

**Vorlagennummer:** FB 60/0160/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 28.03.2025

## Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement  
**Beteiligte Dienststellen:** FB 30 - Fachbereich Recht und Versicherung  
FB 63 - Fachbereich Bauaufsicht  
FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung  
FB 68 - Mobilität und Verkehr  
FB 62 - Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung

**Verfasst von:**  
**Ziele:** nicht eindeutige Klimarelevanz

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.05.2025	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
05.06.2025	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung
18.06.2025	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der **Planungsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er empfiehlt dem Rat der Stadt die in der Anlage beigefügte Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen zu beschließen.

Auf Vorschlag der Verwaltung und Empfehlung des Planungsausschusses beschließt der **Rat der Stadt Aachen** die in der Anlage beigefügte Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen.

Die Ratsanträge Nr 052/18 und Nr 133/18 gelten damit als erledigt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
	X		

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2024	Fortgeschriebener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2025 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	700.000	700.000	2.100.000	2.100.000	700.000	7.00.000
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

Keine

**Klimarelevanz:**

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

**Größenordnung der Effekte**

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

- Die Bauordnung der Landes Nordrhein-Westfalen ermächtigt zum Erlass einer örtlichen Stellplatzsatzung.
- Die kommunalen Stellplatzsatzungen erhalten dabei im Vergleich zur landesweit einheitlichen, seit 1. Juli 2022 gültigen Stellplatzverordnung NRW einen besonderen Stellenwert: Sie ermöglichen es, die Stellplatzregelungen differenziert auf örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien auszurichten.
- Zu beachten ist, dass die Stellplatzsatzung ausschließlich im Kontext von Baugenehmigungsprozessen wirksam wird und den Umgang mit den Zu- und Abgangsverkehren von Gebäuden oder baulichen Anlagen regelt. Die Wirkung auf die kommunale Verkehrsentwicklung ist begrenzt. Damit ist jede Stellplatzsatzung durch die engen normierten Grenzen nur ein Instrument von Vielen im Themenfeld Mobilität (z.B. Steuerung der Verkehre, Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, Bewirtschaftung des öffentlichen und privaten Parkraums u.V.m.) und kann sich hinsichtlich der Erwartungshaltungen daran als Puzzleteil eines Gesamtbildes verstehen.
- Durch die Änderung der Landesbauordnung zum 01.01.2019 wurde es erforderlich, die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen an die neuen Anforderungen der Landesbauordnung anzupassen. Daher wurde im Jahr 2018 die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen mit Inkrafttreten zum 01.01.2019 neugefasst. Seit dieser Neufassung der Stellplatzsatzung sind inzwischen fünf Jahre vergangen.
- Sie wurde in einem extern begleiteten Prozess auf den Prüfstand gestellt und anschließend weiterentwickelt.

## **Evaluationsprozess**

Die Verwaltung wurde bei dem Evaluationsprozess durch die Firma teamred, einer Innovationsberatung mit dem Schwerpunkt Mobilität, unterstützt und begleitet.

Das gemeinsame Projekt bestand aus drei Phasen: „Erkenne die Lage“, „Ergebnisse überprüfen, Ziele definieren“ und „Anwendung vorbereiten“.

In der ersten Phase „Erkenne die Lage“ wurden Interviews mit der „Aachener Investierenden“ vorbereitet und durchgeführt. Hierbei waren unter anderem Interviewpartner\*innen aus dem Mobilitätsbereich, aus dem Hochschulbereich und aus der Baubranche vertreten. In diesen Interviews sollten Erkenntnisse darüber gewonnen werden, mit welchen Fragestellungen, Sorgen und Wünschen sich die „Aachener Baulandschaft“ beschäftigt und welche Einschätzungen zu den verschiedenen Themenstellungen vorliegen.

