

**Verwaltungsvorschrift des  
Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur  
über die Herstellung notwendiger Stellplätze  
(VwV Stellplätze)**

Vom 28. Mai 2015 – Az.: 41-2600.0-13/187 –

**I.**

Beim Vollzug von § 35 Abs. 4 Satz 1, § 37, § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden- Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. November 2014 (GBl. S. 501), ist Folgendes zu beachten:

**Zu § 35 Absatz 4 Satz 1:**

**FAHRRAD-STELLPLÄTZE FÜR WOHNUNGEN**

Die Fahrrad-Stellplatzpflicht deckt sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher ab.

Die Fahrrad-Stellplätze sollten einfach zugänglich und vom öffentlichen Straßenraum leicht auffindbar sein.

Die notwendigen Fahrrad-Stellplätze können in einem Abstellraum nach § 35 Abs. 5 LBO nur dann nachgewiesen werden, wenn der Raum nach Größe, Lage und Zuschnitt sowohl die Funktion als Abstellraum zur Wohnung als auch die Anforderungen für Fahrrad-Stellplätze nach der LBO erfüllt.

Für die Abweichung von der Stellplatz-Pflicht bei Wohnungen müssen jeweils im Einzelfall nachvollziehbar begründete atypische Ausnahmefälle vorliegen bei denen Art, Größe oder Lage der Wohnung auch in der Perspektive einen deutlich verringerten Bedarf erwarten lassen (z.B. Wohnungen für körperlich eingeschränkte Menschen, Altenwohnungen, Ein-Zimmer-Wohnungen).

Ein geringer Radverkehrsanteil in der Kommune ist kein Indikator für einen geringeren zu erwartenden Fahrrad-Stellplatzbedarf.

Die Topographie ist kein Indikator für einen geringeren zu erwartenden Fahrrad-Stellplatzbedarf. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs stellen Steigungen bereits heute kein grundsätzliches Hindernis für eine Fahrradnutzung mehr dar.

Die Anforderungen an notwendige Fahrrad-Stellplätze aus § 37 Abs. 2 gelten auch für Fahrradstellplätze für Wohngebäude. Soweit die Fahrrad-Stellplätze in nicht gemeinschaftlich genutzten, abschließbaren Garagen oder Räumen ausgewiesen werden, wird der gesetzlich geforderte Diebstahlschutz auch ohne AnschlieÙmöglichkeit erreicht. Auch ist in diesen Fällen ein Anlehnbügel entbehrlich.

## **Zu § 37 Absatz 1:**

### **1. ERMITTLUNG DER ZAHL DER NOTWENDIGEN KFZ-STELLPLÄTZE BEI ANDEREN ANLAGEN**

Hierbei kommt es auf die Lage, die Nutzung, die Größe und die Art des Bauvorhabens an. Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze ist von den im Anhang 1 abgedruckten Richtzahlen auszugehen. Die Umstände des Einzelfalles sind innerhalb des angegebenen Spielraums in die Beurteilung einzubeziehen. Die Einbindung des Standorts in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs ist nach der im Anhang aufgeführten Art und Weise zu berücksichtigen. Eine besonders gute Erreichbarkeit des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln führt dabei zur größtmöglichen Minderung der Zahl der Kfz-Stellplätze, wobei eine Grundausstattung der Anlage mit Stellplätzen grundsätzlich erhalten bleiben muss. Die Grundausstattung beträgt mindestens 30 % der Kfz-Stellplätze nach Tabelle B des Anhangs. Ergibt sich bei dieser Ermittlung ein geringerer Wert als die in der Tabelle genannte Mindestzahl, ist jedoch mindestens diese Zahl zu erbringen. Errechnet sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze eine Bruchzahl, ist nach allgemeinem mathematischem Grundsatz auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden.

Bei Anlagen mit mehreren Nutzungsarten ist der Stellplatzbedarf für jede Nutzungsart getrennt zu ermitteln. Lassen die einzelnen Nutzungsarten eine wechselseitige Bereitstellung der Kfz-Stellplätze zu, kann die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze entsprechend gemindert werden.

Für Anlagen, die von den Richtzahlen nicht erfasst sind, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalles gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln.

Bei barrierefreien Anlagen nach § 39 Abs. 1 und 2 LBO ist ein angemessener Prozentsatz der Kfz-Stellplätze barrierefrei auszuführen.

