



Stellplatzsatzungen

Durchdachte Stellplatzsatzungen bieten die Möglichkeit, Parkplätze im Quartier einzusparen. Das senkt nicht nur die Baukosten, sondern schafft auch mehr Platz und Lebensqualität für die Bewohner*innen. Mit innovativen Mobilitätskonzepten kann die Stellplatzsatzung ein Instrument sein, um die Mobilität vor Ort nachhaltig und intelligent zu gestalten.

Die Baukosten für Stellplätze sind nicht nur hoch, sie werden auch auf den überwiegenden Teil der Bewohner*innen umgelegt – unabhängig davon, ob sie die Stellplätze selbst nutzen. Durch eine nachfrageorientierte Stellplatzsatzung lassen sich unnötige Kosten im Neubau, aber auch bei Bauvorhaben in Bestandsquartieren, einsparen.

Ein wichtiges Instrument für nachhaltige Mobilitätslösungen im Quartier ist ein intelligentes Mobilitätskonzept. Es verankert innovative Mobilitätsangebote vor Ort, die den Autoverkehr reduzieren und so ein attraktives und lebenswertes Wohnumfeld schaffen. Um die Mobilität der Bewohner*innen sicherzustellen, muss für Alternativen zum Auto gesorgt werden: Sharing-Modelle sowie gute ÖPNV- und Fahrradinfrastrukturen können dabei zum Einsatz kommen. Bei der Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes ist es wichtig, die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in städtischen und ländlichen Regionen zu berücksichtigen.

In diesem Faltblatt finden Sie einen Überblick über die Bedeutung von Stellplatzsatzungen, die Regelungen in den einzelnen Bundesländern, gute Beispiele aus der Praxis und eine Checkliste mit den wichtigsten Punkten für eine durchdachte Stellplatzsatzung.

Autoarmes Wohnen im lebendigen Quartier





Foto: daveynore/Shutterstock

Allgemeines

Stellplatzsatzungen und -verordnungen sind seit Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts ein einflussreiches und rahmensetzendes Instrument für die Planung von Wohnquartieren. Ursprünglich waren sie darauf ausgerichtet, einer zunehmend motorisierten Bevölkerung ausreichend Platz für ihr Kraftfahrzeug (Kfz) zur Verfügung zu stellen. Als »Kind der autogerechten Stadt« sorgen sie jedoch heute in ihrer bisherigen Form für einen enormen Flächenverbrauch. Ihre Umsetzung verteuert den Wohnungsbau und im schlechtesten Fall induzieren sie sogar unnötigen Autoverkehr.

Der Stellplatzbau unterliegt dem Bauordnungsrecht und wird somit föderal, also in den jeweiligen Bauordnungen der Bundesländer, geregelt. Eine Stellplatzsatzung oder -verordnung bestimmt die Anzahl der Stellplätze für Kfz und Fahrräder, die bei Neubauten oder Umbauarbeiten im Bestand auf dem Baugrundstück oder einem in der Nähe gelegenen Grundstück errichtet werden müssen. Die Bauaufsichtsbehörde legt außer dem Umfang der baulichen Maßnahme (Stellplatzzahl) auch ihre Größe und Beschaffenheit fest (§ 86 Abs. 1 Nr. 4 MBO).

Die Zahl der vorgeschriebenen Stellplätze hängt von der Nutzungsart und von der Zahl der Nutzer*innen des Gebäudes ab. Beispielsweise wird die Stellplatzzahl bei Wohngebäuden in Abhängigkeit von der Zahl der Wohnungen festgelegt. Der Stellplatzschlüssel legt die Anzahl der Stellplätze fest, die pro räumliche Einheit (z.B. Quadratmeter der Geschossfläche oder Anzahl der Wohnungen) gebaut werden müssen und wird in den verschiedenen Landesbauordnungen unterschiedlich differenziert geregelt. Das bedeutet, dass an Ein- oder Mehrfamilienwohnhäuser ein anderer Stellplatzschlüssel als an Wohnheime oder Senior*innenheime angelegt wird. In Ausnahmefällen können die Bauaufsichtsbehörden zulassen, dass von den Bauherren Ablösesummen an die Kommunen gezahlt werden,

wenn die notwendigen Stellplätze nicht oder nur unter besonderen Schwierigkeiten hergestellt werden können. Die Ablösesummen sind in ihrer Höhe unterschiedlich und hängen z. T. von festgelegten Kompensationsmöglichkeiten ab.

Rechtliche Rahmenbedingungen

In den meisten Bundesländern sind die Verpflichtungen zum Stellplatzbau in den Landesbauordnungen (LBO) geregelt. In einigen wurden diese in den vergangenen Jahren dahingehend geändert, dass die Kommunen ermächtigt werden, Stellplatzsatzungen mit abweichenden oder konkretisierenden Regelungen zu erlassen.

Drei wesentliche Verfahrensweisen werden unterschieden:

- In den Stadtstaaten Bremen und Hamburg regelt die LBO die Stellplatzbaupflicht, in Berlin gibt es keine.
- Die LBO regelt die Stellplatzbaupflicht, ermöglicht aber den Kommunen eigene Satzungen mit abweichenden Regelungen zu erlassen: siehe Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen (keine Quantifizierung).
- Die LBO sieht keine Stellplatzbaupflicht vor, ermöglicht aber ebenfalls den Kommunen eigene Satzungen zu erlassen: siehe Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt.

[Die Landesbauordnungen haben den Status von Landesgesetzen und basieren weitgehend auf der Musterbauordnung \(MBO\). Hier finden Sie die aktuelle Version der MBO zum Download:](#)

www.bauministerkonferenz.de

[Zur Erstellung einer Muster-Stellplatzsatzung hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW einen Leitfaden erarbeitet. Dieser ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Regelungen auf Landesebene auch in anderen Bundesländern anwendbar:](#)

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/kommunale-stellplatzsatzung

Kompensations- möglichkeiten und Ablösebeträge

Kompensationsmöglichkeiten erlauben durch finanzielle Ablösesummen oder anderweitiges bauliches Vorgehen, den eigentlich geforderten Stellplatzschlüssel zu über- oder unterschreiten. Eine Reduzierung der Anzahl notwendiger Stellplätze kann insbesondere dann sinnvoll sein, wenn wirksame Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) dargelegt werden.

Ablösebeträge müssen gemäß den Landesbauordnungen für unterschiedliche Verwendungszwecke im Sinne nachhaltiger Mobilitätsangebote verwendet werden. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über mögliche Maßnahmen.



Foto: mgf Gartenstadt Fairmisen eG

Verwendungszweck

Bundesland

<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen, insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, oder privater Stellplätze zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen • Modernisierung (Ladestationen für Elektrofahrzeuge) • bauliche Anlagen für den Radverkehr, Ausstattung mit Elektroladestationen (Bayern) 	Bayern
<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung, Modernisierung, Instandhaltung oder -setzung von Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen • sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des ÖPNV • Herstellung von Parkeinrichtungen für die gemeinschaftliche Nutzung von Kfz (Brandenburg) • andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind (NRW) 	Brandenburg, Bremen, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
<ul style="list-style-type: none"> • bauliche Anlagen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern außerhalb öffentlicher Straßen • Verbindungen zwischen Parkeinrichtungen und Haltestellen des ÖPNV • Parkleitsysteme und anderen Einrichtungen zur Verringerung des Parksuchverkehrs sowie sonstige Maßnahmen zugunsten des ruhenden Verkehrs • Einrichtungen des ÖPNV und von öffentlichen Radverkehrsanlagen 	Hamburg
<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung von Parkplätzen, Stellplätzen oder Garagen, sowie Anlagen und Einrichtungen für den ÖPNV (Fahrradabstellanlagen, Radwege) 	Niedersachsen
<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung, Instandhaltung und Modernisierung von Parkeinrichtungen • investive Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV oder des Fahrradverkehrs • sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern (Rheinland-Pfalz) 	Rheinland-Pfalz, Saarland
<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung, Instandhaltung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen • sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des ÖPNV und der Förderung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen 	Sachsen, Schleswig-Holstein



Foto: Nehris/Shutterstock

Tramstation in Hannover

Good-Practice-Beispiele

Die folgenden Beispiele sollen verdeutlichen, welche Maßnahmen getroffen werden können, um Stellplatzsetzungen nachfrageorientiert und sinnvoll anzuwenden.

Hannover

Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Hannover zeichnet sich u. a. dadurch aus, dass sie die Stadtstruktur beispielhaft berücksichtigt. Seit Mai 2020 regelt sie den Bau und Ausbau von Stellplätzen auf Grundlage einer Zonierung des Stadtgebietes. Je nach Zone ist ein Regelbedarf von 0,5 bzw. 0,6 oder 0,8 Stellplätzen je Wohnung vorgesehen. Durch Maßnahmen, die motorisierten Individualverkehr vermeiden, verlagern oder vermindern, kann ihre Anzahl reduziert werden. Beispielsweise können Bauvorhaben, die nahe am Stadtkern liegen und somit infrastrukturell gut angebunden sind, mit weniger Stellplätzen pro Wohneinheit ausgestattet werden. Eine überdurchschnittlich gute Erschließung im ÖPNV definiert die Satzung durch regelmäßige und dichte Taktungen sowie differenzierte Angebote, die fußläufig und barrierefrei erreichbar sind.

Auch durch die Errichtung von wettergeschützten Fahrradstationen in unmittelbarer Nähe zum Gebäude und eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das örtliche Radwegenetz können Stellplätze reduziert werden. Als Ergänzung werden in der Satzung noch weitere »Sonderfahrzeuge« wie etwa Lastenräder, Anhänger oder Dreiräder als Verringerungsgrund benannt. Eine weitere Option ist die Umsetzung eines plausiblen Mobilitätsgesetzes.

Zusätzlich ermöglicht die Satzung eine vertraglich gesicherte Nutzungsoption von Carsharing-Fahrzeugen mit einem Reduktionschlüssel von eins zu vier in fußläufiger Entfernung. Das heißt, dass vier reguläre Stellplätze durch einen Carsharing-Stellplatz ersetzt werden können.

Um in der breiten Öffentlichkeit die Akzeptanz zu erhöhen, setzt die Stadt Hannover auf klare Kommunikation ihrer Ziele. Dieser Wissenstransfer erhöht das Verständnis und die Wertschätzung von verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen bei den Bewohner*innen.



Foto: Jazmany/Shutterstock

Radfahrer auf der Neckarbrücke in der Altstadt von Tübingen

Tübingen

Die Stadt Tübingen verfolgt eine modulare Strategie, um nicht notwendige Stellplätze und dafür anfallende Kosten zu vermeiden und den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Viele unterschiedliche Maßnahmenpakete wie Sharing-Modelle und gute ÖPNV- und Fahrradinfrastrukturen kommen dabei im Baukastenprinzip zur Anwendung. Je nach Wohnungsgröße wird ein Stellplatzschlüssel von 0,6 bis max. 1,0 Stellplätzen pro Wohneinheit veranschlagt.

Um die Zahl zu senken, macht sich die Stadt Tübingen ihre gute ÖPNV-Infrastruktur zunutze. Eine Verringerung der Stellplätze um 0,2 pro Wohneinheit ist möglich, wenn sich die nächste ÖPNV-Haltestelle im Umkreis von 300 m zum Gebäudeeingang befindet und eine Taktung von mindestens vier Fahrten pro Stunde besteht. Des Weiteren können Stellplätze eingespart werden, wenn Konzepte zur Verbesserung umweltfreundlicherer Mobilitätsangebote, wie

Radinfrastruktur (Radwege, Abstellanlagen usw.) sowie privater oder öffentlicher Carsharing-Modelle, vorgelegt werden. Eine verbesserte Radinfrastruktur schafft die Stadt durch zugangsfreie, vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl geschützte Abstellanlagen. Carsharing-Modelle werden allerdings nur dann als Reduktionsgrund gewertet, wenn sie sich auf dem Grundstück oder in fußläufiger Entfernung (max. Radius = 300 m) zum Gebäudeeingang befinden.

Wichtig ist, dass die Verminderung von Stellplätzen nur solange wirksam ist, wie mindestens zwei dieser Maßnahmen nachgewiesen werden können. Ändern sich die Bedingungen, tritt die Bauverpflichtung wieder in Kraft. Das gilt sowohl bei Neubauten als auch bei Nutzungsänderungen von Gebäuden.



Checkliste »Gute Stellplatzsatzung«



Wollen Sie überprüfen, ob Ihre örtliche Stellplatzverordnung innovative und nachhaltige Mobilitätsangebote fördert? Die nachstehenden Punkte sind nach Wichtigkeit gestaffelt und können Ihnen helfen, einen ersten Überblick über den Stand der Dinge bei Ihnen vor Ort zu erhalten.

- In mindestens **Ein-/Zweifamilienhäuser (EFH) und Mehrfamilienhäuser (MFH) unterschieden?**
- Unterschiedliche **Nutzergruppen** berücksichtigt?
- Barrierefreie Nutzung** gewährleistet?
- Anbindung der Quartiere an den ÖPNV** berücksichtigt?
- Zonierung** beachtet?
- Öffnungsklausel** enthalten, die ein Unterschreiten des Stellplatzschlüssels unter Voraussetzungen ermöglicht?
- Ablösemöglichkeiten** werden in der Höhe differenziert? **Kompensation vor Ablösung** beachtet?
- Bestimmungen zur **Elektromobilität**?
- Bestimmungen zur **Gestaltung und/oder Bepflanzung** von Stellplatzanlagen getroffen?
- Koppelung des Stellplatzschlüssels an die Quote **öffentlich geförderten Wohnraums** sowie an die **Wohnungsgröße**?

Fahrradstellplätze

- Abstellmöglichkeiten für **Fahrräder gleichrangig** zu Kfz-Stellplätzen definiert?
- Qualitätskriterien** für die Abstellmöglichkeiten definiert?
- Fahrradstellplätze min. 30% bzw. min. 70% im Neubau **wetterschutz**?
- Ab einer bestimmten Wohnungszahl auch **Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrräder** (z.B. Lastenräder, medizinische Hilfsmittel/ Rollstühle etc.)?