Auf diesen Erkenntnissen aufbauend, schloss sich die zweite Phase „Ergebnisse überprüfen, Ziele definieren“ an. Hierbei wurden auf Grundlage der Erkenntnisse aus der ersten Interviewrunde Expert\*inneninterviews geführt.

In der dritten und letzten Phase „Anwendung vorbereiten“ wurden auf Grundlage der durch die Interviews gewonnenen Erkenntnisse unter der Beteiligung von externen Stakeholdern Planspiele und ein verwaltungsinterner, fachbereichsübergreifender Workshop durchgeführt.

Die Ergebnisse des Evaluationsprozesses und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden dem Mobilitätsausschuss und dem Planungsausschuss durch die Verwaltung vorgestellt.

Eingeflossen in die Neufassung der Stellplatzsatzung sind u.a. die Ergebnisse des Evaluationsprozesses, die Fachexpertise der Verwaltung, die Musterstellplatzsatzung NRW inkl. Leitfaden des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, die Grundlagen der Stellplatzverordnung NRW und interkommunale Vergleiche und Erfahrungsaustausche.

Ausgehend davon wurden folgende Aspekte, die in der neuen Satzung durch Änderungen aufgegriffen:

## **Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen, Fahrradstellplätzen und Lastenfahrradstellplätzen**

Gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW können Gemeinden durch Satzung örtliche Bestimmungen über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradstellplätze einschließlich deren Zubehörmutzungen erlassen. Von dieser Möglichkeit hat die Stadt Aachen zuletzt 2018/2019 bei der Neufassung der

Stellplatzsatzung Gebrauch gemacht.

Die grundsätzlichen Definitionen und Ausgestaltungsvorgaben der Stellplatzsatzung (§ 2 „Begriffe“) wurden zur besseren Lesbarkeit redaktionell geringfügig geändert und an die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV) angepasst. Neu in die Stellplatzsatzung aufgenommen wurden Lastfahrradabstellplätze.

Die in der Stellplatzsatzung festgelegten fußläufigen zumutbaren Entfernungen vom Baugrundstück zu den notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen entsprechen nun den Entfernungen der Stellplatzverordnung NRW.

## **Zonierung**

Für die neue Einteilung des Stadtgebietes in Zonen wurde die ÖPNV-Anbindung/Verfügbarkeit (=Lagegunst) als Kriterium herangezogen. Die Zonen unterscheiden sich in der Möglichkeit der pauschalen Verringerung von notwendigen Stellplätzen. Grundlegende Annahme ist, dass weniger Zu- und Abgangsverkehre mit dem Kfz zu erwarten sind, wenn ein Vorhaben sehr gut oder gut durch den ÖPNV erschlossen ist. In diesem Fall werden voraussichtlich mehr Personen den ÖPNV und nicht das eigene Kraftfahrzeug nutzen; eine geringere Pkw-Dichte ist zu erwarten.

Die Zone I entspricht dem Innenstadtgebiet. Dieses zeichnet sich durch ein sehr gutes Mobilitätsangebot und durch eine allgemein gute Erreichbarkeit ohne KFZ aus. Es wird angenommen, dass eine große Anzahl Personen den ÖPNV nutzen wird und außerdem viele Wege zu Fuß oder per Fahrrad erledigt werden. Es wird von deutlich geringeren Zu- und Abgangsverkehren mit dem Kfz ausgegangen. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung vor, in der Zone I die Anzahl der notwendigen Stellplätze pauschal um 50% zu reduzieren.

Die Zone II zeichnet sich durch eine gute ÖPNV-Anbindung aus. Dies bedeutet, dass montags bis freitags außerhalb der Ferienzeiten täglich mindestens 4 Fahrten pro Stunde und Richtung gewährleistet sind. Es wird von geringeren Zu- und Abgangsverkehren mit dem Kfz ausgegangen. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung vor, in der Zone II die Anzahl der notwendigen Stellplätze pauschal um 25% zu reduzieren.