### **2. ALTENWOHNUNGEN**

Von der Verpflichtung zur Herstellung von einem Kfz-Stellplatz je Wohnung sind grundsätzlich auch Altenwohnungen erfasst, bei denen i.d.R. von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann. Soweit es sich dabei um Wohnanlagen oder Teile von Anlagen handelt, die nachweislich dauerhaft zur Nutzung durch alte Menschen vorgesehen sind, führt diese uneingeschränkte Verpflichtung zu einer nicht beabsichtigten Härte, da hier auch die Möglichkeit des § 37 Abs. 4 S. 2 LBO wenig entlastend wirkt. Diese Fälle sind über eine Befreiung nach § 56 Abs. 5 LBO zu lösen. Eine Beschränkung der Baugenehmigung auf die Nutzung als Altenwohnung ist geeignet, eine dauerhafte Nutzung im beantragten Sinne sicherzustellen bzw. ein Aufleben der Stellplatzverpflichtung im Falle anderer Nutzungen zu verdeutlichen.

## **Zu § 37 Absatz 2:**

## ERMITTLUNG DER ZAHL DER NOTWENDIGEN FAHRRAD-STELLPLÄTZE BEI ANDEREN ANLAGEN

1. Die erforderliche Zahl notwendiger Fahrrad-Stellplätze nach § 37 Abs. 2 Satz 1 LBO bestimmt sich nach den Richtzahlen in Anhang 2. Die Stellplätze sind in den Bauvorlagen darzustellen. Bei Anlagen, die von den Richtzahlen nicht erfasst sind, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalls gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln. Für die den laufenden Nummern in Anhang 2 zugeordneten Nutzungen sind jeweils mindestens zwei Stellplätze nachzuweisen. Die Fahrrad-Stellplätze sollen zielnah zu der jeweiligen Nutzung beziehungsweise zu dem jeweiligen Zugang angeordnet sein.
2. Die Fahrrad-Stellplätze müssen so hergestellt werden, dass
  - sie ebenerdig, durch Aufzüge oder Rampen zugänglich sind, wobei bis zu zwei Stufen zulässig sind,
  - sie eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben,
  - dem Fahrrad ein sicherer Stand durch einen Anlehnbügel gegeben wird,
  - sie eine Länge von 2 m zuzüglich der erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen aufweisen und
  - durch einen Mindestabstand von 0,80 m zwischen den Fahrradständen das Abstellen und Anschließen des Fahrrades einschließlich des Rahmens ermöglicht wird.

Die Herstellung einfacher Vorderradständer ist unzulässig. Der Platzbedarf kann durch den Einsatz platzsparender Fahrrad-Abstellsysteme wie beispielsweise Doppelstockparksysteme reduziert werden. Solche Systeme müssen eine einfache Nutzbarkeit gewährleisten.

### **Zu § 37 Absatz 3:**

#### ABWEICHUNG VON DER STELLPLATZVERPFLICHTUNG NACH § 37 ABS. 3 S. 2 LBO

Soweit die in § 37 Abs. 3 S. 2 LBO genannten Voraussetzungen zur Zulassung einer Abweichung vorliegen, muss im Interesse der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung oder auch Teilung die Abweichung zugelassen werden; die Baurechtsbehörde hat insoweit kein Ermessen.

Eine Herstellung zusätzlicher Stellplätze auf dem Baugrundstück ist bei Vorhaben im Bestand häufig wegen fehlender Grundfläche nicht (ebenerdig) möglich. Die Baurechtsbehörde hat in diesen Fällen zu prüfen, inwieweit andere, technisch aufwendigere Lösungen (z.B. Doppelparker, Tiefgaragenplätze oder mehrgeschossige Parkierungseinrichtungen) noch im Verhältnis zum Aufwand für den zusätzlich zu schaffenden Wohnraum stehen. Die zu erwartenden erhöhten Aufwendungen für

solche Lösungen oder sonstige erhebliche Nachteile sind vom Bauherrn darzulegen.

§ 37 Abs. 3 S. 2 LBO geht als Spezialregelung der Bestimmung nach § 56 Abs. 2 LBO vor. Liegen die Voraussetzungen nach § 37 Abs. 3 S. 2 LBO nicht vor, ist auch im Rahmen des § 56 Abs. 2 LBO keine Möglichkeit zur Zulassung einer Abweichung gegeben.

