzfläche	
	7.	**KRANKENANSTALTEN**			
	7.1	Universitätskliniken	1 Stpl. je 3 Betten	1 Stpl. je 20 Betten	1 Stpl. je 50 Betten
	7.2	Krankenanstalten	1 Stpl. je 5 Betten	1 Stpl. je 25 Betten	1 Stlp je 50 Betten
	7.3	Altenpflegeheime	1 Stpl. je 8 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	1 Stpl. je 25 Betten	1 Stpl. je 75 Betten

	7.4	Sanatorien	1 Stpl. je 4 Betten	1 Stpl. je 25 Betten	1 Stpl. je 75 Betten
	8.	**SCHULEN, EINRICHTUNGEN DER JUGENDFÖRDERUNG**			
	8.1	Grundschulen	1 Stpl. je 30 Schüler*innen	1 Stpl. je 8 Schüler*innen	1 Stpl. je 75 Schüler*innen
	8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 20 Schüler*innen, zusätzlich 1 Stpl. je 5 Schülerinnen und Schüler über 18 Jahre	1 Stpl. je 4 Schüler*innen	1 Stpl. je 75 Schüler*innen
	8.3	Sonderschulen für Behinderte	1 Stpl. je 15 Schüler*innen	1 Stpl. je 15 Schüler*innen	1 Stpl. je 75 Schüler*innen
	8.4	Hochschulen, Fachhochschulen	1 Stpl. je 7 Studierende	1 Stpl. je 3 Studierende	1 Stpl. je 50 Studierende
	8.5	Kindergärten, Kindertagesstätten und dgl.	1 Stpl. je 20 Kinder, mind. jedoch 2 Stpl.	1 Stpl. je 20 Kinder, jedoch mind. 2 Stpl.	1 Stlp. je 50 Kinder

	8.6	Jugendfreizeiteinrichtungen	1 Stpl. je 15 Besucherplätze	1 Stpl. je 5 Besucherplätze	
	9.	**GEWERBLICHE ANLAGEN**			
	9.1	Handwerks- und Industriebetriebe [1)]	1 Stpl. je 60 m^2 Nutzfläche, mind. jedoch 3 Stpl.	1 Stpl. je 70 m^2 Nutzfläche, jedoch mind. 5 Stpl.	1 je 200 qm Nutzfläche
	9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze[1)]	1 Stpl. je 100 m^2 Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	1 Stpl. je 110 m^2 Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte, jedoch mind. 5 Stpl.	1 je 300 qm Nutzfläche
	9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	5 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Stpl. je 5 Wartungs- oder Reparaturstände	
	9.4	Tankstellen	2 Stpl., für Verkaufsnutzfläche Zuschlag nach Nr. 3.1	wie 3.1	
	9.5	Tankstellen mit Pflegeplätzen	4 Stpl. je Pflegeplatz		

9.6	Automatische Kraftfahrzeugwaschanlagen	4 Stpl. je Waschanlage sowie zusätzlich mind. 6 Stpl. je Stauraum		
9.7	Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung	2 Stpl. je Waschplatz		
10.	**VERSCHIEDENES**			
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 3 Kleingärten	1 Stpl. je 3 Kleingärten	1 Stpl. je 10 Kleingärten
10.2	Friedhöfe	1 Stpl. je 2000 m^2 Grundfläche, jedoch mind. 20 Stpl.	1 Stpl. je 1000 m^2 Grundfläche	

		[1)] Der Stellplatzbedarf ist grundsätzlich nach der Nutzfläche zu berechnen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen. Dabei ist für 2 Beschäftigte ein Stellplatz erforderlich.		