In Zone III ist keine hervorgehobene ÖPNV-Anbindung vorhanden, die eine Verkehrsreduktion zur Folge hätte (= keine Lagegunst). Pauschale Reduzierungen wie in Zone I und II kommen folglich nicht in Betracht.

Die Gebietszoneneinteilung sowie die Zuordnung der einzelnen Grundstücke ergeben sich aus der Darstellung der Karte (Anlage 2) sowie der Flurstückliste (Anlage 3) der Stellplatzsatzung.

Bei Flurstücken, die zum Teil in der Gebietszone II liegen (sog. angeschnittene Flurstücke), können Antragsteller nach einer individuellen Betrachtung bei Bauantragstellung einen Nachweis über die tatsächliche Erreichbarkeit (Lagegunst) des Grundstücks erbringen, um die v.g. pauschalen Reduzierungen der Zone II für ihr Bauvorhaben ebenfalls geltend zu machen.

## **Anzahl notwendiger Stellplätze und Abstellplätze**

Die Richtzahntabelle (Anlage 1 der Stellplatzsatzung) bildet die Grundlage, um für ein konkretes Vorhaben die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze für verschiedene Nutzungsarten zu ermitteln.

Die Richtzahntabelle wurde in Teilen angepasst.

## **Regelungen zu vordefinierten Maßnahmen und Mobilitätskonzepten**

Durch die Umsetzung vordefinierter Maßnahmen des Mobilitätsmanagements oder durch vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte kann der Zu- und Abgangsverkehr durch Kfz weiter reduziert werden.. Es werden Anreize für ein qualitativ hochwertigeres Mobilitätsangebot am Standort geschaffen, die Nutzung des Umweltverbundes

gefördert und damit moderne und zukunftsweisende städtebauliche Konzepte ermöglicht.

Daher empfiehlt die Verwaltung vordefinierte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und Mobilitätskonzepte in die Stellplatzsatzung aufzunehmen.

Durch vordefinierte Maßnahmen kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze in allen Zonen um bis zu 20 % und die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze in allen Zonen um bis zu 10 % dergestalt verringert werden, dass die Herstellungspflicht für bis zu 20% der notwendigen Stellplätze bzw. bis zu 10% der notwendigen Fahrradabstellplätze ausgesetzt wird.

Durch ein Mobilitätskonzept kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze in allen Zonen um jeweils bis zu 40% dergestalt verringert werden, dass die Herstellungspflicht für diese bis zu 40% ausgesetzt wird. Es ist möglich, in größeren baulichen Zusammenhängen (z.B. Hochschulstandorte) ein umfassendes Mobilitätskonzept als Grundlage für verschiedene Bauvorhaben zu erstellen und umzusetzen. Dabei müssen die Reduzierungsanteile für die einzelnen Bauvorhaben nachvollziehbar zuzuordnen sein.

Details zu den vordefinierten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und zu Mobilitätskonzepten ergeben sich aus den Anlagen 4 und 5 der Stellplatzsatzung.

### **Bagatelltatbestände**

Auf die Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen infolge von Änderungen von Bestandsanlagen kann für bestimmte Fallkonstellationen verzichtet werden. Ziel solcher Bagatellgrenzen ist es, die Umsetzung bestimmter Maßnahmen zu erleichtern, wie beispielsweise eine Nachverdichtung oder eine Umnutzung.

Die bisherige Regelung fand ihre Anwendung nur bei Umnutzung oder zum Ausbau von Dachgeschossenen zu Wohnraum.

Neu hinzugekommen sind Befreiungen bei Anlagen, die geändert werden oder deren Nutzung sich ändert. Beträgt der Mehrbedarf notwendiger Stellplätze weniger als vier, sind keine notwendigen Stellplätze für den Mehrbedarf herzustellen. Ausgenommen von dieser Regelung werden sonstige Vergnügungsstätten (Anlage 1 Ziffer 6.5 der Stellplatzsatzung).