Beim Nachweis, dass die Herstellung von Stellplätzen nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, ist bei Fahrrad-Stellplätzen der geringe Flächenbedarf im Vergleich zu Kfz-Stellplätzen zu berücksichtigen – auch bei einer gegebenenfalls erforderlichen Abwägung zwischen Stellplätzen für Kfz und Fahrrädern.

#### **Zu § 37 Absatz 4:**

##### **AUSSETZEN DER VERPFLICHTUNG ZUR HERSTELLUNG NOTWENDIGER STELLPLÄTZE**

§ 37 Abs. 4 S. 2 LBO räumt dem Bauherrn einen Anspruch auf Aussetzung der Herstellung der notwendigen Stellplätze ein. Soweit und solange nachweislich ein Stellplatzbedarf nicht oder nicht in vollem Umfang besteht, z.B. weil die Bewohner kein Kraftfahrzeug halten, ist die Verpflichtung zur Herstellung der gleichwohl notwendigen Stellplätze auszusetzen. Da die Stellplatzverpflichtung als solche dadurch nicht berührt wird, muss in diesen Fällen die Fläche für die zu einem späteren Zeitpunkt eventuell herzustellenden Stellplätze durch Baulast gesichert sein. Die Vorschrift kommt z.B. bei solchen Wohngebäuden zur Anwendung, die einer zeitlich begrenzten Belegungsbindung zugunsten von alten Menschen unterliegen. In Betracht kommt aber auch eine teilweise Aussetzung der Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze im Verhältnis zu dem Umfang, in dem ein Arbeitgeber den Beschäftigten in der betroffenen baulichen Anlage – dies ist das Gebäude mit den Geschäftsräumlichkeiten – preisgünstige Zeitkarten für den ÖPNV ("Job-Tickets") zur Verfügung stellt und so den tatsächlich von der Anlage ausgelösten ruhenden Verkehr vermindert. Der Nachweis über das Vorliegen der Voraussetzung zur Aussetzung der Verpflichtung zur Herstellung der notwendigen Stellplätze obliegt dem Bauherrn; die Baurechtsbehörde legt in der Entscheidung über die Aussetzung fest, in welcher Form und in welchen zeitlichen Abständen der Nachweis zu erbringen ist.

#### **Zu § 37 Absatz 5:**

##### **VORAUSSETZUNGEN EINER BESTIMMUNG DES GRUNDSTÜCKS DURCH DIE BAURECHTSBEHÖRDE**

Die Gründe des Verkehrs müssen in diesen Fällen hinreichend schwerwiegend und konkret sein und dürfen sich nicht allein auf allgemeine verkehrsplanerische Überlegungen stützen. Eine Bestimmung durch die Baurechtsbehörde ist beispielsweise gerechtfertigt, wenn durch die Errichtung der notwendigen Stellplätze auf dem beabsichtigten Grundstück entweder im Umfeld dieses Grundstücks selbst oder, sofern die Errichtung auf einem anderen Grundstück vorgesehen ist, im Umfeld des Baugrundstücks Verhältnisse geschaffen würden, die zur Gefährdung der Sicherheit

und Leichtigkeit des Verkehrs führen würden. Eine Bestimmung durch die Baurechtsbehörde ist aber auch dann gerechtfertigt, wenn die vom Bauherrn beabsichtigte Herstellung von Stellplätzen einer konkreten verkehrsplanerischen Konzeption der Gemeinde, z.B. zur Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche mit Parkierung in Gebietsrandlage, zuwiderlaufen würde.

Bei Fahrrad-Stellplätzen sind besondere Anforderungen an die räumliche Zuordnung der Stellplätze zur Nutzung zu stellen. Bei der Festlegung zumutbarer Entfernungen sind daher deutlich engere Maßstäbe anzulegen als bei Kfz-Stellplätzen.

