

<b>Regelungsbereich:</b>	<b>Regelung im StellplIOG</b>	<b>Änderung gegenüber dem bisherigen Stellplatzrecht</b>	<b>Auswirkungen / Regelungsziel:</b>
Stellplatzortsgesetz als einzige Rechtsnorm bezüglich der Anforderungen an Stellplätze	gesamte Vorschrift	bisher vier unterschiedliche Rechtsquellen mit Anforderungen an Stellplätze (§ 49 LBO-95, VV Stellplätze, AblösungsOG, GestaltungsOG)	Verbesserung der Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und Vollzugsfreundlichkeit, Verzicht auf Detailregelungen und Differenzierungen
Örtlicher Anwendungsbereich	§ 1 Abs. 1	Klarstellung, dass durch Bebauungspläne oder andere städtebauliche oder als örtliche Bauvorschriften erlassene Ortsgesetze abweichende Regelungen getroffen werden können	Sicherstellung städtebaulicher Flexibilität, da quartiersbezogene Feinsteuerung abweichend vom Stellplatzortsgesetz möglich bleibt
grundsätzliche Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge und Fahrräder	§ 2 Abs. 1	keine	Beibehaltung der verkehrlichen und städtebaulichen Lenkungswirkung
Herstellung des Mehrbedarfs an Stellplätzen bei Änderungen und Nutzungsänderungen	§ 2 Abs. 2	Verzicht auf Herstellung, sofern der Mehrbedarf weniger als 3 Stellplätze beträgt	Privilegierung von „kleineren“ Änderungen oder Nutzungsänderungen
Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze	Anlage 1 zu § 3 Abs. 1	Streichung spezieller Richtzahlen für Altenwohnungen / Unterteilung der Richtzahlen bei Hochschulen mit / ohne Semesterticket / Senkung Studentenwohnheim auf 1 zu 5 statt bisher 3 Betten	Beibehaltung der vergleichsweise niedrigen Richtzahlen
Richtzahlen für Fahrradabstellplätze	Anlage 1 zu § 3 Abs. 1	gezielte Anhebung bei bestimmten Vorhaben	Förderung der Fahrradnutzung
Anpassung der maximal zulässigen fußläufigen Entfernungen notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze zum Baugrundstück	§ 5 Abs. 1 und 2	Maximal 500 m, bisher 1000 / 2.000 m (Zone 1), bei Wohnungsbauvorhaben 200 m (bisher 300 m) sowie maximal 60 m bei Fahrradabstellplätzen (bisher 200m)	Erhöhung der Akzeptanz dieser Stellplätze, ansonsten Ablösung nötig
Grundsatz der Reduktion des Stellplatznormbedarfs in Abhängigkeit von der Erschließungsqualität des ÖPNV	§ 4	keine	weiterhin keine Abminderung bei Wohnungsbauvorhaben, da hier im Regelfall die Realherstellung gewünscht wird
neue Gebietszoneneinteilung zur ÖPNV-Reduktion des Stellplatznormbedarfs und zur Festlegung der Höhe der Ablösungsbeträge	Anlage 2 zu §§ 4, 7 und 8	bisher zwei verschiedene Karten mit drei nicht deckungsgleichen Zonen werden zu einer gemeinsamen Karte mit nur noch zwei Zonen zusammengeführt	Erleichterung der Rechtsanwendung
Anpassung der ÖPNV-Reduktion an die veränderte Gebietszoneneinteilung	§ 4	40 % in der neuen Zone I (bisher 50 % in der alten Zone 1) 20% in der neuen Zone 2 (bisher 30 % in der alten Zone 2 und keine Reduktion in der alten Zone 3)	Im Vergleich zu den bisherigen Gebietszonen ergeben sich jeweils gegenläufige Veränderungen hinsichtlich Stellplatzbedarf einerseits und Ablösungshöhe andererseits. In den Gebieten, in denen sich die Zahl der notwendigen Stell-

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, für weitere Details wird auf die Begründung zum Gesetzentwurf verwiesen

Regelungsbereich:	Regelung im StellpIOG	Änderung gegenüber dem bisherigen Stellplatzrecht	Auswirkungen / Regelungsziel:
Anpassung der Ablösungsbeträge an die veränderte Gebietszoneneinteilung	§ 7	Aktualisierung der Herstellungskosten unter Berücksichtigung der neuen Zonen, Reduzierung des Vom-Hundert-Satzes bei gewerblichen Vorhaben auf 50 v. H. (statt bisher 70 v. H.), bei Wohnungsbauvorhaben auf 30 v.H. (bisher 40 v.H.) und bei Kulturdenkmälern, Baulücken und Aufstockungen auf 15 v.H. in Baulücken (bisher 20 v. H.)	plätze verringern, erhöht sich der Ablösebetrag und umgekehrt.  Im Ergebnis wird eine Konsolidierung der Einnahmen aus Ablösungsbeträgen angestrebt.
Privilegierung bestimmter Bauvorhaben bei der Festlegung von Ablösungsbeträgen (z.B. Wohnungsbau, Baulücken, Vorhaben an Kulturdenkmälern)	§ 7 Abs. 2	ermäßigte Ablösungsbeträge gelten nur, wenn die abzulösenden Stellplätze nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können	Konsolidierung der Einnahmen aus Ablösungsbeträgen wird angestrebt
Stellplatzpflicht auch bei Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in bestehenden Gebäuden durch Wohnungsteilung, Ausbau, Aufstockung oder Nutzungsänderung	§ 7 Abs. 2 Nr. 2	bisherige Stellplatzverzicht entfällt, stattdessen lediglich ermäßigte Ablösungsbeträge	
Aussetzung der Stellplatzpflicht durch Mobilitätsmanagement	§ 9	neue, innovative Regelung Beispielhafte Aufzählung im Gesetz (z.B. Car-Sharing, ÖPNV-Zeitkarten) Nähere Rahmenbedingungen werden in bauaufsichtliche Prüfregele erläutert	Die Stellplatzpflicht wird durch die neue Aussetzungsregelung flexibler und kann einzelfallbezogen bis auf 20 .v.H. weiter reduziert werden
Gestaltungsanforderungen an die Beschaffenheit von Stellplätzen	§ 10 Abs. 4	Absenkung des Schwellenwert für die Bepflanzung, wenn mehr als fünf (bisher mehr als zehn) zusammenhängende Stellplätze geschaffen werden, Anforderungen an die Bepflanzung werden konkretisiert	gestalterischer Ausgleich zur Bodenversiegelung, Verhinderung, dass Bäume minderer Qualität in ungeeignetes Bodenmaterial gepflanzt werden
Anforderungen an die Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen	§ 11	Anforderungen an die Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen werden konkretisiert, insbesondere die Attraktivität größerer notwendiger Fahrradabstellanlagen wird erhöht.	Förderung der Fahrradnutzung
Zustimmungserfordernisse der Gemeinde als verfahrensrechtliche Grundlage	§ 12	neues Instrument zur Kompensation bauordnungsrechtlicher Prüfverzichte bei Wohnungsbauvorhaben im bauaufsichtlichen Verfahren	Sicherstellung der Einhaltung der materiellen Anforderungen des Stellplatzrechts

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, für weitere Details wird auf die Begründung zum Gesetzentwurf verwiesen