Die neuen Regelungen im Hinblick auf Mobilitätskonzepte ermöglichen es außerdem den Bauherr\*innen im Einzelfall bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes nachzuweisen, dass kein zusätzlicher Zu- und Abgangsverkehr entsteht oder zusätzliche Zu- und Abgangsverkehre durch andere Mobilitätsmaßnahmen gedeckt werden können, sodass eine Abweichung von der Standardberechnung und den Vorgaben der notwendigen (Ab-) Stellplätze nun ermöglicht wird.

Scheitern die Mobilitätsmaßnahmen, sind die durch diese eingesparten Stellplätze und Fahrradabstellplätze mindestens teilweise zu errichten bzw. abzulösen. Für diesen Fall ist eine Sicherheitsleistung in der Regel in Form einer Bürgschaft zu erbringen.

### **Ablösebeträge**

Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze, Garagen und/oder notwendiger Fahrradabstellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen und/oder notwendigen Fahrradabstellplätzen verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten an die Stadt einen Geldbetrag gemäß festgelegter Bestimmungen zahlen.

In § 48 Abs. 2 BauO NRW ist gesetzlich geregelt, wofür die Gemeinden den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen zu verwenden haben.

Unabhängig von dieser Regelung besteht nun auch die Möglichkeit in Zone I bis zu 10 % der ermittelten

notwendigen Stellplätze für KFZ und in Zone II und III bis zu 15 % der nach Stellplatzsatzung ermittelten notwendigen Stellplätze für KFZ und Fahrradabstellplätze abzulösen.

Die Vorgabe, dass der Geldbetrag 80 vom Hundert der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich Grunderwerbs in der jeweiligen Gebietszone nicht überschreiten darf, ist nicht mehr Bestandteil der BauO NRW. Daher wurde diese Regelung bei der Neufassung textlich aus der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen gestrichen. Diese Regelung bildet trotzdem weiterhin die Bezugsgröße bei der Ermittlung der Ablösebeträge.

Entsprechend der Regelung der bestehenden Stellplatzsatzung wurden die Ablösebeträge unter Bezugnahme des Baupreisindex fortgeschrieben und auf 50 €-Schritte abgerundet. Die Unterscheidungen zwischen Wohnen und anderen Nutzungen und den unterschiedlichen Zonen sind beibehalten worden.

Die Verwaltung empfiehlt, die bisherigen Zahlungsmodalitäten der Ablösebeträge beizubehalten, da die notwendigen (Ab-)Stellplätze Prüfgegenstand des Baugenehmigungsverfahrens sind.

Insofern ist der Nachweis über die Zahlung der Ablösebeträge als Ersatz zur Schaffung von notwendigen (Ab-)Stellplätzen vor der Erteilung einer etwaigen Baugenehmigung durch den Bauherrn/ die Bauherrin zu erbringen.

Gleichzeitig besteht grundsätzlich für die Bauherr\*innen immer die Möglichkeit einen Antrag auf Stundung der Stellplatzablösen zu stellen. Über diesen hat die Verwaltung gemäß der Dienstanweisung zum Forderungsmanagement zu entscheiden.

Die Verwaltung prüft nicht nur bei Bauabnahme, sondern mit Blick auf stellplatzreduzierende Maßnahmen nach regelmäßigen Zyklen sowie bei Bedarf, ob die Vorgaben der Stellplatzsatzung eingehalten werden.

Nach fünf Jahren ab Inkrafttreten der Satzung soll evaluiert werden, ob die Satzung die angedachte Wirkung entfaltet und ggf. nachgesteuert werden.

### **Inkrafttreten und Übergangsvorschriften**

Die Verwaltung empfiehlt die Satzung mit Wirkung zum 01.08.2025 in Kraft treten zu lassen.

Auch in die neue Stellplatzsatzung wurde eine Übergangsregelung aufgenommen, durch die klargestellt wird, in welchen Fällen die bestehende und in welchen Fällen die neue Stellplatzsatzung anzuwenden ist. Bezugspunkt hierbei ist die Einleitung des bauaufsichtlichen Verfahrens.

Auf Bauvorhaben, deren bauaufsichtliche Verfahren bereits vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung eingeleitet sind, sind die Bestimmungen dieser Satzung nur insoweit anzuwenden, als dass sie günstigere Regelungen beinhalten.

Für Bauvorhaben, deren bauaufsichtliche Verfahren nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung eingeleitet werden, findet die neue Satzung Anwendung.

Notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze, die auf Grund von bestandskräftigen Baugenehmigungen errichtet wurden bzw. zu errichten sind, bleiben von dieser Satzungsänderung unberührt. Entsprechend können keine Änderungsanträge genehmigt werden, die ohne weitere Änderungen des Bauvorhabens ausschließlich die Anzahl der notwendigen Stellplätze / Fahrradabstellplätze auf die Anzahl der nach der neuen Satzung erforderlichen Stellplätze / Fahrradabstellplätze reduzieren.

Die Verwaltung wird die Wirkung Satzung nach 5 Jahren evaluieren und dem Rat berichten.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die finanziellen Auswirkungen der Neufassung der Stellplatzsatzung sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht valide bezifferbar.

In jedem Fall kann festgehalten werden, dass sich durch die Anwendung der neuen Stellplatzsatzung deutliche Verschiebungen ergeben werden. Einerseits haben sich die Ablösebeträge je zu schaffendem Stellplatz im Vergleich zur bisher gültigen Stellplatzsatzung deutlich erhöht, sodass je Stellplatz bei Ablösung ein wesentlich höherer Betrag eingenommen wird. Andererseits können sich aufgrund der Vielzahl der neuen Möglichkeiten zur Reduzierung der Stellplatzherstellungspflicht und Fahrradstellplatzherstellungspflicht sowie der pauschalen Minderung der zu schaffenden Stellplätze (50% in Zone I und 25% in Zone II) die Ablösebeträge reduzieren. Ob und inwieweit das durch die Erhöhung des einzelnen Ablösebetrags kompensiert wird, ist nicht abzusehen.

Ferner ist zu beachten, dass Ablösebeträge auch in Folgejahren aufgrund des tatsächlichen Nichterreichens/Nichtumsetzens eines geplanten - die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze reduzierenden - Mobilitätskonzeptes fällig werden können.

Darüber hinaus ist ebenfalls auf mögliches zusätzlich notwendiges Personal zur Evaluierung der Stellplatzsatzung hinzuweisen.

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die in der Anlage beigefügte Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen zu beschließen.

#### **Anlage/n:**

Stellplatzsatzung inkl. ihrer Anlagen:

Anlage 1: Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Anlage 2: Gebietszoneneinteilung gem. § 5 der Satzung

Anlage 3: Flurstückliste

Anlage 4: Auswahl vordefinierter Maßnahmen

Anlage 5: Mobilitätskonzepte

#### **Anlage/n:**

1 - Neue Stellplatzsatzung (öffentlich)

2 - Anlage 1 - Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze (öffentlich)

3 - Anlage 2\_Stellplatzsatzung\_Gebietszoneneinteilung\_2025 (öffentlich)

4 - Anlage 3\_Stellplatzsatzung\_Flurstueckslisten\_GZI\_vollstaendig (öffentlich)

5 - Anlage 3\_Stellplatzsatzung\_Flurstueckslisten\_GZII\_vollstaendig (öffentlich)

6 - Anlage 3\_Stellplatzsatzung\_Flurstueckslisten\_GZII\_GZIII teilweise (öffentlich)

7 - Anlage 3\_Stellplatzsatzung\_Flurstueckslisten\_GZIII\_vollstaendig (öffentlich)

8 - Anlage 4 -Auswahl vordefinierter Maßnahmen (öffentlich)

9 - Anlage 5 - Mobilitätskonzepte (öffentlich)