### **Zu § 37 Absatz 7:**

#### **ABWEICHUNG VON DER KFZ-STELLPLATZVERPFLICHTUNG BEI WOHNUNGEN**

Eine Erfüllung der Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen durch Ablösung ist für Wohnungen durch § 37 Abs. 7 S. 1 LBO ausgeschlossen. Um Fälle unbilliger Härten ausschließen und einem Scheitern von Wohnbauvorhaben durch fehlende Kfz-Stellplätze entgegenwirken zu können, verlangt § 37 Abs. 7 S. 2 LBO die Zulassung einer Abweichung von § 37 Abs. 1 S. 1 LBO, soweit die unter Ziff. 1 oder 2 genannten Voraussetzungen vorliegen. Unzumutbar kann das Verlangen nach Herstellung von Kfz-Stellplätzen u.a. dann werden, wenn die wirtschaftlichen Aufwendungen für die Errichtung der Kfz-Stellplätze, z.B. bei Unterbringung in Untergeschossen oder in mehreren Geschossen, durch schwierige topografische und/oder konstruktive Verhältnisse die ortsüblichen Aufwendungen erheblich übersteigen oder die Aufwendungen für die Errichtung der Kfz-Stellplätze nicht mehr im Verhältnis zum Aufwand der gesamten Baumaßnahme stehen würden. Der Bauherr hat das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 37 Abs. 7 Nr. 1 LBO darzulegen.

Aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen sein kann die Herstellung von Kfz-Stellplätzen z.B. dann, wenn die Gemeinde von ihrem Satzungsrecht nach § 74 Abs. 2 Nr. 3 (oder 4) LBO Gebrauch gemacht und die Herstellung auf dem Baugrundstück ausgeschlossen hat.

Nicht erfasst von der Regelung sind die Fälle, in denen planungsrechtliche Festsetzungen oder örtliche Bauvorschriften die Herstellung von Kfz-Stellplätzen auf dem Baugrundstück ausschließen, gleichzeitig jedoch andere Flächen in zumutbarer Entfernung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen, z.B. in Gemeinschaftsanlagen, ausgewiesen werden. Auf diesen Flächen muss die Herstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze jedoch für den betroffenen Bauherrn auch rechtlich und tatsächlich möglich sein.

### **Zu § 56 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1:**

#### **SCHUTZ VOR LUFTVERSCHMUTZUNG AUS GRÜNDEN DES ALLGEMEINWOHLS**

In Gebieten, für die ein Luftreinhalteplan aufgestellt wurde, kann aus Gründen des allgemeinen Wohls eine Befreiung von der Stellplatzpflicht nach § 37 Abs. 1 S. 1 LBO erteilt werden, sofern dies Teil eines Parkraummanagement-Konzepts ist.

## **Zu § 74 Absatz 2 Nummer 2 :**

### **ERHÖHUNG DER ZAHL DER NOTWENDIGEN KFZ-STELLPLÄTZE FÜR WOHNUNGEN DURCH SATZUNG NACH § 74 ABS. 2 NR. 2 LBO**

Die Voraussetzungen zum Erlass einer solchen Satzung liegen aus Gründen des Verkehrs insbesondere dann vor, wenn durch die örtlichen Verhältnisse bei Nachweis von nur einem Kfz-Stellplatz je Wohnung verkehrsgefährdende Zustände zu befürchten sind. Dies kann z.B. dann der Fall sein, wenn in beengten Erschließungsverhältnissen mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung ein durch die Errichtung zusätzlicher Wohnungen zu erwartender, über die Zahl von einem Kfz-Stellplatz pro Wohnung hinausgehender Parkierungsbedarf nicht abgedeckt werden kann. Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn aufgrund übergeordneter verkehrsregelnder Maßnahmen in dem betreffenden Gebiet ein Halteverbot angeordnet ist und somit keine Möglichkeit besteht, einen ständigen oder zeitweiligen (z.B. durch Besucher) Mehrbedarf aufzunehmen.

Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV – (z.B. abgelegene Weiler) auch unter Beachtung der Möglichkeit einer Erschließung mit dem Radverkehr davon ausgegangen werden muss, dass die Haushalte i.d.R. mit mehr als einem Kraftfahrzeug ausgestattet sein müssen, um die für die tägliche Lebensführung notwendige Mobilität aufbringen zu können.

Voraussetzungen zum Erlass einer Satzung aus städtebaulichen Gründen können z.B. dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement) und der ruhende Verkehr aus stadtgestalterischen Gründen nicht im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden kann oder soll.

Im Regelfall werden sowohl städtebauliche als auch Gründe des Verkehrs nicht gleichermaßen und flächendeckend im gesamten Gemeindegebiet vorliegen.

## **II.**

Die Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze vom 16. April 1996 (GABl. S. 289), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 4. August 2003 (GABl. S. 590), wird aufgehoben.

## **III.**

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. Juli 2015 in Kraft und am 30. Juni 2022 außer Kraft.

## ANHANG 1

Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO ist wie folgt zu verfahren:

1. Der Standort der baulichen Anlage wird hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV entsprechend Tabelle A bewertet.

Eine Bewertung unterbleibt bei Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

### A Kriterien ÖPNV

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit (1)	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (2) (Taktfolge Mo. bis Fr. 6 h - 19 h)	Attraktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigenen Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

- (1) Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken, wie Eisenbahnlinien oder Flussläufe, sind zu berücksichtigen.
- (2) Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels. Dabei können mehrere Linien dieses Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen oder eine weitgehend gleiche Streckenführung aufweisen und daher angenommen werden kann, dass es den meisten Nutzerinnen und Nutzern gleich ist, welche Linie sie benutzen.

Es sind im günstigsten Fall, d.h. bei maximaler Punktzahl in jeder der 4 Kategorien, 12 Punkte erreichbar.

Beispiel:

- Vom Standort der baulichen Anlage aus ist eine Haltestelle des ÖPNV in einem Radius zwischen 300 m und 500 m erreichbar: 2 Punkte
  - Mehr als 1 Bus oder Bahnlinie können erreicht werden: 1 Punkt
  - Die kürzeste Taktfolge des leistungsfähigsten Verkehrsmittels Mo. bis Fr. zwischen 6 h und 19 h beträgt max. 10 Minuten: 2 Punkte
  - Das attraktivste erreichbare Verkehrsmittel ist die S-Bahn: 3 Punkte
- 
- 8 Punkte

Die Standortqualität dieser baulichen Anlage wird hinsichtlich ihrer Einbindung in das ÖPNV-Netz mit insgesamt 8 Punkten bewertet.

2. Aus Tabelle B wird nach Nutzungsart und Größe der Anlage eine Zahl von Kfz-Stellplätzen ermittelt. Diese wird ggf. entsprechend der nach Nr. 1 erreichten Punktzahl gemindert.

Die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze beträgt bei

- unter 4 Punkten = 100% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 4 – 6 Punkten = 80% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 7 – 9 Punkten = 60% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 10 – 11 Punkten = 40% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 12 Punkten = 30% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze.

## B

Nr.	VERKEHRSQUELLE	ZAHL DER KFZ-STELLPLÄTZE
1	<i>Wohnheime</i>	
1.1	Altenheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 3
1.2	Behindertenwohnheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 3
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 20 Plätze, mindestens jedoch 2
1.4	Flüchtlingswohnheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 2
1.5	Studierendenwohnheime	1 je 4 - 10 Plätze, mindestens jedoch 2
1.6	Sonstige Wohnheime	1 je 2 - 5 Plätze, mindestens jedoch 2
2	<i>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</i>	
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 je 30 - 40 m <sup>2</sup> Büronutzfläche <sup>(1)</sup> , mindestens jedoch 1
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 je 20 - 30 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> , mindestens jedoch 3



### 3 *Verkaufsstätten*

- 3.1 Verkaufsstätten bis 700 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche 1 je 30 - 50 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche<sup>(2)</sup>, mindestens jedoch 2 je Laden
- 3.2 Verkaufsstätten mit mehr als 700 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, 1 je 10 - 30 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche<sup>(2)</sup>

### 4 *Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen*

- 4.1 Versammlungsstätten 1 je 4 - 8 Besucherplätze
- 4.2 Kirchen 1 je 10 - 40 Sitzplätze

### 5 *Sportstätten*

- 5.1 Sportplätze 1 je 250 m<sup>2</sup> Sportfläche<sup>(3)</sup>, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
- 5.2 Spiel- und Sporthallen 1 je 50 m<sup>2</sup> Sportfläche<sup>(3)</sup>, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
- 5.3 Fitnesscenter 1 je 25 m<sup>2</sup> Sportfläche<sup>(3)</sup>
- 5.4 Freibäder 1 je 200 - 300 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche
- 5.5 Hallenbäder 1 je 5 - 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
- 5.6 Tennisanlagen 3 - 4 je Spielfeld, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
- 5.7 Kegel-, Bowlingbahnen 4 je Bahn
- 5.8 Bootshäuser und Bootsliegendeplätze 1 je 2 - 3 Boote
- 5.9 Reitanlagen 1 je 4 Pferdeeinstellplätze

### 6 *Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Vergnügungstätten*

- 6.1 Gaststätten 1 je 6 - 12 m<sup>2</sup> Gastraum
- 6.2 Tanzlokale, Discotheken 1 je 4 - 8 m<sup>2</sup> Gastraum

6.3	Spielhallen	1 je 10 - 20 m <sup>2</sup> Nutzfläche des Ausstellraumes, mindestens 3
6.4	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 2 - 6 Zimmer
6.5	Jugendherbergen	1 je 10 Betten
7	<i>Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen</i>	
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 je 2 - 3 Betten
7.2	Krankenhäuser, Kureinrichtungen	1 je 3 - 6 Betten
7.3	Pflegeheime	1 je 10 - 15 Betten, mindestens jedoch 3
8	<i>Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche</i>	
8.1	Grund- und Hauptschulen	1 je 30 Schüler/-innen
8.2	Sonstige allgemeinbildenden Schulen	1 je 25 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 10 - 15 Schüler/-innen über 18 Jahre
8.3	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 je 20 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 3 - 5 Schüler/-innen über 18 Jahre
8.4	Sonderschulen für Behinderte	1 je 15 Schüler/-innen
8.5	Hochschulen	1 je 2 - 4 Studierende
8.6	Kindergärten, Kindertagesstätten und dgl.	1 je 20 - 30 Kinder, mindestens jedoch 2
8.7	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 15 Besucherplätze
9	<i>Gewerbliche Anlagen</i>	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 50 - 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> oder je 3 Beschäftigte <sup>(5)</sup>
9.2	Lagerräume, Lagerplätze	1 je 120 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> oder je 3 Beschäftigte <sup>(5)</sup>

9.3	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 je 80 - 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> oder je 3 Beschäftigte <sup>(5)</sup>
9.4	Kfz-Werkstätten, Tankstellen mit Wartungs- oder Reparaturständen	4 je Wartungs- oder Reparaturstand
9.5	Kfz-Waschanlagen	2 je Waschplatz
9.6	Reifenhandelsbetriebe mit Montageständen	2 je Montagestand
10	<i>Verschiedenes</i>	
10.1	Kleingartenanlagen	1 je 3 Kleingärten
10.2	Friedhöfe	1 je 2000 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, mindestens jedoch 10

Kfz-Stellplätze für Beschäftigte der jeweiligen Anlagen sind bereits eingeschlossen.

**Richtzahlen für Fahrrad-Stellplätze**

1.	Wohnheime	
1.1	Studierenden-, Schüler-, Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 2 Plätze
1.2	Altenheime, Behindertenwohnheime	1 je 10 Plätze
1.3	Sonstige Wohnheime	1 je 2 Plätze
2.	Gebäude mit Büro- und Verwaltungs- und Praxisräumen	
2.1	mit Büronutzfläche	1 je 100 m <sup>2</sup> Büronutzfläche <sup>(1)</sup>
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup>
3.	Verkaufsstätten	1 je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche <sup>(2)</sup>
4.	Versammlungsstätten	1 je 10 Besucherplätze
5.	Sportstätten	
5.1	Sportplätze	1 je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup>
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup>
5.3	Sportstadien	1 je 10 Besucherplätze
5.4	Freibäder	1 je 100 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1 je 5 Kleiderablagen
6.	Gaststätten	1 je 6 - 12 m <sup>2</sup> Gastraum
7.	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 10 Betten
8.	Jugendherbergen	1 je 5 Betten
9.	Krankenhäuser, Kureinrichtungen	1 je 20 Betten
10.	Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche	
10.1	Allgemeinbildende Schulen	1 je 3 Schüler/-innen
10.2	Berufsschulen	1 je 5 Schüler/-innen
10.3	Hochschulen	1 je 5 Studierende
10.4	Kindergärten, Kindertagesstätten u.dgl.	5 je Gruppenraum
10.5	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 3 Besucherplätze

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 11. Handwerks- und Industriebetriebe, | 1 je 225 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> |
| 12. Museen und Ausstellungsgebäude    | 1 je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> |

- (1) Nicht zur Büronutzfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
- (2) Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
- (3) Nicht zur Sportfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
- (4) Nicht zur Nutzfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Funktionsflächen für betriebliche Anlagen, Verkehrsflächen.
- (5) Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen.