Ruhende Mobilität

Strategien von Land und Kommune zur Qualifizierung
des Stellplatzes im Geschosswohnungsneubau
mit Fokus auf Baden-Württemberg

vorgelegt von
M.Eng.
Karin Hopfner

an der Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt
der Technischen Universität Berlin
zur Erlangung des akademischen Grades

Doktorin der Ingenieurwissenschaften
- Dr.-Ing. -

genehmigte Dissertation

Promotionsausschuss:

Vorsitzender: Prof. Dr. Tomás Manuel Fernandez-Steeger
Gutachterin: Prof. Dr. Angela Million
Gutachterin: Prof. Dr. Christina Simon-Philipp

Tag der wissenschaftlichen Aussprache: 24. Juni 2021

Berlin 2021

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Inhalt

Zusammenfassung 4

Summary 6

1 Einführung 8

1.1 Anlass der Arbeit 8
1.2 Untersuchungsgegenstand: Begriffe und Eingrenzung 8
1.3 Forschungsstand 10
1.4 Ziel und Fragestellung der Arbeit 12
1.5 Aufbau der Arbeit 12
1.6 Methode: Forschungsstrategie und -design 14

2 Mobilität und Wohnen 17

2.1 Methode 17
2.2 Automobilität und Stadt(planung) 17
2.2.1 Rückblick: Massenmotorisierung und Stadtentwicklung 17
2.2.2 Aktueller Umgang mit dem Auto in der Stadtplanung 21
2.2.3 Auswirkungen und Probleme durch den MIV 22
2.3 Mobilität(sverhalten): aktuelle Zahlen und Entwicklungen 25
2.3.1 Mobilität im Raum 25
2.3.2 Studien zur Alltagsmobilität und zum Pkw-Besitz 26
2.3.3 Zentrale Mobilitätskenngrößen und sonstige Zahlen 28
2.3.4 Pkw-Besitz von Haushalten 38
2.4 Mobilitätsrelevante Rahmenbedingungen und Veränderungen 54
2.4.1 Alternative Mobilitätsformen zum Privatauto 54
2.4.2 Sonstige aktuelle Entwicklungen mit Auswirkungen auf den MIV 64
2.5 Wohnungsmarkt: Neubau von Geschosswohnungen – aktueller Stand und Entwicklungen 66
2.5.1 Angebot und Nachfrage 66
2.5.2 Aktuelle Planungspraxis und -tendenzen im verdichteten Wohnungsbau 72
2.6 Zusammenfassung: Automobilität bislang kaum im Umbruch 74

3 Ruhender Verkehr und Parkierung 76

3.1 Methode 76
3.2 Parken in der Stadt 76
3.2.1 Parkraumangebot 76
3.2.2 Historische Entwicklung der Stellplatzpflicht 77
3.2.3 Aktuelle Probleme und Potentiale des ruhenden Verkehrs 79
3.2.4 Organisation des ruhenden Verkehrs 80
3.3 Öffentlicher Parkraum 82
3.3.1 Herstellung und Finanzierung 82
3.3.2 Zulässigkeit von Parken im öffentlichen Straßenraum 83
3.3.3 Parkraumbewirtschaftung 83
3.4 Privater Parkraum: Rechtsgrundlagen für die Stellplatzherstellung 87
3.4.1 Rechtssystem 87
3.4.2 Bauordnungsrecht der Länder: Stellplatzpflicht 87
3.4.3 Bauplanungsrecht 90

3.5 Der Stellplatz im Wohnungsbau ... 98
3.5.1 Stellplatzbedarf ... 98
3.5.2 Nutzung und Arten von Stellplätzen bei der Wohnung ... 100
3.5.3 Beispielhafte Erhebung der Auslastung einer Tiefgarage im Wohnungsneubau ... 102
3.5.4 Vermietungs- und Verkaufspraxis von Wohnungsstellplätzen ... 104
3.5.5 Zielsetzungen für die Parkierung im Wohnungsbau auf Bundesebene ... 105
3.6 Bauliche Unterbringung von Stellplätzen im Geschosswohnungsbau ... 105
3.6.1 Aktuelle Praxis bei der Errichtung von Stellplätzen im Wohnungsbau ... 105
3.6.2 Garagenverordnungen ... 106
3.6.3 Standorte für Parkierungsanlagen ... 107
3.6.4 Bauliche Anordnung und Organisation von Stellplätzen ... 107
3.6.5 Parkierungsanlagen im Überblick ... 108
3.6.6 Kosten ... 113
3.7 Akteure der Stellplatzherstellung im Wohnungsbau ... 115
3.8 Zusammenfassung: Stellplatz als Planungsaufgabe ... 119

4 Zwischenfazit: Der Wohnungsstellplatz als Strategiebaustein der Stadtentwicklung .. 120

5 Stellplatzregelungen auf Landesebene ... 123
5.1 Methode ... 123
5.2 Stellplatzpflicht in der Musterbauordnung ... 123
5.3 Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ... 125
5.3.1 Historie der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg ... 125
5.3.2 Aktuelle Regelungen der Stellplatzpflicht im Detail ... 131
5.3.3 Experteninterview zur Landesbauordnung für Baden-Württemberg ... 154
5.3.4 Zusammenfassende Bewertung der aktuellen Regelungen der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg ... 159
5.4 Bauordnungen der Länder außerhalb von Baden-Württemberg ... 162
5.5 Vergleichende Auswertung der Bauordnungen nach Themen ... 174
5.6 Zusammenfassung und Bewertung ... 188

6 Stellplatzregelungen auf kommunaler Ebene: Stellplatzsatzungen außerhalb von Baden-Württemberg ... 194
6.1 Methode ... 194
6.2 Grundlagen: örtliche Bauvorschriften ... 195
6.2.1 Allgemeine Anforderungen an örtliche Bauvorschriften ... 195
6.2.2 Selbständige kommunale Stellplatzsatzungen ... 197
6.3 Verbreitung von selbständigen Stellplatzsatzungen ... 199
6.4 Thematische Auswertung ... 201
6.5 Zusammenfassung und Bewertung ... 223

7 Stellplatzreduzierungen in Baden-Württemberg: Befragung von Stadtverwaltungen .. 227
7.1 Methode ... 227
7.2 Rücklauf ... 237
7.3 Ergebnisse der postalischen Befragung ... 241
7.3.1 Wunsch nach Flexibilisierung und Verbreitung von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften ... 241
7.3.2 Städte mit bereits rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften ... 244

7.3.3 Städte mit örtlichen Bauvorschriften in Aufstellung ... 252
7.3.4 Städte, in denen örtliche Bauvorschriften weder rechtskräftig vorhanden sind noch sich in Aufstellung befinden ... 254
7.3.5 Allgemeine Fragen zur Regelung der Stellplatzverpflichtung in Baden-Württemberg ... 266
7.3.6 Zusammenfassende Betrachtung der postalischen Befragung ... 302
7.4 Ergänzende Untersuchungen von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen ... 304
7.4.1 Selbständige Stellplatzsatzungen in Baden-Württemberg ... 305
7.4.2 Bebauungspläne mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften ... 337
7.4.3 Städte ohne Rücklauf bei der postalischen Befragung ... 369
7.5 Zusammenfassung und Bewertung ... 371

8 Stellplatzkonzepte auf Baugebietsebene ... 375
8.1 Methode ... 375
8.2 Projektstudien ... 382
8.2.1 Tübingen: Alte Weberei ... 382
8.2.2 Tübingen: Französisches Viertel ... 397
8.2.3 Freiburg: Vauban ... 412
8.2.4 München: Domagkpark ... 432
8.2.5 Darmstadt: Lincoln-Siedlung ... 450
8.2.6 Bamberg: Lagarde-Campus ... 473
8.3 Projektanalysen ... 491
8.3.1 Köln: Stellwerk 60 ... 491
8.3.2 Münster: Gartensiedlung Weißenburg ... 500
8.3.3 Hamburg: Baakenhafen ... 510
8.3.4 Bremen: Neues Hulsberg-Viertel ... 520
8.3.5 Leipzig: Westlich des Hauptbahnhofs (Löwitz Quartier) ... 531
8.3.6 Greifswald: Hafenstraße ... 541
8.4 Projektlupen – besondere Einzelbausteine ... 551
8.5 Zusammenfassung und Bewertung ... 555

9 Strategiebausteine für die öffentliche Hand zur Qualifizierung des Stellplatzes ... 564
9.1 Übergeordnete Strategiebausteine (SB) für alle Betrachtungsebenen ... 564
9.2 Strategiebausteine für die Landesebene (SB-L) mit Fokus auf Baden-Württemberg ... 574
9.3 Strategiebausteine für die gesamtstädtische Ebene (SB-S) ... 576
9.4 Strategiebausteine für die Ebene des Baugebiets (SB-B) ... 577

10 Resümee und Ausblick ... 584

Danksagung ... 592

11 Anhang ... 593
Abkürzungen ... 593
Quellenverzeichnis (Literatur und sonstige Dokumente) ... 598
Befragungsverzeichnis ... 660
Gesetzesverzeichnis ... 661
Bildnachweis ... 666
Anlagen 1 bis 7 ... 669

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit untersucht, inwieweit Länder und Kommunen den Stellplatz im Wohnungsbau als Instrument erkennen und nutzen, um aktuelle Probleme der Stadtentwicklung zu lösen. Aus Sicht der Stadtplanung wird der Frage nachgegangen, mit welchen Strategien die öffentliche Hand die Potenziale des Stellplatzes aktivieren kann. Der Fokus wird hierbei auf den Geschosswohnungsneubau sowie auf das Bundesland Baden-Württemberg gelegt.

Zur Beantwortung der Fragestellung werden eine Vielzahl an Quellen aus verschiedenen Disziplinen ausgewertet und zusammengeführt sowie eigene Erhebungen durchgeführt. Qualitative und quantitative Forschungsmethoden werden kombiniert und für die Erhebungen wird auf Inhaltsanalysen, Befragungen und Beobachtungen zurückgegriffen.

Im Grundlagenteil wird der aktuelle Wissensstand zu den Themen Mobilität und Wohnen sowie ruhender Verkehr und Parkierung aufgearbeitet, um darauf aufbauend weitere Untersuchungen durchzuführen und Handlungsoptionen zu formulieren. Besonders relevant ist dabei, dass in Deutschland der private Pkw-Besitz bislang nicht abnimmt und nach wie vor die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Die großen Unsicherheiten, wie sich die Mobilität künftig weiterentwickelt, machen die Erarbeitung von langfristigen Handlungsstrategien schwierig. Da es kaum Daten zur Auslastung von Stellplätzen im Geschosswohnungsbau gibt, wird in einer exemplarischen Tiefgarage in Baden-Württemberg eine eigene Erhebung durchgeführt. Die Zählungen ergeben unter anderem, dass über ein Fünftel der 84 Stellplätze in diesem Neubauprojekt nicht genutzt werden.

Die Grundlagenkapitel lassen deutlich erkennen, dass der Stellplatz im Wohnungsneubau einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Städten leisten kann. Die größten Potenziale des Stellplatzes liegen aus dem Blickwinkel der Stadtplanung darin, dass die Wohnkosten, der Flächenverbrauch sowie die MIV-Belastung reduziert sowie die Stadtraumqualität verbessert werden können. Diese Potenziale stehen allerdings in einem komplexen Spannungsfeld zueinander und führen in der Praxis häufig zu Zielkonflikten und Widerständen.

Im empirischen Teil der Arbeit wird mit verschiedenen Untersuchungen der Frage nachgegangen, wie diese Potenziale bislang ausgeschöpft werden bzw. künftig gehoben werden können. Die Untersuchungen gliedern sich nach den drei räumlichen Ebenen, auf denen die öffentliche Hand tätig werden kann: Bundesland, Gesamtstadt und Baugebiet. Da die Stellplatzpflicht übergeordnet auf der Landesebene geregelt wird und eines der strategisch wichtigsten Instrumente darstellt, werden zunächst bundesweit alle Landesbauordnungen sowie die Musterbauordnung systematisch ausgewertet. Als Ergebnis wird ein Baukasten mit Regelungen entwickelt, die die öffentliche Hand zur Steuerung der Stellplatzherstellung treffen kann. Im Fokus-Bundesland Baden-Württemberg wird die Landesbauordnung vertieft untersucht und ergänzend dazu ein Experteninterview mit einem Mitarbeiter im zuständigen Ministerium geführt. Die Analyse aller Bauordnungen zeigt, dass Landesgesetzgeber verstärkt die Strategie verfolgen, dass Gemeinden in eigener Verantwortung ortsbezogene und bedarfsgerechte Stellplatzsatzungen erlassen. Dazu erteilen ihnen die Bundesländer in den Bauordnungen entsprechende Ermächtigungen für örtliche Bauvorschriften. Inwieweit Städte diese gesetzlichen Möglichkeiten tatsächlich nutzen, wird anschließend in der Arbeit untersucht. Außerhalb von Baden-Württemberg werden dafür in jedem Bundesland die vier größten Mittel- und die vier größten Großstädte dahingehend ausgewertet, ob sie über eine rechtskräftige kommunale Stellplatzsatzung verfügen und – wenn ja – wie darin die Stellplatzpflicht geregelt wird. In Baden-Württemberg besteht eine Sondersituation darin, dass die dortige Landesbauordnung erst seit 2015 die Gemeinden ermächtigt, auch für Wohnungen den streng geregelten Stellplatzschlüssel des Landes abzusenken. Zudem ist derzeit Baden-Württemberg bundesweit das einzige Bundesland, das direkt im Gesetzestext strikt einen Stellplatz je Wohnung fordert sowie keine Ablöse von Wohnungsstellplätzen und kaum Abweichungen zulässt. Um herauszufinden, inwieweit die Kommunen die neue Möglichkeit für Stellplatzreduzierungen nutzen, wurde Ende 2018 eine schriftliche Befragung unter Verwaltungen in allen Städten mit mehr als 30.000 Einwohnern in Baden-Württemberg durchgeführt (Rücklaufquote: 80 %). Ergänzend wurde entweder gefragt, welche Erfahrungen damit gemacht wurden oder weshalb dies bislang nicht geschehen ist. Zudem sollten die Experten aus der kommunalen

Praxis beantworten, für wie praktikabel sie die aktuellen Regelungen in der baden-württembergischen Landesbauordnung halten und wie sie selbst in der Rolle des Landesgesetzgebers die Stellplatzpflicht regeln würden. Die Befragung ergab, dass bislang nur wenige Städte die Zahl der notwendigen Wohnungsstellplätze reduziert haben und in der kommunalen Praxis eine große Unzufriedenheit mit den derzeitigen Regelungen in der Landesbauordnung herrscht. Auf Grundlage der Rückmeldungen aus der Befragung werden die Bebauungspläne oder selbständigen Satzungen systematisch ausgewertet, in denen bis zu diesem Zeitpunkt bereits die Stellplatzpflicht abgesenkt wurde.

Da sich im Zuge der Arbeit das Baugebiet als sehr wichtige Umsetzungsebene herausstellt, werden abschließend zwölf Projekte mit besonderen Parkierungskonzepten untersucht – die eine Hälfte detailliert als Projektstudie, die andere Hälfte weniger vertieft als Projektanalyse. Auf der Ebene von Baugebieten lassen sich in einzelnen Fällen erstaunlich innovative Strategien und Konzepte finden, die die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung nutzen. Für die Projektverantwortlichen sind diese in der Regel aber mit einem großen Aufwand bei der Vorbereitung, Realisierung und oft auch in der späteren Nutzung verbunden.

Insgesamt zeigt die Arbeit auf, dass der öffentlichen Hand vielfältige Möglichkeiten zur Verfügung stehen, den Stellplatz strategisch für die Stadtentwicklung einzusetzen. Allerdings werden die Potenziale in der Praxis bislang oft nicht ausgeschöpft – unter anderem, weil die Stellplatzfrage häufig auf große Widerstände und Bedenken stößt. Erkennbar ist zudem ein großer Forschungsbedarf zur tatsächlichen Nachfrage und Nutzung von Wohnungsstellplätzen in Abhängigkeit verschiedener Faktoren wie z.B. dem Vorhandensein eines Mobilitätskonzepts.

Auf Grundlage aller Untersuchungen werden als Folgerungen insgesamt 30 Strategiebausteine erarbeitet, wie die öffentliche Hand den Stellplatz im Wohnungsbau qualifizieren kann. Neben Handlungsoptionen für Bundesländer, Städte und Baugebiete werden auch übergeordnete Strategien aufgezeigt, die für alle Ebenen von Relevanz sind. Um die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung zu aktivieren, sollte die öffentliche Hand Qualifizierungsstrategien entwickeln und umsetzen, die die Themen Kosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung und Stadtraumqualität gleichermaßen berücksichtigen. Ziel sollte es sein, dass im Wohnungsneubau Bauherren nicht mehr wie bisher einen Stellplatz-, sondern einen Mobilitätsnachweis erbringen, der zu möglichst wenigen und effizient genutzten Stellplätzen führt.

Summary

Stationary mobility

Strategies of federal states and municipalities for a better dealing with parking space in multi-storey housing with a focus on Baden-Wuerttemberg

This work examines the question to what extent federal states and municipalities use private parking space in housing as an instrument to solve current problems of urban development. From the perspective of urban planning, the aim is to find out with which strategies public authorities can activate the potentials lying in parking space. The focus is on new multi-storey residential buildings and on the federal state of Baden-Wuerttemberg.

To answer the research question, existing studies from different fields are evaluated and supplemented by own research. The work combines qualitative and quantitative research methods. Content analysis, surveys and observations are used for the investigations.

The theoretical part of the dissertation explores the current state of knowledge on mobility and dwelling as well as on stationary traffic and parking. This serves as basic information for the following research and the formulation of options for action in the end. In this context, an important framework condition is that private car ownership in Germany hasn´t decreased until now. Looking at the different means of transport, private cars are still used for most of the journeys. The great uncertainties about how mobility will change make it difficult to formulate long-term strategies for dealing with parking space. Due to the lack of information about the utilization of parking space, an inquiry was conducted in an exemplary underground car park in Baden-Wuerttemberg. An important result of these counts is that more than one fifth of the 84 parking lots in this new building are not used at all.

The introductory chapters in the work make clear that parking space in housing can contribute to a sustainable development of cities to a large extent. From the perspective of urban planning, the greatest potentials of parking space lie in the fact that housing costs, land consumption and motorized private transport can be reduced and the quality of urban space can be improved. But these potentials often stand in a field of tension and lead in reality to conflicting goals and resistance.

With the help of various studies, the empirical part of the work pursue the question how these potentials have been exploited so far and can be better exploited in the future. The investigations are structured according to the three spatial levels on which the public sector can become active: federal state, city and building area. The legal obligation to build parking space is one of the most important strategic instruments and is regulated on the level of federal states. For this reason, the work evaluates the building regulations of every federal state in Germany and the model building regulations. As a result, a kind of construction kit is being developed consisting of rules which public authorities can make to control the building of parking space. In the focused federal state of Baden-Wuerttemberg, the state building regulations are investigated in greater detail. In addition, an employee of the ministry in charge is being interviewed to gain further expertise. The nationwide comparison of state building regulations shows that state legislatures pursue more and more the strategy that cities should regulate the construction of parking space on their own. For this purpose, most federal states authorize cities to enact local building regulatives (so called „örtliche Bauvorschriften“). The next step is to analyse to what extent cities actually make use of this legal authorization. Therefore, the four largest medium-sized and the four largest big cities in every German federal state except of Baden-Wuerttemberg are checked if they have a municipal statute regulating parking space. If so, it is examined how the requirements are regulated in detail. The state building regulations of Baden-Wuerttemberg are a special case: Only since 2015 they have been authorizing municipalities to reduce also for apartments the amount of parking space required by the federal state. Furthermore Baden-Wuerttemberg is the only federal state that mentions the obligatory amount of parking space directly in the law. Besides that, only there it is not allowed to replace the construction of parking space for apartments by paying money to the municipality. To find out to what extent municipalities use the new possibility of reducing the number of parking

lots, a written survey was distributed to administrations of all towns with more than 30.000 inhabitants in Baden-Wuerttemberg at the end of 2018 (response rate: 80 %). The authorities were asked what experience they have gained with the reduced amount of parking space or why they haven´t lowered the legal requirements so far. The experts should also answer how far they consider the current rules in the local building regulations of Baden-Wuerttemberg to be practicable. Another question was how the respondents themselves would regulate the obligation to build parking space if they were in the role of the state legislator. The survey shows that only a few towns in Baden-Wuerttemberg have reduced the determined number of parking lots so far. Besides that, the survey results indicate that many employees in local authorities are not satisfied with the current rules defined in the regional building regulations. Based on the survey results, all development plans or independent municipal codes, that have already reduced the amount of mandatory parking space, are systematically evaluated.

Finally twelve building areas with special parking concepts are analysed because in the course of the work this level turned out to be very important to take measures. One half is examined in detail as a project study, the other half less precise as a project analysis. An important finding is that astonishingly innovative strategies and concepts for a better dealing with parking lots have already been implemented in individual cases. At project level, this leads to a great deal of effort for the responsible professionals with regard to preparation, implementation and often later use.

On the whole, the work shows that the public sector has a lot of options for action to use parking lots strategically for urban development. But often these potentials haven´t been exploited in practice yet. This can mainly be attributed to the fact that the issue of parking space frequently causes resistance and concerns. The investigations point out a great need for research on the actual demand and usage of parking space in residental buildings depending on various factors such as the existence of a mobility concept.

Based on all previous investigations, the work develops 30 strategy modules which demonstrate how the public sector can improve its dealing with parking space in residental buildings. Besides options specific for federal states, towns and building areas, there are superordinate options which are relevant for all levels. In order to activate the potentials of parking space for urban development, local authorities should work out and implement qualification strategies that equally consider the issues of housing costs, land consumption, motorized private transport and quality of urban space. The main goal should be that developers of new residental buildings no longer have to provide a proof of parking space as part of the building application. Instead of this, they should submit a proof of mobility which shows how future inhabitants can organize their mobility sustainably. This finally leads to less and more efficiently used parking space and contributes to a valuable public space.

1 Einführung

1.1 Anlass der Arbeit

`Jede Fahrt mit einem Auto beginnt und endet auf einem Stellplatz.´
Diese auf den ersten Blick simple Feststellung hat weitreichende Auswirkungen auf die Qualität und Entwicklung von Städten. Stellplätze sind flächen- und kostenintensiv, beeinträchtigen in offener Ausführung die Freiraumqualität und laden bei einfacher Verfügbarkeit zur Nutzung des Automobils ein. Der Stellplatz, insbesondere im Wohnungsneubau, ist ein wichtiges Thema in der Stadtplanung, dessen Potenziale bislang in der Praxis, in der Fachdiskussion und in der Wissenschaft eher unterschätzt werden.
Kaum ein Thema wird bei Wohnbauprojekten intensiver und kontroverser diskutiert als die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Die Stellplatzfrage prägt daher häufig den Planungsalltag. Nicht die intensive Auseinandersetzung mit den städtebaulichen, architektonischen und sozialen Qualitäten eines Bauvorhabens steht oft im Vordergrund des kommunalen Handels, sondern die Frage, wie und in welcher Zahl Stellplätze hergestellt und wie die meist gegensätzlichen Interessen dabei ausgeglichen werden können. Die Vorgaben des Gesetzgebers und die Vorstellungen der Stadtplanung, der Bauherren und ggf. der Anwohner enden vielfach in wenig zufriedenstellenden Lösungen. Dabei stellen die Organisation und Unterbringung des ruhenden Verkehrs eine ganz wesentliche Stellschraube für eine nachhaltige Entwicklung von Städten dar. Insbesondere im Wohnungsbau steht der Stellplatz in einem komplexen Spannungsfeld verschiedener widerstreitender Interessen und Zielsetzungen.
Die Präsenz des geparkten Autos gehört vielerorts zum gewohnten Stadtbild. Konzentriert sich der Blick auf den ruhenden Verkehr in einer Stadt, so offenbart sich schnell und deutlich, dass die Auseinandersetzung mit dem Thema Parkraum in quantitativer und qualitativer Hinsicht oft vernachlässigt wird und es hier erheblichen Nachholbedarf gibt. Die Stellplatzfrage im Wohnungsneubau ist auch deswegen von großer Relevanz, da viele Städte mit wachsender Bevölkerung die damit verbundene Verkehrszunahme nicht mit weiter steigendem MIV bewältigen können. Deren Straßennetz ist bereits ausgelastet und weitere Belastungen der Umwelt und des Wohnumfelds durch den MIV sind nicht mehr tragbar.
Viele Landesbauordnungen oder kommunale Stellplatzsatzungen schreiben die Herstellung von Stellplätzen im Neubau vor. Wie und wo diese untergebracht werden, hat weitreichende gestalterische, ökonomische und ökologische Konsequenzen. Insbesondere im Wohnungsbau birgt eine langfristig zweckmäßige und bedarfsgerechte Unterbringung des ruhenden Verkehrs ein großes Potenzial für die Stadtentwicklung und die Attraktivierung des Wohnumfelds. In der aktuellen Diskussion, wie trotz stark steigender Baukosten mehr bezahlbare Wohnungen geschaffen werden können, kommt der Parkierung eine Schlüsselrolle zu. Viele aktuelle Probleme der Stadtentwicklung vor allem in den Bereichen bezahlbarer Wohnraum und Umweltbelastungen infolge des MIV werden durch den Stellplatzbau, wie er typischerweise im Wohnungsbau praktiziert wird, verstärkt. Trotz großer Dringlichkeit findet kaum eine kritische und fundierte Auseinandersetzung mit Strategien statt, wie die Nachteile des Stellplatzes so gemindert werden können, dass sie Vorteile für die Stadtentwicklung bringen. Da die Schaffung von Wohnraum auch künftig eine hohe Priorität haben wird, gewinnt die Frage des Umgangs mit dem Stellplatz weiter an Bedeutung. Es sind Konzepte erforderlich, wie Parkraum im Wohnungsbau reduziert, zweckmäßig baulich integriert und effizient genutzt werden kann. Mit welchen Qualifizierungsstrategien die öffentliche Hand die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung aktivieren kann, ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

1.2 Untersuchungsgegenstand: Begriffe und Eingrenzung

Strategie
Laut Duden ist eine Strategie ein „genauer Plan des eigenen Vorgehens, der dazu dient, ein […] Ziel zu erreichen, und in dem man diejenigen Faktoren, die in die eigene Aktion hineinspielen könnten, von vornherein einzukalkulieren versucht“ (Website Duden 2020). In diesem Sinne beschäftigt sich die Arbeit mit Strategien von Land und Kommune, wie mit dem ruhenden Autoverkehr im Geschosswohnungsneubau umgegangen werden kann. Unter Strategien wird sämtliches planvolles Handeln verstanden, mit dem die öffentliche Hand Einfluss darauf nehmen kann, wie viele Stellplätze bei einem Bauvorhaben hergestellt werden (müssen) und wie sie errichtet und

genutzt werden. Neben dem Erlass entsprechender Vorschriften gehören auch alle formellen und informellen Planungsinstrumente und sonstigen Maßnahmen dazu. Unter den Begriff `öffentliche Hand´ fallen neben Ländern und Kommunen (jeweils Verwaltung und Politik) auch städtische Tochtergesellschaften, die vielerorts für die Entwicklung von großen Baugebieten gegründet wurden und dabei stellvertretend Gemeinwohlinteressen verfolgen. Die Stellplatzfrage im Wohnungsneubau wird in der vorliegenden Arbeit aus der Perspektive der Stadtplanung gesehen. Deren interdisziplinäre Aufgabe besteht in Anlehnung an § 1 Abs. 5 BauGB darin, die „nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt […]“, zu gewährleisten.

Stellplatz

Der Begriff `Stellplatz´ ist nicht eindeutig definiert. In Gesetzen und Literatur wird er häufig in Verbindung mit dem Begriff `Kraftfahrzeug´ bzw. `Kfz´ verwendet, zu denen auch einspurige Fahrzeuge gehören. In der vorliegenden Arbeit werden nur Abstellflächen für zweispurige Personenkraftwagen betrachtet, weil diese Fahrzeugart im Wohnungsbau dominiert. Auf die Begriffskombination `Pkw-Stellplatz´ wird verzichtet – die Bezeichnung `Stellplatz´ meint somit immer die Abstellfläche für Pkw. Der Terminus unterscheidet sich damit von der schwerpunktmäßig untersuchten Landesbauordnung für Baden-Württemberg, in der der Stellplatzbegriff im Zuge der Novellierung im Jahr 2015 geändert wurde. Seitdem umfasst der Oberbegriff `Stellplatz´ sowohl Stellplätze für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder. Zur Unterscheidung muss seither stets der Zusatz `Kfz´ oder `Fahrrad´ ergänzt werden (siehe § 37 LBO).

Zur einfacheren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Arbeit auch auf das im Baurecht häufig verwendete Begriffspaar `Stellplätze und Garagen´ verzichtet. In den meisten Gesetzestexten wird unter Stellplatz eine Abstellfläche in offener Ausführung verstanden; Abstellmöglichkeiten in Gebäuden werden als Garagen bezeichnet. Da diese laufende Unterscheidung für die Forschungsfrage nicht relevant ist, wird nur der Begriff `Stellplatz/ Stellplätze´ verwendet, unter den somit alle Arten von privaten Abstellflächen für Pkw sowohl inner- als auch außerhalb von Gebäuden fallen. Wenn ausdrücklich nur Garagen gemeint sind, wird diese Bezeichnung explizit benutzt.

Zu einem Stellplatz „gehören die Rangierflächen vor und hinter dem Pkw, erforderlichenfalls auch seitlich des Pkw, sowie die Flächen zum Öffnen der Türen, des Kofferraumes und der Motorhaube. Rangierflächen sind erforderlich, um den Parkplatz an den fließenden Verkehr anzuschließen.“ (Lohmeyer/ Ebeling 2014: 17) Der Begriff Stellplatz umfasst in der Folge also nicht nur die eigentliche Abstellfläche, sondern auch die dazugehörigen Flächen zum An- und Abfahren.

Wenn eine Stellplatzpflicht im Bauordnungsrecht besteht, wird grundsätzlich zwischen notwendigen und nicht notwendigen Stellplätzen unterschieden (z.B. § 37 Abs.1 Satz 1 LBO). Die Zahl notwendiger Stellplätze beschreibt die Zahl an Stellplätzen, die bei der Errichtung oder Änderung einer baulichen Anlage mindestens hergestellt werden muss. Über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehende Stellplätze werden als nicht notwendig bezeichnet. Zu den Stellplätzen zählt nur der Parkraum auf privatem Grund. Entsprechende Abstellflächen auf öffentlichem Grund werden Parkstände genannt, die vom Grundsatz her für alle Fahrzeuge nutzbar sind (vgl. Schlotterbeck 2016: 48).

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden daher die folgenden Begriffe unterschieden:

- Stellplatz auf privatem Grund
- Parkstand auf öffentlichem Grund
- Einstellplatz: Oberbegriff für Stellplatz und Parkstand
- Parkplatz: Fläche mit einzelnen, aneinandergereihten Einstellplätzen
- Fahrradabstellplatz

Geschosswohnungsneubau

Die Suche nach Strategien für den ruhenden Verkehr konzentriert sich in dieser Arbeit auf den Geschosswohnungsneubau. Nicht betrachtet werden Ein- und Zweifamilienhäuser, da sich dort Fragen der Parkierung in vielerlei Hinsicht anders stellen. Meist ist in diesen Bebauungen ausreichend Platz auf dem Grundstück vorhanden und die Bauherren bauen für ihren eigenen bekannten Bedarf. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass sich Bewohner von Eigenheimen in einigen Belangen wie Mobilitätsverhalten, Pkw-Ausstattung und Verwertungsinteressen von jenen im Geschosswohnungsbau unterscheiden. Fokussiert wird daher der Geschosswohnungsneu-

bau, bei dem die Flächen für die Errichtung von Parkierungsanlagen in der Regel knapp sind und mit anderen Nutzungen in Konkurrenz stehen. Die Untersuchungen werden auf den Neubau eingegrenzt, da es dort weitreichende Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten für die öffentliche Hand gibt. Im Bestand sind in vielerlei Hinsicht grundsätzlich andere Strategien zur Problemlösung notwendig als im Neubau.

Fokus auf Baden-Württemberg

Die Herstellung von Stellplätzen wird in Deutschland auf der Ebene der Bundesländer gesetzlich geregelt. Da die Stellplatzpflicht je nach Land unterschiedlich ausgestaltet ist, wurde bei länderspezifischen Frage- und Themenstellungen der Fokus auf Baden-Württemberg gelegt – aus folgenden Gründen: Der Motorisierungsgrad in Baden-Württemberg liegt deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt. 82 % der Haushalte besitzen mindestens ein Auto; mehr motorisierte Haushalte gibt es nur im Saarland (83 %) und in Rheinland-Pfalz (84 %) (vgl. infas et al. 2019a: 35). Mit durchschnittlich 1,2 Pkw je Haushalt gehört Baden-Württemberg zu den Bundesländern mit der höchsten Pkw-Ausstattung (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H8). Ein weiterer wesentlicher Grund für die Fokussierung auf Baden-Württemberg besteht darin, dass die Stellplatzvorschriften in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) im Ländervergleich eng gefasst sind. Hinzu kommt, dass zwei Jahre vor Beginn der vorliegenden Arbeit eine weitreichende Gesetzesänderung in Kraft trat: 2015 wurde in der Landesbauordnung eine Ermächtigung eingeführt, dass Gemeinden in örtlichen Bauvorschriften den landesrechtlichen Stellplatzschlüssel in § 37 Abs. 1 LBO auch für Wohnungen reduzieren dürfen. Darüber hinaus nimmt in Baden-Württemberg das Auto auf Grund der vielen Automobilkonzerne und der damit verbundenen wirtschaftlichen Abhängigkeit einen hohen Stellenwert ein. Mit seiner Verbindung aus besonderer Gesetzeslage und hoher Autoaffinität ist Baden-Württemberg ein ideales Forschungsfeld, um Strategien bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsneubau zu untersuchen. Es kann davon ausgegangen werden, dass Erkenntnisse, die bei länderspezifischen Untersuchungen in Baden-Württemberg gewonnen werden, in vielerlei Hinsicht auch für andere weniger autozentrierte Bundesländer relevant sein können. Baden-Württemberg dient in diesem Zusammenhang gewissermaßen als extremer Fall (Worst Case) beim Thema Stellplatz und Automobilität.

1.3 Forschungsstand

In der Stadtforschung sind Strategien der öffentlichen Hand zur Qualifizierung des Stellplatzes im Wohnungsneubau bislang wenig untersucht. Es liegen keine aktuellen, empirischen Erkenntnisse darüber vor, wie Land und Kommune aus stadtplanerischer Sicht den Stellplatz im Wohnungsneubau systematisch zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung einsetzen können. Es gibt lediglich einzelne Studien, die speziell für den Wohnungsbau ausgewählte Aspekte der Stellplatzherstellung und deren Auswirkungen auf die gebaute Umwelt behandeln. Im Rahmen des Forschungsprogramms `Zukunft Bau´, einer Forschungsinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), wurde von der LK Argus GmbH (Berlin) die `Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte´ durchgeführt. In dieser Studie wurden die Bauordnungen der Bundesländer und Regelungen auf kommunaler Ebene besonders unter dem Aspekt der Herstellungskosten in überblickartiger Form aufgearbeitet. Die Autoren der Studie kommen unter anderem zum Schluss, dass starre Stellplatzvorgaben nicht zielführend und umfangreiche Untersuchungen erforderlich sind, wie sich Mobilitätsmanagement auf den Stellplatzbedarf auswirkt (vgl. LK Argus GmbH 2015). Im Bauforschungsbericht `Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau´ im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau behandelten im Jahr 1997 Weeber und Partner verschiedene Möglichkeiten für die Unterbringung von Stellplätzen in städtischen Quartieren (vgl. Weeber/ Weeber 1997). Neben Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen befasst sich diese Studie schwerpunktmäßig mit baulichen und organisatorischen Themen bei der Errichtung und dem Betrieb von Parkierungsanlagen. In einem Kapitel werden auch Optionen für die Steuerung des Bedarfs und die Angebotsreduzierung aufgezeigt. Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) hat im Jahr 1983 das Thema des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten in einer Forschungsarbeit genauer beleuchtet. Darin wurden Empfehlungen insbesondere für die Gestaltung erarbeitet, die angesichts veränderter Rahmenbedingungen aktuell nur noch sehr eingeschränkt anwendbar sind. Dennoch gibt die Studie einen fundierten Überblick über die Probleme bei der

Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsbau (vgl. ILS 1983). Zahlreiche Arbeiten beschäftigen sich mit der Konzeption und Umsetzung von autofreien Quartieren, die somit den Spezialfall eines weitreichenden Verzichts auf einen Stellplatz im Wohnungsbau untersuchen (vgl. z.B. Krien 1992; Reutter/ Reutter 1996; Christ/ Loose 2001). Für den Erlass von städtischen Stellplatzsatzungen wurden in den letzten Jahren vereinzelt von verschiedenen Akteuren Leitfäden erarbeitet. Sie richten sich an Stadtverwaltungen und vermitteln aktuelles Fachwissen sowohl zur Ausgestaltung der Regelungen als auch zur rechtlichen Umsetzung (z.B. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2005; Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019).
Lehmbrock (2000) beschäftigte sich in einem Difu-Beitrag zur Stadtforschung mit der Straßennutzung und der Stellplatzpflicht, die kurz zuvor in Berlin abgeschafft wurde. Er empfiehlt als Ergebnis seiner Untersuchungen, nach dem Berliner Vorbild den baurechtlichen Stellplatznachweis aufzugeben und stattdessen ein Satzungsrecht für Stellplatzbegrenzungen einzuführen (vgl. Lehmbrock 2000: 134). In einer juristischen Dissertation befasste sich Smeddinck (1998) mit der Stellplatzpflicht und der umweltpolitischen Steuerung bei allen Nutzungen. Darin wurde der Rechtsrahmen des privaten Stellplatzbaus als Instrument der Verkehrsregulierung untersucht. Als Fazit wird unter anderem eine Neuausrichtung der Berechnung der Zahl notwendiger Stellplätze gefordert, bei der vor allem auch umweltfreundliche Verkehrsmittel berücksichtigt werden (vgl. Smeddinck 1998: 322). 1984 veröffentlichte der Deutsche Städtetag einen Sonderdruck mit dem Titel `Parkvorsorge in Städten´, in dem es vor allem unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus den USA um rechtliche Fragen und Auswirkungen des ruhenden Verkehrs auf die Stadtstruktur ging. Darin wurde in einem Kapitel auch der private Stellplatzbau thematisiert und verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, das private Stellplatzangebot zu beeinflussen. Diese sind aber für die aktuelle Stellplatzfrage im Wohnungsbau kaum von Relevanz (vgl. Fugmann-Heesing 1984: 152-168).
Aufschluss über die Planung, den Bau und den Betrieb von Parkierungsanlagen geben die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben werden. Die letzte Ausgabe stammt aus dem Jahr 2005 (korrigierter Nachdruck im Jahr 2012) und entspricht in manchen Belangen nicht mehr dem aktuellen Stand der Diskussion und Planung (vgl. FGSV 2012). Literatur aus der Verkehrswissenschaft setzt sich mit dem Thema auseinander, wie Parkraum unter verkehrsplanerischen Aspekten behandelt und bemessen werden kann (z.B. Schnabel/ Lohse 2011: 495-546; Meyer 2013: 126-129). Zur Planung von Stellplatzanlagen enthalten verschiedene Nachschlagewerke umfassende Entwurfshinweise zu den Standardmaßen und Prinzipskizzen für deren effiziente Organisation (z.B. Neufert/ Kister 2012: 232-247; Jocher/ Loch 2010: 109-140; Heisel 2013: 443-461). Für die Errichtung von Tiefgaragen und Parkhäuser gibt es von Irmscher et.al (2013a und 2013b) ein umfassendes Handbuch als Planungshilfe sowie eine Sammlung von realisierten Bauten und Projekten. Darüber hinaus sind weitere Untersuchungen und Dokumentationen zur Errichtung und Organisation von Parkhäusern oder Tiefgaragen vorhanden, deren inhaltliche Schwerpunkte auf der bautechnischen Errichtung und Unterhaltung sowie auf den fahrtechnischen Eigenschaften liegen (z.B. Bayer 2006; Pech et al. 2009; Lohmeyer/ Ebeling 2014).
In zahlreichen Gesetzeskommentaren aus der Rechtswissenschaft werden Regelungen, die für den Stellplatzbau von Relevanz sind, erläutert und die zugehörige aktuelle Rechtsprechung aufbereitet (z.B. Schlotterbeck 2016). Da Gesetze Grundlage für das Handeln der öffentlichen Hand sind und sie aufgrund von Interpretationsspielräumen der Auslegung bedürfen, ist diese Rechtsliteratur eine wichtige Informationsquelle für die vorliegende Arbeit. Es gibt außerdem keinen fundierten Wissensstand darüber, wie die landesrechtliche Regelung der Stellplatzpflicht speziell in Baden-Württemberg in der kommunalen Praxis bewertet und angewendet wird.
Für die Forschungsfrage sind aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten und Pkw-Besitz von großer Wichtigkeit. Sachstand und künftige Entwicklungen werden in verschiedenen Erhebungen und Berichten aufgearbeitet, die als Grundlagen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs im Wohnungsbau herangezogen werden können (z.B. Mobilität in Deutschland MiD, Mobilität in Städten – SrV, Deutsches Mobilitätspanel MOP). Die Kosten für die Stellplatzherstellung und -unterhaltung behandeln einige Forschungsberichte, die in diesem Zusammenhang insbesondere die Tiefgarage im Wohnungsbau als Kostentreiber identifizieren (z.B. Walberg et al. 2014). Einzelne Aspekte zum Thema ruhender Verkehr werden laufend in Fachzeitschriften und wissenschaftlichen Publikationen behandelt. Zusammenfassend betrachtet lässt sich ein Mangel an wissenschaftlichen Erkenntnissen feststellen, wie Länder und Städte zielgerichtet vorgehen können, um den Stellplatz im Wohnungsneubau strategisch für Ziele der Stadtentwicklung einzusetzen.

1.4 Ziel und Fragestellung der Arbeit

Da die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsneubau mit vielen negativen Begleiterscheinungen einhergeht, wird in der vorliegenden Arbeit der Frage nachgegangen, mit welchen Strategien die öffentliche Hand (Länder, Kommunen) darauf hinwirken kann, dass zum einen möglichst wenige Stellplätze errichtet werden und zum anderen die weiterhin erforderlichen Stellplätze zu einem Minimum an Kosten, Flächenverbrauch und MIV und zu einem Maximum an Stadtraumqualität führen. Betrachtet werden daher nicht nur quantitativ die Anzahl der Stellplätze oder deren Kosten, sondern auch qualitativ deren stadträumliche Unterbringung und effiziente Nutzung im Wohnungsneubau. Ziel der Arbeit ist es, für verantwortliche Akteure der öffentlichen Hand Handlungsoptionen aufzuzeigen, wie sich die Nachteile des privaten Stellplatzbaus so reduzieren lassen, dass sie zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen.
Die Arbeit zielt darauf ab, zunächst zu erfassen, welche Strategien Länder und Städte aktuell beim Thema Parkierung im Geschosswohnungsneubau verfolgen und inwieweit dabei die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung ausgeschöpft werden. Eine zentrale Fragestellung besteht darin, ob die bestehenden gesetzlichen Grundlagen hierfür ausreichen und ob in der Praxis die rechtlichen Einflussmöglichkeiten auch genutzt werden. In diesem Zusammenhang soll das Bundesland Baden-Württemberg schwerpunktmäßig untersucht werden. Darauf aufbauend sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Stellplatzregelungen in der dortigen Landesbauordnung zum Vorteil für die Stadtentwicklung angepasst werden könnten. In der Arbeit wird außerdem die Frage behandelt, welche räumliche Ebene – Bundesland, Stadt, Baugebiet – sich in der Praxis besonders zur Qualifizierung des Stellplatzes eignet.
Die vorliegende Arbeit zielt darauf ab, aus der Perspektive der Stadtplanung das Thema des Stellplatzes im Wohnungsneubau in seiner Komplexität und Widersprüchlichkeit zu erfassen. Auf Grund der damit verbundenen interdisziplinären Betrachtungsweise wird der Fokus nicht auf einen Einzelaspekt wie Kosten oder Stadtraum gelegt, sondern die verschiedenen Belange berücksichtigt, die für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung relevant sind. Da sich diese häufig in den Zielsetzungen widersprechen, wird diese Thematik besonders betrachtet. (vgl. z.B. Forester 1999: 1-3) Die Arbeit will Wege auf Landes-, Stadt- und Baugebietsebene zu einem sinnvollen Umgang mit dem Stellplatz im Wohnungsneubau aufzeigen und damit zur Lösung eines praktischen Problems der Stadtplanung beitragen.

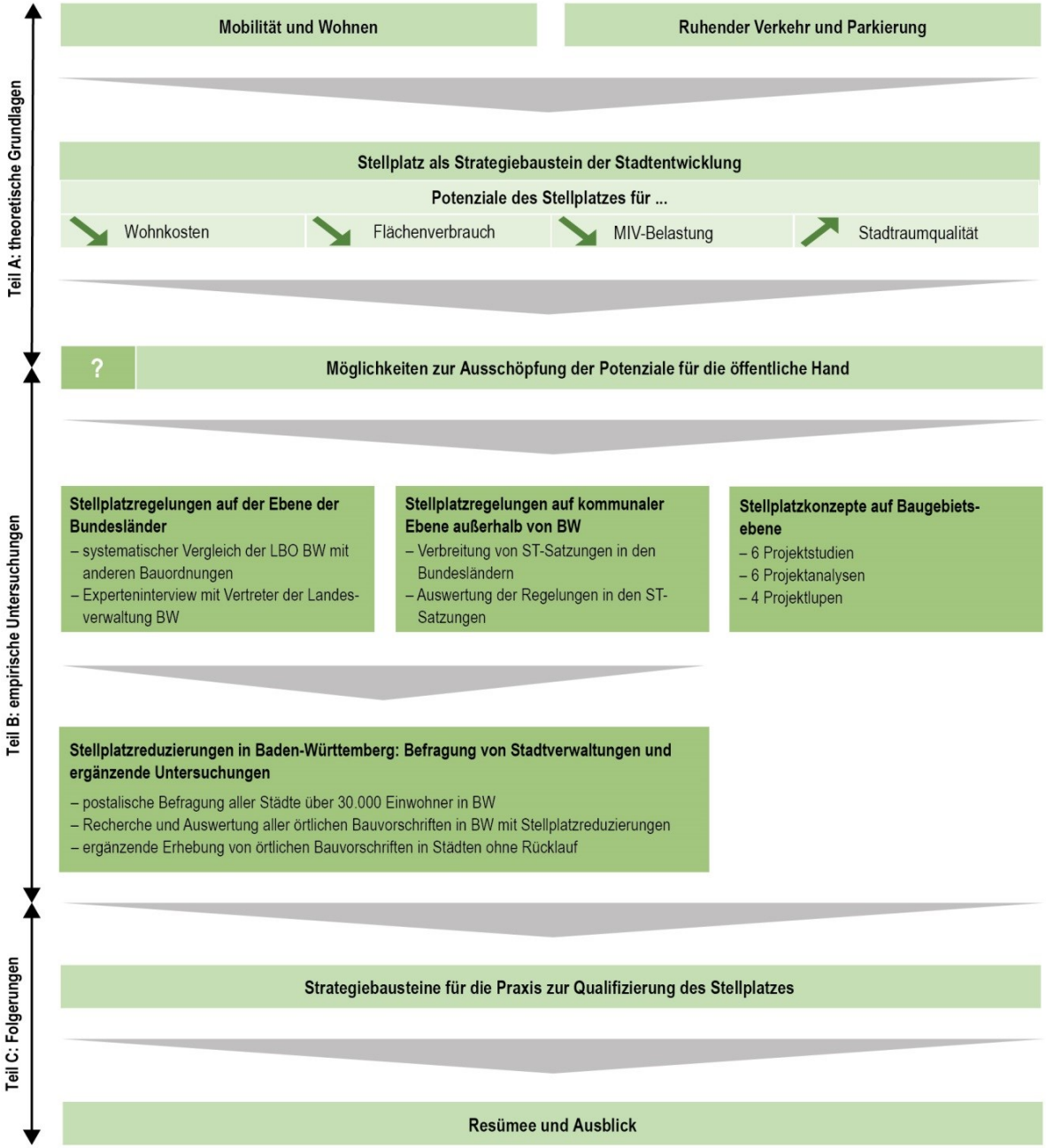
1.5 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit besteht grob aus einem theoretischen Grundlagenteil, einem empirischen Teil mit verschiedenen Untersuchungen sowie aus Folgerungen für die Forschungsfrage. Der Aufbau des empirischen Teils beruht darauf, dass die öffentliche Hand bei der Qualifizierung des Stellplatzes auf drei räumlichen Ebenen strategisch tätig werden kann: Bundesland, Kommune, Baugebiet. Bei vielen untersuchten Themen wird zunächst auf die Situation in Deutschland und dann speziell in Baden-Württemberg (v.a. hinsichtlich Rechtslage oder statistischer Daten) eingegangen, um Grundlagen für die entsprechende landesspezifische Bewertung zu schaffen.

Nach der Einführung in das Thema (Kapitel 1) werden in Kapitel 2 und 3 bisheriges Wissen und vorhandene Daten zur Forschungsfrage erarbeitet und strukturiert aufbereitet. Die ersten Kapitel vermitteln Grundlagen zur Fragestellung und verdeutlichen die Dringlichkeit, weshalb sich die öffentliche Hand verstärkt mit der Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsneubau beschäftigen sollte. Um die Forschungsfragen beantworten zu können, befasst sich die Arbeit in Kapitel 2 zunächst mit den großen Themenkomplexen Mobilität und Wohnen. Das Kapitel liefert Grundlagen für die weiteren Untersuchungen in der Arbeit sowie für die Erarbeitung der Handlungsoptionen. Nach einem kurzen Blick auf die historische und aktuelle Entwicklung der Automobilität werden die verschiedenen, durch den MIV verursachten Probleme in den Städten thematisiert. Anschließend werden unterschiedliche aktuelle Erhebungen dahingehend ausgewertet, welche Faktoren den Pkw-Besitz von Haushalten und somit den Stellplatzbedarf von Wohnungen beeinflussen. Zudem werden künftige Tendenzen bei der Mobilität sowie die derzeitige Situation im Wohnungsbau und bei der Entwicklung von neuen Baugebieten in einer Gesamtschau zusammengeführt.
Das Kapitel 3 `Ruhender Verkehr und Parkierung´ fasst die Rahmenbedingungen und aktuelle Praxis beim privaten und öffentlichen Parkraum zusammen. Nach einer allgemeinen Auseinandersetzung mit dem Thema Parken

in der Stadt werden die rechtlichen Grundlagen für den privaten Stellplatzbau sowie Besonderheiten des Wohnungsstellplatzes herausgearbeitet. In diesem Rahmen werden die Ergebnisse einer eigenen Erhebung zur Auslastung von Stellplätzen in einer beispielhaften Tiefgarage dargestellt. Nach einer Aufarbeitung, wie Stellplätze errichtet werden können, werden die relevanten Akteure identifiziert und deren spezifischen Handlungsmuster und Zielsetzungen dargelegt.
Auf Basis der Erkenntnisse aus dem theoretischen Teil wird in Kapitel 4 ein Zwischenfazit gezogen und daraus die Grundlagen für die Untersuchung von Strategien im empirischen Teil abgeleitet. Hier wird herausgearbeitet, weshalb der Stellplatz ein wichtiger Strategiebaustein für die Entwicklung von Städten sein kann und daher Land und Kommune verstärkt seine Potenziale ausschöpfen sollten. Um zu bewerten, inwieweit die verschiedenen Strategien dazu geeignet sind, zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beizutragen, werden in dem Kapitel Indikatoren gebildet, die als Grundlage für die folgenden empirischen Untersuchungen dienen.
Die folgenden empirischen Untersuchungen geben Aufschluss darüber, wie verschiedene Bundesländer und Städte strategisch mit dem Stellplatz im Wohnungsneubau umgehen und inwieweit dabei dessen Potenziale

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit



Quelle: eigene Darstellung

erkannt und ausgeschöpft werden. Da die baurechtliche Stellplatzpflicht von zentraler Bedeutung für die Fragestellung der Arbeit ist und diese in der Gesetzgebungskompetenz der Bundesländer liegt, werden in Kapitel 5 die Regelungen in bundesweit allen Landesbauordnungen untersucht und miteinander verglichen. Auf Grund der Fokussierung auf Baden-Württemberg wird die dortige Rechtslage und strategische Ausgestaltung des Bauordnungsrechts vertieft analysiert. Ergänzend zur Literaturauswertung werden die Erkenntnisse aus einem Experteninterview zusammengefasst, das mit einem für die Landesbauordnung zuständigen Mitarbeiter im Wirtschaftsministerium geführt wurde. Es liefert Hintergrundwissen zur politischen Diskussion und zu aktuellen Entwicklungen in Baden-Württemberg. Da sich im Zuge der Bearbeitung von Kapitel 5 die große Relevanz von kommunalen Stellplatzsatzungen für die Forschungsfrage herauskristallisierte, werden diese in Kapitel 6 separat behandelt und analysiert. Bei dieser Untersuchung wird geprüft, inwieweit Städte außerhalb von Baden-Württemberg auf das Instrument der selbständigen Stellplatzsatzung zurückgreifen. Die Vorschriften in den recherchierten Stellplatzsatzungen werden systematisch ausgewertet sowie Unterschiede und Gemeinsamkeiten bei der strategischen Ausgestaltung herausgearbeitet.
Das Kapitel 7 legt den Fokus auf Baden-Württemberg und die dortige besondere Gesetzeslage, dass Gemeinden erst seit 2015 die Zahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen in örtlichen Bauvorschriften einschränken können, und stellt die Ergebnisse vertiefter Untersuchungen vor. Mit Hilfe einer postalischen Befragung aller Verwaltungen in Städten mit mehr als 30.000 Einwohnern in Baden-Württemberg wurde Ende 2018/ Anfang 2019 unter anderem erhoben, inwieweit in der kommunalen Praxis die gesetzlichen Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung genutzt werden. Zudem wurden die Stadtverwaltungen allgemein zu den Regelungen der Stellplatzpflicht und zu eigenen Verbesserungsvorschlägen befragt. Auf Grundlage der Rückmeldungen aus den befragten Städten werden in Kapitel 7 darüber hinaus die bis dahin in Baden-Württemberg erlassenen örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen (selbständige Satzungen, Bebauungspläne) ausgewertet. Da sich im Forschungsprozess zeigte, dass besondere Strategien beim Stellplatzbau vor allem auf der Ebene von Baugebieten verfolgt werden, werden in Kapitel 8 zwölf Baugebiete mit besonderen Parkierungskonzepten untersucht, Die Hälfte der Baugebiete wird vertieft als Projektstudien und die andere Hälfte in verkürzter Form als Projektanalysen betrachtet und ausgewertet. Zusätzlich werden vier Baugebiete stark zusammengefasst als Projektlupen dargestellt (Kenndatenblatt).
In Kapitel 9 werden auf Basis der Erkenntnisse aus den Grundlagenkapiteln und der empirischen Untersuchungen strategische Handlungsoptionen der öffentlichen Hand zur Qualifizierung des Stellplatzes für die Stadtentwicklung abgeleitet und erläutert. Sie gliedern sich in übergeordnete Strategien und Handlungsoptionen, die differenziert nach den Bezugsebenen – Land, Stadt, Baugebiet – aufgearbeitet werden. Abschließend werden in Kapitel 10 die Ergebnisse der Arbeit in einem Resümee zusammengefasst und ein Ausblick gewagt.

1.6 Methode: Forschungsstrategie und -design

Forschungsstrategie und Quellen

Auf Grund des hohen Praxisbezugs der Fragestellung kann die vorliegende Arbeit dem Gebiet der angewandten Forschung zugeschrieben werden (vgl. Kromrey/ Roose/ Strübing 2016: 68). Methodisch lehnt sich die Arbeit an die Vorgehensweise im Bereich sozialwissenschaftlicher Forschung an. Während Forschungsmethoden in den Sozialwissenschaften so angewendet werden, dass sie die soziale Realität erfassen, wurden die Methoden für die vorliegende Forschungsfrage so angepasst, dass die stadtplanerische Realität aus Sicht der öffentlichen Hand abgebildet werden kann. Die Methoden wurden so gewählt, dass sie „bei gegebenen Rahmenbedingungen (Zeitrestriktionen, Ressourcen, Stand der Vorkenntnisse, Zugänglichkeit und Kontrolle des Untersuchungsfeldes, Art und Umfang der verfügbaren Informationsquellen u.a.) für den jeweiligen Untersuchungszweck am nützlichsten zu sein“ schienen (ebd.: 77).
Die Bearbeitung der Forschungsfrage erfolgte als Prozess, der im Laufe der Untersuchungen zeigen sollte, auf welcher räumlichen Ebene Strategien zu finden sind, die alle betrachteten Potenziale des Stellplatzes miteinbeziehen. Der Forschungsprozess wurde bewusst offen angelegt, um im Falle neuer Erkenntnisse Anpassungen vornehmen zu können. Auf diese Weise konnten als Ergebnis der Arbeit praxisorientierte Handlungsoptionen für die öffentliche Hand erarbeitet werden.
Zur Beantwortung der Fragestellung der vorliegenden Arbeit wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Quellen aus verschiedenen Disziplinen ausgewertet und zusammengeführt. Das Spektrum der Quellen reicht von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten über Literatur aus den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung, Artikel aus Fachzeitschrif-

ten und Zeitungen, Studien und Statistiken bis hin zu Gesetzestexten und zugehörigen juristischen Kommentaren, Planmaterial und Bildern sowie Dokumenten aus verschiedenen Institutionen (z.B. Gemeinderatsdrucksachen). Wenn die Quellenlage nicht ausreichend erschien, wurden im Rahmen der vorliegenden Arbeit auch eigene Erhebungen durchgeführt.
In Anlehnung an die Forschungsstrategie der Methodentriangulation wurden in der Arbeit qualitative und quantitative Forschungsmethoden kombiniert (vgl. Flick 2004: 67-85; Patton 2015: 316 f.). Triangulation bedeutet nach Flick (2004: 12) „die Einnahme unterschiedlicher Perspektiven auf einen untersuchten Gegenstand oder allgemeiner: bei der Beantwortung von Forschungsfragen." So wurden etwa zur Untersuchung der Regelungen in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg zunächst der Gesetzestext, die Begründung und juristische Rechtskommentare analysiert. Danach wurde ein Mitarbeiter im zuständigen Landesministerium im Rahmen eines persönlichen Experteninterviews befragt und eine postalische Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg durchgeführt, um vertiefte Erkenntnisse aus Sicht des Landes als Gesetzgeber und der Kommunen als Anwender des Rechts zu gewinnen. Durch diese Kombination von Methoden konnten unterschiedliche Sichtweisen von Akteuren zur Stellplatzfrage im Wohnungsneubau erfasst, verglichen und bewertet werden. Diese Vorgehensweise ermöglichte es, die spezifischen Schwächen einzelner Methoden durch Stärken anderer Methoden auszugleichen und die empirische Absicherung von Ergebnissen zu vergrößern (vgl. Gläser/ Laudel 2010: 105).
Im Wesentlichen wurde in der Arbeit auf die folgenden Erhebungsmethoden zurückgegriffen:

1. Inhaltsanalyse (Texte, Fotos, Diagramme, Statistiken und Pläne)
2. Befragungen (Experteninterviews, postalische Befragung von Stadtverwaltungen, schriftliche Befragung von Projektverantwortlichen einzelner Baugebiete)
3. Beobachtungen (Begehungen der als Projektstudie untersuchten Baugebiete, eigene Kartierung in einer Tiefgarage zur beispielhaften Erfassung der Stellplatzauslastung)

Forschungsdesign

Das Forschungsdesign der vorliegenden Arbeit orientiert sich an den drei räumlichen Ebenen, auf denen die öffentliche Hand strategisch tätig werden kann. Auf Grund der hierarchisch gegliederten und aufeinander aufbauenden Gesetzeslage und Kompetenzverteilung, die entscheidend für das Handeln von Land und Kommune sind, werden die Strategien systematisch in separaten Untersuchungen betrachtet – von der übergeordneten Landesebene über die gesamtstädtische Ebene bis hin zur Ebene des Baugebiets. Bei zahlreichen Untersuchungen wurde ausgewertet, wie häufig bestimmte Strategien in den betrachteten Ländern oder Städten verfolgt werden und wie diese im Hinblick auf die Stadtentwicklungspotenziale ausgestaltet sind. Die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungen sind auf Grund der geringen Fallzahl und der überwiegend qualitativen Methoden meist nur eingeschränkt generalisierbar. Häufig liegen außerdem in verschiedenen Ländern und Städten spezielle Rahmenbedingungen vor, die die Umsetzung besonderer Strategien begünstigen oder hemmen und daher eine allgemeine Übertragbarkeit einschränken. Der Anspruch der Arbeit kann und soll also nicht sein, allgemeingültige Strategien für die öffentliche Hand abzuleiten. Vielmehr liegt das Ziel darin, auf Grundlage und im Vergleich der durchgeführten Untersuchungen verschiedene in Frage kommende Handlungsoptionen für die Optimierung des Stellplatzes im Wohnungsbau aufzuzeigen.

Grundlagen der angewendeten Methoden

Die genaue methodische Vorgehensweise bei den verschiedenen Untersuchungen wird am Beginn jedes Kapitels ausführlich dargestellt (z.B. Auswahl der Fälle, Verfahren der Datenerhebung). An dieser Stelle werden nur Methoden allgemein erläutert, die mehreren Untersuchungen zugrunde liegen.

Inhaltsanalyse

Im Rahmen der Arbeit wurden wissenschaftliche und nicht wissenschaftliche Texte sowie sonstige Quellen aus verschiedenen Fachgebieten herangezogen und mit Fokus auf die Forschungsfrage ausgewertet. Die Auswertung von Texten, Fotos und Plänen erfolgte in Anlehnung an das Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse. Im Gegensatz zur freien Interpretation zeichnet sich die qualitative Inhaltsanalyse dadurch aus, dass die Informationsträger anhand zuvor entwickelter Analysekategorien systematisch ausgewertet werden (vgl. Mayring 2015:

20 f., 51; Kuckartz 2016: 26 f.). In der vorliegenden Arbeit wurden aus der Forschungsfrage heraus und auf Grundlage von empirischen Erkenntnissen Kategorien entwickelt, anhand derer die verschiedenen Quellen analysiert wurden. Da die Quellen aus unterschiedlichen Bereichen und von verschiedenen Institutionen stammen, wurde bei den Auswertungen auch immer deren Entstehungshintergrund mitberücksichtigt. Von besonderem Interesse waren dabei in Anlehnung an Mayring (vgl. 2015: 55) folgende Aspekte:

- der/ die Verfasser bzw. die an der Entstehung des Materials beteiligten Akteure
- Handlungshintergrund und Rolle des Verfassers (z.B. Institution)
- Zielgruppe
- Entstehungssituation

Als aufschlussreiche Quellen für die Forschungsfrage wurde vor allem auf öffentlich zugängliche Dokumente verschiedener Verfasser und Einrichtungen zurückgegriffen. Bei einem Dokument handelt es sich um eine „Aufzeichnung oder Beleg für einen Vorgang oder Sachverhalt“ (Wolff 2013: 502). Um die Strategien der öffentlichen Hand und deren Hintergründe erfassen zu können, wurden vorzugsweise Dokumente herangezogen, die in den Ländern oder Städten zur Vorbereitung politischer Entscheidungen erstellt wurden und in den Parlaments- bzw. Ratsinformationssystemen abrufbar sind. Zusätzlich wurden die Niederschriften und Protokolle der Sitzungen, in denen die Drucksachen behandelt wurden, ausgewertet, um den Entscheidungsprozess zu rekonstruieren.

Experteninterviews

Die Befragungen von Experten wurden erst zu einem späten Zeitpunkt nach der umfassenden Einarbeitung in das Thema und der Auswertung von öffentlich verfügbaren Quellen durchgeführt. Im Rahmen der Arbeit wurden auf dieser Basis Experteninterviews geführt, um Hintergrundwissen und Erfahrungen zur Stellplatzfrage von Sachkundigen aus der Praxis zu erschließen und Fragen zu klären, die sich nicht aus den vorhandenen Quellen beantworten ließen. Die Interviews mit Vertretern aus Verwaltungen sowie sonstigen Projektverantwortlichen wurden entweder im persönlichen Gespräch oder telefonisch geführt. Als Grundlage für die Interviews dienten teilstandardisierte Fragebögen, die den Befragten zur Vorbereitung vorab zur Verfügung gestellt wurden (vgl. Schnell/ Hill/ Esser 2013: 377-379). Zum Teil wurde bei Bewertungsfragen auf geschlossene Fragen zurückgegriffen, die die Befragten in Form von Skalen entweder schon in der Vorbereitung oder während des Interviews beantworten konnten. Die Vorbereitung und Durchführung der Interviews richteten sich insbesondere nach den Empfehlungen von Gläser/ Laudel (2010) und Meuser/ Nagel (2009). Da beim Thema Auto und zugehöriger Stellplatz auch immer persönliche Vorstellungen eine Rolle spielen, wurde bei der Formulierung der Fragen – wie von Meuser/ Nagel (2009: 54) empfohlen – stets darauf geachtet, dass sie auf das Wissen und die Einschätzung der jeweiligen Institution und nicht auf die persönliche Einstellung abzielen. Wenn die Befragten damit einverstanden waren, wurden die Interviews auf Tonband aufgezeichnet. In den anderen Fällen wurden während der Gespräche Mitschriften erstellt. Nach den Interviews wurden ausführliche Ergebnisprotokolle auf Grundlage der vorab erstellten Fragebögen verfasst. Die Befragungen flossen entweder als eigenes Unterkapitel (Kapitel 5.3.3) wie im Fall des Interviews mit dem Mitarbeiter im Landesministerium oder im Rahmen der Untersuchungen der Baugebiete zu den verschiedenen Analysepunkten in die Arbeit ein.

Vorwissen und Erfahrungen

In der Methodenliteratur und -diskussion gibt es unterschiedliche Meinungen, inwieweit das Vorwissen des Forschers bei der Untersuchung berücksichtigt werden darf. Mayring (2016: 25) führt diesbezüglich aus, „dass vorurteilsfreie Forschung nie ganz möglich ist, dass also das Vorverständnis bezüglich des Forschungsgegenstandes zu explizieren ist. Es bedeutet auch, dass Introspektion, das Zulassen eigener subjektiver Erfahrungen mit dem Forschungsgegenstand ein legitimes Erkenntnismittel ist. Forschung ist danach immer als Prozess der Auseinandersetzung mit dem Gegenstand, als Forscher-Gegenstands-Interaktion aufzufassen.“ In der vorliegenden Arbeit floss bei den Untersuchungen und Bewertungen der Strategien und bei der Ableitung der Handlungsoptionen auch vorhandenes praktisches Wissen aus einer mehrjährigen Berufstätigkeit in einer für die Stadtplanung und Projektentwicklung zuständigen Sonderabteilung in einer Stadtverwaltung in Baden-Württemberg ein.

2 Mobilität und Wohnen

2.1 Methode

Im folgenden Kapitel werden aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen bei den Themen Mobilität und Wohnen als Grundlagen aufgearbeitet. Es handelt sich dabei um Rahmenbedingungen, auf die die öffentliche Hand beim Thema Mobilität und ruhender Verkehr reagieren bzw. mit denen sie umgehen muss. Um ein allgemeines Verständnis für die Fragestellung der vorliegenden Arbeit zu entwickeln, wird zunächst auf die Entwicklung der Automobilität und auf deren Auswirkungen auf die Städte eingegangen. Zudem werden in dem Kapitel Themen und Rahmenbedingungen behandelt, die für das Mobilitätsverhalten und für den Besitz eines Privatautos von Relevanz sind. Ziel der Grundlagenuntersuchungen ist es, aktuelle Entwicklungen bei der Automobilität zu erfassen und Erkenntnisse darüber zu gewinnen, ob in naher Zukunft deutliche Veränderungen beim Mobilitätsverhalten zu erwarten sind. Der Pkw-Besitz privater Haushalte und der damit verbundene Bedarf an Stellplätzen im Wohnungsbau hängen von vielen übergeordneten Faktoren ab. Da genaue Vorhersagen auf Grund der komplexen Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen nicht möglich sind, wird in dem Kapitel ein Überblick über den aktuellen Forschungsstand und flankierende Themen gegeben, die für die Stellplatzfrage von Relevanz sind.
Für die Erarbeitung der Grundlagen wird Literatur insbesondere aus den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung bzw. Mobilität/ Verkehr und Stadtentwicklung/ Wohnen herangezogen. Aktuelle Studien und Berichte von Forschungseinrichtungen und Behörden, Monografien und Sammelwerke, Artikel in Fachzeitschriften und Zeitungen, Veröffentlichungen im Internet, statistische Daten und sonstige Dokumente (z.B. Koalitionsvertrag) werden analysiert und strukturiert zusammengefasst. Zu den Aspekten Mobilitätsverhalten und Pkw-Besitz werden repräsentative Erhebungen (z.B. Mobilität in Deutschland 2017) ausgewertet und die zentralen Ergebnisse in eine Gesamtschau gebracht. Zum Teil wird auch auf vorhergehende Fassungen von Studien zurückgegriffen, um in Zeitreihen Veränderungen erkennen zu können. Neben den methodisch unterschiedlich erstellten Studien zum Mobilitätsverhalten werden weitere Daten wie beispielsweise Zahlen der statistischen Ämter oder des Kraftfahrt-Bundesamts einbezogen. Die verschiedenen Quellen werden insbesondere im Hinblick darauf ausgewertet, welche Faktoren für den Pkw-Besitz von Relevanz sind. Ziel ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, bei welchen Haushalts- oder Wohnungstypen möglicherweise von einem über- oder unterdurchschnittlichen Pkw-Besitz ausgegangen werden kann. Da im Rahmen der Arbeit der Fokus auf Baden-Württemberg gelegt wird, werden bei Vorliegen entsprechenden Datenmaterials die länderspezifischen Zahlen vertieft betrachtet und aufgearbeitet.
Mit diesen Quellen kann ein thematisch breit angelegter Überblick über aktuelle Probleme und Veränderungen im Bereich Mobilität erarbeitet werden. Da vor allem das Thema Mobilität derzeit einer großen Dynamik unterliegt, stellen die Grundlagen eine Momentaufnahme dar, die sich innerhalb kurzer Zeit auch stark verändern können. Die Aufarbeitung dient als Argumentationsgrundlage für die Handlungsoptionen, die auf Basis aller durchgeführten Untersuchungen in Kapitel 9 erarbeitet werden.

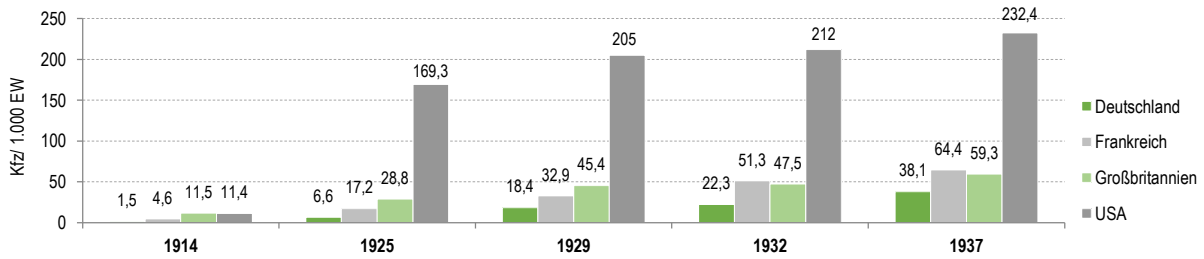
2.2 Automobilität und Stadt(planung)

2.2.1 Rückblick: Massenmotorisierung und Stadtentwicklung

Im Jahr 1886 ließ Carl Friedrich Benz seinen Motorwagen patentieren. Dieser dreirädrige Wagen mit Benzinmotor, der als erstes Automobil der Welt gilt, läutete ein neues Zeitalter der Mobilität ein. Die ersten Automobile sahen noch Pferdekutschen ähnlich und sorgten mit ihrem Lärm und Gestank für Unmut bei der Bevölkerung. Außerdem waren die Straßenräume nicht für diese neue Art der Fortbewegung ausgelegt. In den ersten Jahrzehnten nach seiner Erfindung war das Auto ein reines Luxusobjekt und ein Fremdkörper im Stadtbild (vgl. Möser 2002: 22-24).
Das Automobil wurde zwar am Ende des 19. Jahrhunderts in Europa erfunden; seine Massenproduktion begann aber 1909 in den USA. Die industrielle Fertigung durch Henry Ford (sog. Fordismus) führte zu niedrigeren Produktionskosten, sodass sich immer mehr Haushalte ein Auto leisten konnten. Ergänzend dazu unternahmen amerikanische Auto- und Ölkonzerne große Anstrengungen, die Bevölkerung von ihren Produkten abhängig zu machen. In dieser Zeit wurde zur Förderung des Individualverkehrs der öffentliche Personenverkehr sogar gezielt heruntergewirtschaftet und schließlich in vielen Städten eingestellt. Während in den USA die Autofirmen darauf

abzielten, ein Gebrauchsgut in Masse zu fertigen, konzentrierten sich die deutschen Autobauer auf die Fertigung qualitativ hochwertiger Fahrzeuge. (vgl. Möser 2002: 166-170)
Die Massenmotorisierung führte in den USA in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einer strikten räumlichen Trennung von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Versorgung. Die in den USA entwickelte Trennung der Nutzungen wurde spätestens mit der Charta von Athen, die auf dem CIAM-Kongress im Jahr 1933 verfasst wurde, auch für Europa zum Postulat moderner Stadtplanung. Nicht nur die verschiedenen Nutzungen, sondern auch die verschiedenen Verkehrsarten sollten nach ihren Geschwindigkeiten getrennt werden. In der Folge wurden auch in Europa städtebauliche Planungen und der Verkehrsraum mehr und mehr auf den Autoverkehr ausgerichtet. (vgl. Böhme 1995: 236)
In Deutschland vollzog sich die Motorisierung später und langsamer als in den USA, Großbritannien oder Frankreich. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es zunächst kaum einen Absatzmarkt für Autos. Erst als sich die wirtschaftliche Lage verbesserte und mit Hilfe der Fließbandproduktion Autos kostengünstiger produziert werden konnten, nahm die Zahl der Pkw sowie der Lkw und Motorräder kontinuierlich zu. In der Weimarer Republik stieg zwischen 1924 und 1932 die Zahl von 132.000 auf 497.000 Pkw an. 1924 wurde auf dem stark befahrenen Potsdamer Platz in Berlin die erste Ampelanlage errichtet. Die Zahl der Verkehrsunfälle und die Beeinträchtigungen durch die Autos nahmen rasant zu (vgl. Website Scriba 2014). Das Auto diente in Deutschland trotzdem vor allem dem privaten Vergnügen oder beruflichen Zwecken. Noch bis zum Ende der 1930er Jahre wurden etwa drei Viertel der Autos von Unternehmen oder Einrichtungen erworben. Der Anteil privater Pkw in Deutschland war im Vergleich zu anderen Ländern gering. Zwischen 1906 und 1933 waren der Kauf und der Betrieb eines Autos außerdem mit hohen Steuern belegt. Da es zudem im Deutschen Reich ein dichtes Schienennetz gab, war das Interesse der Bevölkerung nach neuen Fortbewegungsmitteln eher gering (vgl. Kirchberg 1995: 17 f.).

Diagramm 1: Motorisierungsgrad (Kfz/ 1.000 Einwohner) in ausgewählten Ländern 1914-1937



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Kirchberg 1995: 17

Unterbringung der Automobile

In den Anfängen wurden die Autos in der Regel auf den öffentlichen Straßen abgestellt. In den Siedlungen der 1920er Jahre hatte die Unterbringung des ruhenden Verkehrs keine besondere Bedeutung (vgl. ILS 1983: 6). Nur wenige Bauherren begannen, neben Wohnungen auch Stellplätze für Autos auf den Grundstücken vorzusehen. So wurden beispielsweise bei der zwischen 1924 und 1928 erbauten Borstei in München 268 Garagen errichtet, die sich sogar beheizen ließen (vgl. Website Borst Immobilien 2020).

Abbildung 2: Garagen in der Borstei aus den 1920er Jahren

Quelle: eigene Fotografie (2017)

Abbildung 3: Deckblatt der Reichsgaragenordnung von 1939

219

Reichsgesetzblatt

Teil I

1939 | Ausgegeben zu Berlin, den 18. Februar 1939 | Nr. 28

Tag | Inhalt | Seite

17. 2. 39 Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung – RGaO –) 219

Verordnung über Garagen und Einstellplätze
(Reichsgaragenordnung – RGaO –)*).
Vom 17. Februar 1939.

Quelle: Reichsministerium des Innern 1939: 219

Die auf den Straßen abgestellten Autos führten ab den 1930er Jahren zu erheblichen Beeinträchtigungen und behinderten den fließenden Verkehr. Auf Grund der zunehmenden Gefahren für die öffentliche Sicherheit wurde im Jahr 1939 die `Verordnung über Garagen und Einstellplätze´ (Reichsgaragenordnung, RGaO) beschlossen. Mit diesem Gesetz wurde neben Bau- und Betriebsvorschriften auch erstmals eine Stellplatz- und Garagenbaupflicht eingeführt. Der Bauherr war fortan gesetzlich verpflichtet, bei Neu-, Umbau- und Erweiterungsbauten private Stellplätze auf dem Baugrundstück herzustellen, um so die öffentlichen Straßenflächen für den fließenden Verkehr frei zu halten (vgl. Reichsministerium des Innern 1939: 219-230). Wegen des einsetzenden Zweiten Weltkriegs kam die Reichsgaragenordnung zunächst nicht zur Anwendung. Um nach dem Krieg den Wiederaufbau nicht zu erschweren, berücksichtigten viele Städte das weiterhin geltende Gesetz zunächst nicht oder nur zögerlich. Erst in den 1960er Jahren wurde die Reichsgaragenordnung durch Stellplatzvorschriften in den Bauordnungen der Länder ersetzt (vgl. Kleffner 1958: 52; Sill 1981a: 23). Die Einführung der Stellplatzpflicht Ende der 1930er Jahre hatte weitreichende Auswirkungen auf das Erscheinungsbild und die Struktur der Städte (vgl. Kleffner 1958: 73).

Massenmotorisierung ab den 1950er Jahren

Während des Nationalsozialismus wurde die Automobilproduktion forciert und der Bau von Autobahnen vorangetrieben, um insbesondere die schnelle Versorgung mit Kriegsgütern zu gewährleisten. Eine verstärkte Motorisierung privater Haushalte setzte in Deutschland in den 1950er Jahren ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Auto – auch unter dem Einfluss der USA – zum Symbol der Freiheit und des Wohlstands. Die Steuerreform 1955 setzte Kaufkraft frei und ließ die Nachfrage nach Autos ansteigen. Ebenso betrieben Bund, Länder und Gemeinden eine aktive Verkehrspolitik und bauten das Straßennetz massiv aus. Dem Auto wurden große Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt. Es wurde massentauglich und zunehmend zum Statussymbol und Lustobjekt. Jede Familie sollte Zugang zu einem Automobil haben. Mitte der 1950er Jahre war Deutschland bei der Produktion von Autos Spitzenreiter in Europa. Die stark einsetzende Motorisierung der Bevölkerung hatte weitreichende Konsequenzen sowohl für die gebaute Stadt als auch für Neuplanungen. (vgl. Klaus 1984: 68 f.; Böhme 1995: 238-240; Knoflacher 2007: 69-72).

Auswirkungen der Motorisierung auf die Raumstruktur

Eisen- und Straßenbahn haben ab Mitte des 19. Jahrhunderts eine Expansion der Städte entlang von Verkehrsachsen gefördert. Im Einzugsbereich der Verkehrsmittel siedelten sich verschiedene Nutzungen an. Die aufkommende Massenmotorisierung ermöglichte es, Wohngebiete, Arbeitsstätten und sonstige Nutzungen auch ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu errichten. Die dadurch entstehenden Distanzen zwischen Wohnung, Arbeitsort und Einkaufsstätte führten zu einem starken Anstieg des MIV. Um den Belastungen durch Lärm und Abgase der Autos zu entkommen, verließen daraufhin immer mehr Menschen die Kernstädte und zogen an den Stadtrand, wo in großer Zahl Wohnungen entstanden (Suburbanisierung). Die Innenstädte wurden zu Gewerbe- und Dienstleistungszentren mit vielen Arbeitsplätzen und Besuchern. Dafür reichten allerdings weder die Straßenkapazitäten noch der Parkraum aus. (vgl. Böhme 1995: 229; Schröteler-von Brandt 2007: 180 f., 229 f.)
Die nach dem Zweiten Weltkrieg praktizierte Nutzungstrennung ließ Stadt- und Verkehrsstrukturen entstehen, die bis heute wegen des hohen Verkehrsaufkommens Probleme bereiten. Die Motorisierung veränderte die Städte und das Leben der Menschen tiefgreifend. Vielerorts konnte die städtebauliche Planung nicht mit der wachsenden Zahl an Autos mithalten. Die Massenmotorisierung traf auf Stadtstrukturen, die dafür nicht geeignet waren. Sie führte ebenfalls zu einer Massenparkierung sowohl in den Wohngebieten, als auch in anderen Bereichen (z.B. Innenstädten) (vgl. Kleffner 1958: 11 f.; ILS 1983: 8-11). Wegen der großen räumlichen Missstände investierten viele Städte aktiv in die Errichtung von zentrumsnahen Parkhäusern (vgl. Mackenroth 1981: 153-156). Jan Gehl (2015: 7) schreibt zu diesem Thema, dass die „Ein- und Übergriffe des Automobils […] so zahlreich und so gravierend [waren], dass es fast unmöglich zu ermitteln ist, wie sehr die Invasion des Automobils die urbane Lebensqualität geschädigt hat."

Autogerechte Stadt

Im Jahr 1959 erschien das Buch `Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos´ des Architekten Hans Bernhard Reichow. Reichow erläuterte unter anderem, dass das „20. Jahrhundert fordert, die Stadt neu zu ordnen und stark zu gliedern. Ebenso muß auch das Straßensystem entsprechend differenziert werden." (Reichow 1959: 25) Er wies darauf hin, dass die „Fußgänger vornehmlich […] die Opfer des Autoverkehrs [sind]. Sie, die an seinen Vorzügen am wenigsten teilhaben, leiden über die Verluste von Leib und Leben hinaus am meisten unter seinen Belästigungen, dem Lärm und den Abgasen der Motoren." (ebd.: 33) Zum Thema ruhender Verkehr äußerte sich Reichow in seine Monografie kaum. Er führte lediglich aus, dass Stellplätze im Idealfall im Schatten liegen sollten (vgl. ebd. 55). Aus heutiger Sicht durchaus bemerkenswert schlug er schon Ende der 1950er Jahre vor, in Städten Autos „um der Ruhe willen mit Batterieantrieb zu versehen." (ebd.: 68) Zudem wies er darauf hin, dass „solange unsere Autos von Menschen gesteuert werden, […] deren Verhalten, Maß und Vermögen ausschlaggebend für das Verkehrs- und Straßensystem" sind (ebd.: 88).

Das Auto hat mit der `autogerechten Stadt´ sogar den Rang eines städtebaulichen Leitbildes erreicht. Viele Städte wurden nach dem Zweiten Weltkrieg nach dem Leitbild der autogerechten Stadt wieder aufgebaut, womit dem Auto viel Fläche eingeräumt wurde. Die Planungen waren davon bestimmt, den Autoverkehr mit aufwändigen Erschließungssystemen konsequent vom Fuß- und Radverkehr zu trennen (vgl. Schröteler-von Brandt 2008: 232 f.). Die `autogerechte Stadt´ führte allerdings nicht nur zu breiten Straßenschneisen für einen störungsfreien Verkehrsfluss, sondern auch zu immensen Flächen für das Abstellen der Autos möglichst nahe an den Zielorten. Je dichter die Bebauungen ab den späten 1960er Jahren wurden, umso schwieriger wurde es, die erforderliche Parkierung sinnvoll auf den Grundstücken unterzubringen, und umso aufwändiger wurden die baulichen Lösungen. Da Tiefgaragen gerade im sozialen Wohnungsbau nicht finanzierbar waren, wurde die Herstellungspflicht der Stellplätze häufig gestundet. Da bei einer hohen Bebauungsdichte die notwendigen Stellplätze nicht mehr oberirdisch auf den Grundstücken untergebracht werden konnten, wurde in Fachkreisen sogar gefordert, das Maß der baulichen Nutzung an den oberirdischen Unterbringungsmöglichkeiten von Stellplätzen zu orientieren und geringere Dichten festzulegen (vgl. Linckh 1981: 264).

In den 1960er Jahren wurden die Probleme mit dem ruhenden und fließenden Verkehr in den deutschen Städten immer größer. Als Lösung wurden eine Vermehrung des Parkraums und eine Leistungssteigerung der Straßen angestrebt. In vielen Städten wurden Durchgangs- bzw. Umgehungsstraßen, Autobahnen oder Cityringe gebaut. Da davon ausgegangen wurde, dass Innenstädte nur mit einem ausreichenden Parkraumangebot funktionieren, wurden in den Zentren vieler Städte große Parkhäuser errichtet und hierfür zum Teil ganze Blocks abgerissen. Als Maßnahmen der Stadterneuerung oder -sanierung wurden in den 1960er und 1970er Jahren häufig große Parkhäuser zur Behebung städtebaulicher Missstände geschaffen (z.B. Parkhaus Züblin in Stuttgart) (vgl. Sill 1981: 37 f.). Unter dem Eindruck der Ölkrise und deren wirtschaftlichen Folgen rückte im Laufe der 1970er Jahre zunehmend die Erkenntnis ins Bewusstsein, dass viele Städte der Belastung des stetig steigenden MIV auf Dauer nicht gewachsen sind. Erste Ideen einer Verbannung des Autoverkehrs aus den Stadtkernen kamen auf und in der Bevölkerung begann sich mehr und mehr Widerstand gegen die autogerechte Gestaltung der Städte zu regen. Das Leitbild der autogerechten Stadt erwies sich als nicht zukunftsfähig. (vgl. Sill 1981a: 2 f., 37; Böhme 1995: 239 f.; Hasenstab 1996: 48 f.)

Abbildung 4: Parkhaus Züblin in Stuttgart kurz nach der Fertigstellung

Quelle: Sill 1981: 37

Abbildung 5: zunehmende Verkehrsbelastung (Stuttgart)

Quelle: siehe Bildnachweis

Nachhaltige Stadtentwicklung und Stadt der kurzen Wege

Als Gegenentwurf zur Verkehrsentwicklung der 1960er und 1970er Jahre, die auf das Auto ausgerichtet war, kam in den 1980er Jahren das Konzept des Umweltverbunds auf, das Ausdruck einer neuen sozial und ökologisch orientierten Verkehrsplanung war. Damit wurde das Ziel verfolgt, allen Bewohnern in Städten ein umweltschonendes und flächendeckendes Verkehrssystem aus ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr als Alternative zum Auto zur Verfügung zu stellen. (vgl. z.B. Zimmermann 1986: 56; Christ/ Loose 2001: 87)
Nach dem über Jahrzehnte anhaltenden Postulat der räumlichen Funktionstrennung und der damit einhergehenden Verlagerung des Wohnens ins Umland entwickelte sich in den 1990er Jahren das Leitbild der Nachhaltigen Stadt als Reaktion auf die hohen Umweltbelastungen und Ressourcenverbräuche. Die Stadt der kurzen Wege, in der die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Versorgen und Erholen miteinander verknüpft werden, erlebte eine Renaissance und gilt bis heute als Lösung für viele Probleme der Stadtentwicklung. Statt monofunktionaler Siedlungen sollen wieder gemischte Stadtquartiere entstehen. Nachdem sich die Wege durch die Funktionstrennung verlängert haben, sollen diese durch eine Mischung der Nutzungen wieder verkürzt und eine neue Nahmobilität ermöglicht werden. In einer Stadt der kurzen Wege verliert das Auto an Bedeutung, da viele alltägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. (vgl. z.B. Christ/ Loose 2001: 9; Drewes 2020: 12 f.)
In den 1990er Jahren traten auch vermehrt ökologische Belange in den Fokus. Um dem Flächenverbrauch zu mindern, praktizieren viele Städte seither eine konsequente Innen- statt Außenentwicklung. Sie begannen, eine ökologisch orientierte Verkehrs- und Stadtplanung voranzutreiben und den Verkehr einzudämmen. In den 1990er Jahren kamen in verschiedenen Städten Projekte mit autofreiem Wohnen auf (vgl. Christ/ Loose 2001: 8 f.). Das über Jahrzehnte entstandene autozentrierte Verkehrssystem führte vor allem in ländlichen Regionen dazu, dass viele Alltagsziele bis heute ohne Auto nicht zu erreichen sind. Der Mangel an alternativen Verkehrsmitteln macht den Besitz eines Autos notwendig. Personen ohne Auto sind von Mobilitätsarmut bedroht. Wenn Einrichtungen nur mit dem Pkw erreichbar sind, sind vor allem Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf Mitfahrgelegenheiten angewiesen (vgl. Umweltbundesamt 2020a: 12).

2.2.2 Aktueller Umgang mit dem Auto in der Stadtplanung

Angesichts der vielen durch den MIV verursachten Probleme verfolgen heute Städte in der Regel das Ziel, den Verkehr sowohl im Bestand als auch im Neubau möglichst umweltfreundlich zu organisieren. Zu diesem Zweck wird vor allem Infrastruktur für den Fahrradverkehr und den ÖPNV ausgebaut. Große Baugebiete im Außenbereich werden nur selten ausgewiesen; der Schwerpunkt liegt auf der Innenentwicklung. Bei der Planung von Stadtquartieren ist häufig beabsichtigt, durch die Mischung von Nutzungen autoarme Strukturen zu schaffen. Obwohl das Auto mittlerweile nicht mehr der bestimmende Faktor in der Stadtplanung ist und der Schwerpunkt sich auf die Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität verlagert hat, nimmt es aber nach wie vor häufig eine relevante Rolle bei Städtebau- und Hochbauentwürfen ein. Das liegt vor allem auch daran, dass in vielen Bundesländern und Städten die Herstellung einer bestimmten Stellplatzzahl gesetzlich vorgeschrieben ist, was sich je nach Umfang und Situation des Einzelfalls mehr oder weniger stark auf den Entwurf auswirkt. Erschwerend kommt hinzu, dass der Pkw-Bestand weiterhin kontinuierlich zunimmt und das Autofahren bis heute durch verschiedene Privilegien (z.B. Entfernungspauschale, Dienstwagenprivileg) begünstigt wird. Da alle Bauvorhaben Verkehr verursachen, ist es bei der Erstellung von Bebauungsplänen für neue Baugebiete unumgänglich, auch planerische Lösungen für den ruhenden Verkehr vorzusehen. Häufig werden gerade Stadtstrukturen, die einst ohne die Berücksichtigung des Autos entstanden sind, heute als qualitätsvoll wahrgenommen und deshalb als Vorbild für neue Baugebiete herangezogen. (vgl. z.B. Dürr/ Kuhn 2017; Kleefisch-Jobst et al. 2017: 134-173, 191; Schenk 2018)
Auf der Projektebene stehen Städten verschiedene Instrumente und Möglichkeiten zur Verfügung, um die Herstellung von Stellplätzen vorzuschreiben oder zu steuern. Das Thema Parkierung ist sowohl im Neubau als auch im Bestand in der praktischen Stadtplanung ein konfliktträchtiges Thema. Beispielsweise kann der Verlust von Parkständen im öffentlichen Raum zu erheblichen Widerständen führen und die Akzeptanz von Neubauprojekten verringern (vgl. DV et al. 2020: 12). In vielen Städten stehen in den letzten Jahren Überlegungen und Maßnahmen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums und seiner Infrastruktur weg vom Leitbild der autogerechten Stadt der 1950er und 1960er Jahre im Vordergrund (z.B. in Stuttgart der Wettbewerb zur Umgestaltung der B 14, vgl. Website Baunetz 2020). Mangelnde Stellplätze und wildes Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen führen in vielen Bestandsquartieren zu städtebaulichen Missständen. Vielerorts werden in großem Umfang Mittel der Städ-

tebauförderung investiert, um Probleme des ruhenden Verkehrs in den Städten zu lösen. Auch wenn sich dadurch neue Freiraumqualitäten gewinnen lassen, ist die Akzeptanz in der Bevölkerung für Maßnahmen beim ruhenden Verkehr in der Regel gering (z.B. Rückbau von Parkständen).

2.2.3 Auswirkungen und Probleme durch den MIV

Wie bereits beschrieben, war der Autoverkehr über viele Jahre ein bestimmendes Element bei der Planung von Städten und Baugebieten. Durch das Primat der Autoerschließung entstanden Stadtstrukturen, die derzeit erhebliche Probleme verursachen. Die vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen hängen davon ab, wie häufig Menschen am Tag das Haus verlassen und welche Strecken sie mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen. Trotz vieler Nachteile darf nicht außer Acht gelassen werden, dass der MIV auch wesentlich zum Funktionieren des Wirtschaftssystems beiträgt und für viele Menschen ihre alltägliche Mobilität garantiert. Das Auto gilt als Universalverkehrsmittel, weil mit ihm in kurzer und zu jeder Zeit große Distanzen überwunden werden können. Zudem ist der Fahrer vor Wetter geschützt, kann Personen mitnehmen und Gegenstände transportieren. Diese Flexibilität kommt komplexen Alltagsabläufen sehr entgegen und erlaubt eine autonome Zeit- und Wegekettengestaltung. Wenn erst einmal ein Auto vorhanden ist, wird es im Alltag oft verwendet, ohne über Alternativen nachzudenken. Das Auto verdrängt somit andere Verkehrsmittel (vgl. Canzler 2016: 345). Aus ökologischer Sicht stellt das Auto im Nahverkehr das schlechteste Verkehrsmittel dar (vgl. Burgdorf et al. 2019: 11).
Der MIV verursacht in den Städten – nicht nur fahrend, sondern auch ruhend – erhebliche Belastungen, die die Gesundheit der Bewohner gefährden und die Qualität des Stadtraums beeinträchtigen. Lärm, Luftschadstoffe und Flächenverbrauch zählen zu den größten Problemen, die sich vor allem in den Städten unmittelbar bemerkbar machen. Bei der Automobilität befindet sich Deutschland in einer ambivalenten Situation. Einerseits sind viele Städte stark durch den Autoverkehr und seine Emissionen belastet, auf der anderen Seite ist die Automobilwirtschaft der wichtigste Industriezweig, der an einer Reduzierung des Autobesitzes wenig Interesse hat (vgl. Kefferpütz 2020: 16). Aktuell geht es sogar häufig um Förderungen der Autoindustrie. So wurden beim milliardenschweren Corona-Konjunkturprogramm der Bundesregierung im Jahr 2020 lange Kaufprämien für Verbrennungsmotoren diskutiert, die aber schließlich nicht beschlossen wurden (vgl. Website Küstner 2020).

CO_2-Emissionen

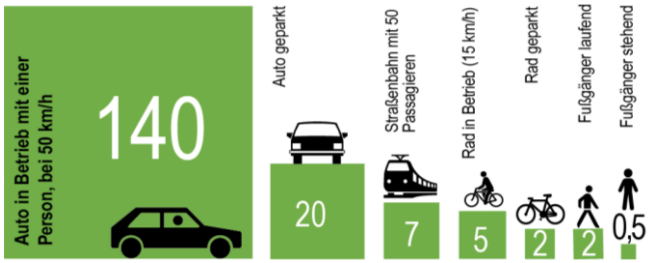
Ein großer Teil der CO_2-Emissionen, die hauptverantwortlich für den Klimawandel sind, stammt aus dem Straßenverkehr. Im Jahr 2019 verursachte der Verkehrssektor in Deutschland 163,5 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente und ist damit nach der Energiewirtschaft und der Industrie der drittgrößte Verursacher. Dies entspricht knapp einem Fünftel der gesamten Treibhausgasemissionen. Auf den Pkw-Verkehr entfallen rund 59 % der Emissionen des Verkehrssektors. Während in den anderen Sektoren seit 1990 die CO_2-Emissionen deutlich sinken, sind sie im Verkehrssektor bislang weitgehend gleich hoch geblieben. Gründe für die anhaltend hohen CO_2-Emissionen sind die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die Zunahme der Fahrleistung, größere Pkw sowie die steigende Zahl von Autos und Flügen im Personen- und Güterverkehr. Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen eines Pkw pro Kilometer haben in den letzten Jahren leicht abgenommen. Es wären allerdings deutlich höhere Einsparungen möglich gewesen, wenn die Effizienzsteigerungen nicht durch schwerere und leistungsfähigere Pkw aufgehoben worden wären. Deutschland hat in der EU den zweithöchsten durchschnittlichen CO_2-Ausstoß bei Neuwagen. 91 % der Neuzulassungen waren 2019 nach wie vor Benzin- oder Dieselmotoren (vgl. BMU 2020: 36 f.). Der Klimaschutzplan der Bundesregierung aus dem Jahr 2019 sieht vor, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 bis 42 % gegenüber 1990 zu mindern (vgl. BMU 2019b: 51 f.).
Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln verursacht der Pkw-Verkehr sehr hohe CO_2-Emissionen. 2018 stieß ein Pkw 147 g CO_2/ Pkm (Personenkilometer) aus, während es im Straßen-, Stadt- und U-Bahnverkehr nur 58 g CO_2/ Pkm und bei Linienbussen 80 g CO_2/ Pkm waren (vgl. Website Umweltbundesamt 2020i). Die Einführung der CO_2-Steuer ab 2021 auch für Kraftstoffe ist ein wichtiger Schritt zur Reduzierung der Emissionen (vgl. Website Bundesregierung 2020c).

Flächenverbrauch

Der Kraftfahrzeugverkehr benötigt befestigte Flächen für die Fortbewegung (Straßen) und das Abstellen der Autos (Parkstände oder Stellplätze). Fläche stellt eine wichtige begrenzte Ressource dar, die in Deutschland immer mehr für Siedlungs- und Verkehrszwecke in Anspruch genommen wird. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel,

den Flächenverbrauch bis 2030 unter 30 ha pro Tag zu senken, was immer noch einer Größe von ca. 42 Fußballfeldern entspricht (vgl. Die Bundesregierung 2016: 158-160). Zwischen 1992 und 2018 hat sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche von 40.305 auf 49.819 km² ausgedehnt. Rechnerisch bedeutet dies eine Zunahme von durchschnittlich 104 ha pro Tag. Seit dem Jahr 2000 ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. In den Jahren 2015 bis 2018 lag der Flächenverbrauch nur noch bei 56 ha pro Tag (vgl. Website Umweltbundesamt 2020a). Etwa 46 % der Siedlungs- und Verkehrsflächen ist mit Gebäuden bzw. sonstigen Anlagen bebaut oder für Fahrbahnen, Einstellplätze und Gehwege befestigt. Die Böden verlieren durch die Versiegelung ihre Fähigkeit, Wasser zu versickern oder zu speichern, sowie ihre positiven Effekte auf das Kleinklima und die natürliche Bodenfruchtbarkeit. Pro Jahr werden in Deutschland etwa 10.000 ha Boden versiegelt, was ca. 14.000 Fußballfeldern entspricht (vgl. Website Umweltbundesamt 2020b).
Wie stark ein Baugrundstück neben dem Hauptgebäude mit Parkierungsanlagen über- bzw. unterbaut und versiegelt werden kann, regelt die Baunutzungsverordnung (Grundflächenzahl, siehe Kapitel 3.4.3.2). Je nach Menge und Art der Stellplätze werden auf einem Grundstück erhebliche Flächen für die Herstellung von Stellplätzen in Anspruch genommen (vgl. Smeddinck 1999: 73-75). Von allen Verkehrsmitteln benötigt das Auto in der Stadt am meisten Fläche. Untersuchungen zur Flächeninanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel in der Stadt zeigen, dass ein fahrendes Auto bei einer Geschwindigkeit von 50 km/ h im Durchschnitt 140 m² Fläche beansprucht, während ein Fahrrad nur fünf Quadratmeter und ein Fußgänger zwei Quadratmeter Fläche benötigt (vgl. Nello-Deakin 2019: 706 f.).

Abbildung 6: Platzbedarf von Verkehrsmitteln in Amsterdam (in m² pro Person)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Nello-Deakin 2019: 706

Abbildung 7: selbst gebasteltes Schild im Domagkpark

Quelle: eigene Fotografie (2021)

Lärm

Der Straßenverkehr ist eine der größten Lärmquellen. Rund 75 % der Befragten, die im Jahr 2016 an der Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamts teilgenommen haben, fühlten sich durch Straßenverkehrslärm zumindest etwas gestört oder belästigt (vgl. BMUB 2017: 50 f.). Im Jahr 2017 waren etwa 3,3 Mio. Menschen in Deutschland (4 % der Bevölkerung), ganztägig einer Verkehrslärmbelastung von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. Nachts, wenn der Lärm besonders belastend ist, waren sogar ca. 4,7 Mio. Menschen von Schallpegeln über 55 dB(A) aus dem Verkehr betroffen. Chronische Lärmbelastungen können vielfältige gesundheitliche Langzeitschäden verursachen (z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Gehörschäden) (vgl. Website Umweltbundesamt 2020c).
Der Straßenverkehrslärm wirkt sich auch auf die Immobilienpreise und die Attraktivität von Stadtquartieren negativ aus und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten. Gemäß Baugesetzbuch (§§ 1 Abs. 6, 2 Abs. 4 BauGB) müssen bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Umweltauswirkungen und damit Belange des Lärmschutzes geprüft und ggf. Maßnahmen umgesetzt werden, um die vorgeschriebenen Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) einhalten zu können (vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg 2013: 17, 21 f.). In der Umweltbewusstseinsstudie 2018 zeigte sich, dass es fast 90 % der Befragten für sehr wichtig bzw. eher wichtig halten, Lärm, Abgase und Feinstaub im Straßenverkehr zu verringern (vgl. BMU 2019a: 56).

Feinstaub und Stickstoffoxide

Stickstoffoxid (kurz: Stickoxid oder NO_x) ist eine Sammelbezeichnung für unterschiedliche gasförmige Verbindungen des Stickstoffs. Stickstoffmonoxid (NO) entsteht vor allem durch die Verbrennung fossiler Energieträger. Es verbindet sich in der Luft innerhalb kürzester Zeit in Verbindung mit Sauerstoff (O) zu Stickstoffdioxid (NO_2), das zu vielen negativen Gesundheits- und Umweltschäden führen kann. Der Straßenverkehr verursacht mit Abstand am meisten Stickoxid, wobei Diesel-Pkw innerstädtisch den größten Anteil ausmachen. Im Gegensatz zu Indust-

rieabgasen gelangen Abgase von Fahrzeugen in Bodennähe in die Luft und schädigen somit die menschliche Gesundheit in besonderer Weise. Stickoxide sind die Vorläufersubstanzen von Feinstaub und Ozon (vgl. Website VCOE o.J.). Feinstaub besteht meist aus einem Gemisch fester und flüssiger Partikel unterschiedlicher Größe. In Ballungsgebieten ist der Straßenverkehr die größte Staubquelle. Feinstaub gelangt nicht nur aus Motoren in die Luft, sondern auch durch Bremsen- und Reifenabrieb sowie durch die Aufwirbelung von Staub auf der Straßenoberfläche. Je nach Größe und Eindringtiefe der Teilchen kann Feinstaub die Gesundheit des Menschen gravierend schädigen (vgl. Website Umweltbundesamt 2020e).
Wenn die Luftqualitätsgrenzwerte in Städten überschritten werden, muss ein Luftreinhalteplan (§ 47 BImSchG) erarbeitet werden. Immer öfter werden Gebiete ausgewiesen, in denen nur noch Autos mit bestimmten Abgasstandards fahren dürfen (sog. Umweltzonen), um die Belastung mit Partikeln und NO_x-Emissionen zu senken. Aktuell gibt es in Baden-Württemberg in 22 Städten solche Umweltzonen (vgl. Website Umweltbundesamt 2020f). Während 2018 noch 57 Städte die Stickoxidgrenzwerte überschritten hatten, waren es im Jahr 2019 nur noch 25 Städte (vgl. Website UBA 2020i).
Verschiedene Studien zeigen, dass sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen häufiger in besonders vom Autoverkehr belasteten Gebieten leben und somit höheren Luftschadstoffen und damit einhergehenden gesundheitlichen Risiken ausgesetzt sind (vgl. Umweltbundesamt 2020a: 8 f.). In Deutschland werden etwa 13.000 vorzeitige Todesfälle pro Jahr auf Feinstaub und Ozon aus dem Verkehr und etwa 2.500 Todesfälle auf verkehrsbedingte Stickoxidemissionen zurückgeführt (vgl. Müller-Görnert 2020: 28).

Straßenverkehrsunfälle
Im Jahr 2019 gab es in Deutschland insgesamt 2,69 Mio. polizeilich erfasste Unfälle. Insgesamt verunglückten 387.276 Personen auf den Straßen, 3.046 davon tödlich. 2019 sank die Zahl der Verkehrstoten auf den niedrigsten Stand seit den Aufzeichnungen. Ebenso ging die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 2,8 % im Vorjahresvergleich zurück, obwohl die Gesamtzahl an Unfällen stieg. Während bei vielen Verkehrsarten die Zahl der tödlichen Unfälle sank, kamen fast ein Drittel mehr Pedelec-Fahrer als im Vorjahr ums Leben (vgl. Statistisches Bundesamt 2020a: 7; Website ADAC 2020a). Die Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt jährlich auf Grundlage eines Berechnungsmodells die Kosten, die durch Straßenverkehrsunfälle entstehen. Im Jahr 2018 lagen die gesamten Unfallkosten für Personen- und Sachschäden bei 33,7 Mrd. Euro (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen 2020).

Stau und Zeitverlust
Die starke Verkehrsbelastung führt in vielen Städten zu häufigen Staus, die sich negativ auf die Umwelt und die Aufenthaltsqualität auswirken und einen großen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen. Der Verkehrsinformationsanbieter INRIX hat mit Daten von Autoherstellern und Verkehrsbehörden berechnet, dass im Jahr 2018 Autofahrer in Deutschland durchschnittlich mehr als 120 Stunden im Stau verbracht haben. Unter den Städten war der Zeitverlust in Berlin mit 154 Stunden am höchsten, gefolgt von München (140 Stunden), Hamburg (139 Stunden) sowie Stuttgart (108 Stunden) (vgl. Website Inrix o.J.).

Externe Kosten des MIV
Ein wesentliches Problem besteht darin, dass Verkehrsmittel nur fair miteinander konkurrieren können, wenn ihre Beförderungspreise alle Kosten enthalten, die sie verursachen. Jeder Autofahrer verursacht in erheblichem Umfang Kosten, die aber nicht von ihm selber getragen werden. Bislang werden beim Autoverkehr viele Kosten auf die Umwelt und die Allgemeinheit übertragen. Der MIV erfordert von der öffentlichen Hand hohe Ausgaben, die nur in Teilen über Einnahmen gedeckt werden können. Da die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur sehr komplex ist, gibt es für die Berechnung der Folgekosten des Autoverkehrs unterschiedliche Vorgehensweisen. In einer Studie berechneten Becker/ Becker/ Gerlach (vgl. 2012: 34 f.) für die gesamte Europäische Union, dass für den Autoverkehr jährlich im Durchschnitt 750 Euro auf jeden EU-Bürger externalisiert werden. Eine Studie, in der die Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte berücksichtigt werden, kam zum Ergebnis, dass sich die externen Kosten des Verkehrs in Deutschland im Jahr 2017 auf insgesamt 149 Mrd. Euro beliefen. Davon verursachte der Straßenverkehr 141 Mrd. Euro (94,5 %). Die höchsten Kosten entstanden hier durch Unfälle sowie durch vor- und nachgelagerte Prozesse und Belastungen für das Klima. Bezogen auf einen Personenkilometer verursachte der Inlandsflugverkehr mit 12,77 ct/ Pkm die höchsten externen Kosten, gefolgt vom Pkw mit 10,80 ct/ Pkm. Im Vergleich dazu erzeugte der Schienennahverkehr nur 4,01 ct/ Pkm (vgl. Bieler/ Sutter 2019: 4-6).

Soziale Ungerechtigkeit

Die Mobilitätsfrage ist eng mit sozialen Themen verknüpft und kann eine sozial gerechte Stadtentwicklung behindern. Die sozialen Folgen des MIV sind vielschichtig und treffen die Bewohner von Städten in unterschiedlicher Weise. Verschiedene Untersuchungen, wer bislang vorrangig vom MIV profitiert und wer wieviel Umweltbelastung verursacht, lassen erhebliche Ungerechtigkeiten erkennen. Im Vergleich zu einkommensstarken Haushalten besitzen einkommensschwache Haushalte häufiger kein Auto und belasten somit deutlich weniger die Städte mit verkehrsbedingten Emissionen. Haushalte mit geringem Einkommen wohnen allerdings häufig in besonders vom MIV belasteten Lagen und sind daher höheren Umweltbelastungen ausgesetzt. Insgesamt lässt sich feststellen, dass Haushalte mit niedrigem Einkommen und einige besonders verletzliche Gesellschaftsgruppen (v.a. Kinder) überdurchschnittlich stark von den negativen Folgen des MIV betroffen sind. (vgl. Rammler/ Schwedes 2018: 10-13; Umweltbundesamt 2020a: 9-12)

2.3 Mobilität(sverhalten): aktuelle Zahlen und Entwicklungen

2.3.1 Mobilität im Raum

Wie sich Menschen im Raum fortbewegen, hat auf der einen Seite große Auswirkungen auf die Städte. Auf der anderen Seite wird das Mobilitätsverhalten der Menschen stark davon beeinflusst, wie Städte geplant und organisiert sind und welche Möglichkeiten der Fortbewegung sie bieten. Mobilität gehört zum Alltag aller Menschen und ist in allen Lebensphasen notwendig, um kollektive Teilhabe an Gesellschaft, Bildung, Arbeit und Gesundheit zu ermöglichen. Mit welchem Verkehrsmittel sich Menschen fortbewegen, hängt von vielen Faktoren ab – z.B. von der Verfügbarkeit eines Pkw, von der Lage der Wohnung, des Arbeitsplatzes und der Wohnfolgeeinrichtungen oder dem ÖPNV-Angebot. Wie in anderen entwickelten Gesellschaften ist der individuelle Personenverkehr in Deutschland stark vom Privatauto geprägt.

Städtebauliche Prozesse, zunächst der Urbanisierung, dann der Sub- und der vielerorts einsetzenden Reurbanisierung (vgl. Brombach/ Jessen 2017: 358-361) sowie der Wandel der Arbeits- (Stichworte: Digitalisierung, Homeoffice, Tertiärisierung) und Lebensformen (Stichwort: demografischer Wandel), beeinflussen den Mobilitätsbedarf und das -verhalten maßgeblich. Seit geraumer Zeit hat das Handlungsfeld Mobilität wegen der zunehmenden Umwelt- und Verkehrsbelastung und vielfältigen weiteren Veränderungen stark an Bedeutung gewonnen und ist in vielen Fachdisziplinen in den Fokus gerückt.

Die Mobilitätsoptionen, auf die Personen zum Zurücklegen eines Weges zurückgreifen, hängen von vielen individuellen Entschlüssen und Rahmenbedingungen ab, wie etwa von der An- oder Abschaffung eines Autos oder Fahrrads, dem Erwerb eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs oder dem Beitritt zu einer Carsharing-Organisation (vgl. infas et al. 2019a: 33). Die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und die damit verbundene Ausstattung der Haushalte mit Pkw sind wesentliche Aspekte im Hinblick auf die Frage, inwieweit im Wohnungsbau die Errichtung von Stellplätzen notwendig ist.

Abbildung 8: Überblick über Faktoren, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen

Quelle: eigene vereinfachte Darstellung in Anlehnung an Kuhnimhof 2019: 36

2.3.2 Studien zur Alltagsmobilität und zum Pkw-Besitz

Überblick über Erhebungen

In Deutschland gibt es seit den 1970er Jahren umfangreiche Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten. Zahlreiche aktuelle Erhebungen verschiedener Einrichtungen geben Aufschluss darüber, wie sich Menschen in Deutschland fortbewegen. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden verschiedene Studien und Erhebungen speziell im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr ausgewertet, da diese Art der Fortbewegung für den Stellplatzbedarf bei der Wohnung entscheidend ist. Der Fokus der Analysen lag darauf, wie sich das Mobilitätsverhalten und die Pkw-Ausstattung der Haushalte aktuell darstellen und in der Vergangenheit verändert haben. Um Erkenntnisse über den faktischen Stellplatzbedarf von Wohnungen zu gewinnen, wurde unter der Annahme, dass in der Regel eine Wohnung von einem Haushalt bewohnt wird, insbesondere die statistische Größe der Haushalte betrachtet. Direkte Vergleiche zwischen den unterschiedlichen Erhebungen sind wegen der unterschiedlichen angewandten Methoden nur eingeschränkt möglich. Bevor die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst werden, werden im Folgenden zunächst die ausgewerteten Studien hinsichtlich ihrer Schwerpunktsetzung und Methode kurz beschrieben.

Mobilität in Deutschland (MiD)

Die bundesweite Verkehrsstudie `Mobilität in Deutschland´ (MiD) wurde 2002, 2008 und 2017 im Auftrag des jeweiligen Bundesverkehrsministeriums durchgeführt. Die aktuelle Studie aus dem Jahr 2017 wurde von infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), der IVT Research GmbH und der infas 360 GmbH erarbeitet. Zudem waren über 60 regionale Partner beteiligt, die unterschiedliche Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. An der Querschnittserhebung im Jahr 2017 nahmen 156.420 Haushalte mit 316.361 Personen teil, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten. Diese Befragung privater Haushalte liefert repräsentative Daten zur Alltagsmobilität der Bevölkerung in Deutschland. Die Studie gibt einen detaillierten Einblick in das räumliche Mobilitätsverhalten von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in verschiedenen Regionen. Trotz eines weitgehend gleichen Untersuchungsdesigns sind die drei Erhebungen von 2002, 2008 und 2017 nicht ohne weiteres vergleichbar. Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, wurden nach der Erhebung 2017 die Studien von 2002 und 2008 rückwirkend angepasst und ein eigener Zeitreihenbericht erstellt. (vgl. infas et al. 2019a: 15-17; infas et al. 2019c)

Mobilität in Städten – SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)

Beim `System repräsentativer Verkehrsbefragungen´ (SrV) handelt es sich um ein Instrument, das in den 1970er Jahren von der Technischen Universität Dresden entwickelt wurde, um Daten zum städtischen Personenverkehr in der DDR zu gewinnen. Seither wird die Erhebung regelmäßig und ab den 1990er Jahren auch in Westdeutschland durchgeführt. Im Vergleich zur bundesweit angelegten Studie `Mobilität in Deutschland´ handelt es sich beim SrV um eine Erhebung in einzelnen Städten bzw. im Stadtverkehr (Städtestichprobe). Im Auftrag von Kommunen, Ländern sowie Verkehrsunternehmen wird die Erhebung jeweils zeitgleich in mehreren Städten durchgeführt. Der Fokus liegt dabei auf dem städtischen Einwohnerverkehr. Die zehnte und damit letzte Erhebungswelle stammt aus dem Jahr 2018. Insgesamt wurden dabei rund 187.000 Personen in 135 Städten befragt. (vgl. Gerike et al. 2020a: 2-8)

Die Ergebnisse des SrV werden einerseits für jede beteiligte Stadt und andererseits aggregiert nach verschiedenen Gruppierungssystematiken in Sonderauswertungen veröffentlicht. Bei einer Gruppierungssystematik werden die Städte nach ihrer Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie (flach, hügelig) in folgende sieben Stadtgruppen unterteilt (vgl. Website TU Dresden 2020):

- Unter-/ Grund-/ Kleinzentren/ ländliche Gemeinden, Topografie: flach
- Unter-/ Grund-/ Kleinzentren/ ländliche Gemeinden, Topografie: hügelig
- Mittelzentren, Topografie: flach
- Mittelzentren, Topografie: hügelig
- Oberzentren bis unter 500.000 Einwohner, Topografie: flach
- Oberzentren bis unter 500.000 Einwohner, Topografie: hügelig
- Oberzentren 500.000 und mehr Einwohner (ohne Berlin), Topografie: flach

Da sich die Stadtgruppen in Abhängigkeit von den teilnehmenden Kommunen unterschiedlich zusammensetzen, sind sie für Zeitreihenbetrachtungen nicht geeignet. In der nachfolgenden Aufarbeitung werden Ergebnisse für die sieben Stadtgruppen sowie für einzelne Städte beispielhaft dargestellt. Herausgegriffen werden jene neun Städte, die aus Baden-Württemberg an der SrV-Erhebung teilgenommen haben, sowie die Städte Bremen, Darmstadt und Leipzig, weil dort in Kapitel 8 Baugebiete untersucht wurden.

Deutsches Mobilitätspanel (MOP)

Das `Deutsche Mobilitätspanel´ (MOP) wird vom Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe im Auftrag des jeweils für Verkehr zuständigen Bundesministeriums durchgeführt. Seit 1994 findet die Haushaltsbefragung jährlich statt. In repräsentativ ausgewählten Haushalten werden alle Personen ab zehn Jahren nach ihren Wegen in einem Zeitraum von einer Woche befragt. Zusätzlich wird die Pkw-Nutzung der Haushalte erhoben. Die ausgewählten Haushalte werden gebeten, in drei aufeinanderfolgenden Jahren an der Erhebung teilzunehmen. Im Rahmen der rotierenden Panel-Stichprobe verlässt jährlich ein Teil der Haushalte die Stichprobe und es werden neue Haushalte angeworben. Der Ansatz des Mobilitätspanels ermöglicht vor allem die Identifizierung von Trends und Verhaltensänderungen (vgl. Website BMVI 2019; Ecke et al. 2020: 7). Aktuell liegt der Bericht der Erhebung im Zeitraum von September 2019 bis Februar 2020 vor. Im Jahr 2019 sind Angaben von 1.864 Haushalten mit 3.872 Personen und 72.216 Wegen enthalten (vgl. Ecke et al. 2020: 12).

Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS)

Die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) des statistischen Bundesamts und der statistischen Landesämter gibt unter anderem Aufschluss über die Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen in Deutschland. Die EVS ist eine Quotenstichprobe mit etwa 0,2 % aller privaten Haushalte, die alle fünf Jahre stattfindet. Es handelt sich dabei um die größte repräsentative freiwillige Haushaltserhebung, die den Lebensstandard der Haushalte in Deutschland misst. Als statistisches Maß für die Ausstattung wird zwischen dem Ausstattungsgrad (wie viele Haushalte besitzen ein bestimmtes Gut) und dem Ausstattungsbestand (wie viele Güter sind in 100 Haushalten vorhanden) unterschieden. (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 4 f.)

Weitere Erhebungen und Daten

Neben den oben genannten Studien gibt es eine Reihe weiterer Erhebungen und Veröffentlichungen, die sich unter verschiedenen Gesichtspunkten mit den Themen Automobilität und Pkw-Bestand befassen. Das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlicht eine Reihe von amtlichen Daten zum Fahrzeugbestand und zu Pkw-Zulassungen, die nach verschiedenen Kriterien differenziert werden (vgl. Website KBA 2020). In der Publikation `Verkehr in Zahlen´, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wird über nahezu alle Aspekte des Verkehrs informiert (Bearbeitung: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, DIW) (vgl. BMVI/ DIW 2019). Auf der Website des Umweltbundesamts werden Daten aus unterschiedlichen Quellen zur Mobilität zusammengeführt und unter bestimmten Fragestellungen aufbereitet (z.B. Website Umweltbundesamt 2020). Im Jahr 2019 hat das Umweltbundesamt die Studie `Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität´ beauftragt, in der vor allem das Verkehrsverhalten speziell von jungen Erwachsenen und Senioren untersucht wurde. Für die Untersuchung wurden Sekundärstatistiken und vorhandene Erhebungen zusammengeführt und verglichen sowie zu bestimmten Fragestellungen eine Befragung durchgeführt (vgl. Kuhnimhof et al. 2019: 14 f.). Die Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (acatech) hat im Jahr 2020 zum zweiten Mal in Folge das Institut für Demoskopie (IfD) Allensbach mit einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage zum Mobilitätsverhalten beauftragt (sog. Mobilitätsmonitor). Darin wurde unter anderem untersucht, wie sich die Corona-Krise auf das Mobilitätsverhalten auswirkt (vgl. acatech 2020).

Keine spezifischen Daten zu Geschosswohnungsneubau

Bei der Interpretation der verschiedenen Erhebungen und Veröffentlichungen zum Mobilitätsverhalten und Pkw-Besitz ist zu beachten, dass dabei Personen erfasst sind, die in allen möglichen Gebäudetypen (d.h. Ein- und Zweifamilienhäuser, Geschosswohnungsbau) und Baualtersklassen (Neubau, Bestand) wohnen. Mobilitätskenn-

zahlen, bei deren Erhebung zwischen Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie zwischen Neubau und Bestand differenziert wurde, sind nicht verfügbar. Die nachfolgenden Daten beziehen sich somit immer auf den gesamten Wohnungsbestand und nicht spezifisch auf den Geschosswohnungsneubau, der im Fokus der vorliegenden Arbeit steht. Angesichts dieser fehlenden Differenzierung wird nachfolgend in einem kurzen Exkurs der aktuelle Wohnungsbestand in Deutschland und Baden-Württemberg erläutert, um die erhobenen Zahlen diesbezüglich einordnen zu können.

Exkurs: Wohnungsbestand in Deutschland und Baden-Württemberg

Laut Statistischem Bundesamt gab es in Deutschland am 31.12.2019 insgesamt 41,1 Mio. Wohneinheiten in 19,16 Mio. Wohngebäuden (ohne Wohnheime). Dazu kamen weitere 1,41 Mio. Wohnungen in Nichtwohngebäuden. Bundesweit waren etwa 66,8 % aller Wohngebäude Ein- und 16,4 % Zweifamilienhäuser. 16,8 % der Wohngebäude verfügten somit über drei oder mehr Wohnungen. In diesen Mehrfamilienhäusern befanden sich rund 21,53 Mio. Wohnungen – dies entsprach 53 % aller Wohnungen. Da die Wohnverhältnisse in den ausgewerteten Mobilitätsstudien nicht erfasst wurden, kann angesichts des hohen Anteils an Ein- und Zweifamilienhäusern davon ausgegangen werden, dass bei den Stichproben der Befragungen in erheblichem Umfang auch Haushalte aus solchen Wohnformen vertreten sind (vgl. Website Destatis 2020a; Statistisches Bundesamt 2020b: 6). 3 % aller Wohnungen (in Wohn- und Nichtwohngebäuden) bestehen aus einem Raum, 9 % der Wohnungen verfügen über zwei Räume, 22 % über drei Räume und 25 % über vier Räume. 17 % der Wohnungen umfassen fünf Räume und weitere 23 % fünf und mehr (vgl. Statistisches Bundesamt 2020b: 7). Durchschnittlich war im Jahr 2019 eine Wohnung 91,9 m^2 (Wohnfläche) groß. In Wohngebäuden mit nur einer Wohnung (Einfamilienhaus) betrug die durchschnittliche Wohnfläche 129,2 m^2 und in einem Zweifamilienhaus 96,5 m². In Wohnungen in Mehrfamilienhäusern steht mit durchschnittlich 69,8 m^2 deutlich weniger Wohnfläche zur Verfügung (vgl. ebd.: 11).
Der Wohnungsbestand in Baden-Württemberg lag am 31.12.2019 bei insgesamt 5,04 Mio. Wohneinheiten in 2,43 Mio. Wohngebäuden (ohne Wohnheime) (vgl. Statistisches Bundesamt 2020b: 11). Insgesamt gab es in Wohn- und Nichtwohngebäuden 5,33 Mio. Wohnungen (vgl. ebd.: 6). 29,6 % der Wohnungen in Wohngebäuden (ohne Berücksichtigung von Wohnheimen) befanden sich in einem Einfamilienhaus und weitere 20,2 % in einem Zweifamilienhaus. 50,1 % der Wohnungen lagen in Mehrfamilienhäusern (vgl. ebd.: 10). Durchschnittlich war im Jahr 2019 in Baden-Württemberg eine Wohnung 96,6 m² groß (Einfamilienhaus: 134 m^2, Zweifamilienhaus: 97,3 m^2, Mehrfamilienhaus: 76 m^2) (vgl. ebd.: 11). Im Jahr 2019 wurden insgesamt 34.881 Wohnungen im Neubau und 22.985 Wohneinheiten durch Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden (darunter Nutzungsänderung) geschaffen (Wohn- und Nichtwohngebäude) (vgl. ebd.: 19). 53,6 % der Wohnungen (nur Wohngebäude) entstanden dabei in Mehrfamilienhäusern (vgl. ebd.: 32).

2.3.3 Zentrale Mobilitätskenngrößen und sonstige Zahlen

Pkw-Bestand in Deutschland

Am 01.01.2020 waren laut **Kraftfahrt-Bundesamt** insgesamt 47.715.977 Pkw in Deutschland zugelassen. Dies entsprach im Vergleich zum Vorjahr einem Plus von 1,3 % bzw. von 620.193 Pkw. Die höchste Steigerungsrate bei der Anzahl der zugelassenen Pkw wies wie schon im Vorjahr das Segment der SUV auf (+19,8 %). Dieses Segment machte 7,9 % am gesamten Pkw-Bestand aus. Lediglich 0,3 % der Pkw waren Elektroautos und weitere 1,1 % Hybridautos. Fast zwei Drittel der Pkw haben einen Benzinmotor. 42,5 Mio. Pkw (89 %) waren auf Privatpersonen zugelassen. Der Anteil der gewerblichen Halter stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % auf 11 % (vgl. Website KBA 2020b). In Baden-Württemberg waren 6.723.070 Pkw am 01.01.2020 zugelassen. Gegenüber dem Vorjahr entsprach dies einer Zunahme um 1,6 %. Seit 2010 wächst der Pkw-Bestand jährlich um 1 bis 2 % an. Eine gewerbliche Zulassung hatten 801.189 Fahrzeuge (11,9 %). (vgl. KBA 2019; KBA 2020).

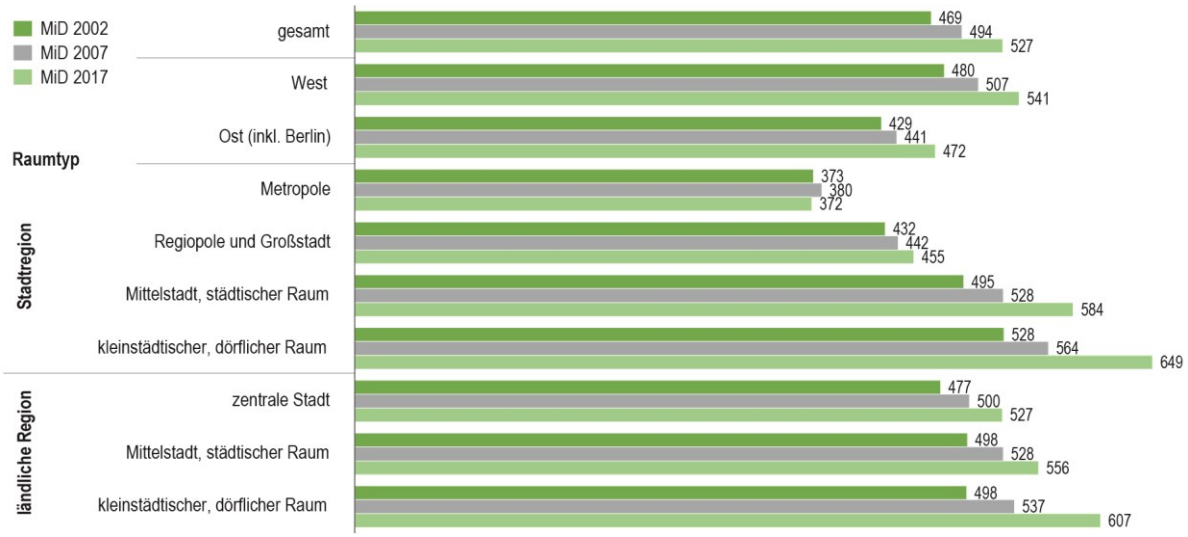
Diagramm 2: KBA: Bestand an Pkw (Zulassungszahlen privat und gewerblich) 2000 bis 2020

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2020a: 92

Pkw-Dichte

Das **Kraftfahrt-Bundesamt** ermittelte für den 01.01.2020 bundesweit eine Pkw-Dichte von 575 Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. KBA 2020a: 2). Die Studie `**Mobilität in Deutschland´ (MiD)** rechnete mit Pkw-Bestandszahlen, die leicht von jenen des Kraftfahrt-Bundesamts abweichen. Nach diesen Berechnungen hat sich zwischen den Erhebungen 2002 und 2017 die Pkw-Dichte von 469 auf 527 Pkw pro 1.000 Einwohner erhöht. Dies entspricht in 15 Jahren einer Steigerung von über 12 %. In Westdeutschland ist die Pkw-Dichte dabei mit 541 Pkw auf 1.000 Einwohner (2017) deutlich höher als in Ostdeutschland mit 472 Pkw (vgl. infas et al. 2019c: 12, 35 f.). Im Deutschen **Mobilitätspanel** 2019/ 2020 wurde eine Motorisierungsrate von 545 Pkw je 1.000 Einwohner berechnet. Die kontinuierliche Zunahme der Motorisierungsrate in den letzten zehn Jahre führen die Verfasser der Studie auf einen zunehmenden „Anteil Pkw-sozialisierter Kohorten in der Stichprobe“ zurück (Ecke et al. 2020: 31).
In der Studie `Die Stadt für morgen´ nennt das **Umweltbundesamt** als Zielwert 150 Autos je 1.000 Einwohner (inklusive Carsharing- und Taxifahrzeugen), damit sich die Mobilität und das zukünftige Bild der Städte nachhaltig ändern (vgl. Umweltbundesamt 2017: 13, 19).

Diagramm 3: MiD: Pkw pro 1.000 Einwohner nach Raumtyp und West- und Ostdeutschland



Quelle: infas et al. 2019c: 36 (grafisch überarbeitet)

Mit Hilfe von Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg und des Kraftfahrt-Bundesamts wurden beispielhaft verschiedene Berechnungen zur Pkw-Dichte von Städten in Baden-Württemberg mit mehr als 30.000 Einwohnern[1] durchgeführt (siehe Tabelle 1). In der Regel wurden dabei nur die privat zugelassenen Pkw berücksichtigt. Um Entwicklungen darzustellen, wurde die private Pkw-Dichte auch für die Jahre 2014/ 2015 und 2009/ 2010 ermittelt. Da das Statistische Landesamt die Einwohnerzahlen zum 31.12. jeden Jahres und das Kraftfahrt-Bundesamt die Zulassungszahlen jeweils zum 01.01. veröffentlichen, wurden die Einwohnerzahl beispielsweise

[1] Hinweis: Es handelt sich dabei um jene Städte, in denen 2018/ 2019 eine postalische Befragung unter Stadtverwaltungen durchgeführt wurde (siehe Kapitel 7).

von 2019 und die Zulassungszahlen von 2020 herangezogen. Ebenso wurde mit Daten des statistischen Landesamts (Fortschreibung des Wohngebäude- und Wohnungsbestands) berechnet, wie viele Pkw durchschnittlich pro Wohnung (in Wohn- und Nichtwohngebäuden) in den jeweiligen Städten 2019/ 2020 vorhanden waren.

Tabelle 1: Städte in Baden-Württemberg über 30.000 Einwohner: Einwohnerzahl, Pkw-Dichte und Pkw-Zulassungen je Wohneinheit

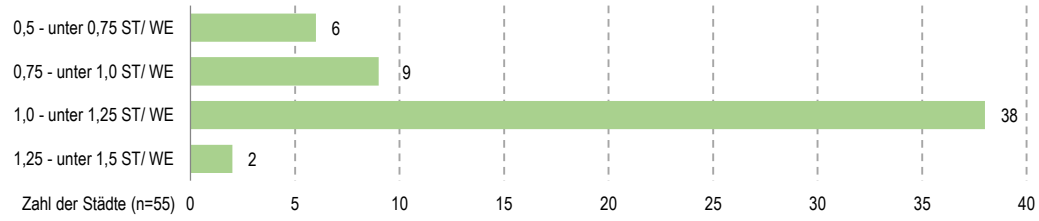
Stadt	Einwohner	Pkw-Zulassungen gesamt (gewerblich + privat)	private Pkw-Zulassungen	Anteil gewerbliche Pkw-Zulassungen	Pkw-Zulassungen/ 1.000 EW	private Pkw-Zulassungen/ 1.000 EW	private Pkw-Dichte zwischen 2014/ 15 und 2019/ 20	private Pkw-Dichte zwischen 2009/ 10 und 2019/ 20	Pkw-Zulassungen/ WE[1]	private Pkw-Zulassungen/ WE [1]	Pkw-Zulassungen gesamt/ 1.000 EW	private Pkw-Zulassungen/ 1.000 EW	Pkw-Zulassungen gesamt / 1.000 EW	private Pkw-Zulassungen/ 1.000 EW
Stand	**31.12.2019**	**01.01.2020**	**01.01.2020**	**01.01.2020**	**2019/ 2020**	**2019/2020**			**2019/ 2020**	**2019/ 2020**	**2014/ 2015**	**2014/ 2015**	**2009/2010**	**2009/2010**
Quelle	StaLaBW	KBA	KBA	KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA	StaLaBW/ KBA
Stuttgart	635.911	307.367[2]	225.703	26,6 %	483	355	- 0,4 %	+ 2,5 %	0,98	0,72	471[3]	356	452[3]	346
Karlsruhe	312.060	141.805	115.910	18,3 %	454	371	+ 0,3 %	+ 2,0 %	0,90	0,73	449[3]	370	443[3]	364
Mannheim	310.658	152.834	124.135	18,8 %	492	400	+ 0,5 %	+ 10,2 %	0,92	0,74	478	398	437	363
Freiburg im Breisgau	231.195	93.340	76.850	17,7 %	404	332	+ 1,5 %	+ 9,1 %	0,80	0,65	399[3]	327	371[3]	305
Heidelberg	161.485	60.719	49.924	17,8 %	**376**	**309**	+ 0,2 %	- 0,0 %	**0,75**	**0,62**	374	308	373	309
Ulm	126.790	66.682	54.068	18,9 %	526	426	+ 2,8 %	+ 10,5 %	1,06	0,86	513	415	473	386
Heilbronn	126.592	67.760	58.112	14,2 %	535	459	+ 3,2 %	+ 11,8 %	1,11	0,95	516	445	476	411
Pforzheim	125.957	62.092	53.757	13,4 %	493	427	+ 5,0 %	+ 13,3 %	1,01	0,87	474	406	443	377
Reutlingen	115.865	66.091	58.120	12,1 %	570	502	+ 4,1 %	+ 11,3 %	1,21	1,06	547	482	517	451
Esslingen am Neckar	94.145	50.734	44.086	13,1 %	539	468	+ 1,5 %	+ 8,0 %	1,09	0,95	523	462	487	433
Ludwigsburg	93.584	50.069	44.348	11,4 %	535	474	+ 3,6 %	+ 8,2 %	1,08	0,96	517	458	491	438
Tübingen	91.506	40.330	32.995	18,2 %	441	361	- 0,0 %	+ 8,6 %	0,94	0,77	438	361	401	332
Villingen-Schwenning.	85.707	50.759	44.226	12,9 %	592	516	+ 5,2 %	+ 11,4 %	1,19	1,04	562	490	530	463
Konstanz	84.911	36.352	32.633	10,2 %	428	384	+ 1,6 %	+ 11,0 %	0,81	0,72	419	378	383	346
Aalen	68.393	42.526	37.299	12,3 %	622	545	+ 7,2 %	+ 13,5 %	1,29	1,13	578	509	548	480
Sindelfingen	64.905	47.364	32.286	31,8 %	**730**	497	+ 2,3 %	+ 4,5 %	**1,59**	1,08	674	486	695	476
Friedrichshafen	61.283	35.994	31.475	12,6 %	587	514	+ 3,1 %	+ 11,3 %	1,15	1,01	570	498	519	461
Schwäbisch Gmünd	61.137	37.846	32.491	14,1 %	619	531	+ 6,4 %	+ 16,2 %	1,29	1,11	568	500	522	457
Offenburg	59.967	35.768	30.040	16,0 %	596	501	+ 3,3 %	+ 13,8 %	1,23	1,03	566	485	513	440
Göppingen	57.813	36.099	30.272	16,1 %	624	524	+ 4,1 %	+ 13,4 %	1,28	1,08	598[3]	503	536	462
Waiblingen	55.604	33.442	29.267	12,5 %	601	526	+ 3,5 %	+ 11,2 %	1,28	1,12	573	508	535	473
Baden-Baden	55.185	35.092	29.086	17,1 %	636	527	+ 4,0 %	+ 12,6 %	1,16	0,96	610	507	558	468
Ravensburg	50.897	30.377	25.866	14,9 %	597	508	+ 4,6 %	+ 11,4 %	1,22	1,04	566	486	521	456
Böblingen	50.161	32.383	25.919	20,0 %	646	517	+ 1,1 %	+ 5,7 %	1,29	1,04	656	511	641	489
Rastatt	49.918	29.797	26.181	12,1 %	597	524	+ 5,0 %	+ 12,2 %	1,22	1,07	564	499	520	467
Heidenheim a.d. Brenz	49.573	29.734	25.959	12,7 %	600	524	+ 5,4 %	+ 13,9 %	1,21	1,06	566	497	517	460
Lörrach	49.291	26.454	23.820	10,0 %	537	483	+ 2,9 %	+ 11,6 %	1,04	0,94	517	469	480	433
Leonberg	48.848	29.693	26.092	12,1 %	608	534	+ 2,3 %	+ 7,1 %	1,27	1,12	590	522	564	499
Singen (Hohentwiel)	47.643	26.584	23.101	13,1 %	558	485	+ 5,0 %	+ 12,2 %	1,16	1,01	531	462	489	432
Filderstadt	46.083	28.640	24.580	14,2 %	621	533	+ 1,4 %	+ 6,0 %	1,27	1,09	596	526	563	503
Lahr/ Schwarzwald	46.083	26.235	23.516	10,4 %	569	510	+ 7,1 %	+ 16,6 %	1,21	1,08	531	477	488	438
Fellbach	45.669	26.540	21.869	17,6 %	581	479	+ 1,7 %	+ 7,6 %	1,20	0,99	560	471	526	445
Albstadt	45.465	29.077	25.823	11,2 %	640	568	+ 4,8 %	+ 10,6 %	1,25	1,11	608	542	565	513
Weinheim	45.425	29.013	24.336	16,1 %	639	536	+ 2,9 %	+ 8,8 %	1,29	1,08	608	521	571	492
Bruchsal	44.776	27.218	23.645	13,1 %	608	528	+ 4,9 %	+ 12,3 %	1,28	1,11	585	503	547	470
Rottenburg am Neckar	43.843	25.813	23.995	7,0 %	589	547	+ 5,5 %	+ 15,8 %	1,31	1,22	557	519	510	472
Bietigheim-Bissingen	43.227	27.737	23.491	15,3 %	642	543	+ 2,9 %	+ 11,6 %	1,34	1,14	618	528	560	487
Nürtingen	41.223	25.785	22.328	13,4 %	626	542	+ 4,4 %	+ 12,6 %	1,34	1,16	594	519	548	481
Kirchheim unter Teck	40.783	25.314	22.135	12,6 %	621	543	+ 2,0 %	+ 9,2 %	1,29	1,13	595	532	549	497
Schwäbisch Hall	40.538	25.015	22.158	11,4 %	617	547	+ 4,7 %	+ 13,6 %	1,25	1,11	581	522	539	481
Leinfelden-Echterding.	40.165	25.443	20.385	19,9 %	633	508	+ 0,4 %	+ 2,8 %	1,27	1,02	608	505	592	494
Schorndorf	39.775	24.344	21.568	11,4 %	612	542	+ 4,3 %	+ 13,7 %	1,26	1,11	584	520	533	477
Ettlingen	39.373	25.711	20.906	18,7 %	653	531	+ 3,4 %	+ 6,7 %	1,28	1,04	622	514	598	497
Ostfildern	39.312	22.367	19.532	12,7 %	569	497	+ 1,4 %	+ 5,0 %	1,20	1,05	554	490	530	473
Backnang	37.348	22.167	19.715	11,1 %	594	528	+ 4,5 %	+ 14,9 %	1,27	1,13	565	505	509	459
Kehl	36.664	22.010	18.884	14,2 %	600	515	+ 2,4 %	+ 10,7 %	1,27	1,09	576	503	534	465
Tuttlingen	36.102	21.588	17.912	17,0 %	598	496	+ 3,7 %	+ 9,8 %	1,21	1,01	578	479	525	452
Sinsheim	35.399	22.740	20.242	11,0 %	642	572	+ 5,7 %	+ 15,5 %	1,40	1,25	606	541	556	495
Crailsheim	34.536	21.470	18.902	12,0 %	622	547	+ 5,1 %	+ 14,7 %	1,36	1,20	590	521	539	477
Balingen	34.332	23.952	21.270	11,2 %	698	**620**	+ 6,3 %	+ 13,9 %	1,43	**1,27**	649	583	602	544
Kornwestheim	33.825	18.163	16.700	8,1 %	537	494	+ 4,2 %	+ 7,8 %	1,12	1,03	506	474	488	458
Biberach an der Riß	33.265	20.256	17.603	13,1 %	609	529	+ 4,4 %	+ 15,6 %	1,19	1,03	581	507	527	458
Rheinfelden (Baden)	33.083	19.830	18.545	6,5 %	599	561	+ 5,0 %	+ 14,0 %	1,28	1,20	570	534	523	492
Herrenberg	31.738	19.846	17.735	10,6 %	625	559	+ 3,8 %	+ 13,9 %	1,29	1,15	591	538	531	491
Radolfzell a. Bodensee	31.496	18.298	16.432	10,2 %	581	522	+ 3,2 %	+ 12,7 %	1,14	1,03	559	505	508	463

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Website StaLaBW 2020 und KBA 2010, KBA 2015, KBA 2020

[1] in Wohn- und Nichtwohngebäuden [2] einschließlich LPD Stuttgart, LPD Göppingen, LPD Karlsruhe, LPD Freiburg und LPD Tübingen [3] in Zulassungszahlen jeweils Pkw der dortigen Landespolizeidirektion enthalten

Die Aufarbeitung der statistischen Daten zeigt, dass die Pkw-Dichte in den ausgewählten Städten 2019/ 2020 zwischen 376 (in Heidelberg) und 730 Pkw-Zulassungen pro 1.000 Einwohner (in Sindelfingen) lag. Werden nur die privat zugelassenen Pkw berücksichtigt, weist ebenfalls Heidelberg mit 309 Privat-Pkw je 1.000 Einwohner die geringste Dichte auf, während Balingen mit 620 Privat-Pkw auf 1.000 Einwohner deutlicher Spitzenreiter ist. Die hohe Pkw-Dichte von Sindelfingen lässt sich sicherlich auf den dort ansässigen Autokonzern mit vielen gewerblichen Zulassungen zurückführen. Am geringsten fiel die private Pkw-Dichte 2019/ 2020 in den neun Großstädten sowie den beiden Mittelstädten Tübingen und Konstanz aus. Im Durchschnitt aller 55 betrachteten Städte lag die Pkw-Dichte bei 499 Privat-Pkw pro 1.000 Einwohner. Wenn sowohl gewerbliche als auch private Pkw-Zulassungen einbezogen werden, belief sich die mittlere Pkw-Dichte auf 581 und lag damit über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 574 Pkw pro 1.000 Einwohner (vgl. KBA 2020; Website Destatis 2020c).
Im Zeitvergleich stieg in fast allen Städten in den letzten Jahren die Zahl privater Pkw je 1.000 Einwohner an, zum Teil sogar deutlich. In 37 der 55 betrachteten Städte (67,3 %) nahm die (private) Pkw-Dichte innerhalb von zehn Jahren (zwischen 2009/ 2010 und 2019/ 2020) um mehr als 10 % zu.
Wird die Zahl privat zugelassener Pkw mit der Zahl an Wohnungen in den Städten abgeglichen, ergeben die Berechnungen, dass im Mittel aller betrachteten Städte je Wohnung 1,02 private Pkw (2019/ 2020) vorhanden waren. Am wenigsten Privatautos gab es mit durchschnittlich 0,62 je Wohnung in Heidelberg, gefolgt von Freiburg mit 0,65. In Balingen fällt dieser Durchschnittswert mit 1,27 Privat-Pkw je Wohneinheit mehr als doppelt so hoch aus. Zwischen 0,7 und 0,8 Privat-Pkw entfallen in Stuttgart, Karlsruhe, Konstanz, Mannheim und Tübingen im Mittel auf eine Wohnung. In 15 Städten (27,3 %) ist pro Wohnung durchschnittlich weniger als ein Privat-Pkw vorhanden (siehe Diagramm 4). Unter diesen Städten befinden sich – mit Ausnahme von Reutlingen (1,06 Privat-Pkw/ WE) – alle Großstädte Baden-Württembergs.

Diagramm 4: durchschnittliche Zahl privater Pkw-Zulassungen je Wohneinheit in den 55 ausgewerteten Städten (Anzahl der Städte)



Quelle: eigene Darstellung

Tägliche Wege

MiD 2017: Laut MiD-Studie 2017 gehen 85 % aller Personen an einem durchschnittlichen Tag aus dem Haus und legen dabei im Mittel 3,7 Wege mit einer Gesamtstrecke von 46 km zurück – dies sind acht Kilometer mehr als bei der Erhebung im Jahr 2002. Pro Tag wenden mobile Menschen eine Stunde und 34 Minuten für das Zurücklegen von Wegen auf. Dabei sind Menschen in Metropolen eine Viertelstunde am Tag länger unterwegs als Menschen in ländlichen Regionen. Durchschnittlich werden an einem Tag in Deutschland 257 Mio. Wege und 3,2 Mrd. Kilometer zurückgelegt. Bei etwa einem Drittel der Wege handelt es sich um berufs- oder ausbildungsbedingte Wege (34 %), bei 30 % um Einkaufs- oder private Erledigungswege und bei weiteren 28 % um Freizeitwege. Die restlichen 8 % entfallen auf Begleitwege. (vgl. infas et al. 2019a: 3, 26 f.)
Der Vergleich der MiD-Studien von 2002 und 2017 zeigt, dass sich die zentralen Mobilitätskennwerte Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege) und Verkehrsleistung (zurückgelegte Personenkilometer) gegenläufig entwickelt haben. Während in den 15 Jahren die Gesamtzahl an Wegen, die an einem durchschnittlichen Tag zurückgelegt wurden, um 5 % zurückging, nahm die Verkehrsleistung im gleichen Zeitraum um 18 % zu (vgl. infas et al. 2019c: 25). Bei der Zunahme der Verkehrsleistung entfallen die zusätzlichen Personenkilometer vor allem auf den MIV und den öffentlichen Personenfernverkehr. Der Rückgang des Verkehrsaufkommens lässt sich vor allem auf eine starke Abnahme der Einkaufswege und in geringerem Maße der Freizeit- und Begleitwege zurückführen (vgl. ebd.: 11, 13). Das **Deutsche Mobilitätspanel 2019/ 2020** hat ebenfalls eine Abnahme des Verkehrsaufkommens im Vergleich zu den Vorjahren festgestellt (vgl. Ecke et al. 2020: 32 f.).

Der Vergleich der MiD-Studien von 2002 und 2017 lässt erkennen, dass die Verkehrsleistung des MIV erheblich zunahm. Dies ging vor allem zulasten von Wegen zu Fuß. Der Zeitreihenvergleich dokumentiert, dass im urbanen Raum das Auto etwas an Bedeutung verloren hat, während es in den sehr ländlichen Regionen seine Dominanz weiter ausbaut. Der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Autos ist von 1,5 im Jahr 2002 auf 1,4 Personen je Auto im Jahr 2017 gesunken (vgl. infas et al. 2019c: 13). Der Vergleich der Studien von 2002 und 2017 ergab zudem, dass Kinder den Weg zur Schule zunehmend im Auto der Eltern zurücklegen. Studierende nutzen seltener das Auto und dafür häufiger das Fahrrad und den öffentlichen Personennahverkehr. Vollzeitbeschäftigte steigen zum Teil vom Auto auf das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr um. Rentner gehen seltener zu Fuß und fahren häufiger Auto. Der altersbedingte Rückgang der Mobilität hat sich im Vergleich zu früher deutlich ins höhere Alter verschoben, so dass die Mobilität von Senioren insgesamt stark angestiegen ist (vgl. ebd.: 13 f., 25).

Modal Split

MiD 2017: Die MiD-2017-Studie zeigt, dass das Auto nach wie vor das dominante Verkehrsmittel der Alltagsmobilität in Deutschland ist, auch wenn die Nutzungsanteile von öffentlichen Verkehrsmitteln und des Fahrrads gestiegen sind. Die Erhebung 2017 ergab, dass 57 % aller Wege und 75 % aller Personenkilometer mit dem Pkw zurückgelegt werden. 22 % der Wege werden ausschließlich zu Fuß und jeweils halb so viele Wege mit dem Fahrrad (11 %) oder dem öffentlichen Verkehr (10 %) absolviert. Der Modal Split in Baden-Württemberg weicht leicht vom gesamtdeutschen Ergebnis ab. Während der MIV zwei Prozentpunkte mehr aufweist (59 % der Wege), fällt der Fuß- und Fahrradanteil um einen Prozentpunkt geringer aus. Der Modal Split zeigt bundesweit in Abhängigkeit des Raumtyps große Unterschiede. In ländlichen Regionen werden bis zu 70 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt, während in den Metropolen Verkehrsmittel des Umweltverbunds überwiegen und der MIV nur auf einen Anteil von 38 % kommt. Aber schon in den Regiopolen und Großstädten liegt der MIV-Anteil bei 50 %. Öffentliche Verkehrsmittel werden infolge der Wege zur Arbeit und zur Ausbildung unter der Woche deutlich häufiger genutzt als am Wochenende. (vgl. infas et al. 2019a: 3 f., 45-49)

Diagramm 5: MiD 2017: Modal Split Personenkilometer gesamt

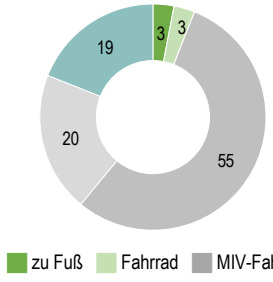


Diagramm 6: MiD 2017: Modal Split Wege gesamt

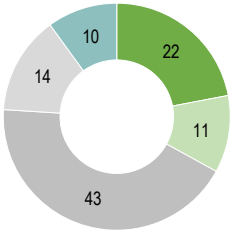
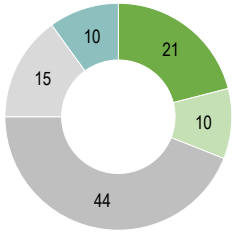


Diagramm 7: MiD 2017: Modal Split Wege Baden-Württemberg

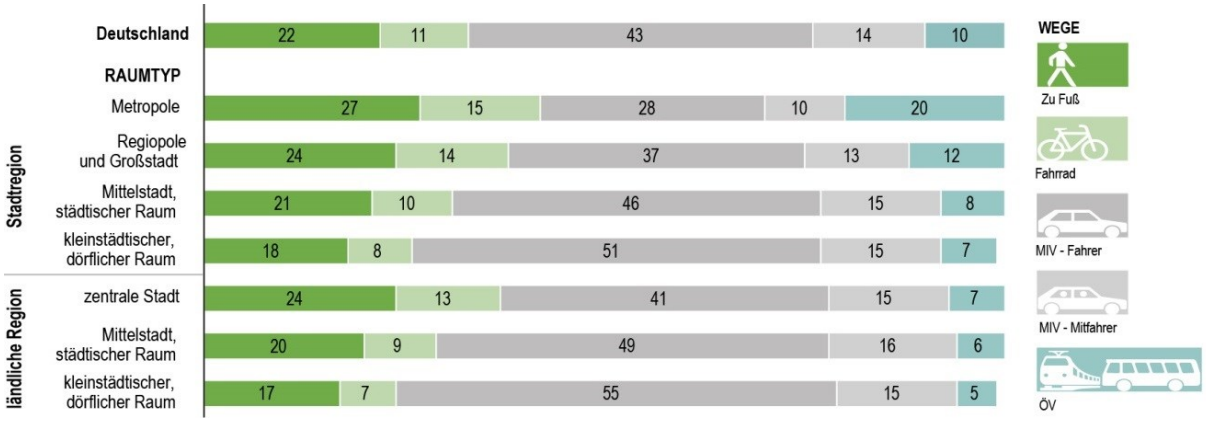


zu Fuß | Fahrrad | MIV-Fahrer | MIV-Mitfahrer | ÖV

Angaben in Prozent; alle Wege

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 45; infas et al. 2018b: Tabelle A W10.5

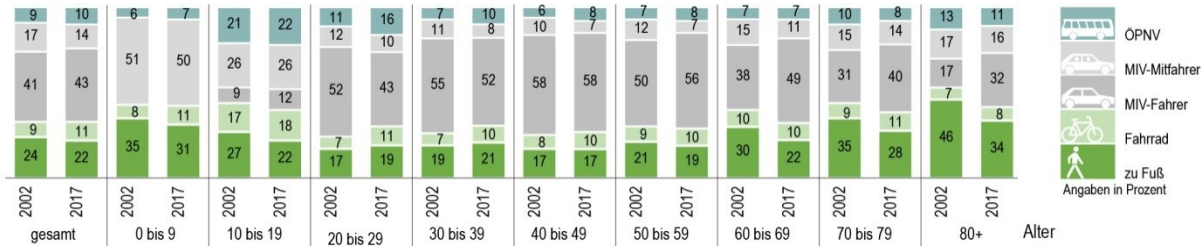
Diagramm 8: MiD 2017: Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtypen (alle Wege in Prozent)



Quelle: infas et al. 2019a: 47 (grafisch überarbeitet)

Wenn beim Vergleich des Modal Split (Wege) zwischen 2002 und 2017 Altersklassen differenziert werden, zeigt sich bei fast allen Altersklassen eine starke Dominanz des Autos. Allerdings hat bei den 20- bis 29-Jährigen der MIV-Fahrer-Anteil im Betrachtungszeitraum abgenommen. Der deutlichen Reduktion der MIV-Fahrer-Wege von 52 % der Wege im Jahr 2002 auf 43 % im Jahr 2017 steht aber eine nur geringfügige Abnahme der Pkw-Personenkilometer um 1 % gegenüber. Grund dafür sind die deutlich gestiegenen Wegelängen in dieser Altersklasse. Die Gruppe der 40- bis 49-Jährigen weist mit 58 % der Wege gleichbleibend den höchsten Anteil an MIV-Fahrer-Wegen auf. Fast verdoppelt hat sich der Anteil der Wege, den über 80-Jährige als Fahrer eines Autos zurücklegen (von 17 % auf 32 %). (vgl. infas et al. 2019c: 51 f.)

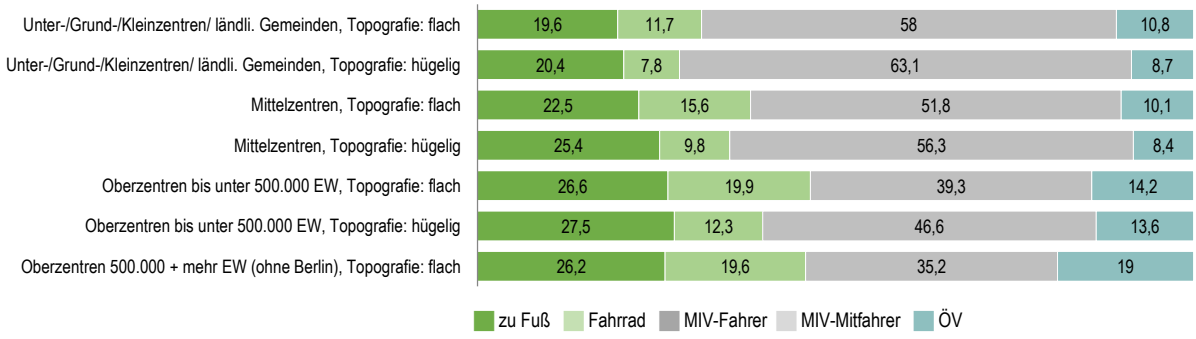
Diagramm 9: MiD 2002 und 2017: Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Altersklassen zwischen 2002 und 2017 (Wege)



Quelle: infas et al. 2019c: 51 (grafisch überarbeitet)

SrV 2018: Die Ergebnisse der Studie `Mobilität in Städten – SrV 2018´ weisen nach, dass der Anteil an Wegen, der mit dem MIV zurückgelegt wird, mit zunehmender Stadtgröße und Zentralität abnimmt. In Städten, die als hügelig kategorisiert wurden, ist der Wege-Anteil des MIV immer etwas höher als in den Städten mit flacher Topografie. Umgekehrt verhält es sich beim Fahrrad-Anteil, der in den als hügelig eingestuften Städten stets geringer ist als in den topografisch flachen Städten. (vgl. Gerike et al. 2020b-h: 78)

Diagramm 10: SrV 2018: Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppe nach Städtegruppen (alle Wege in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020b-h: 78 (Tabelle 5.3)

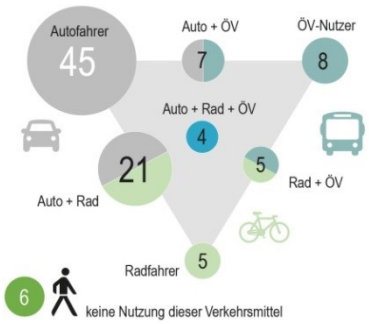
MOP 2019/ 2020: Das aktuelle Deutsche Mobilitätspanel kommt beim Modal Split zu einem ähnlichen Ergebnis wie die MiD-Studie aus dem Jahr 2017. Der Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen ist dort etwas geringer (54,4 % der Wege), während der Anteil für das Fahrrad (12,6 %) und den öffentlichen Verkehr (11,1 %) etwas höher ausfällt. Auch bei dieser Untersuchung wird festgestellt, dass sich beim Verkehrsaufkommen der Modal Split über Jahre kaum verändert hat. (vgl. Ecke et al. 2020: 32-34, 36)

Mono- und multimodale Mobilitätstypen

MiD 2017: Auf Grundlage der allgemeinen Nutzungshäufigkeit von Auto, Fahrrad und öffentlichem Verkehr wurde in der aktuellen MiD-Studie ermittelt, inwieweit Befragte in einer Woche unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Dies ergab, dass fast zwei Drittel der Befragten ab 14 Jahren im Alltag immer auf das gleiche Verkehrsmittel zurückgreifen. 45 % der Personen sind nur mit dem Auto unterwegs und weitere 32 % nutzen das Auto und mindestens ein zusätzliches Verkehrsmittel. Ein knappes Viertel der ab 14-Jährigen nutzt das Auto im Verlauf einer

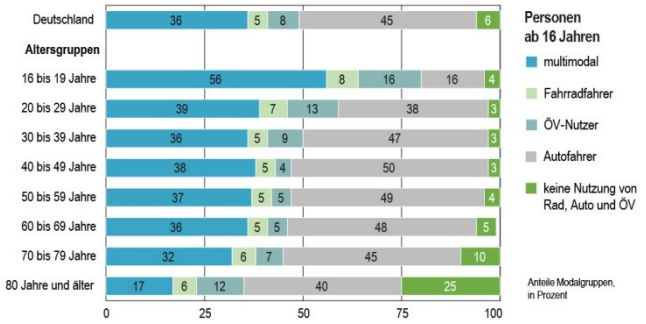
Woche nicht; 8 % sind nur mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Personen, die nur auf das Fahrrad und/ oder den öffentlichen Verkehr zurückgreifen, sind selten. 37 % der Befragten nutzen im Verlauf der Woche mehrere Verkehrsmittel und sind somit multimodal unterwegs. Während 20 % der Bewohner in Metropolen ausschließliche ÖV-Nutzer sind, existiert diese Gruppe in ländlichen Räumen quasi nicht. Dort sind die meisten Bewohner nur mit dem Auto unterwegs. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A P19.11; infas et al. 2019a: 4, 55-58)

Abbildung 9: MiD 2017: Anteil mono- und multimodaler Personengruppen (in Prozent)



Quelle: Nobis 2018: 4 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 10: MiD 2017: Anteil mono- und multimodale Personengruppen nach Alter (in Prozent)

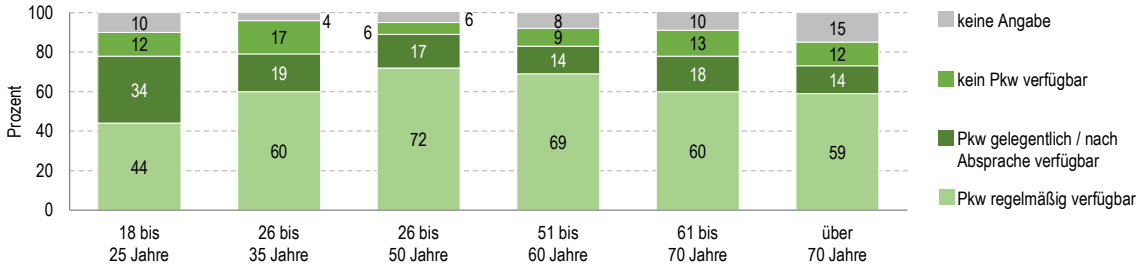


Quelle: Nobis 2018: 5 (grafisch überarbeitet)

Pkw-Verfügbarkeit

MOP 2019/ 2020: Im Deutschen Mobilitätspanel wurde erhoben, wie viele Pkw in einem Haushalt vorhanden sind und inwieweit jedes Haushaltsmitglied darauf zugreifen kann (z.B. regelmäßig oder nur gelegentlich verfügbar). Zudem wurde abgefragt, ob die Personen in einem Haushalt Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter sind. Die Erhebung ergab, dass 79 % der befragten Erwachsenen einen Führerschein besitzen und in einem Haushalt mit Pkw leben. 63 % der befragten Erwachsenen steht regelmäßig ein Pkw im Haushalt zur Verfügung. 18 % der Befragten können gelegentlich nach Absprache im Haushalt oder mit Freunden einen Pkw nutzen. 11 % der Befragten steht kein Pkw zur Verfügung (9 %: keine Angabe). Im Vergleich zu anderen Altersklassen können deutlich weniger 18- bis 25-Jährige regelmäßig auf einen Pkw zurückgreifen (44 %). In der Gruppe der 36- bis 50-Jährigen steht hingegen nur 6 % der Befragten kein Pkw zur Verfügung. 3 % der Erwachsenen gaben eine Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation an. Wegen der kleinen Stichprobe sind diese Werte allerdings nicht repräsentativ für die deutsche Bevölkerung. (vgl. Ecke et al. 2020: 30 f.)

Diagramm 11: MOP 2019/ 2020: Pkw-Verfügbarkeit von Personen nach Altersgruppen (Angaben in Prozent)



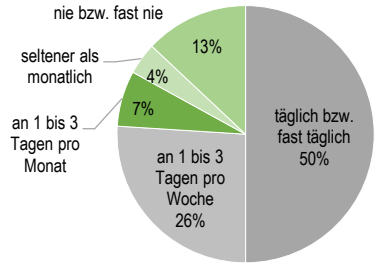
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Ecke et al. 2020: 31

Nutzungshäufigkeit des Pkw

MiD 2017: Die Erhebung im Rahmen der MiD 2017 ergab, dass bundesweit am Stichtag 40 % der Pkw in Privathaushalten nicht genutzt wurden. Die Untersuchung der Nutzungshäufigkeit zeigte, dass 50 % aller Personen ab 17 Jahren das Auto täglich oder fast täglich nutzen. Ein weiteres Viertel nutzt das Auto an einem bis drei Tagen pro Woche, während 13 % der ab 17-Jährigen nie bzw. fast nie mit dem Auto unterwegs sind. In Baden-Württemberg ist der Anteil der täglichen bzw. fast täglichen Autofahrer mit 52 % etwas höher; der Anteil, der nie

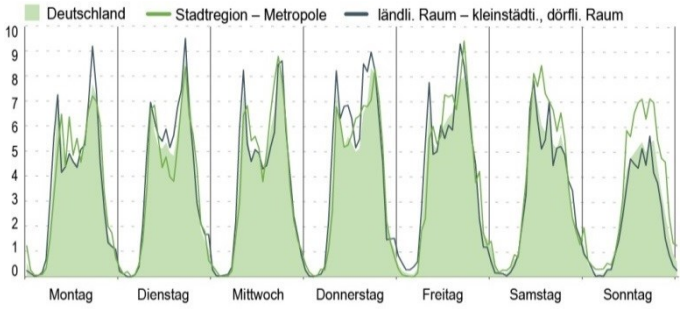
oder fast nie Auto fährt, ist mit 10 % etwas geringer. Differenziert nach Altersklassen zeigt sich, dass 45 % der Personen in Deutschland zwischen 18 und 29 Jahren täglich oder fast täglich das Auto nutzt; bei den 40- bis 49-Jährigen liegt dieser Anteil mit 65 % deutlich höher. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A P19.1)
Die MiD-Studie 2017 ergab außerdem, dass ein Auto im Mittel etwa 46 Minuten am Tag betrieben wird – dies entspricht 3 % des Tages (siehe dazu auch Kapitel 3.5.2). Dabei werden im Mittel zwei Fahrten mit einer Strecke von 30 km zurückgelegt. Berechnungen auf Grundlage der erhobenen Daten machen deutlich, dass auch in den Spitzenstunden nie mehr als 10 % der Fahrzeuge aus privaten Haushalten gleichzeitig unterwegs sind. Für die starken Verkehrsbelastungen in den Städten unter der Woche sind somit zu einem großen Teil auch die gewerblichen Fahrzeuge verantwortlich, die in der MiD-Studie nicht berücksichtigt sind. Ungefähr die Hälfte der Fahrleistung von Pkw entfällt auf das Pendeln zur Arbeit oder auf dienstliche Aktivitäten. Nur 1 % aller Fahrten mit dem Auto sind länger als 100 km, allerdings entfallen darauf 25 % der Fahrleistung. Bewohner in Metropolen nutzen an den Wochenenden ihre Autos überdurchschnittlich oft. (vgl. infas et al. 2019a: 4 f., 70-75)

Diagramm 12: MiD 2017: allgemeine Nutzungshäufigkeit des Autos (Personen ab 17 Jahre, in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A P19.1

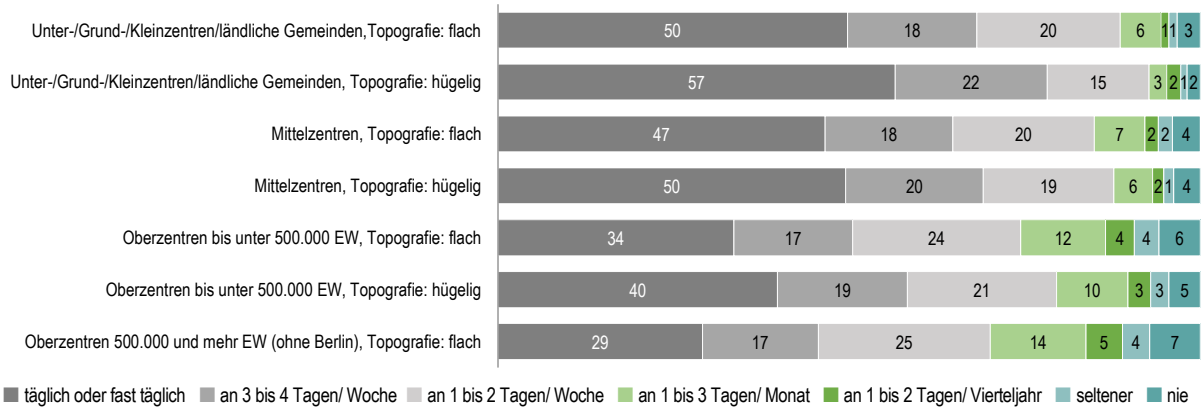
Diagramm 13: MiD 2017: Anteil der Pkw aus Privathaushalten, der im Wochenverlauf unterwegs ist (in Prozent)



Quelle: infas et al. 2019a: 75 (grafisch überarbeitet)

SrV 2018: Bei den SrV-Erhebungen zeigt sich, dass in den verschiedenen gebildeten Städtegruppen die Befragten unterschiedlich oft das Auto nutzen. In den Gruppen mit Kleinzentren und ländlichen Gemeinden sowie mit Mittelzentren fährt etwa die Hälfte der Personen täglich oder fast täglich mit dem Auto. In den Städtegruppen mit Oberzentren fällt dieser Anteil deutlich geringer aus. In der Gruppe der Oberzentren mit mehr als 500.000 Einwohnern nutzen 7,2 % der Befragten sogar nie einen Pkw. (vgl. Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 3.14.1)

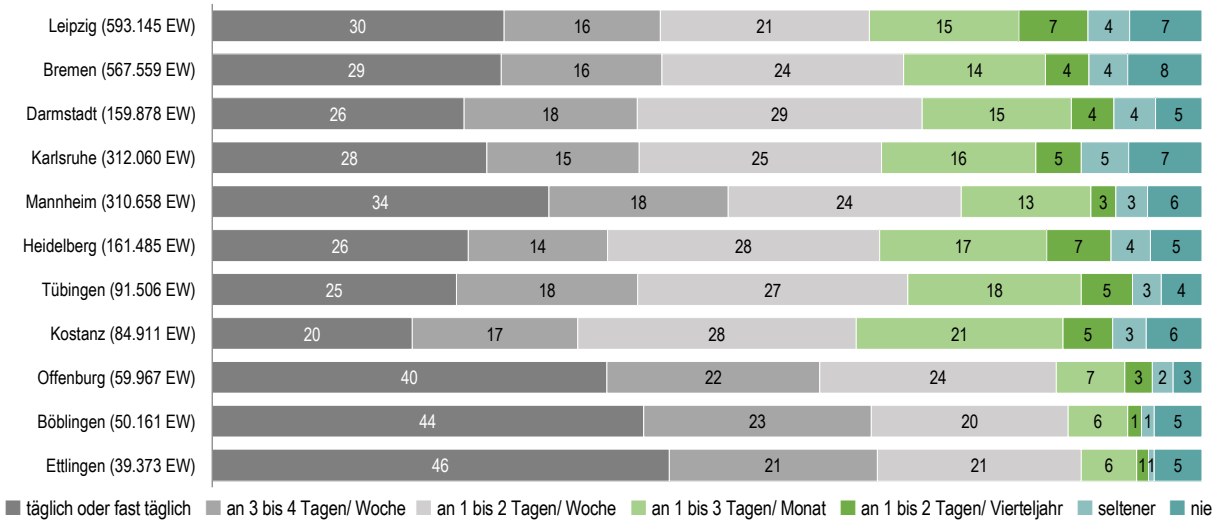
Diagramm 14: SrV 2018: Nutzungshäufigkeit von Pkw in den letzten zwölf Monaten nach Städtegruppen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 3.14.1

Bei den beispielhaft aus der SrV-Erhebung herausgegriffenen Städten zeigen sich große Unterschiede, wie häufig Befragte in den letzten zwölf Monaten jeweils das Auto genutzt haben. Während beispielsweise in Karlsruhe 27,8 % der Befragten täglich oder fast täglich mit dem Auto fahren, sind es im benachbarten Ettlingen über 46 % der Befragten. (vgl. Gerike et al. 2020i: Tabelle 17)

Diagramm 15: SrV 2018: Nutzungshäufigkeit von Pkw in den letzten zwölf Monaten in ausgesuchten Städten (Angaben in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020i: Tabelle 17

In der **Umweltbewusstseinsstudie 2016** des Umweltbundesamts wurde untersucht, inwieweit regelmäßige Autofahrer zu einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel bereit sind. Je nach Stadtgröße konnten sich zwischen 73 und 77 % der Befragten, die regelmäßig Auto fahren, vorstellen, häufiger zu Fuß zu gehen. Zwischen 60 und 66 % der Befragten konnten sich eine häufigere Nutzung des Fahrrads vorstellen, wenn eine bessere Fahrradinfrastruktur vorhanden wäre. Laut Verfasser der Studie könnte dies als Ausdruck dafür gewertet werden, dass eine Mehrheit der Bürger für einen Mobilitätswandel offen ist. (vgl. BMUB 2017: 63)
In der **Umweltbewusstseinsstudie 2018** wurde die Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln in den verschiedenen Milieus untersucht. Dabei zeigte sich, dass etablierte Milieus und der bürgerliche Mainstream am häufigsten mit dem eigenen Auto fahren: 82 % dieser Befragten nutzen das Auto täglich oder mehrmals in der Woche. Am wenigsten sind junge Idealistische mit dem Privatauto unterwegs (28 % der Befragten), die wiederum im Vergleich zu den anderen Milieus am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad nutzen. In den traditionellen Milieus greifen die Menschen deutlich weniger auf öffentliche Verkehrsmittel zurück als der Durchschnitt. 72 % dieser Personen sind täglich oder mehrmals in der Woche mit dem eigenen Auto unterwegs, etwa halb so viele mit dem Fahrrad. Bei den prekären und kritisch-kreativen Milieus entspricht die Nutzungshäufigkeit des Autos ungefähr dem Durchschnitt (vgl. BMU 2019a: 63-65). In der Studie wird resümiert, dass „soziale und strukturelle Gegebenheiten wie Einkommen, familiäre und berufliche Situation oder Wohnort zwar einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben, dass außerdem aber auch alltagskulturelle Faktoren und Wertorientierungen dabei eine Rolle spielen.“ (ebd.: 65)

Tabelle 2: Umweltbewusstseinsstudie 2018: Verkehrsmittel, die in den sozialen Milieus genutzt werden.

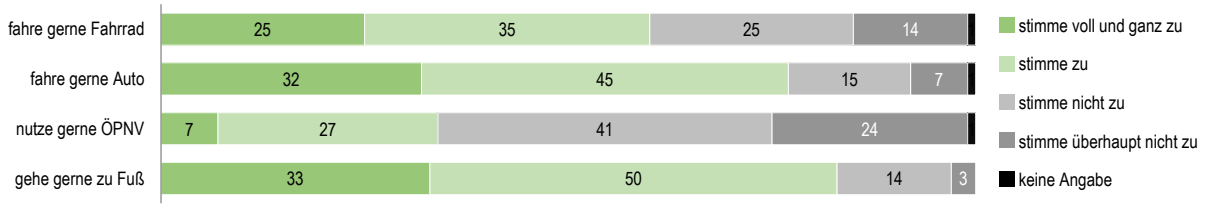
Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel für Ihre Wege im Alltag? Antworten: Summe aus „täglich“ und „mehrmals in der Woche“ (Angaben in Prozent; Repräsentativbefragung unter 2.021 Befragten)			
	Eigenes Auto	**Öffentliche Verkehrsmittel**	**Fahrrad (auch Elektro- und Leihfahrrad**
Stichprobe gesamt	**70**	**22**	**34**
traditionelle Milieus	72	15	35
etablierte Milieus	82	17	32
bürgerlicher Mainstream	82	11	26
prekäre Milieus	70	20	30
kritisch-kreative Milieus	68	24	38
junge Idealistische	28	56	53
junge Pragmatische	57	37	46
junge Distanzierte	40	47	37

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von BMU 2019a: 65

Beliebtheit von Verkehrsmitteln

MiD 2017: Im Rahmen der MiD 2017 wurde erstmals die Beliebtheit von Verkehrsmitteln auf einer vierstufigen Bewertungsskala erhoben. Jeweils ein Drittel der Befragten stimmten voll und ganz der Aussage zu, dass sie im Alltag gerne zu Fuß gehen oder mit dem Auto fahren. Wenn die Bewertungskategorie `stimme zu´ mit berücksichtigt wird, ergab sich beim Zufußgehen eine Zustimmungsrate von 83 % und beim Autofahren von 77 %. Während das Fahrradfahren noch auf 60 % Zustimmung stieß, fiel dieser Wert beim öffentlichen Verkehr mit 34 % deutlich geringer aus. Die Untersuchung zeigt, dass die Beliebtheit eines Verkehrsmittels eng mit der Nutzungshäufigkeit zusammenhängt. Wenn nur die Personen betrachtet werden, die das Fahrrad ein bis drei Mal in der Woche nutzen, dann lag der Anteil der Befragten, der gerne mit dem Fahrrad fährt, bei 96 %. 88 % der Personen mit mindestens wöchentlicher Autonutzung fuhren gerne mit dem Auto. Mit abnehmender Häufigkeit der Nutzung sank somit die Zustimmungsrate auf der Beliebtheitsskala. (vgl. infas et al. 2019a: 127 f.)

Diagramm 16: MiD 2017: Beliebtheit der Verkehrsmittel Fahrrad, Auto, ÖPNV und zu Fuß (Angaben in Prozent, Personen ab 16 Jahre)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 127

Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln

MiD 2017: In der MiD-2017-Erhebung wurde neben der Beliebtheit auch die Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln untersucht. Auch diese ist eng vom Raumtyp und von der Häufigkeit der Nutzung abhängig. Bei den Bewertungen schneidet das Auto durchgehend positiver als öffentliche Verkehrsmittel ab. In allen Raumtypen stuft die deutliche Mehrheit der Befragten, die das Auto häufig nutzen (mindestens einmal in der Woche) die Verkehrssituation mit dem Auto als gut oder sehr gut ein. Der ÖPNV erreicht außerhalb von Metropolen und großen Städten auch bei Vielnutzern nur selten eine Zufriedenheitsquote von über 50 %. Nur in den Metropolen und großen Städten erreicht der ÖPNV höhere Zufriedenheitswerte als das Auto. In allen anderen Raumtypen liegt das Auto auf der Zufriedenheitsskala deutlich vor dem ÖPNV. Die Autoren der MiD-Studie sind angesichts dieser Ergebnisse der Auffassung, dass positive Nutzungserfahrungen mit dem Umweltverbund dazu führen könnten, dass diese Verkehrsmittel verstärkt als Alternative zum Auto wahrgenommen werden. (vgl. infas et al. 2019a: 129 f.)

Aktuelle Veränderungen des Mobilitätsverhaltens durch die Corona-Pandemie

Im **Mobilitätsmonitor der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften** (Bearbeitung: IfD Allensbach) wurden im Juli 2020 mit Hilfe von 1.237 Interviews Veränderungen beim Mobilitätsverhalten unter dem Einfluss der Corona-Pandemie untersucht. Dabei zeigte sich, dass der Anteil der Befragten, der täglich das Fahrrad nutzt, gegenüber dem Vorjahr von 17 auf 22 % gestiegen ist. Dies lässt sich insbesondere auf die erhöhte Infektionsgefahr in öffentlichen Verkehrsmitteln und auf die allgemeine Verringerung des Mobilitätsradius während der Pandemie zurückführen. 36 % der Befragten gaben an, mehr zu Fuß unterwegs zu sein, und 32 % der Teilnehmer fahren wegen Corona mehr mit dem Fahrrad. Bei der Nutzung des Autos ergab sich ein uneinheitliches Bild. Während 13 % der Befragten antworteten, infolge der Pandemie mehr mit dem Auto zu fahren, gaben immerhin 29 % der Befragten an, weniger mit dem Auto unterwegs zu sein. 18 % fahren weniger mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die Erhebung ließ erkennen, dass die Bürger die meisten durch die Pandemie erzwungenen Veränderungen nicht beibehalten möchten (z.B. weniger Flugreisen). Eine Ausnahme bildete aber die Nutzung des Fahrrads und das Zufußgehen. 27 % der Befragten beabsichtigen, auch in Zukunft mehr mit dem Fahrrad zu fahren. 24 % der Befragten möchten weiterhin mehr zu Fuß gehen und 14 % weniger mit dem Auto fahren. (vgl. acatech 2020: 1; Köcher 2020: 3-5)

Kosten(entwicklung) der Automobilität

Die Anschaffung und das Halten eines Autos sind mit erheblichen Kosten verbunden. Für die Berechnung der monatlichen Kosten verschiedener Fahrzeugmodelle bietet der **ADAC** einen Autokosten-Rechner an, bei dem die Fix- und Betriebskosten, der Wertverlust sowie die Kosten für Werkstatt und Reifen kalkuliert werden. Für einen Kleinstwagen fallen laut dieser Berechnung monatliche Kosten von etwa 350 Euro und für einen Kleinwagen von etwa 400 Euro an. Für einen Mittelklassewagen belaufen sich die Ausgaben auf ungefähr 600 Euro und für Oberklassewagen auf weit über 1.000 Euro pro Monat. (vgl. Website ADAC 2020b)
Laut **Statistischem Bundesamt** sind die jährlichen Kosten für Kauf und Unterhaltung von Kraftfahrzeugen zwischen 2000 und 2018 um etwa 36 % gestiegen. Im Vergleichszeitraum erhöhten sich die durchschnittlichen Preise für den ÖPNV um fast 79 % und für Bahntickets um knapp 57 % (vgl. Website Destatis 2018). Auch der Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland zeigt, dass die Kosten für Verkehrsdienstleistungen zwischen 2010 und 2018 stärker gestiegen sind als die Kosten für ein eigenes Auto (vgl. BMVI/ DIW 2019: 295).

Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätsverhalten

Verkehr hängt stark von den demografischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen ab. Veränderungen in der Personenverkehrsnachfrage können über die Zeit zwei Ursachen haben. Auf der einen Seite kann es sich um tatsächliche Verhaltensänderungen von Personengruppen bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen handeln. Auf der anderen Seite können demografische oder sozioökonomische Verschiebungen eintreten, die trotz gleichbleibenden Verhaltens der Teilgruppen die Verkehrsnachfrage verändern. Häufig überlagern sich beide Entwicklungen. (vgl. infas et al. 2019c: 19)
Da bei der vorliegenden Aufarbeitung des Mobilitätsverhaltens vor allem auf die Studie **`Mobilität in Deutschland 2017´** zurückgegriffen wurde, werden im Folgenden die darin ermittelten Bevölkerungszahlen und deren Veränderungen erläutert. Die Zahl der Haushalte wächst stärker als die Bevölkerung, weil Haushalte in der Tendenz immer kleiner werden. 21 % der Menschen waren bei der MiD-Erhebung im Jahr 2017 über 65 Jahre alt. Bei der ersten Erhebung 2002 waren dies noch 4 % Prozentpunkte weniger. Da die geburtenstarken Jahrgänge der Baby-Boomer-Generation erst noch in diese Altersgruppe kommen, steht der eigentliche Alterungseffekt noch bevor. Der Anteil an Haushalten, in denen alle Personen über 65 Jahre sind, hat zwischen 2002 und 2017 um 50 % auf 30 % zugenommen. Vor allem Familienhaushalte haben im Vergleichszeitraum anteilig verloren (von 26 % auf 20 %). Im Vergleich zu 2002 lebten 2017 ältere Menschen häufiger in ländlichen Regionen, der Anteil junger Menschen hat vor allem in den Metropolen zugenommen. (vgl. infas et al. 2019c: 19-22)
Die 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des **Statistischen Bundesamts** geht davon aus, dass ausgehend vom Jahr 2018 (mit 83 Mio. Einwohnern) die Bevölkerung in Deutschland bis 2024 zunehmen und spätestens ab 2040 abnehmen wird. Bedingt durch den aktuellen Altersaufbau sind zukünftig ein Anstieg der Zahl der Senioren und ein Rückgang der Bevölkerung im Erwerbsalter vorgezeichnet. Die Zahl der Menschen im Alter ab 67 Jahren stieg bereits zwischen 1990 und 2018 um 54 % von 10,4 Mio. auf 15,9 Mio. an. Sie wird bis 2039 um weitere fünf bis sechs Millionen auf mindestens 21 Mio. wachsen und anschließend bis 2060 relativ stabil bleiben. Die Bevölkerung im Erwerbsalter zwischen 20 und 66 Jahren lag im Jahr 2018 bei 51,8 Mio. Bis zum Jahr 2035 wird sie auf 45,8 bis 47,4 Millionen abnehmen. (vgl. Website Destatis o.J.a)

2.3.4 Pkw-Besitz von Haushalten

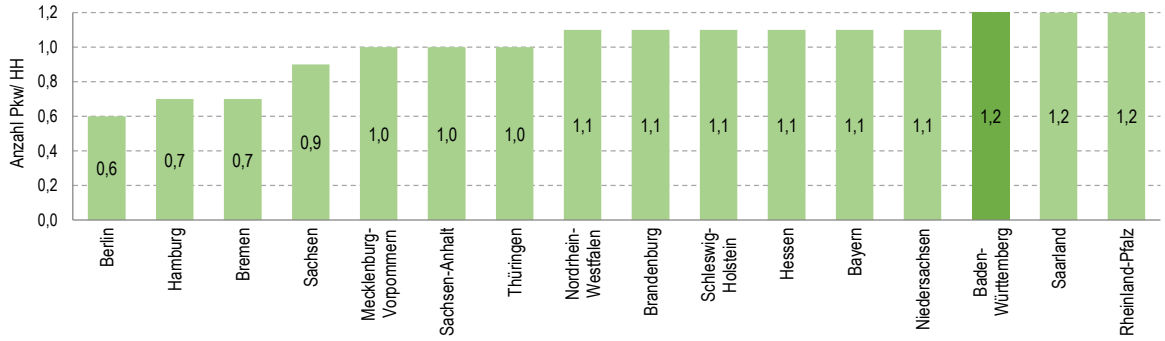
Im folgenden Abschnitt wird der Fokus auf den Besitz und die Ausstattung von Haushalten mit Autos gelegt. Die verschiedenen Studien wurden unter der Fragestellung ausgewertet, wie viele autofreie Haushalte es gibt und unter welchen Rahmenbedingungen Haushalte nachweisbar weniger Autos besitzen. Der Pkw-Besitz der privaten Haushalte ist entscheidend für den Bedarf an Stellplätzen im Wohnungsbau.

Durchschnittliche Pkw-Ausstattung deutscher Haushalte

In den verschiedenen Mobilitätsstudien, die im Rahmen der Arbeit ausgewertet wurden, variieren die Ergebnisse zum Maß der Ausstattung privater Haushalte mit Pkw leicht.
MiD 2017: Die Studie `Mobilität in Deutschland 2017´ geht in den privaten Haushalten von einem Bestand von 43 Mio. Pkw aus, von denen 40 Mio. Pkw auf private Halter zugelassen sind. Bei etwa 6 % der Pkw in Privat-

haushalten handelt es sich somit um Geschäftswagen. Laut MiD 2017 stehen im Durchschnitt 1,1 Pkw pro Haushalt zur Verfügung – dies entspricht gegenüber den Vorgängerstudien aus den Jahren 2002 und 2008 einer Steigerung um 0,1 Autos. Werden nur die Pkw-besitzenden Haushalte betrachtet, lag dieser Wert im Jahr 2017 bei 1,4 (2002 und 2008: 1,3 Pkw je Haushalt). In Baden-Württemberg liegt die durchschnittliche Pkw-Ausstattung mit 1,2 Pkw je Haushalt leicht über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Im Ländervergleich ist die Ausstattung in Berlin mit 0,6 Pkw pro Haushalt am geringsten, gefolgt von Bremen und Hamburg mit 0,7. (vgl. infas et al. 2019a: 3 f., 33 f., 69 f.; infas et al. 2019c: 12, 35)

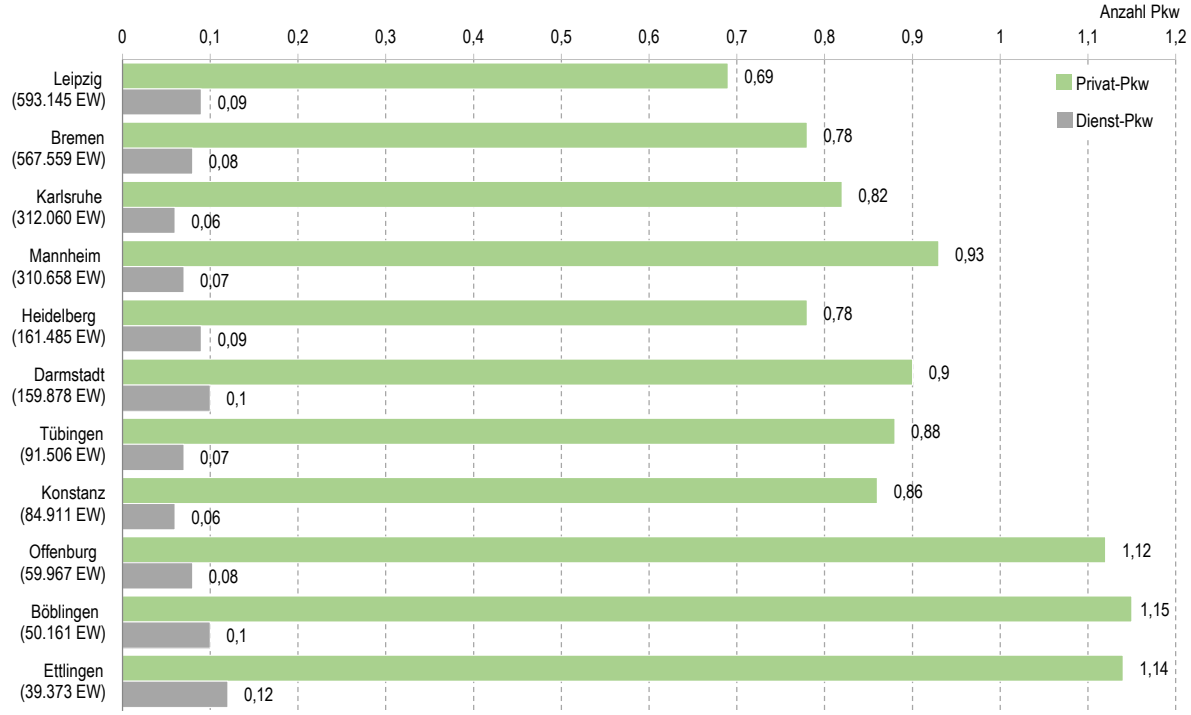
Diagramm 17: MiD 2017: durchschnittliche Anzahl Pkw pro Haushalt nach Bundesländer



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H8

SrV 2018: In den beispielhaft betrachteten Städten, die am SrV 2018 teilgenommen haben, unterscheidet sich die durchschnittliche Pkw-Ausstattung der Haushalte deutlich. In der Tendenz lässt sich erkennen, dass mit abnehmender Größe der Stadt die durchschnittliche Ausstattung mit Pkw zunimmt. Aber auch bei Städten mit ungefähr gleicher Größe zeigen sich große Unterschiede. Während in Heidelberg (ca. 161.500 Einwohner) ein Haushalt im Mittel über 0,78 Pkw verfügt, sind dies im ungefähr gleich großen Darmstadt (ca. 159.900 Einwohner) mit 0,9 Pkw pro Haushalt deutlich mehr. In allen drei betrachteten Städten in Baden-Württemberg unter 60.000 Einwohner liegt die durchschnittliche Pkw-Ausstattung der Haushalte über dem Wert von 1,0. (vgl. Gerike et al. 2020i: Tabelle 9)

Diagramm 18: SrV 2018: Ausstattung der Haushalte mit Privat-Pkw und Dienst-Pkw in den ausgesuchten Städten (sortiert nach Einwohnerzahl)



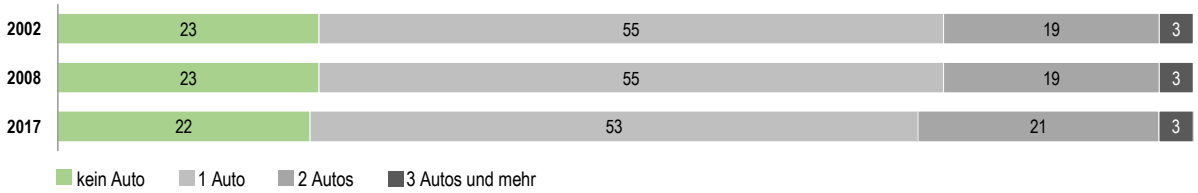
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020i: Tabelle 9

Pkw-Motorisierung der Haushalte

Wie viele Stellplätze für eine Wohnung benötigt werden, hängt davon ab, wie viele Autos den Bewohnern einer Wohnung zur Verfügung stehen (sowohl durch eigenen Besitz als auch durch dauerhafte Überlassung beispielsweise eines Dienstwagens).

MiD 2017: Die Erhebung im Rahmen der MiD 2017 ergab, dass 78 % der Haushalte in Deutschland über mindestens einen Pkw verfügen. In 53 % aller Haushalte ist ein Pkw und in 21 % der Haushalte sind zwei Pkw vorhanden. Weitere 3 % der Haushalte sind mit drei oder mehr Autos ausgestattet. Fast jeder vierte Haushalt verfügt somit mindestens über einen Zweitwagen. Insgesamt leben elf Millionen Bürger in Haushalten ohne Auto. Der Anteil der autofreien Haushalte ist in den MiD-Erhebungen von 2002, 2008 und 2017 weitgehend stabil geblieben, während sich zwei Prozentpunkte vom Anteil der Haushalte mit einem Pkw zu den Haushalten mit zwei Pkw verschoben haben. (vgl. infas et al. 2019a: 33-36, 69; infas et al. 2019c: 12-14, 35-37)

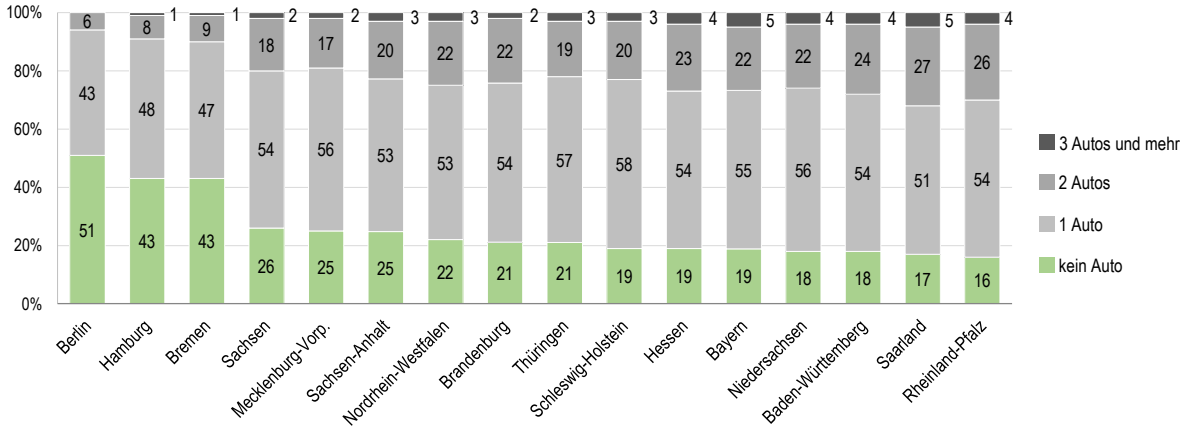
Diagramm 19: MiD: Autobesitz der Haushalte (Anteil der Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019c: 37

Im Vergleich der Bundesländer weisen die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen den höchsten Anteil an autofreien Haushalten auf (43 bis 51 %). Zudem zeigt sich, dass in den ostdeutschen Bundesländern deutlich mehr Haushalte autofrei sind als in Westdeutschland. In Baden-Württemberg verfügen 18 % der Haushalte über kein Auto, während 54 % der Haushalte mit einem und 24 % mit zwei Autos ausgestattet sind. Nur im Saarland (17 %) und Rheinland-Pfalz (16 %) ist der Anteil an Haushalten ohne Auto noch geringer. (vgl. infas et al. 2018b: 19)

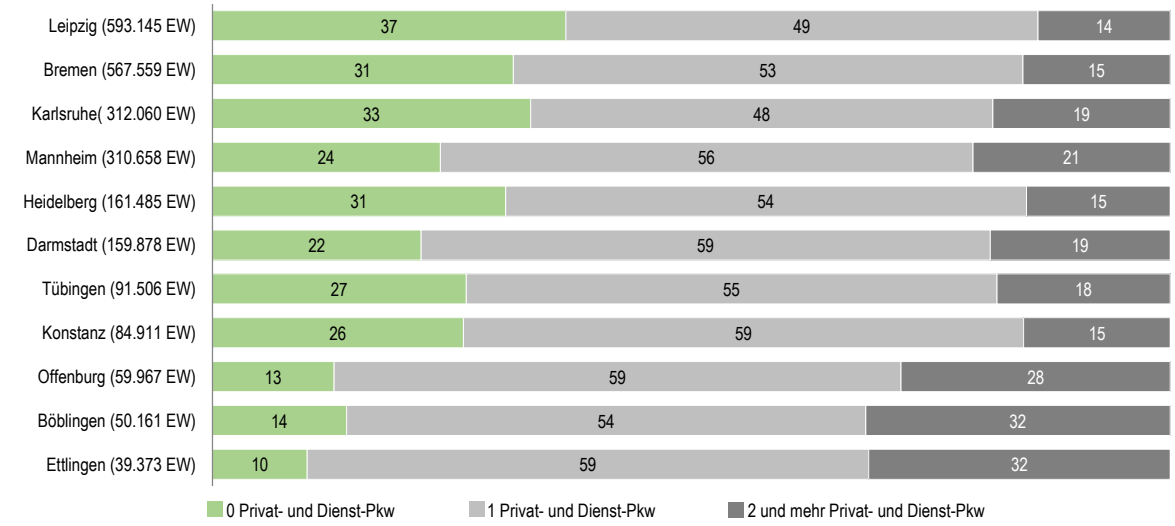
Diagramm 20: MiD 2017: Autobesitz der Haushalte in den Bundesländern (Anteil der Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: 19

SrV 2018: In den Städten, die an der SrV-Studie im Jahr 2018 teilgenommen haben und exemplarisch herausgegriffen wurden, weist die Motorisierung der Haushalte deutliche Unterschiede auf. In den Großstädten wie Leipzig oder Karlsruhe verfügt etwa ein Drittel der Haushalte über kein Auto, während in den untersuchten Mittelstädten unter 60.000 Einwohner dieser Anteil im Bereich von 10 bis 14 % liegt. In diesen Städten verfügen etwa 30 % der Haushalte sogar über zwei und mehr Autos. (vgl. Gerike et al. 2020i: Tabelle 11)

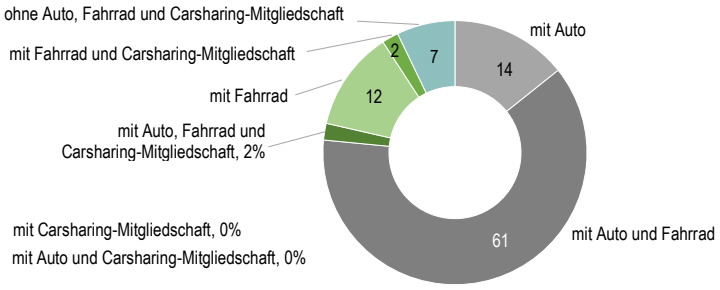
Diagramm 21: SrV 2018: Pkw-Motorisierung der Haushalte in den ausgesuchten Städten (sortiert nach Einwohnerzahl; Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020i: Tabelle 11

MiD 2017: Die MiD-2017-Studie untersuchte nicht nur die Pkw-Motorisierung, sondern auch die gesamte Mobilitätsausstattung von Haushalten. Dabei zeigte sich, dass die meisten Haushalte sowohl über ein oder mehrere Autos als auch über ein oder mehrere Fahrräder verfügen (61 %). 14 % der Haushalte verfügen nur über ein Auto und weitere 12 % nur über ein Fahrrad. 2 % der Haushalte sind mit Auto, Fahrrad und Carsharing-Mitgliedschaft ausgestattet. In Baden-Württemberg ist der Anteil der Haushalte, die nur über ein Auto verfügen, und der Haushalte, die sowohl über Auto und Fahrräder verfügen, etwas höher (17 % bzw. 63 %). Dafür ist der Anteil der Haushalte, die nur mit Fahrrädern ausgestattet sind, etwas geringer (9 %). (vgl. infas et al. 2018b: 37)

Diagramm 22: MiD 2017: Mobilitätsausstattung der Haushalte gesamt (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: 37

Autofreie Haushalte sind laut MiD 2017 zu 56 % nur mit Fahrrädern ausgestattet. 10 % der Haushalte weisen das Ausstattungsmerkmal Fahrrad und Carsharing-Mitgliedschaft auf. Über ein Drittel verfügt weder über ein Auto, noch über ein Fahrrad oder eine Carsharing-Mitgliedschaft (vgl. infas et al. 2018b: 38).

EVS 2018: Im Vergleich zur MiD 2017 ergab die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2018 eine ähnliche Ausstattung von privaten Haushalten mit Pkw. Der EVS 2018 zufolge waren 77,4 % der Haushalte mit Pkw ausgestattet. In der Zeitreihe lässt sich sowohl beim Ausstattungsgrad als auch beim Ausstattungsbestand eine Zunahme feststellen. Deutlich zeigten sich zudem Unterschiede zwischen den alten und den neuen Bundesländern. Im Jahr 2018 waren gemäß EVS rund 52,1 % aller Haushalte mit einem Pkw, 21,1 % mit zwei Autos und 4,2 % der Haushalte sogar mit drei oder mehr Autos ausgestattet (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 14-16). In der EVS wurde auch die Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten für das Auto erhoben. 62,3 % der befragten Haushalte verfügten über eine Garage oder einen Stellplatz (vgl. Statistisches Bundesamt 2019: 36).

Tabelle 3: EVS: Ausstattung der Haushalte mit Personenkraftwagen und Garagen

	1998	2003	2008	2013 Deutschland	2013 alte Bundes-länder	2013 neues Bundesländer + Berlin	2018	2018 alte Bundes-länder	2018 neue Bundes-länder + Berlin
Anteil der Haushalte in % (Ausstattungsgrad)									
Personenkraftwagen	75,1	76,9	77,1	**77,1**	78,9	70,2	**77,4**	79,1	71,1
Stellplatz/ Garage	-	-	-	**62,8**	-	-	**62,3**	-	-
Anzahl der Güter je 100 Haushalte (Ausstattungsbestand)									
Personenkraftwagen	97,0	102,0	102,4	**105,4**	108,8	93,0	**108,1**	112,0	93,4

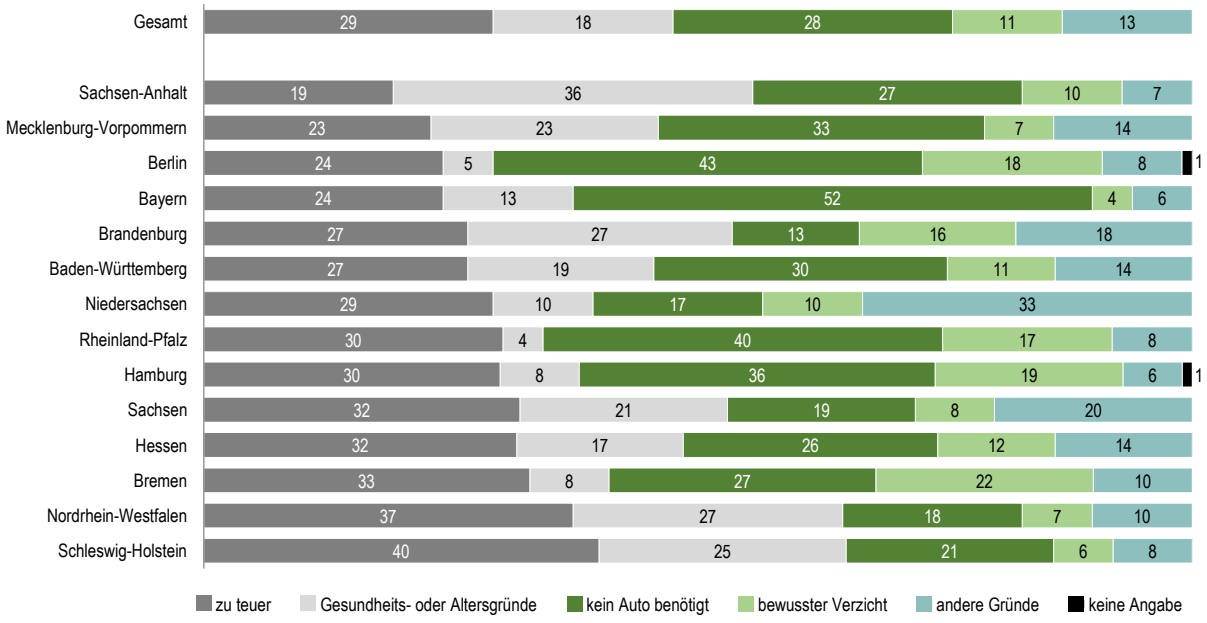
Quelle für Pkw: Statistisches Bundesamt 2014: 13 f., Statistisches Bundesamt 2018: 14
Quelle für Stellplatz/ Garage: Statistisches Bundesamt 2013: 16; Statistisches Bundesamt 2019: 36

Je nach Studie zeigt sich, dass im Durchschnitt fast jeder fünfte Haushalt in Deutschland über kein Auto verfügt. Diesen Haushalten ohne Auto stehen etwa gleich viele Haushalte gegenüber, die mit zwei oder noch mehr Pkw ausgestattet sind. Daraus folgt, dass die Zahl der Pkw, die von autofreien Haushalten eingespart werden (Annahme: 1 Pkw je Haushalt), zahlenmäßig durch Zweit- und Drittwagen überschritten wird.

Gründe für den Pkw-Verzicht

MiD 2017: Die Studie MiD 2017 untersuchte die Gründe, weshalb etwa ein Fünftel der Haushalte über kein Auto verfügt. 29 % der Haushalte ohne Auto begründeten dies damit, sich die Anschaffung und den Unterhalt nicht leisten zu können. Etwa gleich viele Haushalte (28 %), die über kein Auto verfügen, gaben an, kein Auto zu benötigen. 18 % der autolosen Haushalte führten gesundheitliche Gründe an und weitere 11 % verzichteten aus Einstellungsgründen bewusst darauf. 13 % der autolosen Haushalte nannten andere Gründe. In Baden-Württemberg verzichten 27 % der autofreien Haushalte aus Kostengründen auf einen Pkw. Am häufigsten wurde dortzulande für den Autoverzicht der Grund angeführt, dass kein Auto benötigt wird (30 %) (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H9.4). Die Untersuchung zeigt, dass mangelnde finanzielle Möglichkeiten der häufigste Grund für das Fehlen eines Autos in einem Haushalt sind. Bei solchen Haushalten besteht also durchaus die Möglichkeit, dass im Falle einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation ein Auto angeschafft wird. Da nur etwa jeder Zehnte bewusst auf ein Auto verzichtet, darf diese Gruppe nicht überbewertet werden. Immerhin begründete fast jeder Dritte den Autoverzicht damit, schlicht kein Auto zu benötigen.

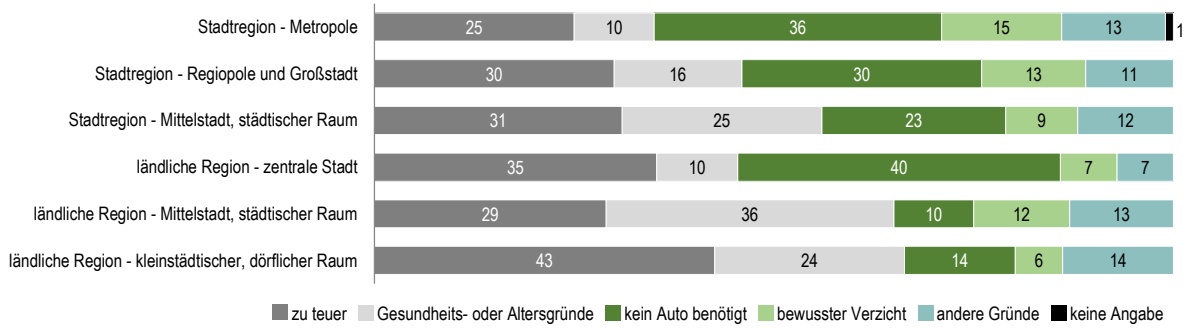
Diagramm 23: MiD 2017: Gründe für Pkw-Nicht-Besitz (priorisierte Nennung) nach Bundesländern (ohne Saarland, Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H9.4

Bei einigen Gründen ergaben sich in den verschiedenen Raumtypen deutliche Unterschiede. In Metropolen und zentralen Städten waren die meisten Haushalte autolos, weil sie keines benötigen. Im kleinstädtisch, dörflichen Raum lag der Hauptgrund für die Autolosigkeit in mangelnden finanziellen Möglichkeiten (40 % der autofreien Haushalte) (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H9.4).

Diagramm 24: MiD 2017: Gründe für Pkw-Nicht-Besitz (priorisierte Nennung) nach Raumtypen (ohne Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum; Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H9.4

Weitere Studien: Im 2020 veröffentlichten Mobilitätsmonitor der Deutschen Akademie für Technikwissenschaften wurde danach gefragt, welche Verkehrsmittel für die Befragten unverzichtbar sind. Fast drei Viertel der Befragten gaben an, dass ihr Auto unverzichtbar sei (vgl. acatech 2020: 1; Köcher 2020: 7). In der vom Umweltbundesamt beauftragten Studie zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten wurde untersucht, weshalb junge Erwachsenen auf einen Pkw verzichten. Fast zwei Drittel der jungen Erwachsenen ohne Pkw sind aus finanziellen Gründen autofrei. Etwa die Hälfte gab in der Befragung an, kein Auto zu benötigen. Gründe des Umweltschutzes waren weit weniger ausschlaggebend für den Autoverzicht. Etwa die Hälfte der jungen Erwachsenen ohne Auto plante laut Studie die Anschaffung eines Pkw, wenn die finanzielle Möglichkeit besteht (vgl. Kuhnimhof et al. 2019: 97-99).

Gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen

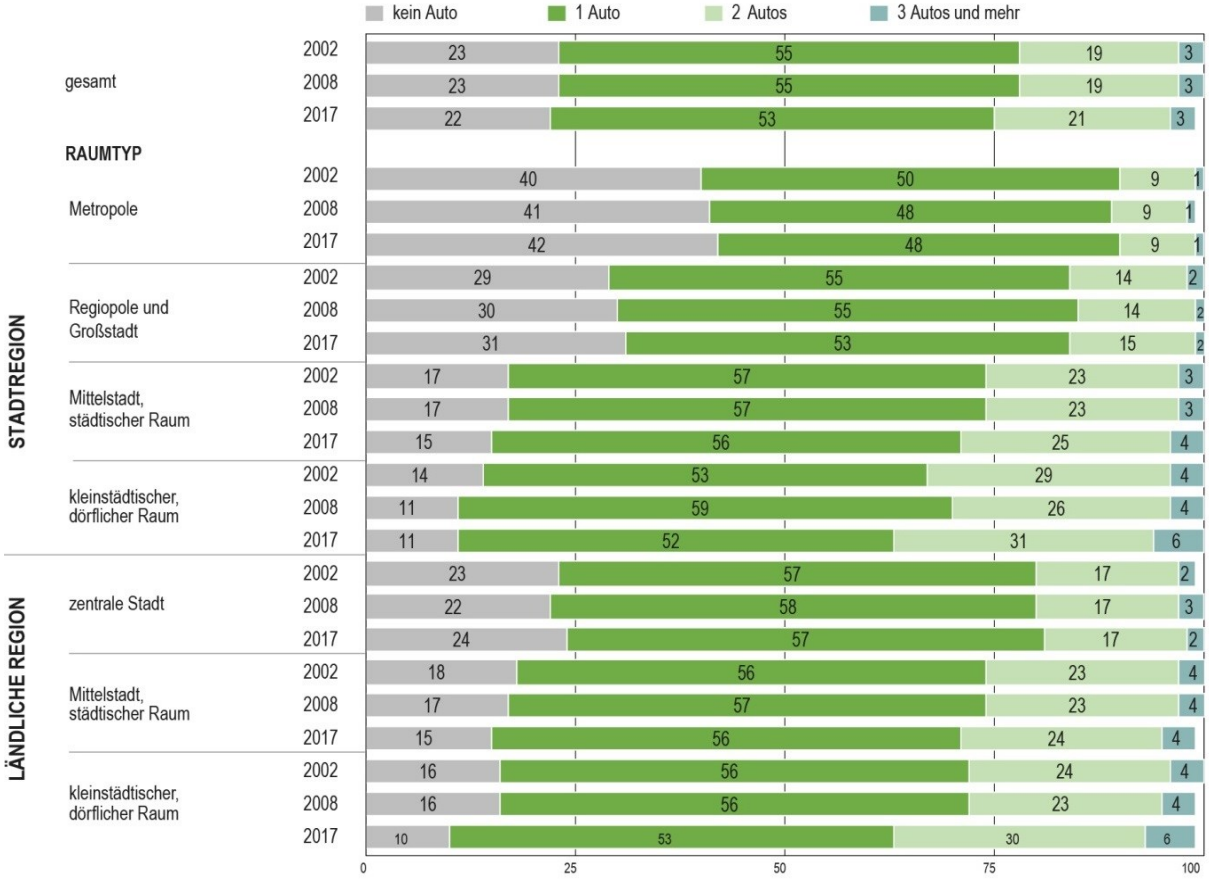
Der Gesundheitszustand wirkt sich in erheblicher Weise auf die Art und Weise der Mobilität aus. Je nach Einschränkung kann das Auto eine große Bedeutung für die persönliche Mobilität haben. Laut aktueller MiD-Studie sind 7 % der Bevölkerung aus gesundheitlichen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt. 15 % der Haushalte ohne Auto gaben als alleinigen Grund dafür gesundheitliche Schwierigkeiten an. Bei den über 80-Jährigen besitzt über die Hälfte der Personen aus gesundheitlichen Gründen kein Auto. In der MiD-Studie 2017 wurde davon ausgegangen, dass auch in den nächsten Jahren gesundheitliche Gründe dazu beitragen werden, dass viele Personen im Alter das Autofahren einstellen, wenn die Rahmenbedingungen gleich bleiben. Allerdings könnte – so die Annahme – der technische Fortschritt bei der Fahrzeugautomation dazu beitragen, dass gesundheitliche Einschränkungen als Hemmnis an Bedeutung verlieren, sodass der Pkw-Bestand zukünftig in der Gruppe der älteren Menschen deutlich zunehmen könnte. (vgl. infas et al. 2019a: 6, 100 f.)

Da körperliche Einschränkungen die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel erschweren oder verhindern, müssen diese Bevölkerungsgruppen beim Thema Mobilität in besonderer Weise berücksichtigt werden, um die Teilhabe an der Gesellschaft zu sichern. Beispielsweise wiesen bei der Studie MiD 2017 etwa 5 % der Befragten ab 14 Jahren eine Gehbehinderung auf. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A P6.2)

Raumtyp

MiD 2017: Die Studie verdeutlicht, dass die Motorisierung von Haushalten in besonderem Maße von der Wohnregion abhängt. In Metropolen verfügen 42 % der Haushalte über kein Auto, wobei es dort deutliche Unterschiede zwischen Zentrum und Randlagen gibt. Dass Haushalte über mehr als einen Pkw verfügen, ist dort die Ausnahme. Im kleinstädtisch, ländlichen Raum besitzen dahingegen nur 10 % der Haushalte kein Auto – gegenüber 2002 und 2008 nahm dieser Anteil um sechs Prozentpunkte ab. (vgl. infas et al. 2019a: 33-36, 69; infas et al. 2019c: 12, 37)

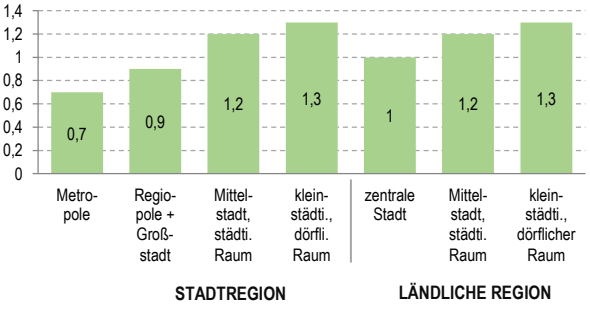
Diagramm 25: MiD: Pkw-Besitz nach Raumtypen (Anteil der Haushalte in Prozent)



Quelle: infas et al. 2019c: 37 (grafisch überarbeitet)

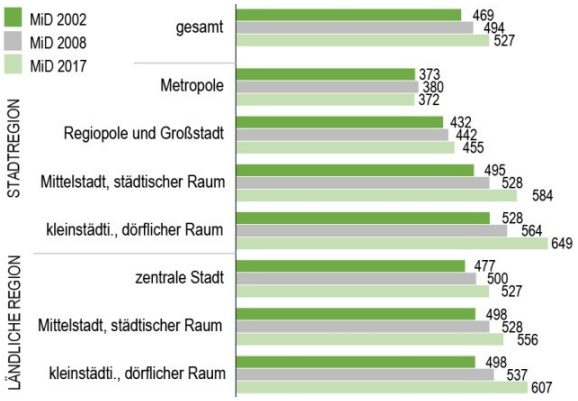
Deutliche Unterschiede in Abhängigkeit des Raumtyps zeigen sich auch bei der durchschnittlichen Anzahl an Pkw in einem Haushalt und bei der Pkw-Dichte. In Haushalten, die in Metropolen leben, sind im Mittel 0,7 Pkw vorhanden. In den ländlichen Regionen beläuft sich die mittlere Pkw-Ausstattung auf 1,0 bis 1,3 Pkw je Haushalt. Die Pkw-Dichte liegt nur in den Metropolen unter 400 Pkw je 1.000 Einwohner und damit deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 527. Im Vergleich zur Studie 2002 ergab die MiD 2017, dass die Pkw-Dichte in den Metropolen mit 372 Pkw je 1.000 Einwohner nahezu unverändert blieb und sich in den Regiopolen und Großstädten nur geringfügig von 432 auf 455 Pkw pro 1.000 Einwohner erhöhte. Dahingegen ließ sich in den ländlichen Regionen ein deutliches Wachstum um teilweise mehr als 100 Pkw pro 1.000 Einwohner innerhalb von 15 Jahren feststellen. (vgl. infas et al. 2019c: 35 f.)

Diagramm 26: MiD 2017: durchschnittliche Anzahl an Pkw in Haushalten nach Raumtypen (Pkw-Ausstattung)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tab. A H8

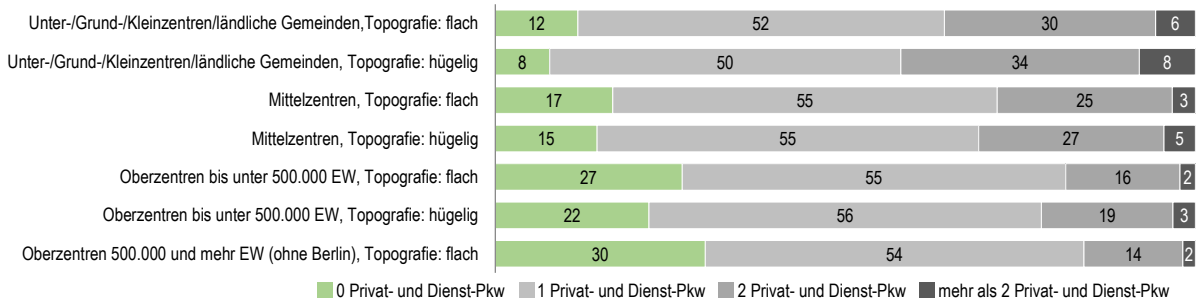
Diagramm 27: Pkw pro 1.000 Einwohner nach Raumtyp



Quelle: infas et al. 2019c: 36 (grafisch überarbeitet)

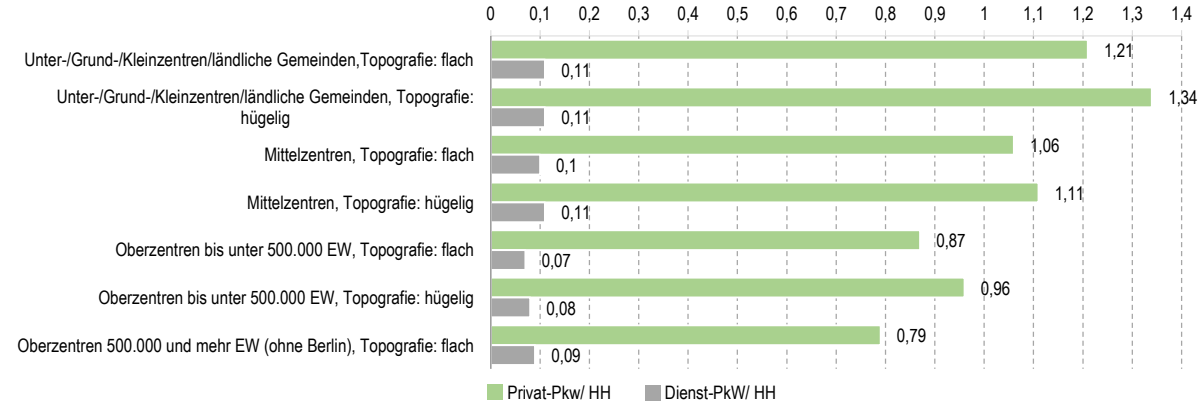
SrV 2018: Auch bei der Studie SrV 2018 ließen sich bei den nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie (flach, hügelig) unterschiedenen Stadtgruppen erhebliche Unterschiede bei der Pkw-Ausstattung und Pkw-Motorisierung der Haushalte feststellen. Während beispielsweise in der Stadtgruppe der Oberzentren über 500.000 Einwohner etwa 30 % der Haushalte über keinen Pkw verfügen, ist dieser Anteil in allen anderen Gruppen zum Teil sogar deutlich geringer. So ist in der Gruppe, zu der Unter-/ Grund- und Mittelzentren sowie ländliche Gemeinden zählen, nur etwa ein Zehntel der Haushalte autofrei. Der Anteil der Haushalte ohne Auto ist in allen Gruppen mit hügeliger Topografie um einige Prozentpunkte geringer. (vgl. Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 2.2)

Diagramm 28: SrV 2018: Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Stadtgruppen (Anteil an allen Haushalten)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 2.2

Diagramm 29: SrV 2018: Pkw-Ausstattung in den befragten Haushalten nach Stadttypen (Anzahl Pkw je Haushalt)



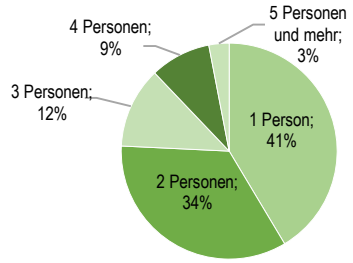
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 2.1

Die verschiedenen Erhebungen belegen den engen Zusammenhang zwischen siedlungsstrukturellen Merkmalen und Pkw-Ausstattung der Haushalte. Allgemein lässt sich erkennen, dass mit zunehmender Dichte und Urbanität der Siedlungsstruktur die Anzahl der Pkw in den Haushalten abnimmt.

Haushaltsgröße

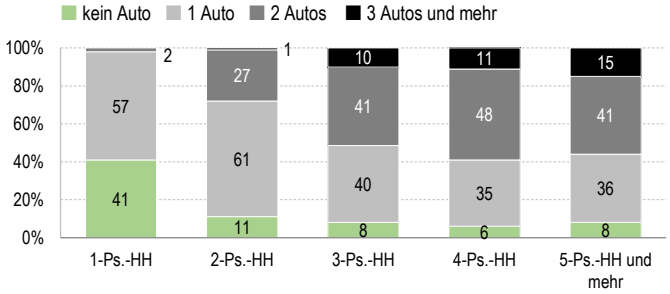
MiD 2017: In Deutschland ist der Einpersonenhaushalt die häufigste Haushaltsgröße. In der MiD-2017-Studie wurden eigene Haushaltszahlen berechnet. Laut diesen Berechnungen bestehen 41 % aller Haushalte aus einer Person und etwa 34 % der Haushalte aus zwei Personen. 12 % der Haushalte setzen sich aus drei Personen und 12 % aus vier oder mehr Personen zusammen. In den Stadtstaaten Hamburg und Berlin ist der Anteil an Einpersonenhaushalten deutlich höher (49 bzw. 52 %). Im Baden-Württemberg liegt der Anteil an Singlehaushalten mit etwa 39 % leicht unter dem Bundesdurchschnitt. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H11)
41 % der Einpersonenhaushalte verfügen laut MiD 2017 über kein Auto. Dieser Anteil fällt bei Zweipersonenhaushalten mit 11 % deutlich geringer aus. Die meisten Haushalte mit drei oder mehr Personen können auch auf zwei oder mehr Autos zugreifen. Die Pkw-Motorisierung ist somit ein wesentliches Merkmal von Mehrpersonenhaushalten. (vgl. infas et al. 2018b: 19)

Diagramm 30: MiD 2017: Verteilung der Haushaltsgrößen in Deutschland



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H1

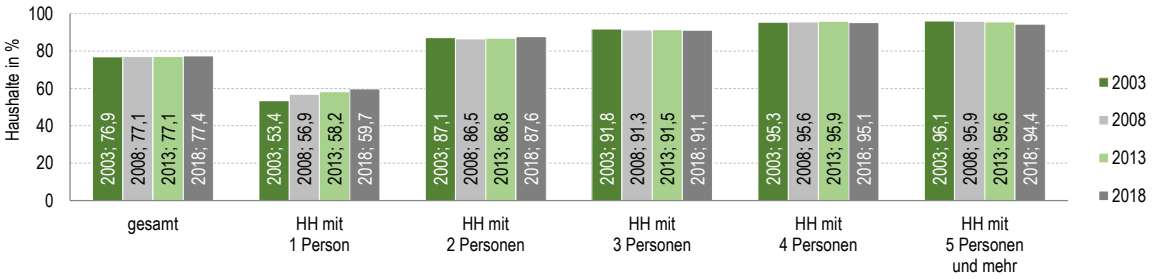
Diagramm 31: MiD 2017: Anzahl der Autos nach Haushaltsgröße (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H1

EVS 2018: Die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamts ergab ebenfalls, dass Einpersonenhaushalte deutlich weniger oft mit einem Pkw ausgestattet sind als Mehrpersonenhaushalte. In der alle fünf Jahre durchgeführten Erhebung lässt sich erkennen, dass der Anteil der Einpersonenhaushalte, die über einen Pkw verfügen, seit 2003 steigt. Zwischen 2003 und 2018 nahm der Anteil um über sechs Prozentpunkte zu. Zu berücksichtigen ist bei der Interpretation dieser Zahlen allerdings, dass im Jahr 2018 etwa 59 % aller Dreipersonen- und rund 71 % aller Vierpersonenhaushalte in einem Ein- oder Zweifamilienhaus wohnten. (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 19 f.; Statistisches Bundesamt 2019: 18)

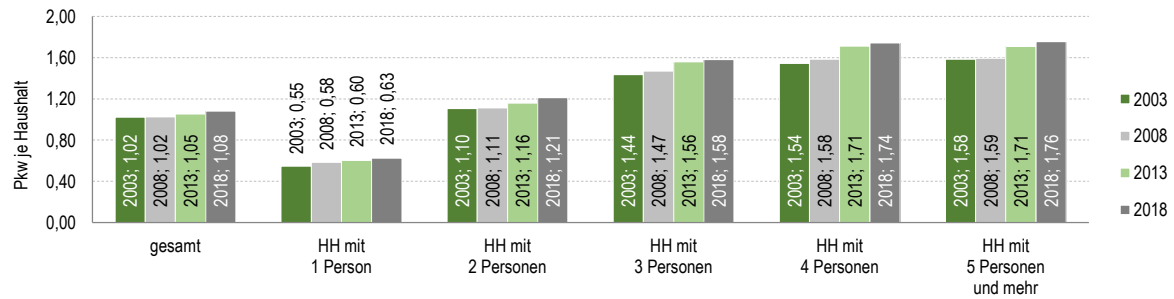
Diagramm 32: EVS : Anteil der Haushalte, die mit einem Pkw ausgestattet sind - gesamt und nach Haushaltsgröße (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2003: Tabelle 1.1.1; Statistisches Bundesamt 2008: Tabelle 1.1, Statistisches Bundesamt 2014: 19; Statistisches Bundesamt 2019: 19

Bei der Ausstattung der verschiedenen Haushaltsgrößen weist die EVS nach, dass in einem Einpersonenhaushalt im Durchschnitt deutlich weniger Pkw vorhanden sind. Während im Jahr 2018 in einem Einpersonenhaushalt durchschnittlich 0,63 Pkw vorhanden waren, war dieser Wert mit 1,21 in Zweipersonenhaushalten fast doppelt so hoch. Der Einpersonenhaushalt ist die einzige Haushaltsgröße, die im Durchschnitt mit weniger als einem Pkw ausgestattet ist. Je größer der Haushalt ist, umso mehr Autos sind im Mittel vorhanden. (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 19 f.; Statistisches Bundesamt 2019: 18)

Diagramm 33: EVS: Ausstattungsbestand mit Pkw pro Haushalt (durchschnittliche Anzahl)

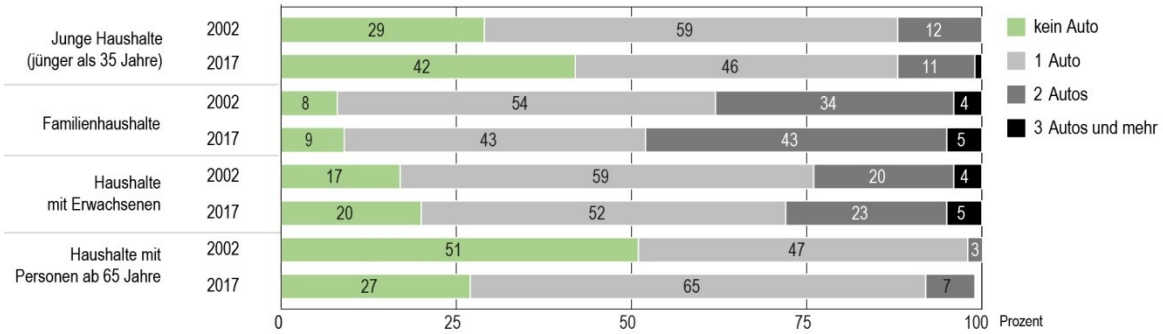


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2003: Tabelle 1.1.1; Statistisches Bundesamt 2008: Tabelle 1.1, Statistisches Bundesamt 2014: 20; Statistisches Bundesamt 2019: 20

Haushaltstyp

MiD 2017: In der Studie MiD 2017 wurden vier verschiedene Haushaltstypen unterschieden. Auswertungen auf dieser Grundlage zeigen, dass die Pkw-Ausstattung stark vom Haushaltstyp abhängt. Familienhaushalte (d.h. mindestens eine Person unter 18 Jahren) sind überdurchschnittlich gut mit Autos ausgestattet. Nur 9 % der Familienhaushalte verfügen über kein Auto, während 43 % dieser Haushalte ein Auto und 48 % zwei oder mehr Autos besitzen. Wird der Haushaltstyp in Abhängigkeit des Raumtyps betrachtet, zeigen sich deutliche Unterschiede. In Metropolen verfügen 25 % der Familienhaushalte über kein Auto (bundesweit: 9 %). Während in den ländlich geprägten Bereichen 20 % der jungen Haushalte autofrei sind (bundesweit: 42 %), liegt dieser Anteil in den Metropolen mit 65 % deutlich höher. (vgl. infas et al. 2019a: 34-36)
Wird die aktuelle MiD-Studie 2017 mit jener aus dem Jahr 2002 verglichen, zeigen sich deutliche Veränderungen. Bei Haushalten mit jungen Personen (alle unter 35 Jahre, keine Kinder) ist der Anteil der Haushalte ohne Auto von 29 % im Jahr 2002 auf 42 % im Jahr 2017 gestiegen. Demgegenüber ist bei Haushalten, in denen alle Personen 65 Jahre oder älter sind, der Anteil der Haushalte ohne Pkw von 51 % auf 27 % gesunken. 2017 besaßen Familienhaushalte deutlich häufiger einen zweiten Pkw als vor 15 Jahren (Anstieg um 26 % auf 43 % der Haushalte). (vgl. infas et al. 2019c: 12)

Diagramm 34: MiD: Pkw-Besitz nach Haushaltstypen in den Erhebungen 2002 und 2017 (Angaben in Prozent)



Quelle: infas et al. 2019c: 38 (grafisch überarbeitet)

EVS 2018: Die EVS erhob die Pkw-Ausstattung ebenfalls in Abhängigkeit von Haushaltstypen, bei denen zwischen Alleinlebenden, Alleinerziehenden, Paaren mit und ohne Kind und sonstigen Haushalten (z.B. Haushalte mit Kindern über 18 Jahren) unterschieden wird. Alleinlebende gehören zu jenem Haushaltstyp, der am wenigsten mit Pkw ausgestattet ist. Allerdings nimmt im Rückblick die Motorisierung bei diesem Haushaltstyp leicht zu. Paare mit Kindern erreichten 2018 einen Ausstattungsgrad von 93,5 %. Durchschnittlich waren in einem solchen Haushalt 1,51 Pkw vorhanden. (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 27 f.)

Diagramm 35: EVS: Anteil der Haushalte in den unterschiedenen Typen, die mit einem Pkw ausgestattet sind (Ausstattungsgrad in Prozent)

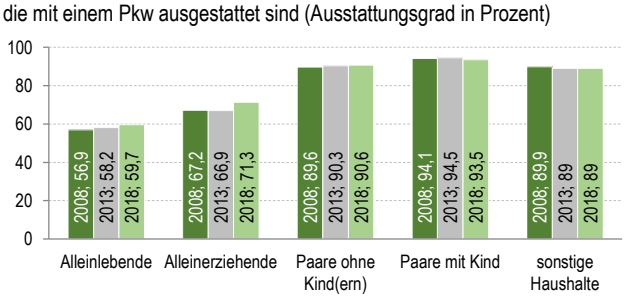
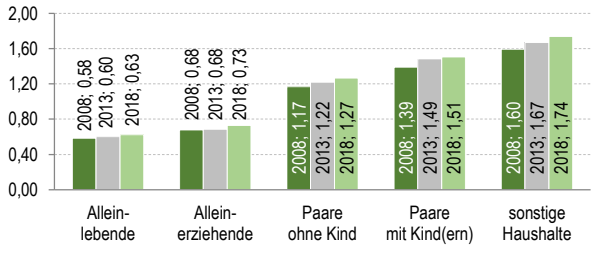


Diagramm 36: EVS: durchschnittlicher Ausstattungsbestand mit Pkw pro Haushalt (Anzahl Pkw je Haushalt)

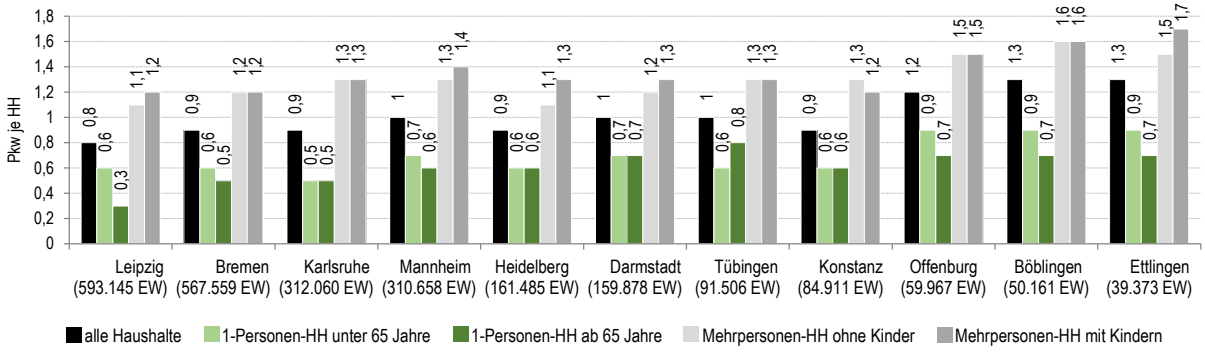


Quellen: eigene Darstellungen auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2008: Tabelle 1.5, Statistisches Bundesamt 2014: 27 f.; Statistisches Bundesamt 2018: 27 f.

SrV 2018: In der SrV-Studie wurden ebenfalls verschiedene Haushaltstypen gebildet und darauf aufbauend die Pkw-Ausstattung ermittelt. Bei den beispielhaft betrachteten Städten lassen sich deutliche Unterschiede bei der durchschnittlichen Pkw-Ausstattung der Haushaltstypen erkennen. Einpersonenhaushalte besitzen durchweg

weniger Pkw als der städtische Durchschnitt. In vielen Städten macht es hinsichtlich der Pkw-Ausstattung keinen oder nur einen geringen Unterschied, ob in einem Mehrpersonenhaushalt Kinder vorhanden sind oder nicht. In einigen Städten (Karlsruhe, Heidelberg, Darmstadt, Konstanz) sind Einpersonenhaushalte über 65 Jahre gleich gut mit Pkw ausgestattet als jüngere Haushalte. Tübingen ist die einzige Stadt, in der Einpersonenhaushalte ab 65 Jahre eine höhere Pkw-Ausstattung aufweisen als die Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren. (vgl. Gerike et al. 2020i: Tabelle 10)

Diagramm 37: SrV 2018: Pkw pro Haushalt nach Haushaltstypen in den ausgesuchten Städten



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al 2020i: Tabelle 10

Ökonomischer Status und Haushaltseinkommen

Der ökonomische Status leitet sich in den Erhebungen aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße ab, bei der die Anzahl und das Alter der Haushaltsmitglieder berücksichtigt werden.

MiD 2017: Die Studie MiD 2017 weist nach, dass der ökonomische Status eines Haushalts in direktem Zusammenhang zum Pkw-Besitz steht. Während 53 % der Haushalte mit sehr geringem ökonomischen Status über keinen Pkw verfügen, ist dies nur bei 8 % der Haushalte mit sehr hohem ökonomischem Status der Fall. Haushalte mit hohem und sehr hohem ökonomischen Status verfügen deutlich häufiger über zwei oder mehr Pkw (ca. 50 % der Haushalte). In ländlichen Regionen sind auch Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status deutlich häufiger im Besitz eines Pkw als im Durchschnitt aller Raumtypen. (vgl. infas et al. 2019a: 34 f.)

Diagramm 38: MiD 2017: Anzahl der Autos in einem Haushalt nach ökonomischem Status (in Prozent)

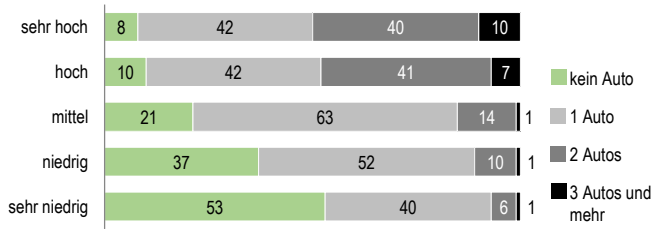
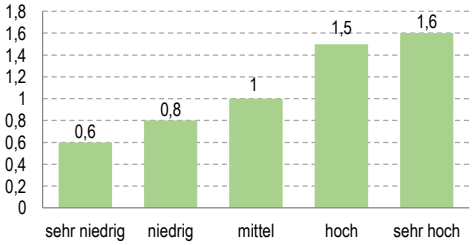


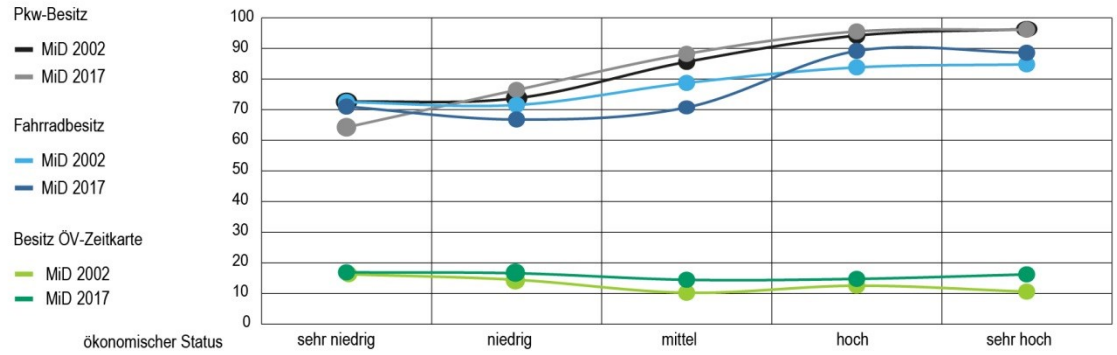
Diagramm 39: MiD 2017: durchschnittliche Anzahl an Pkw pro Haushalt nach ökonomischem Status



Quellen: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H8

Die MiD 2017-Studie belegte außerdem, dass der ökonomische Status großen Einfluss auf die Mobilitätsoptionen von Personen hat. Je höher der ökonomische Status des Haushalts einer Person ist, desto häufiger stehen Pkw und Fahrräder zur Verfügung (vgl. infas et al. 2019c: 44). Der Vergleich der MiD-Studien von 2002 und 2017 machte deutlich, dass Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem ökonomischem Status 2017 deutlich seltener ein Auto besaßen als noch 2002. Bei den Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status haben sich die Anteile weitgehend angeglichen. Im Vergleich zu 2002 ist der Anteil an Personen, die über einen Pkw besitzen, aus Haushalten mit niedrigem, mittleren und hohem Status im Jahr 2017 durchweg etwas höher (vgl. ebd.: 47).

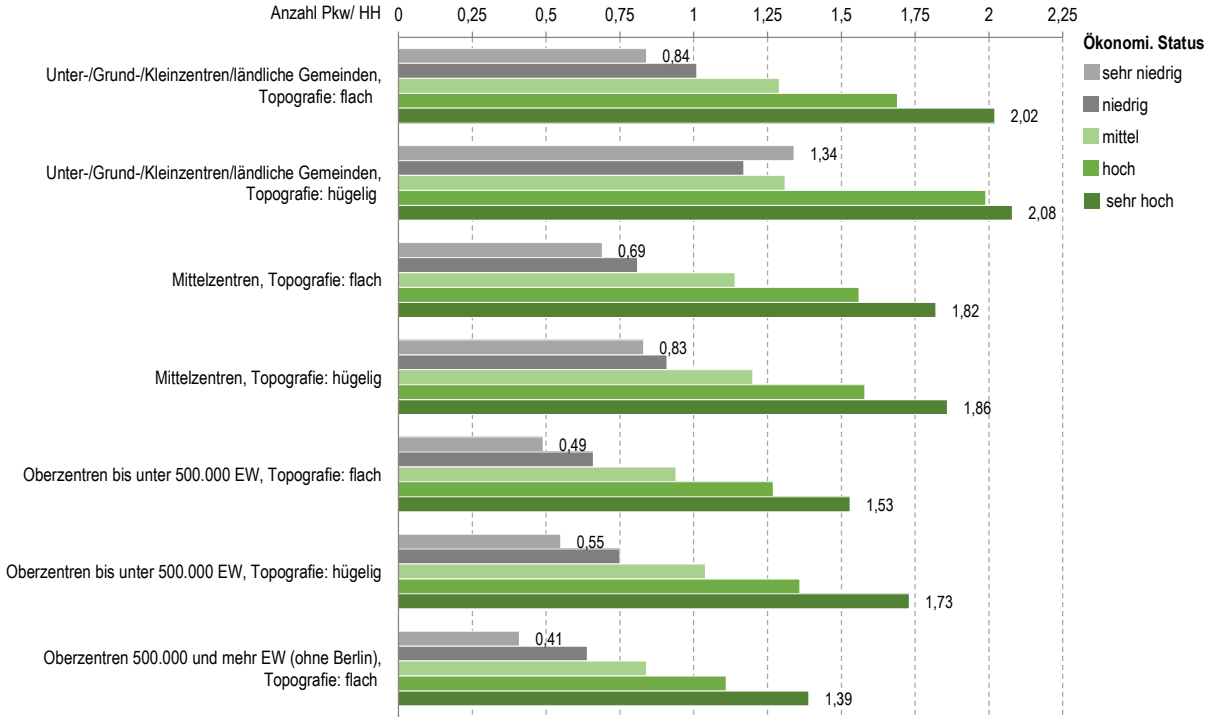
Diagramm 40: MiD: Besitz von Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Zeitkarten nach ökonomischem Status (Anteil der Personen in Prozent)



Quelle: infas et al. 2019c: 47 (grafisch überarbeitet)

SrV 2018: In der SrV-Erhebung im Jahr 2018 wurde in Anlehnung an die MiD-Studie ebenfalls der ökonomische Status der Haushalte bestimmt und für die gebildeten Stadtgruppen die durchschnittliche Anzahl an Pkw in einem Haushalt berechnet. Dabei zeigte sich, dass – mit einer Ausnahme – in allen Stadtgruppen mit zunehmendem ökonomischem Status die Zahl der Pkw pro Haushalt wächst. Die höchste Ausstattung mit über zwei Pkw je Haushalt findet sich in der Stadtgruppe der Unter-/ Grund-/ Kleinzentren und ländlichen Gemeinden. Die geringste Pkw-Ausstattung weisen Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status in Oberzentren über 500.000 Einwohnern auf (0,41 Pkw/ Haushalt). (vgl. Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 2.8.2)

Diagramm 41: SrV 2018: Anzahl an Pkw in Haushalten nach Städtegruppen und ökonomischem Status



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Gerike et al. 2020b-h: Tabelle 2.8.2

EVS 2018: Auch die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe ergab beim Ausstattungsgrad und Ausstattungsbestand, dass Haushalte mit einem höheren Haushaltsnettoeinkommen überdurchschnittlich mit Pkw ausgestattet sind. Haushalte in der niedrigsten Einkommensgruppe (unter 900 Euro monatlich) haben zu 70 % keinen Pkw. Von den Haushalten mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen von 2.600 bis 3.600 Euro, die anteilig die größte Einkommensgruppe in Deutschland ausmachen (17,1 % aller Haushalte), sind nur 8,4 % autolos. Durchschnittlich sind in einem solchen Haushalt 1,33 Pkw vorhanden. (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 23 f.)

Diagramm 42: EVS 2018: Anteil der privaten Haushalte mit Pkw nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen (Ausstattungsgrad in Prozent)

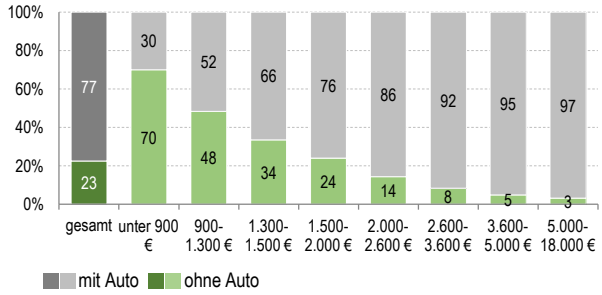
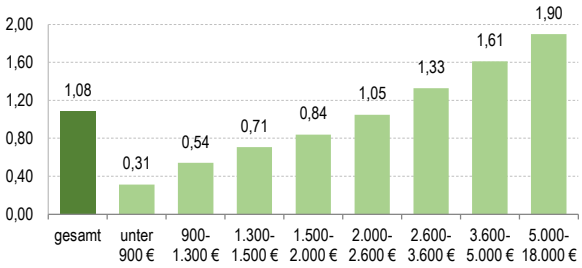


Diagramm 43: EVS 2018: durchschnittliche Anzahl an Pkw in einem HH nach monatli. Haushaltsnettoeinkommen (Ausstattungsbestand)



Quellen: eigene Darstellungen auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2018: 23 f.

Die ausgewerteten Studien belegen in der Gesamtschau, dass sich der ökonomische Status bzw. das Haushaltseinkommen unmittelbar darauf auswirken, wie stark Haushalte mit Pkw ausgestattet sind. Mit steigendem Haushaltseinkommen nimmt sowohl der Anteil von Haushalten mit Pkw, als auch die Anzahl der Pkw im Haushalt zu.

Alter

Unterschiede bei der Ausstattung mit Pkw zeigen sich in den ausgewerteten Studien auch in Abhängigkeit des Alters der Haushalte.

MiD 2017: Bei der MiD-Erhebung lassen sich an Hand von Alleinlebenden und Zweipersonenhaushalten unterschiedlichen Alters beispielhaft einige Unterschiede erkennen. Mehr als die Hälfte der jungen Einpersonenhaushalte verfügen über kein Auto, während bei Haushalten mittleren Alters und bei älteren Haushalten dieser Anteil um etwa zehn Prozentpunkte geringer ausfällt. Auch bei den Zweipersonenhaushalten haben die jüngeren Haushalte deutlich häufiger kein Auto im Vergleich zu den anderen Altersgruppen. Bei den Zweipersonenhaushalten mittleren Alters fällt der hohe Anteil an Zweitwagen auf (41 %). Dies führt dazu, dass ein Haushalt mittleren Alters durchschnittlich 1,4 Pkw besitzt. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H8)

Diagramm 44: MiD 2017: Pkw-Besitz von Einpersonenhaushalten nach Alter (in Prozent)

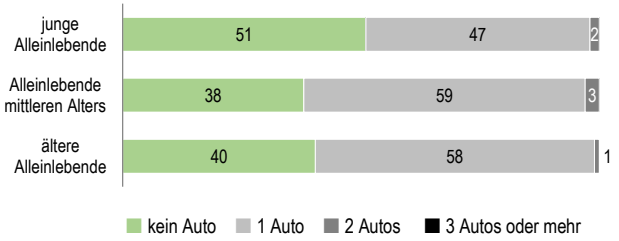


Diagramm 45: MiD 2017: Pkw-Ausstattung von Einpersonenhaushalten (Pkw/ HH)

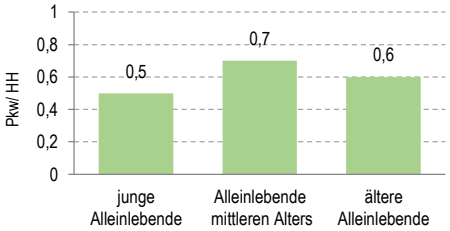


Diagramm 46: MiD 2017: Pkw-Besitz von Zweipersonenhaushalten nach Alter (in Prozent)

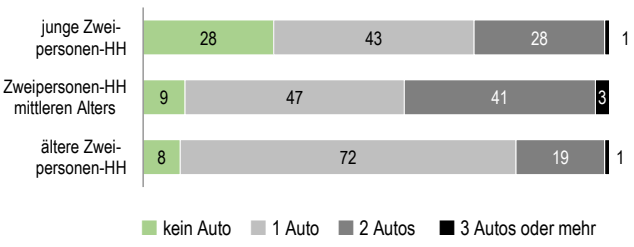
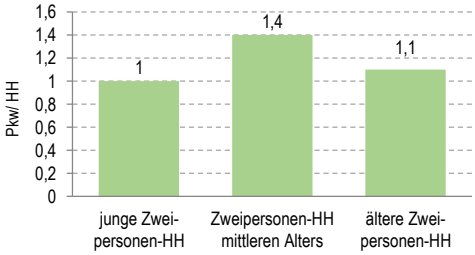


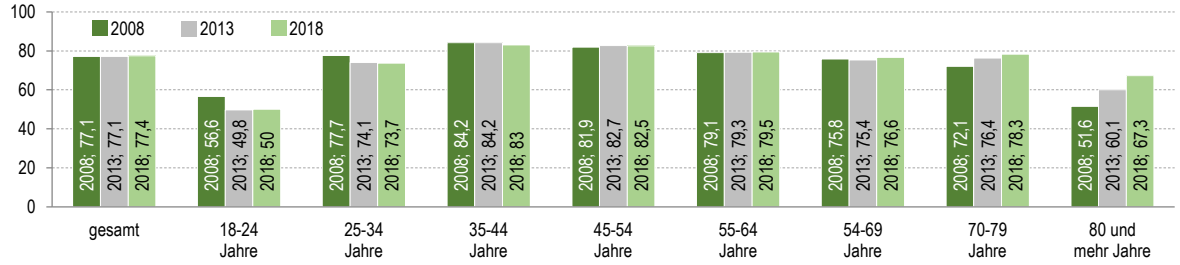
Diagramm 47: MiD 2017: Pkw-Ausstattung von Zweipersonenhaushalten (Pkw/ HH)



Quellen: eigene Darstellungen auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A H8

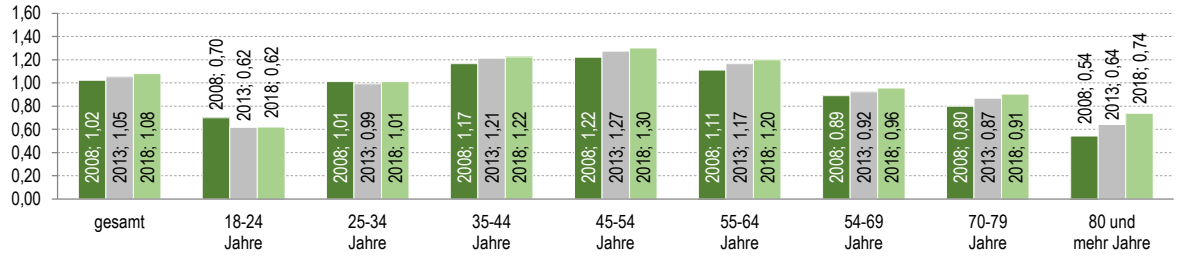
EVS 2018: Auch bei der EVS wurde die Ausstattung der Haushalte mit bestimmten Gebrauchsgütern in Abhängigkeit des Alters des Haupteinkommensbeziehers erhoben. Beim Grad der Ausstattung mit Personenkraftwagen zeigt sich, dass es 2018 in der Hälfte der Haushalte, deren Haupteinkommensbezieher zwischen 18 und 24 Jahre alt war, keinen Pkw gab. Dieser Anteil nimmt bis auf etwa 17 % bei Haushalten mittleren Alters ab. Deutliche Steigerungen beim Anteil der Haushalte, die einen Pkw besitzen, zeigen sich in der Zeitreihe bei Haushalten, deren Haupteinkommensperson über 80 Jahre alt ist. Dieser Anteil stieg zwischen 2008 und 2018 um 30 % auf 67,3 % der Haushalte. In Haushalten mit Haupteinkommensbeziehern zwischen 45 und 54 Jahren sind im Durchschnitt die meisten Pkw vorhanden. Der Vergleich der letzten drei Stichprobenerhebungen ergibt, dass zwischen 2008 und 2018 die Pkw-Ausstattung von Haushalten mit einem über 80-Jährigen Haupteinkommensbezieher erheblich um mehr als 37 % angestiegen ist. (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 25 f.)

Diagramm 48: EVS 2018: Anteil der Haushalte, die mit einem Pkw ausgestattet sind, nach Alter der Haupteinkommensperson (Ausstattungsgrad in Prozent) – 2008, 2013, 2018



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2018: 25

Diagramm 49: EVS: Anzahl der Pkw je Haushalt nach Alter der Haupteinkommensperson (Ausstattungsbestand, Pkw/ HH) – 2008, 2013, 2018



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2008: Tabelle 1.4, Statistisches Bundesamt 2014: 26; Statistisches Bundesamt 2018: 26

Eine vom **Umweltbundesamt** beauftragte Untersuchung zum Mobilitätsverhalten, in der vorhandene Daten und Studien ausgewertet sowie eigene Erhebungen durchgeführt wurden, stellt ebenfalls fest, dass der Pkw-Besitz von jungen Erwachsenen in den letzten Jahren abgenommen hat. Dies lässt sich sowohl auf sozioökonomische Gründe (z.B. späterer Berufseintritt) als auch auf Änderungen bei der Einstellung der Menschen zurückführen. Dennoch ist für die Mehrheit der jungen Erwachsenen ein Pkw im Haushalt eine Selbstverständlichkeit. In der Studie wurde festgestellt, dass die emotionale Bindung an das Auto einer pragmatischen Sichtweise gewichen ist und die Zustimmung zum Auto als Statussymbol abnimmt (vgl. Kuhnimhof et al. 2019: 18 f.). Die Autoren der Studie kamen zum Ergebnis, dass die „bisher beobachtbaren Mobilitätstrends unter jungen Erwachsenen […] in ihrer Bedeutung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung oftmals überschätzt worden [sind]. Sie waren vielfach mit der Hoffnung verbunden, dass sich am Verkehr der Zukunft vieles ändere, da mit den jungen Erwachsenen eine neue Generation mit neuen Mobilitätsmustern heranwachse. Fakt ist aber, dass die Auswirkungen auf die MIV-Fahrleistungen bislang gering sind.“ (Kuhnimhof et al. 2019: 111) Ebenso wird in der Studie davon ausgegangen, dass die Automobilität bei Senioren weiter steigen wird und der Anteil an Seniorenhaushalten mit einem, aber vor allem auch mit mehreren Pkw künftig stark zunehmen wird (vgl. ebd.: 144 f.).
Im Umweltbericht des **Sachverständigenrats für Umweltfragen** wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die aus Umweltsicht positiv zu bewertende geringere Pkw-Ausstattung bei jüngeren Personen aktiv unterstützt werden muss. Wenn keine attraktiven Alternativen zum privaten Auto zur Verfügung stehen, wird

wahrscheinlich in späteren Lebensphasen (z.B. Familiengründung) ein Pkw angeschafft. „Nur wenn der Umweltverbund in den Städten entsprechend gestärkt wird, wird sich die beginnende Abkehr junger Erwachsener vom eigenen Auto in einer langfristig niedrigeren Pkw-Besitzrate niederschlagen." (Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 338) Bei älteren Menschen kann davon ausgegangen werden, dass die Autonutzung unter gleichbleibenden Bedingungen und Angeboten stark zunehmen wird (vgl. ebd.: 336-338).

Miete/ Eigentum

Die verschiedenen ausgewerteten Erhebungen lassen einen deutlichen Unterschied beim Autobesitz in Abhängigkeit davon erkennen, ob ein Haushalt zur Miete oder im Eigentum wohnt.

MiD 2017: Laut MiD-2017-Studie besitzen 66 % der Haushalte, die in einer Mietwohnung leben, einen oder mehrere Pkw. Über ein Drittel der Mietwohnungen werden somit im Durchschnitt von Haushalten ohne Auto bewohnt. Dahingegen besitzen 93 % der Haushalte, die im Eigentum wohnen, über mindestens ein Auto (vgl. Website MIT 2017). 54 % der befragten Haushalte in der MiD-Studie wohnen zur Miete und 44 % im Eigentum (2 % andere Formen) (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H4).

Diagramm 50: MiD 2017: Anteil der Haushalte mit bzw. ohne Auto, die zur Miete wohnen

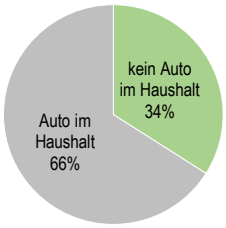
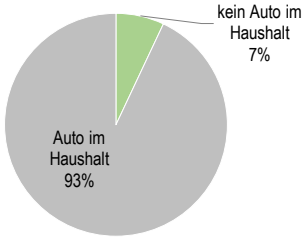


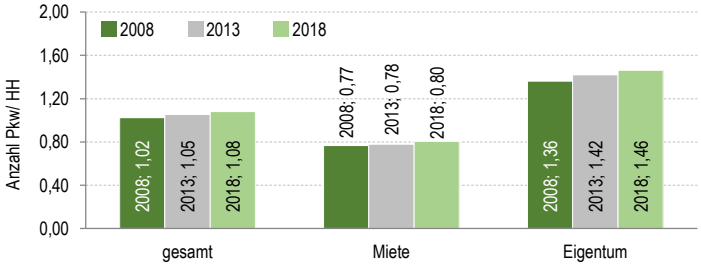
Diagramm 51: MiD 2017: Anteil der Haushalte mit bzw. ohne Auto, die im Eigentum wohnen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Website MIT 2017

EVS 2018: Die EVS des Statistischen Bundesamts kommt zu fast gleichen Ergebnissen hinsichtlich des Autobesitzes von Haushalten in Miet- und Eigentumswohnungen wie die MiD-Studie. Der EVS zufolge sind 65,5 % der Haushalte zur Miete mit einem Pkw ausgestattet und 93,8 % der Haushalte in Eigentumswohnungen. Die EVS lässt auch bei der Pkw-Ausstattung deutliche Unterschiede erkennen. Während ein Haushalt in einer Mietwohnung durchschnittlich mit 0,8 Pkw (2018) ausgestattet ist, besitzt ein Haushalt, der im Eigentum wohnt, durchschnittlich 1,46 Pkw (+ 82,5 %). Seit der Erhebung im Jahr 2008 lässt sich bei Eigentumswohnungen ein Anstieg der durchschnittlichen Pkw-Anzahl je Haushalt um 7,4 % feststellen; bei Mietwohnungen fällt das Wachstum mit einem Plus von 3,9 % deutlich geringer aus (vgl. Statistisches Bundesamt 2018: 32). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass es sich bei 61 % der Eigentumswohnungen um Einfamilienhäuser und bei 19 % um Zweifamilienhäuser handelt. Nur rund ein Fünftel aller Eigentumswohnungen befinden sich in Mehrfamilienhäusern. Mietwohnungen befinden sich dagegen zu rund 80 % in Mehrfamilienhäusern (vgl. Zimmermann 2019: 222).

Diagramm 52: EVS: durchschnittliche Anzahl der Pkw in einem Haushalt nach Miet- oder Eigentumswohnung (Pkw/ HH) – 2008, 2013, 2018

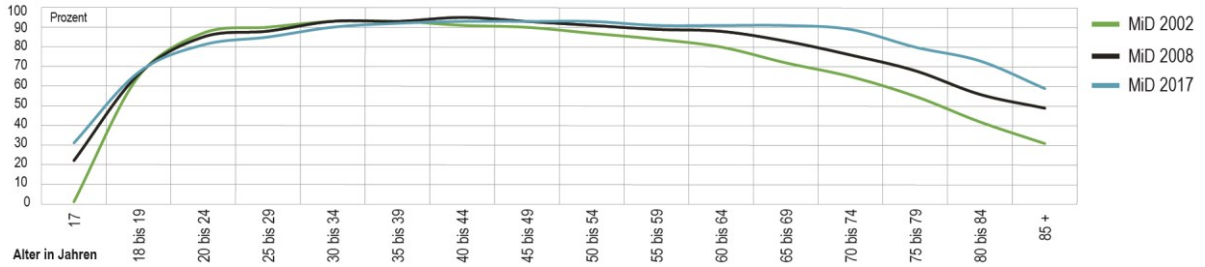


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2008: Tabelle 1.7; Statistisches Bundesamt 2014: 32; Statistisches Bundesamt 2018: 32

Führerscheinbesitz

Rückschlüsse auf den Pkw-Besitz können auch aus dem Führerscheinbesitz von Personen gezogen werden. **MiD 2017:** Die MiD-Studie 2017 ergab, dass in 8 % der Haushalte keine Person einen Führerschein besaß. In Abhängigkeit des ökonomischen Status zeigen sich dabei große Unterschiede. Während in 23 % der Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status keine Person über einen Führerschein verfügt, ist dieser Anteil bei Haushalten mit hohem oder sehr hohem Status mit 1 bis 2 % deutlich geringer. Etwa ein Drittel aller Haushalte ohne Auto ist es deswegen, weil kein Mitglied einen Führerschein besitzt (vgl. infas et al. 2018b: 13 f.). Bezogen auf die Personenzahl ergab die MiD 2017, dass durchschnittlich 13 % der Personen ab 17 Jahren keinen Führerschein besitzt. In Baden-Württemberg liegt dieser Wert mit 10 % unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. In Berlin beispielsweise besitzen 23 % der über 17-Jährigen keinen Führerschein. In der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre besitzen bundesweit 19 % der Personen keinen Führerschein; in vielen anderen Altersgruppen ist dieser Anteil deutlich geringer. In der Altersgruppe 40 bis 49 Jahre liegt er beispielsweise bei nur 7 % (vgl. infas et al. 2018b: 31 f. Tabelle A P10.1). In den höheren Altersklassen ist in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme des Anteils der Personen mit Führerschein zu erkennen. Während im Jahr 2002 nur 31 % der über 85-Jährigen einen Führerschein besaßen, waren dies im Jahr 2017 bereits 59 % (infas et al. 2019c: 67 f.). Der Anteil der Personen mit Führerschein hat in den letzten Jahren vor allem bei den älteren Frauen stark zugenommen und wird voraussichtlich weiter steigen (vgl. ebd.: 13).

Diagramm 53: MiD: Führerscheinbesitz nach Alter (Anteil der Personen); Erhebungen in den Jahren 2002, 2008, 2017



Quelle: infas et al. 2019c: 67 (grafisch überarbeitet)

MOP 2019/ 2020: Im Deutschen Mobilitätspanel 2019/ 2020 wurde mit 91 % der Erwachsenen eine etwas höhere Führerscheinbesitz-Quote als in der MiD 2017 ermittelt. Bei Männern ist der Anteil an Führerscheinbesitzern (94 %) höher als bei Frauen (89 %). Den höchsten Führerscheinbesitz weist die Gruppe der 36- bis 50-Jährigen mit 96 % auf. In den höheren Altersklassen verfügen nach wie vor deutlich mehr Männer als Frauen über einen Führerschein (Männer: 94 %, Frauen: 74 %). Allerdings steigt der Anteil der Frauen in den letzten Jahren. Kohorteneffekte haben zur Folge, dass der Führerscheinbesitz in den höheren Altersklassen beständig zunimmt. (vgl. Ecke et al. 2020: 29 f.)

Rückschlüsse aus den Erhebungen zum Pkw-Besitz auf den Stellplatzbedarf im Wohnungsbau

Die Erhebungen und Studien zur Mobilität lassen keine direkten Rückschlüsse zum Pkw-Besitz von Haushalten speziell im Geschosswohnungsneubau zu. Allerdings können auf Basis der Analysen einige Annahmen getroffen werden. Auf Grund der statistisch nachgewiesenen steigenden Pkw-Ausstattung mit zunehmenden Einkommen, kann davon ausgegangen werden, dass im hochpreisigen Wohnungsneubau mehr Haushalte über ein Auto verfügen ist als im preisgünstigen Segment. Wegen der vielerorts sehr hohen Preise im frei finanzierten Wohnungsbau scheint in solchen Vorhaben eine überdurchschnittliche Pkw-Ausstattung wahrscheinlich. In Bauprojekten mit preisreduzierten oder geförderten Wohnungen oder für sonstige einkommensschwächere Zielgruppen kann mit einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf gerechnet werden. Dies könnte v.a. auch in Städten von großer Relevanz sind, in denen im Rahmen von Baulandmodellen bestimmte Quoten an sozial geförderten Wohnungen zu erfüllen sind. Durch die wachsende Motorisierung bei älteren Personen ist bei Wohnungen, die insbesondere für diese Zielgruppe errichtet werden (z.B. zusätzliche Unterstützungsangebote, Barrierefreiheit), mit einem wachsenden Stellplatzbedarf zu rechnen. Im Vergleich zu Eigentumswohnungen ist bei Mietwohnungen die Wahrscheinlichkeit höher, dass sie von Haushalten ohne Auto bezogen werden.

2.4 Mobilitätsrelevante Rahmenbedingungen und Veränderungen

Viele aktuelle Rahmenbedingungen und Entwicklungen haben das Potenzial, die Alltagsmobilität der Menschen erheblich zu verändern und auf alternative Fortbewegungsmittel zum Privatauto zu lenken. Veränderungen beim MIV, die zu einem abnehmenden Autobesitz der Privathaushalte führen, haben unmittelbar Auswirkungen auf den Stellplatzbedarf bei Wohngebäuden und an den sonstigen Zielorten von Fahrten. Im Folgenden wird aufgezeigt, welche alternativen Mobilitätsformen zum Auto es gibt und welche Entwicklungen das Mobilitätsverhalten künftig beeinflussen können. Ziel der Aufarbeitung ist es, Kenntnisse darüber zu gewinnen, wie sich möglicherweise der Pkw-Besitz und damit der Stellplatzbedarf im Wohnungsbau entwickeln werden und welche Mobilitätsformen eine erstrebenswerte Alternative zum Privatauto darstellen und daher gefördert werden könnten.

2.4.1 Alternative Mobilitätsformen zum Privatauto

Carsharing

Bei Carsharing handelt es sich um eine flexible Form der Nutzung von Autos, die nicht dem Nutzer, sondern einer Organisation gehören. Die Idee des Autoteilens gibt es schon seit den 1980er Jahren. Beim stationsgebundenen Carsharing werden Fahrzeuge an einem bestimmten Standort abgeholt und nach der Fahrt wieder abgegeben. Beim stationsungebundenen Carsharing (free-floating) können Mitglieder Fahrzeuge im Nutzungsgebiet des Anbieters flexibel anmieten und wieder abstellen. Seit 2011 gibt es immer mehr kombinierte Carsharing-Modelle, die stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand anbieten. Eine weitere Form ist das Peer-to-peer Carsharing, bei dem nicht Flottenfahrzeuge eines Carsharing-Anbieters, sondern Autos privater Halter geteilt werden. Die Vermittlung der Privatautos erfolgt über Internetplattformen (z.B. drivy). Die Zahl der Mitglieder und der Fahrzeuge von Carsharing stiegen in den letzten Jahren deutlich an. Mit Carsharing wird insbesondere die Hoffnung verbunden, dass Nutzer weniger private Autos besitzen (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2018: 2; infas et al. 2019a: 83). Neben dem allgemein zugänglichen Carsharing gibt es mit Carpooling eine Sonderform des Fahrzeugteilens. Dabei stehen Autos exklusiv einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung (z.B. Angebot eines Wohnungsunternehmens speziell für seine Mieter) (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d: 38).

Bestand

Laut Bundesverband CarSharing gab es 2019/ 2020 insgesamt 25.400 Carsharing-Fahrzeuge, was einem Zuwachs von 25,7 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Davon stehen bundesweit 12.000 Fahrzeuge an etwa 6.150 Stationen in 840 Städten. Bei den restlichen 13.400 Fahrzeugen handelt es sich um free-floating Fahrzeuge. Angemeldet waren 2019/ 2020 etwa 2,29 Mio. Fahrberechtigte. Dies entspricht einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um knapp 7 %, der auf eine Zusammenlegung von zwei großen Anbietern zurückzuführen ist. Etwa 710.000 Personen sind Mitglied bei stationsbasierten Carsharing-Angeboten; 1,58 Mio. Personen bei stationsunabhängigen Anbietern. Derzeit besteht 18 % der Carsharing-Flotte aus E-Fahrzeugen (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2020: 7, 11). Insgesamt gab es im Jahr 2020 in Deutschland 226 Carsharing-Anbieter, was im Vergleich zum Vorjahr einem Plus von 45 Anbietern und 100 Städten entspricht. Carsharing findet nicht mehr nur in Großstädten statt. Mittlerweile stehen in 47 % aller Orte mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Im ländlichen Raum ist Carsharing meist wirtschaftlich nicht tragfähig und wird von ehrenamtlichen Vereinen getragen oder von Kommunen finanziell unterstützt (vgl. Website Bundesverband CarSharing 2020).

Corona-Pandemie und Ausbau des Angebots

Zu Beginn der Corona-Pandemie brachen die Buchungszahlen von Carsharing wegen der Ausgangsbeschränkungen massiv ein und führten zu Umsatzeinbußen bis zu 80 % im Vergleich zum Vorjahr. Sukzessive steigen seit dem Sommer 2020 die Nutzungszahlen wieder und Carsharing gewinnt als öffentliches Verkehrsmittel mit geringer Infektionsgefahr zunehmend an Bedeutung. Der Bundesverband CarSharing geht davon aus, dass Carsharing während der Pandemie dazu beiträgt, autofreie Haushalte bei der Suche nach einem sicheren Verkehrsmittel vom Autokauf abzuhalten. Allerdings haben die großen Umsatzverluste dazu geführt, dass gerade im ländlichen Raum derzeit viele Anbieter in ihrer Existenz bedroht sind. Als einziges Land bundesweit legte Baden-Württemberg einen Rettungsschirm auf, um Carsharing gerade außerhalb der großen Städte als einen Teil des öffentlichen Verkehrssystems zu unterstützen. Der Bundesverband CarSharing prognostiziert, dass sich auf

Grund der Corona-Krise der Auf- und Ausbau von Carsharing in den nächsten Jahren verlangsamen wird. (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2020a: 1-3)

Carsharinggesetz

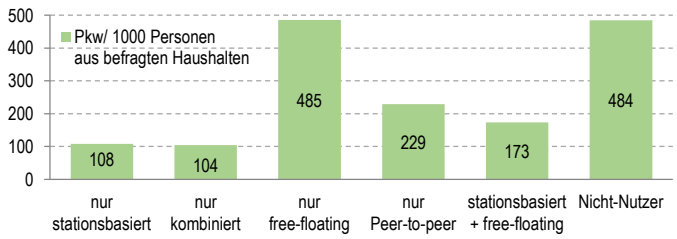
Das Carsharinggesetz des Bundes trat am 01.09.2017 in Kraft. Im April 2020 wurden dann die dafür notwendigen Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verkündet. Seither können Carsharing-Stellplätze amtlich beschildert und auf öffentlichen Verkehrsflächen eingerichtet werden (§ 39 Abs. 11 StVO). Zuvor gingen Städte infolge der rechtlichen Grauzonen sehr unterschiedlich damit um, auf öffentlichen Straßenflächen Carsharing-Stellplätze zuzulassen. Wegen des föderalen Systems Deutschlands müssen die jeweiligen Straßengesetze der Länder angepasst werden, um für Carsharing-Stellplätze eine Sondernutzungserlaubnis auf öffentlicher Verkehrsfläche erteilen zu können (z.B. § 16a StrG in Baden-Württemberg). Zwischenzeitlich haben sieben Bundesländer ihre Straßengesetze entsprechend geändert und in vier weiteren läuft gerade das Verfahren. (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2020a: 5 f.)

Reduzierung des privaten Pkw-Bestands durch Carsharing

In den letzten Jahren wurde in mehreren Studien die verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing untersucht, die allerdings zum Teil zu widersprüchlichen Ergebnissen kamen. Insbesondere die Studie `share´ des Öko-Instituts und des Instituts für sozial-ökologische Forschung (vgl. Öko-Institut e.V./ ISOE 2018) und die umfangreiche Analyse des Carsharings in Bremen (vgl. team red 2018) zeigten im Jahr 2018 gegensätzliche Ergebnisse. Beispielsweise ergab die Studie in Bremen eine deutliche Verkehrsentlastung und stellte fest, dass auf ein Carsharing-Auto in Bremen jeweils sieben abgeschaffte Pkw in Carsharing-Haushalten entfallen. Dahingegen stellte die Studie `share´ bei free-floating Angeboten in Stuttgart, Köln und Frankfurt (Main) fest, dass in allen drei untersuchten Städten durch das Carsharing-Angebot sogar mehr Fahrzeuge auf die Straße gekommen sind, als zeitgleich in privaten Haushalten abgeschafft wurden. Die Studien verdeutlichten, dass stationsbasiertes Carsharing anders wirkt als free-floating Carsharing.

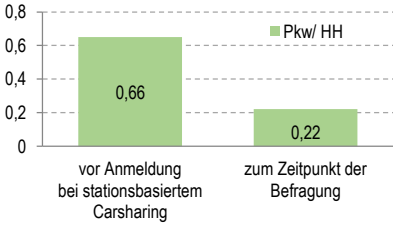
Im Rahmen des EU-Forschungsprojekts STARS haben der Bundesverband CarSharing und verschiedene europäische Projektpartner die verkehrsentlastende Wirkung unterschiedlicher Carsharing-Varianten analysiert. Dabei wurden innerstädtische Wohngebiete in Köln, Stuttgart und Frankfurt (Main) sowie die Gesamtstadt Frankfurt (Main) als Fallstudien untersucht. In dieser Untersuchung wurde bei stationsbasiertem Carsharing ebenfalls eine deutliche Abnahme bei der Pkw-Ausstattung der Haushalte festgestellt. Vor der Anmeldung bei Carsharing verfügte ein Haushalt im Durchschnitt über 0,66 Pkw und nach der Anmeldung über 0,22. Bei free-floating Carsharing ergab sich ein sehr geringer Rückgang von 1,02 Pkw je Haushalt auf 0,97 Pkw je Haushalt. Während bei 1.000 Mitgliedern, die nur stationsbasiertes Carsharing nutzen, 108 Pkw vorhanden waren, war die Pkw-Dichte bei Nutzern von free-floating Angeboten mit 485 Pkw deutlich höher. Die Studie belegte damit, dass stationsbasiertes Carsharing in relevantem Ausmaß zur Abschaffung privater Pkw führt. Über 80 % der Nutzer verfügen seitdem über keinen privaten Pkw mehr im Haushalt. Zudem ist die Besitzquote von ÖPNV-Zeitkarten mit über 60 % bei diesen Nutzern überdurchschnittlich hoch. Bei free-floating Carsharing wurde keine oder nur eine geringe verkehrsentlastende Wirkung festgestellt, da diese Form des Carsharings für viele Kunden nur eine Ergänzung zum eigenen Auto darstellt. Kombinierte Angebote aus free-floating und stationsbasiertem Carsharing haben laut Studie ebenfalls eine verkehrsentlastende Wirkung. (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2018; Bundesverband CarSharing e.V. 2020: 8-10; Nehrke/ Loose o.J.)

Diagramm 54: Pkw-Dichte bei Nutzern verschiedener Carsharing-Varianten



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Bundesverband CarSharing e.V. 2018: 3

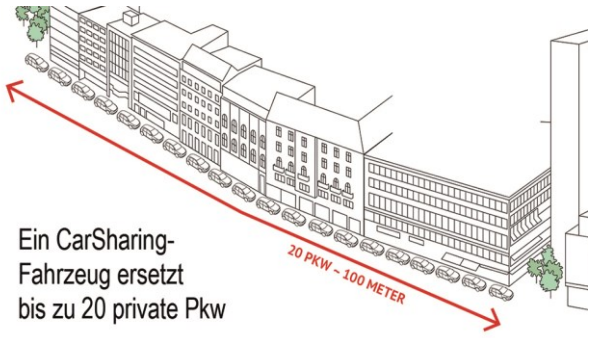
Diagramm 55: Entwicklung der Pkw-Ausstattung von Haushalten (Studie STARS 2018)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Bundesverband CarSharing e.V. 2020a: 9

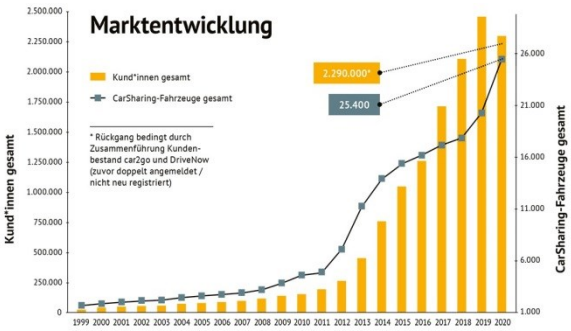
Mehrere Studien haben sich damit beschäftigt, wie viele private Autos pro Carsharing-Fahrzeug abgeschafft werden. Diese Ersetzungsquote variiert bei stationsgebundenem bzw. kombiniertem Carsharing je nach Untersuchungsgebiet und örtlichen Verhältnissen zwischen sieben und 20 Pkw (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2020b: 4).

Abbildung 11: Ein Carsharing-Stellplatz kann bis zu 20 private Pkw ersetzen.



Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. 2020b: 4 (grafisch überarbeitet)

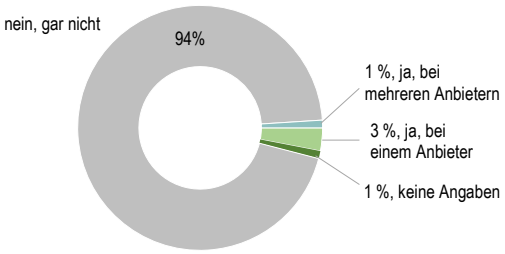
Abbildung 12: Marktentwicklung von Carsharing seit 1999



Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. 2020b: 1

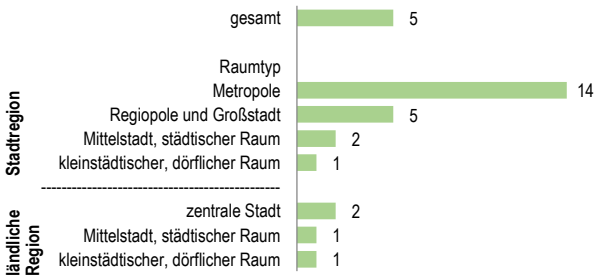
Die MiD-Studie im Jahr 2017 untersuchte erstmals auch die Nutzung von Carsharing mit dem Ergebnis, dass bundesweit in 5 % der Haushalte mindestens eine Person Kunde bei einer Carsharing-Organisation ist. In den Stadtstaaten fällt dieser Anteil deutlich höher aus. In Hamburg gibt es beispielsweise in 19 % der Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft und in Berlin in 16 %. In Baden-Württemberg entspricht der Anteil dem bundesdeutschen Durchschnitt. Der Anteil von Carsharing am Modal Split ist laut MiD 2017 allerdings bislang so gut wie nicht sichtbar. Die Erhebung ergab, dass Nutzer von Carharing überwiegend jung, männlich und im urbanen Raum zu finden sind. Immerhin nutzen aber auch 7 % der Familienhaushalte in Metropolen Carsharing. In der mengenmäßig zunehmenden Gruppe der Haushalte mit älteren Personen spielt Carsharing bislang keine Rolle. Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status sind häufiger Carsharing-Mitglied als Personen mit niedrigem Status. In Haushalten ohne Auto sind häufiger Carsharing-Mitgliedschaften zu finden als in Haushalten mit Autos. In 10 % der autofreien Haushalte leben Personen, die Carsharing-Mitglieder sind. Bei Haushalten mit Pkw liegt dieser Wert bei nur 3 %. Die Erhebung zeigt allerdings auch, dass die Mitgliedschaft bei einer Carsharing-Organisation nichts über die Nutzung sowie Veränderungen des Mobilitätsverhaltens aussagt. Denn nur ein Drittel der Carsharing-Kunden greifen mindestens einmal im Monat auf das Angebot zurück, während etwa ein Fünftel dies gar nicht (mehr) nutzt. Am häufigsten wird Carsharing für den Wegezweck Einkauf eingesetzt; für Wege zur Arbeit kommt es kaum zum Einsatz. Der Anteil der Wege und Personenkilometer, die in Deutschland mit Carsharing zurückgelegt werden, ist bislang marginal. Die Verfasser der MiD-Studie weisen jedoch darauf hin, dass Carsharing nicht irrelevant ist, da über die Bereitstellung von Alternativen zum Privatauto der Pkw-Besitz reduziert werden kann. Dies ist allerdings in der MiD-Querschnittserhebung bislang nicht messbar. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A H7.2; infas et al. 2019a: 3-5, 36-39, 83-89)

Diagramm 56 MiD 2017: Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft gesamt (in Prozent)



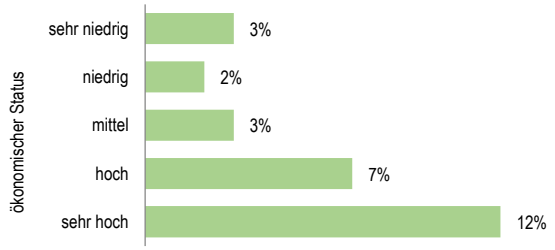
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 37

Diagramm 57: MiD 2017: Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nach Raumtyp (in Prozent)



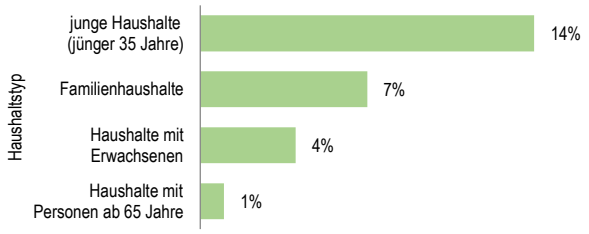
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 37

Diagramm 58: MiD 2017: Anteil Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nach ökonomischem Status (Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 37

Diagramm 59: MiD 2017: Anteil Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nach Haushaltstyp (Haushalte in Prozent)

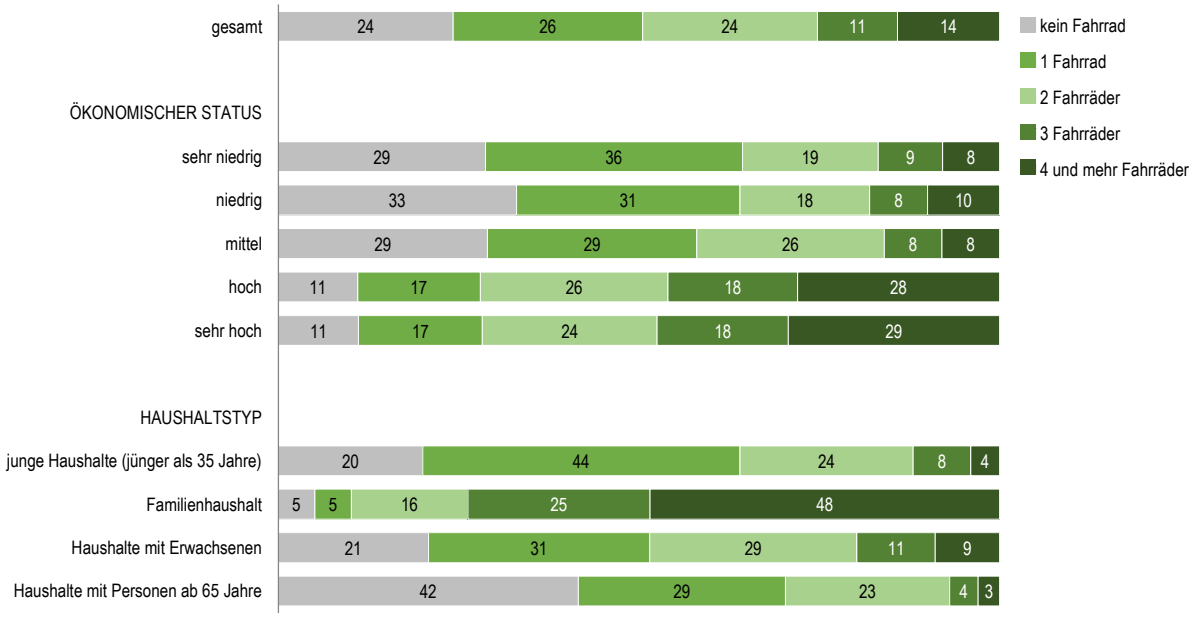


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 37

Fahrrad

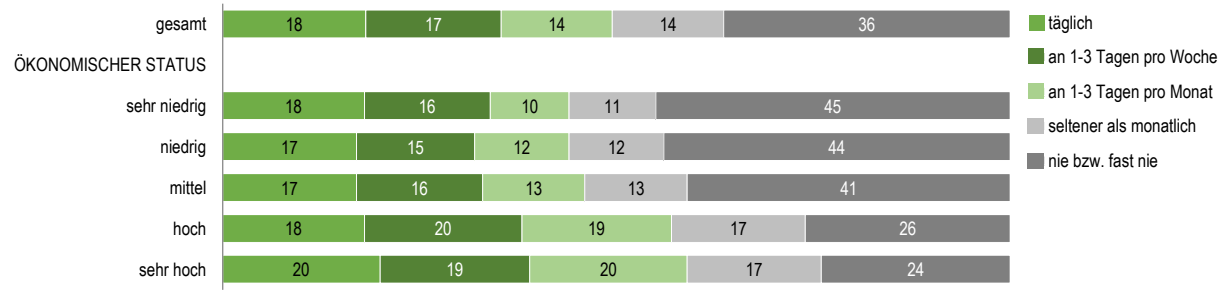
Laut der MiD-2017-Studie gab es in deutschen Haushalten zum Erhebungszeitpunkt 77 Mio. Fahrräder. Pro Kopf bedeutet dies eine Ausstattung von 0,93 Fahrrädern; 2002 lag dieser Wert noch bei 0,86. Mit einem Anteil von 76 % verfügen ungefähr gleich viele Haushalte über ein oder mehrere Fahrräder wie über ein Auto (78 %). Im Durchschnitt sind in einem Haushalt in Deutschland 1,9 Fahrräder vorhanden. Bei Pedelecs sind in den letzten Jahren die Verkaufszahlen stark gestiegen. Die MiD 2017 ermittelte einen Bestand von etwa vier Millionen Pedelecs – d.h. einer von 20 Einwohnern verfügt über ein elektrisch unterstütztes Fahrrad. Während in ländlichen Regionen mittlerweile etwa 10 % der Haushalte über ein oder auch mehrere Pedelecs verfügen, ist dieser Anteil mit 4 % in Metropolen deutlich geringer. Bei der Betrachtung der Bundesländer lässt sich erkennen, dass viele Länder mit einer hohen Pkw-Motorisierung einen geringen Besitz mit Fahrrädern aufweisen. Die aktuelle MiD-Studie ergab zudem, dass die Haushalte mit hohem ökonomischem Status deutlich häufiger über Fahrräder verfügen als Haushalte mit niedrigem Status (vgl. infas et al. 2019a: 39-41, 91 f.; infas et al. 2019c: 12, 39). Von den Befragten nutzen 18 % das Fahrrad täglich und weitere 17 % an einem bis drei Tagen in der Woche. Über ein Drittel der Befragten greifen nie oder fast nie auf das Fahrrad zurück. Personen mit hohem oder sehr hohem ökonomischem Status sind deutlich häufiger mit dem Fahrrad unterwegs als Personen mit mittlerem bis sehr niedrigem ökonomischem Status (vgl. infas et al. 2019d: 34). Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Ausstattung eines Bauvorhabens mit Abstellplätzen für Fahrräder Einfluss auf die Fahrradnutzung haben kann (vgl. Alrutz/ Bohle 2001: 19, 34).

Diagramm 60: MiD 2017: Besitz von Fahrrädern gesamt, nach ökonomischem Status und Haushaltstyp (Haushalte in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 41; infas et al. 2018b: Tabelle A H11.2

Diagramm 61: MiD 2017: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach ökonomischem Status (Personen in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019d: 34

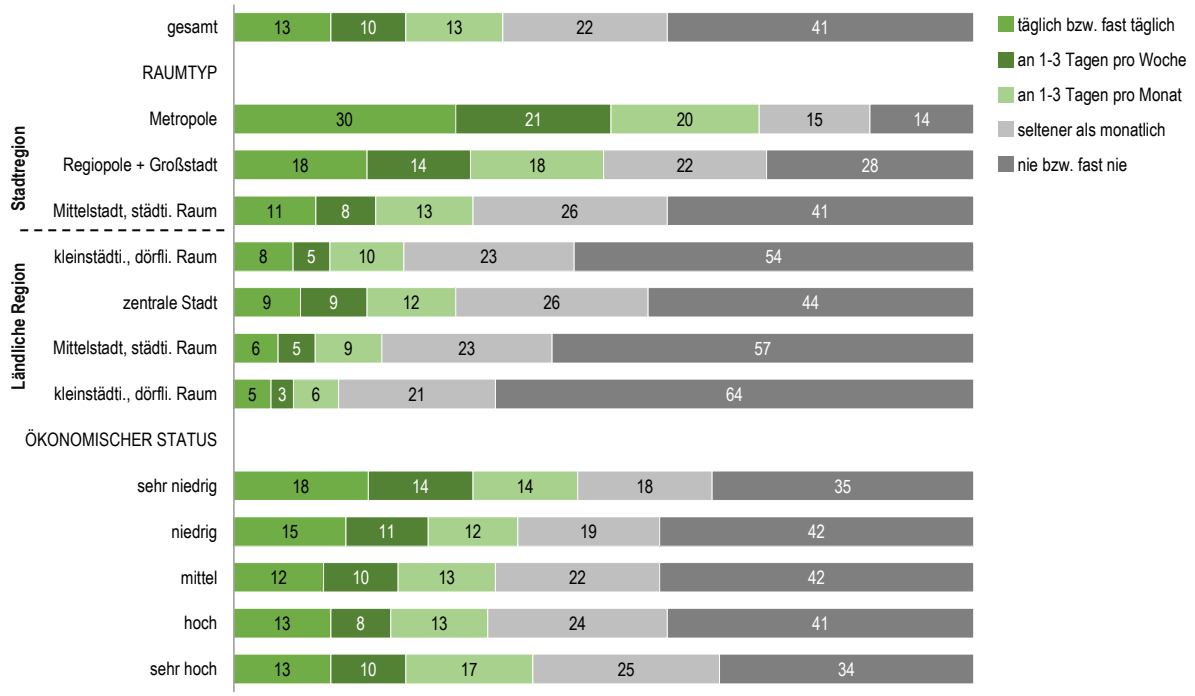
Der zeitliche Vergleich der MiD-Erhebungen zeigt, dass 2017 in fast allen Altersklassen mehr Personen über ein eigenes Fahrrad verfügten als 2002. Lediglich in der Altersklasse der 30- bis 39-Jährigen blieb die Fahrradanzahl pro Kopf zwischen 2002 und 2017 nahezu gleich. Die Anzahl der Fahrräder pro 1.000 Einwohner ist aktuell in allen Raumtypen ungefähr gleich und nahm zwischen 2002 und 2017 ebenfalls in allen Raumtypen zu. Besonders stark stieg die Fahrrad-Dichte in den Metropolen, nämlich von 808 im Jahr 2002 auf 927 je 1.000 Einwohner im Jahr 2017. Der Vergleich der MiD-Studien von 2002 und 2017 belegt, dass heute Haushalte mit älteren Menschen deutlich häufiger im Besitz von Fahrrädern sind als noch vor 15 Jahren. Im Jahr 2002 verfügte fast die Hälfte der Haushalte ab 65 Jahre über kein Fahrrad (46 %), 2017 lag dieser Anteil nur noch bei 38 %. Familienhaushalte sind am häufigsten im Besitz eines Fahrrads. 95 % der Familienhaushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad. Im Durchschnitt gibt es in einem Familienhaushalt 3,6 Fahrräder. (vgl. infas et al. 2019c: 40-42)
In der MiD-2017-Studie wurde außerdem erhoben, wie einfach Personen Fahrräder abstellen und sichern können. 67 % der Personen ab 14 Jahren gaben an, ihr Fahrrad sehr einfach zur Straße bringen zu können, und weitere 20 % stuften dies zumindest als einfach möglich ein. In Berlin und Hamburg allerdings bewerteten nur 50 % der Personen die Zugänglichkeit mit sehr einfach. In Baden-Württemberg war dieser Wert mit 69 % etwas überdurchschnittlich. (vgl. infas et al. 2018b: 49 Tabelle A P17.1)
Während der Corona-Pandemie hat die Nutzung des Fahrrads einen Aufschwung erlebt und zu einer starken Zunahme der Verkaufszahlen geführt (vgl. Website Tagesschau 2020). Laut Expertenmeinung können gerade Lastenfahrräder (Cargobikes) einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Im Jahr 2019 wurden etwa 76.000 Cargobikes in Deutschland verkauft. Nach Brancheninformationen sind zwischen 2018 und 2019 die Verkaufszahlen um 40 % gestiegen und es wird ein weiteres Wachstum erwartet (vgl. Website ZIV 2020). Manche Städte (z.B. Karlsruhe) bieten mittlerweile Förderprogramme für solche Fahrräder an (vgl. Website cargobike.jetzt o.J.). Zudem werden derzeit in vielen Städten öffentliche Leihradsysteme auf- bzw. ausgebaut, bei denen entweder an bestimmten Stellen oder stationslos im öffentlichen Raum Fahrräder ausgeliehen werden können. Häufig werden diese Systeme von Verkehrsverbünden, Kommunen oder sonstigen Unternehmen eingerichtet. Teilweise werden auch Lastenfahrräder angeboten. Leihräder stellen vor allem ein zusätzliches Mobilitätsangebot für Menschen dar, die ihr eigenes Fahrrad als Pendler oder Besucher nicht dabei haben, und sind weniger eine Alternative zum privaten Fahrradbesitz (vgl. Website BMVI 2020).
Viele Städte in Deutschland treiben einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur voran. Befördert wurde dies vielerorts durch Radentscheide, die von bürgerschaftlichen Bewegungen initiiert wurden. Ziel dieser Initiativen ist es, die Fahrradinfrastruktur auszubauen sowie sicherer und komfortabler zu machen. Wie in der MiD 2017 wird auch in anderen Berichten festgestellt, dass vor allem Personen mit hohem sozialem Status verstärkt das Fahrrad nutzen (vgl. Kühne 2020: 34 f.; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 336 f.). Die jährlichen Pro-Kopf-Ausgaben für den Radverkehr liegen in deutschen Städten im unteren einstelligen Bereich (z.B. 2,30 Euro in München, fünf Euro in Stuttgart). In europäischen Vorreiterstädten wie Amsterdam werden elf Euro und in Kopenhagen sogar 35 Euro pro Kopf investiert (vgl. Tiemann/ Avantario/ Kress 2018: 32).

Öffentlicher Verkehr

Zur Aufgabe der Daseinsvorsorge zählt es, die Bevölkerung ausreichend mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr zu versorgen. Die Fahrgastzahlen des öffentlichen Personenverkehrs steigen in Deutschland kontinuierlich an. Im Jahr 2019 wurden über 11,6 Mrd. Fahrgäste im Linienverkehr befördert – 11,4 Mrd. davon im

Nahverkehr und 173 Mio. im Fernverkehr. In Baden-Württemberg betrug die Fahrgastzahl 1,16 Mrd. Personen. Während bundesweit die Fahrgastzahlen steigen, nehmen sie in Baden-Württemberg seit 2016 um 0,6 bis 1,3 % jährlich ab. (vgl. Statistisches Bundesamt 2020a: 65-69)
Die MiD-Studie 2017 ergab, dass bundesweit 41 % der Befragten nie oder fast nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region fahren. In Hamburg oder Berlin liegt dieser Anteil bei nur 10 % und in Baden-Württemberg bei 38 %. In Metropolen fahren nur 14 % der über 14-Jährigen nie oder fast nie mit dem öffentlichen Verkehr. Im Durchschnitt sind 15 % der Bürger ab 14 Jahren im Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr, bei den Erhebungen 2002 und 2008 lag dieser Anteil bei 12 %. In den Metropolen sind sogar über ein Drittel der Befragten mit einer ÖV-Zeitkarte ausgestattet. Personen aus Haushalten ohne Auto sind in allen drei Erhebungsjahren der MiD deutlich häufiger im Besitz einer ÖV-Zeitkarte als Personen aus motorisierten Haushalten. Der Anteil an Personen, die in autofreien Haushalten leben und eine ÖV-Zeitkarte besitzen, ist zwischen 2002 und 2017 von 22 % auf 35 % angestiegen. (vgl. infas et al. 2019a: 41-43; infas et al. 2018b: Tabelle A P18.1 und P19.4; infas et al. 2019c: 42-44)

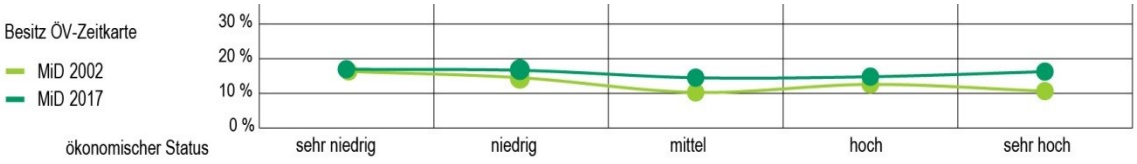
Diagramm 62: MiD 2017: Nutzungshäufigkeit von Bussen und Bahnen in der Region (Personen in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A P19.4

In den Metropolen und Großstädten zeigt der Vergleich der MiD-Studien von 2002 und 2017, dass die Zahl der ÖPNV-Zeitkarten unter den jungen Personen und jenen Personen ohne Pkw deutlich zugenommen hat. Der im Jahr 2002 festgestellte Unterschied, dass Personen mit niedrigem ökonomischem Status häufiger eine ÖV-Zeitkarte besaßen als Personen mit hohem ökonomischem Status, hat sich 15 Jahre später fast aufgehoben. Laut MiD-Studie besitzen Bewohner umso häufiger eine ÖPNV-Zeitkarte, je urbaner sie leben. (vgl. infas et al. 2019c: 13, 44, 47)

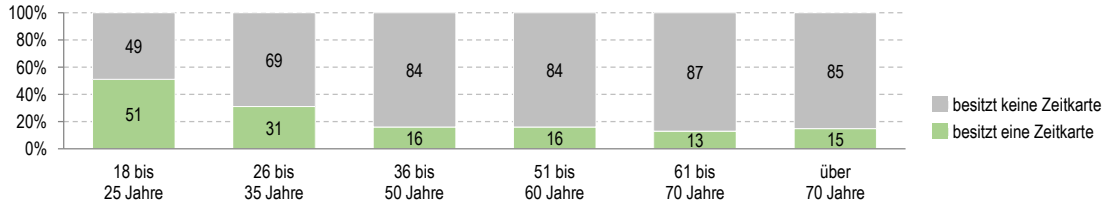
Diagramm 63: MiD 2002 und 2017: Besitz von ÖPNV-Zeitkarten nach ökonomischem Status im Vergleich (Personen in Prozent)



Quelle: infas et al. 2019c: 47 (grafisch überarbeitet)

Das Deutsche Mobilitätspanel 2019/ 2020 kam hinsichtlich des Besitzes von ÖPNV-Zeitkarten zu höheren Werten als die MiD-Studie 2017. Die Panel-Erhebung ergab, dass 21 % der befragten Erwachsenen eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen. Bei Betrachtung der Altersklassen zeigte sich, dass die 18- bis 25-Jährigen am häufigsten mit Zeitkarten ausgestattet sind (51 %) und mit zunehmendem Alter dieser Anteil bis auf 13 % bei den 61- bis 70-Jährigen sinkt. (vgl. Ecke et al. 2020: 10, 28 f.)

Diagramm 64: MOP 2019/ 2020: Anteil der Personen mit Zeitkartenbesitz nach Altersklassen (in Prozent)



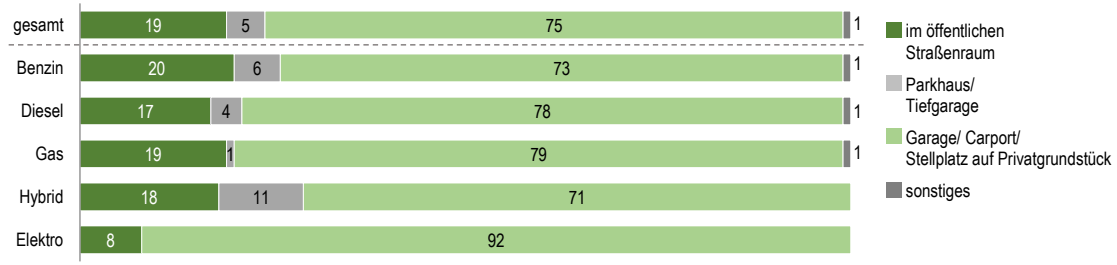
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Ecke et al. 2020: 29

In Großstädten ist es einfacher als in kleineren Städten, einen attraktiven öffentlichen Verkehr bereitzustellen. Allerdings ist derzeit der öffentliche Verkehr in vielen Groß- und Mittelstädten und deren Umland gerade zu den Stoßzeiten überlastet. Seit Jahren steigt in vielen Regionen die ÖPNV-Nachfrage, ohne dass sich das Angebot in gleicher Weise erhöht. Wegen überfüllter Bahnen bevorzugen viele Menschen trotz guter Anbindung das Auto. Häufig können Netze nicht ausgebaut werden, weil die Infrastruktur ausgelastet ist, Flächen fehlen oder sonstige Restriktionen oder Widerstände einen Ausbau verhindern. Vielerorts wird daher nach neuen Mobilitätsformen gesucht. Beispielsweise sind in zahlreichen Städten urbane Seilbahnen im Gespräch, um den MIV zu reduzieren (vgl. Website Krämer 2019). Einige Städte und Länder setzen aktuell darauf, den ÖPNV kostenlos oder zu sehr günstigen Tarifen anzubieten, wofür allerdings zuerst die Kapazitäten ausgebaut werden müssen (vgl. Website Parth 2019; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 347 f.).
Der Ausbau des ÖPNV muss in langen Zeiträumen gedacht werden, weil sowohl die Planungs- und Genehmigungsverfahren als auch die Errichtung der Infrastruktur viel Zeit benötigen. Ein wichtiges Instrument für die Finanzierung des ÖPNV stellt das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dar. Auf Grundlage dieses Gesetzes gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Eine Voraussetzung dabei ist, dass eine standardisierte Bewertung für das Vorhaben ein vorgegebenes gesamtwirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt. Auf Grundlage der Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm wurden die Bundesfinanzhilfen des GVFG kürzlich aufgestockt: von 332 Mio. Euro auf etwa 665 Mio. Euro im Jahr 2020 und auf eine Milliarde Euro ab 2021 (vgl. Website Bundesregierung 2020a).

Elektromobilität

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die CO_2-Emissionen seit 1990 kaum abgenommen haben (siehe Kapitel 2.2.3). Für die Senkung der klimaschädlichen Emissionen ist eine Umstellung des Verkehrssystems auf alternative Antriebe unumgänglich. Elektro-, Hybrid-, Flüssig- und Erdgasantriebe machten im Jahr 2019 nur 9 % der Neuzulassungen aus. Im Idealfall sollten Elektrofahrzeuge vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Dies ist aktuell nicht der Fall, aber auch mit dem aktuellen Strommix sind Elektroautos 27 % weniger emissionsintensiv als Benzinautos und über die Lebensdauer klimafreundlicher als alle anderen Antriebsarten. (vgl. BMU 2020: 36 f.)
Bei der MiD-Erhebung im Jahr 2017 wurde das Thema Elektromobilität vertieft untersucht. Dabei zeigte sich, dass bei der Verteilung der Antriebsarten in den Haushalten Elektroautos statistisch noch nicht in Erscheinung treten (0 %) (vgl. infas et al. 2018b: 256). Erkennbar war aber in der Auswertung, dass es sich bei 52 % der Firmenwagen, die in Privathaushalten vorhanden sind, um Elektroautos handelt. Insgesamt gehörten 6 % der Pkw in Haushalten zur Kategorie der privat genutzten Firmenwagen. Elektroautos werden verstärkt auf kurzen und weniger auf langen Strecken eingesetzt. Die MiD-2017-Studie ergab, dass 92 % der Elektrofahrzeuge zu Hause auf einem privaten Stellplatz abgestellt werden. Wenn kein eigener Stellplatz vorhanden ist, werden häufiger Hybridfahrzeuge angeschafft. Fast ein Fünftel dieser Fahrzeuge parken im öffentlichen Raum. Die Befragung ergab zudem, dass drei Viertel der Haushalte mit Elektroauto über ein weiteres Auto verfügen. Hybridfahrzeuge sind hingegen zu fast zwei Dritteln das einzige Auto im Haushalt (vgl. infas et al. 2019a: 5, 79-81).

Diagramm 65: MiD 2017: Art des Stellplatzes am Wohnort nach Antriebsart (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 81

Das ursprüngliche Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen, wurde deutlich verfehlt. Am 01.01.2020 waren nur 136.617 Elektroautos und 102.175 Plug-in-Hybride zugelassen (vgl. Website KBA 2020c). Neues Ziel ist nun, dass sich der Bestand bis 2030 auf mindestens sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge erhöht (vgl. Website BMU 2020). Im Rahmen des Konjunkturprogramms infolge der Corona-Krise wurde die Förderung des Bundes für Elektroautos angehoben (vgl. Website Bundesregierung 2020b). Einige europäische Länder haben bereits den Ausstieg aus der Verbrennungstechnik bei Autos beschlossen. In den skandinavischen Ländern streben z.B. Schweden oder Dänemark an, ab 2030 die Zulassung von Benzin- oder Dieselautos zu verbieten. Norwegen möchte schon ab 2025 keine Verbrennungsmotoren mehr zulassen (vgl. Website Aretz 2019; Kefferpütz 2020: 17).

Ladeinfrastruktur und Gesetzgebung

Wesentliches Problem beim Ausbau der Elektromobilität ist die Ladeinfrastruktur. Die im Juli 2018 verabschiedete EU-Richtlinie 2018/ 844 zur Gebäudeeffizienz schreibt in Artikel 8 vor, dass bei der Errichtung und größeren Renovierung von Wohngebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze verfügen, für jeden Stellplatz die Schutzrohre für Elektrokabel errichtet werden müssen, um eine Nachrüstung von Ladepunkten zu ermöglichen. Voraussetzung ist, dass der Stellplatz innerhalb des Gebäudes oder daran angrenzend liegt und dass die Renovierungsarbeiten auch die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen. Die Mitgliedstaaten mussten der Richtlinie bis März 2020 nachkommen (vgl. Website EU 2018). In Deutschland befindet sich aktuell das `Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz´ (GEIG) in der Gesetzgebung, das lediglich die Mindestvorgaben der EU-Richtlinie 1:1 umsetzt (vgl. Deutscher Bundestag 2020b; Website Bundestag 2020). Vom baden-württembergischen Verkehrsminister wurde dieser Gesetzentwurf kritisiert, da aus seiner Sicht die Anforderungen nicht weit genug gehen und das Bundesgesetz die Länder zudem daran hindert, eigene Regelungen zu treffen. In Baden-Württemberg gab es schon zuvor auf der Landesebene eine Einigung über höhere Anforderungen an Ladeinfrastruktur, die in der Garagenverordnung hätten umgesetzt werden sollen. Es war geplant, dass bei allen notwendigen Stellplätzen Leerrohre vorgesehen werden müssen und nicht erst bei Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen. Seitens des baden-württembergischen Verkehrsministeriums wurde im Mai 2020 darauf hingewiesen, dass es mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung den Bundesländern aus verfassungsrechtlichen Gründen (konkurrierende Gesetzgebung) nicht möglich ist, ergänzende Regelungen zur Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur zu treffen. (vgl. Website VM BW 2020)

Im Jahr 2019 hat das Bundeskabinett einen Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen. Um die Elektromobilität auszubauen, sollen in Deutschland bis 2030 eine Million öffentliche Ladepunkte entstehen. Gefördert wird auch der Aufbau von privaten Ladestationen und solchen auf Kundenparkplätzen (vgl. Die Bundesregierung 2019; Website Bundesregierung 2019a). Die Deutsche Energie-Agentur hat in Zusammenarbeit mit der Prognos AG eine Studie über das private Ladeinfrastrukturpotenzial in Deutschland erstellt. Laut Studie erschweren rechtliche, bauliche und finanzielle Restriktionen den Ausbau von privater Ladeinfrastruktur. In Regionen mit einer sehr hohen Kaufkraft und mit einem damit erwartbaren hohen Zulassungspotenzial von Elektrofahrzeugen, könnte schon bald die private Ladeinfrastruktur nicht ausreichen und die Errichtung von öffentlichen Ladestationen in großem Umfang erforderlich werden (vgl. dena/ Prognos 2020: 27-29). Grundsätzlich kann Ladeinfrastruktur sowohl auf öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Orten (z.B. Straßenrand, Kundenparkplatz) als auch auf privaten Flächen errichtet werden. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist mit zahlreichen rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Fragestellungen verbunden.

Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur im Wohnungsbau

Der ADAC führte 2019 eine repräsentative Umfrage unter 1.400 Wohnungsunternehmen, -genossenschaften und Hausverwaltungen in elf Städten mit der Fragestellung durch, inwieweit Objekte mit mehr als zehn Wohnungen über mindestens eine Lademöglichkeit verfügen. Insgesamt wurden in der Untersuchung 4.185 Gebäude betrachtet. 80 % der befragten Unternehmen haben in keinem einzigen Gebäude eine Lademöglichkeit für Elektroautos. In den Tiefgaragen gibt es bei 2 % der Parkflächen einen Stromanschluss und bei 2 % eine Wallbox. In 90 % der Tiefgaragen sind nicht einmal Leerrohre vorhanden, durch die nachträglich Stromkabel problemlos verlegt werden könnten. Als Gründe nannten die befragten Unternehmen unter anderem eine geringe Nachfrage durch Bewohner sowie hohe Kosten für die Installation und eine unsichere Gesetzeslage. Im Hinblick auf künftige Entwicklungen ging nur ein Viertel der befragten Unternehmen in den nächsten drei Jahren von einem Ausbau der Ladeinfrastruktur in ihren Objekten aus. 13 % der Befragten planten, bei dem Thema im kommenden Jahr aktiv zu werden. (vgl. Website ADAC 2020)

Mobilitätsmanagement

„Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr. Ziel ist es, den Verkehr umwelt- und sozialverträglicher sowie effizienter zu gestalten. Dabei sollen Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und auch Infrastruktureinrichtungen die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel fördern." (Website Umweltbundesamt 2020h) Mobilitätsmanagement kann auf zahlreichen Ebenen ansetzen und für verschiedene Zielgruppen konzipiert werden. Für die Umsetzung kommen vor allem öffentliche Einrichtungen (z.B. Verwaltungen, Schulen), Betriebe oder eigens dafür eingerichtete Institutionen in Frage. Voraussetzung für Mobilitätsmanagement sind attraktive Mobilitätsangebote und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Um Zielgruppen zu informieren und zu beraten, können Mobilitätsmanager eingesetzt werden. Von großer Bedeutung ist das betriebliche Mobilitätsmanagement, das bei der Mobilität der Beschäftigten auf ihren täglichen Arbeitswegen ansetzt (vgl. BMVBW 2004; Website Umweltbundesamt 2020h). Die Reduzierung von Stellplätzen unter bestimmten Voraussetzungen kann eine Maßnahme eines übergeordneten Mobilitätsmanagements darstellen (vgl. BMVBW 2004: 42).

Im Wohnungsbau kommt sog. wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement in Frage. Darunter „werden Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete verstanden, die für Bewohner bestimmter Quartiere oder Mieter bestimmter Wohnungsunternehmen in Kooperation von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden und über die herkömmliche Dienstleistung hinaus einen spezifischen Nutzen für die Adressaten beinhalten." (Bäumer/ Köllinger 2013: 2) Solche Formen des Mobilitätsmanagements eignen sich vor allem für den Mietwohnungsbau. Sie erfordern aber von den Wohnungsunternehmen die Bereitschaft, über die Wohnung hinaus für die Mieter Angebote für deren Mobilität zu schaffen und zu unterhalten. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, Carsharing in Mietverträge zu integrieren (z.B. Gratisstunden) oder Mietertickets anzubieten. Vielfältige Mobilitätsangebote wie Carsharing bzw. Carpooling, Bikesharing (z.B. Lastenfahrräder), Mobilitätsinformationen, aber auch Verbesserungen der öffentlichen Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV können Bewohner veranlassen, über Alternativen zum eigenen Pkw nachzudenken und ihre Alltagsmobilität ohne Auto zu organisieren. (vgl. BMVBW 2004: 27; Velini/ Bäumer 2013: 4; Weeber + Partner 2013: 72 f.)

Autonomes Fahren

Beim autonomen Fahren soll sich das Auto mit Hilfe künstlicher Intelligenz vom gesteuerten zum selbststeuernden Fahrzeug entwickeln. Unter Fachleuten besteht derzeit Uneinigkeit, ob, wann und wie stark sich autonomes Fahren in Deutschland etablieren wird. Nicht nur technologisch, sondern auch rechtlich (z.B. Haftung im Schadenfall) sind dabei noch eine Vielzahl an Fragen zu klären. Beim autonomen Fahren werden fünf Stufen unterschieden. Bei der niedrigsten Stufe handelt es sich um Assistenzsysteme wie Tempomat oder Abstandswarner, die den Fahrer unterstützen. Auf der höchsten Stufe ist der Fahrer nur noch Passagier – in solchen Fahrzeugen gibt es kein Lenkrad und keine Pedale mehr. Derzeit befindet sich die Entwicklung auf Stufe 3 im Probebetrieb, bei der der Fahrer am Steuer immer bereit sein muss, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen. Wie sich autonomes Fahren auf die Städte, den Verkehr und die Umwelt (z.B. Flächenverbrauch) auswirken wird, ist noch nicht absehbar. Damit keine neuen Schwierigkeiten entstehen und die positiven Effekte überwiegen, wird in verschiedenen Studien auf die Dringlichkeit hingewiesen, autonomes Fahren politisch zu steuern und so zu gestal-

ten, dass die ökologischen und sozialen Potenziale ausgeschöpft werden können. Denn der Komfort vollautomatisierter Fahrzeuge könnte unter Umständen auch dazu führen, dass weniger Menschen den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen und somit das Gegenteil der angestrebten MIV-Reduzierung eintritt (vgl. Canzler/ Ruhrort 2020 24 f.). Autonomes Fahren kann auch weitreichende Konsequenzen für den ruhenden Verkehr und den Bedarf an Stellplätzen haben. Wenn Autos vollständig autonom fahren, sind nicht mehr in der Nähe des Fahrziels ausreichend Stellplätze erforderlich, sondern Autos können sich nach dem Aussteigen des Passagiers auch an anderer Stelle selber abstellen und von dort wieder angefordert werden. Autonome Carsharing-Flotten könnten den Stellplatzbedarf senken, aber auch durch Leerfahrten zu einem Anstieg der Verkehre führen (vgl. Umweltbundesamt 2017: 40 f.). Autonomes Fahren wird derzeit auch bei öffentlichen Verkehrsmitteln erprobt. Seit Oktober 2020 ist beispielsweise in Hamburg deutschlandweit erstmalig ein autonomer Kleinbus im öffentlichen, innerstädtischen Straßenraum mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/ h unterwegs (vgl. Website IKEM 2020).
Bei den Pkw bieten seit Anfang der 2000er Jahre einige Autohersteller kommerzielle Parkassistenzsysteme an, die das Auto automatisch sowohl parallel als auch im Winkel einparken können (z.B. BMW i3, Toyota Prius). Im Juli 2019 wurde in Stuttgart weltweit erstmals ein Parkhaus zugelassen, in dem der Fahrer an der Einfahrt aussteigt und das Fahrzeug fahrerlos einfährt und parkt. Zum Abholen fährt das Auto vollautomatisch zur Ausfahrt, wo der Fahrer wartet (sog. Automated Valet Parking). (vgl. Website SPON 2019a; Website Daimler 2020)

App-Fahrdienste bzw. Ridepooling

Grundsätzlich kann bei App-Fahrdiensten zwischen Diensten unterschieden werden, bei denen unabhängige Fahrtwünsche gebündelt werden (Ridepooling), und solchen Diensten, bei denen die Fahrten exklusiv erfolgen (App-Taxi). Bei Ridepooling, das auch als bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb oder als App-Sammelfahrdienst bezeichnet wird, handelt es sich um eine Dienstleistung der Personenbeförderung zwischen Taxi und ÖPNV. Dabei werden Fahrtwünsche separater Fahrgäste mit ähnlichen oder sich überlagernden Fahrtstrecken in einer Fahrt gebündelt. Die Fahrten finden unabhängig von einem Fahrplan oder einer Linienstrecke statt und Fahrgäste können unterwegs ein- und aussteigen. Kostenmäßig liegen die Angebote meist zwischen Nahverkehrs- und Taxitarif. Organisiert und abgerechnet wird die Beförderung üblicherweise über eine App des Anbieters. Als Vorläufer von Ridepooling gelten Rufbusse, die es schon seit den 1970er Jahren in einigen Städten gibt. Ridepooling-Angebote können spontan und flexibel genutzt werden. Die Fahrtrouten werden durch Algorithmen optimiert und vorgegeben. In Deutschland gibt es allerdings im Personenbeförderungsgesetz bislang keine rechtliche Grundlage für solche Verkehre. App-Taxi-Angebote wie `Uber-Pop´ wurden daher bereits gerichtlich verboten. Ridepooling-Angebote dürfen derzeit in einigen deutschen Städten nur als Ausnahme für einen befristeten Zeitraum erprobt werden (z.B. MOIA in Hamburg, CleverShuttle in Düsseldorf, Kiel und Leipzig). Zunehmend integrieren auch öffentliche Verkehrsbetriebe On-Demand-Ridepooling-Systeme in ihr Angebot, um ihr konventionelles Verkehrsangebot vor allem in den Schwachlastzeiten und in Gebieten mit geringer Nachfrage zu erweitern bzw. zu ersetzen (z.B. VVS in Stuttgart, KVV in Karlsruhe). (vgl. Burgdorf et al. 2019: 8, 14, 16 f.; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 342)
Ob Ridepooling dazu führt, dass sich der Straßenverkehr verringert und umweltfreundlicher abgewickelt wird, ist unter Fachleuten umstritten. Es wird zwar die Meinung vertreten, dass durch die Bündelung der Fahrtwünsche die Fahrzeuge besser ausgelastet sind und somit weniger Emissionen verursachen. Allerdings müssen auch die Leerfahrten berücksichtigt werden, die für die Abholung der Fahrgäste erforderlich sind. In Amerika haben Untersuchungen in großen Metropolen gezeigt, dass die neuen Angebotsformen zu einer Zunahme der Fahrleistung im Straßenverkehr, zu einer Reduzierung von Fahrgästen im ÖPNV und damit zu einer Steigerung der CO_2-Emissionen geführt haben. Da diese Angebote oft in verdichteten Räumen mit hoher Nachfrage entstehen, die meist ohnehin schon gut mit dem ÖPNV angebunden sind, besteht das Risiko, dass der Umweltverbund geschwächt und der Pkw-Verkehr nicht vermindert wird. (vgl. Schaller Consulting 2018; Burgdorf et al. 2019: 17; Website von Petersdorff 2019; Website SPON 2019b; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 342 f.)
Die Verbraucherzentrale Bundesverband hat im Jahr 2019 ein Gutachten mit der Klärung der Fragestellung beauftragt, „ob und inwieweit App-Fahrdienste sowie begleitende Maßnahmen dazu beitragen können, eine angemessene und qualitativ hochwertige Mobilitätsversorgung ohne eigenes Auto zu gewährleisten.“ (Burgdorf et al. 2019: 9) Die Untersuchung kam zum Ergebnis, dass App-(Sammel-)Fahrdienste zur Verkehrswende beitragen können, wenn sie in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage zum Einsatz kommen und so den Umweltverbund sinnvoll ergänzen und nicht ersetzen (vgl. ebd.: 32).

Neue Technologien und Mobilitätsmittel

Derzeit wird an vielen Technologien geforscht, um die Mobilität der Zukunft neu zu gestalten und das Privatauto zu ersetzen. Einige Firmen sind in der Entwicklung von Flugtaxis aktiv, die vor allem in Großstädten neue Möglichkeiten der Fortbewegung ermöglichen sollen. Das Münchner Start-up-Unternehmen Lilium plant ab 2025 die Serienproduktion eines Flugtaxis. Derzeit gibt es konkrete Überlegungen und Kooperationsvereinbarungen, Städte in Nordrhein-Westfalen damit zu verbinden. (vgl. Krüger 2020: 46 f.; Website Lilium 2020)
Seit Juni 2019 sind in Deutschland Elektrokleinstfahrzeuge (z.B. E-Scooter) im öffentlichen Straßenraum zulässig. In zahlreichen Städten haben daraufhin verschiedene Anbieter Leihangebote eingerichtet. Erste Studien zeigen, dass E-Scooter vorzugsweise für kurze Strecken genutzt werden, die ansonsten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und somit eher nicht den Pkw ersetzen. Auf Grund des hohen Energie- und Ressourceneinsatzes für die Herstellung und Entsorgung der verbauten Batterien und der Zusatz-Fahrten für das Aufladen ist die Ökobilanz fragwürdig. Zudem lässt sich feststellen, dass vor allem die jüngere Generation und Touristen auf dieses Fortbewegungsmittel zurückgreifen. (vgl. Website Lucà 2019; Website Potor 2020; Website DLR 2020)

Shared Mobility und Digitalisierung

Das Teilen von Fahrzeugen bzw. Shared Mobility stellt im Hinblick auf die Verkehrswende einen wichtigen Baustein zwischen klassischem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr dar. Neben dem bereits beschriebenen herkömmlichen Carsharing entwickeln sich gerade entsprechend dem allgemeinen Trend der Sharing Economy viele verschiedene Angebote, die das Potenzial haben, die Alltagsmobilität der Menschen zu verändern (vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 340). Diskutiert werden in der Fachwelt insbesondere Konzepte, die die Mobilität nicht mehr als Besitz von Fahrzeugen, sondern als Dienstleistung (Mobility as a Service, MaaS) begreifen. Dahinter steckt die Idee, durch entsprechende Apps auf mobilen Endgeräten aktuell passgenaue Verbindungen und Mobilitätsalternativen zu suchen und diese einfach zu bezahlen. Denkbar sind auch Pauschaltarife im Sinne einer Mobilitätsflatrate. Damit sind Hoffnungen verbunden, den Umweltverbund zu stärken und den MIV zu reduzieren (vgl. Umweltbundesamt 2017: 32; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 340 f., 344). Insgesamt bietet die Digitalisierung vielfältige Möglichkeiten, die Stadtmobilität neu zu organisieren. Neue Mobilitätsangebote können aufgebaut und eng miteinander verknüpft werden, um so für den Nutzer attraktiv zu werden. Allerdings ist darauf zu achten, dass sie tatsächlich zur Verringerung des Autoverkehrs und der Schadstoffe beitragen und nicht den ÖPNV schwächen (vgl. Umweltbundesamt 2017: 40 f.).

2.4.2 Sonstige aktuelle Entwicklungen mit Auswirkungen auf den MIV

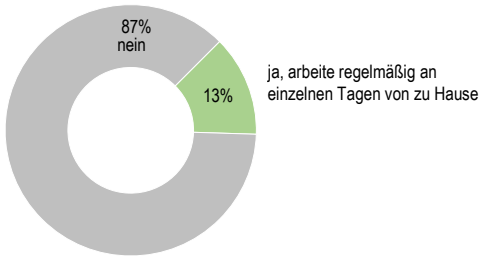
Ob und wie sich Menschen fortbewegen, wird nicht nur von den Mobilitätsangeboten, sondern von einer Vielzahl an weiteren Rahmenbedingungen beeinflusst. Mobilität ist ein komplexer Themenbereich mit weitreichenden Auswirkungen auf die Qualität der Städte und der Umwelt. Der MIV und damit in weiterer Konsequenz der Bedarf an Stellplätzen hängen von vielen verschiedenen Faktoren ab, die sich aktuell häufig dynamisch entwickeln und deren künftige Ausgestaltung noch nicht absehbar ist. Insbesondere durch die seit März 2020 eingetretene Corona-Pandemie kann sich – je nach Verlauf der Krise – das Mobilitätsverhalten kurz- aber auch langfristig verändern (vgl. Book et al. 2020). Im Folgenden werden einige Entwicklungen und Rahmenbedingungen aufgezeigt, die dazu führen können, dass der MIV und damit auch der Bedarf nach einem Privatauto abnehmen. Genaue Prognosen, wie sich die verschiedenen Entwicklungen auf den Pkw-Besitz von Haushalten auswirken, sind nicht möglich.

Homeoffice

Das Pendeln zum Arbeitsplatz verursacht einen großen Teil der Verkehrsbelastung durch den MIV insbesondere in den Stoßzeiten. Homeoffice bedeutet, dass die Arbeitsleistung an einem fest eingerichteten Arbeitsplatz außerhalb des Betriebs erbracht wird (vgl. Website Haufe 2020). In der MiD-Studie 2017 wurde untersucht, inwieweit allgemein die Möglichkeit besteht und genutzt wird, im Homeoffice zu arbeiten. Die Befragung ergab, dass vor der Corona-Pandemie 13 % der Berufstätigen ab 16 Jahren zumindest gelegentlich von zu Hause aus arbeiten (können). Der Anteil in Baden-Württemberg entspricht dem bundesdeutschen Durchschnitt. In Hamburg hin-

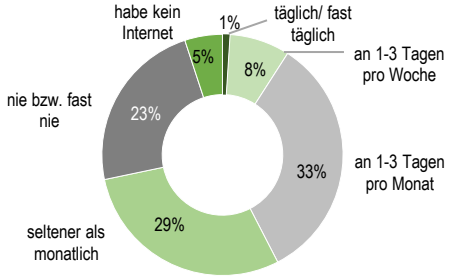
gegen arbeitet ein Fünftel der Befragten regelmäßig an einzelnen Tagen im Homeoffice; in Berlin sind es 18 % der Befragten. Bei den Befragungsergebnissen ließen sich kaum Unterschiede beim Raumtyp und Beschäftigungsumfang (Voll-/ Teilzeit) feststellen. Allerdings zeigte sich, dass Personen mit hohem ökonomischem Status häufiger im Homeoffice arbeiten (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A P8.1; infas et al. 2019a: 111). Das aktuelle Deutsche Mobilitätspanel 2019/ 2020 kam zu einem deutlich höheren Anteil an Personen, denen Homeoffice ermöglicht wird. Laut dieser Erhebung können 25 % der Erwerbstätigen von Zuhause aus arbeiten, wobei 5 % diese Möglichkeit nicht nutzen. 9 % der Befragten gaben an, mindestens einmal in der Woche und weitere 11 % zumindest gelegentlich daheim zu arbeiten (vgl. Ecke et al. 2020: 53 f.).
Diese Erhebungen wurden vor der Corona-Pandemie durchgeführt, die die Arbeitswelt massiv veränderte und aus Gründen des Infektionsschutzes zu einem starken Anstieg von Homeoffice geführt hat. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Veränderungen auch nach der Pandemie verfestigen und sich deutlich auf die Pendelmobilität auswirken. Die repräsentative Befragung im Rahmen des acatech-Mobilitätsmonitors 2020 ergab jedenfalls, dass sich 44 % der Befragten künftig eine stärkere Nutzung von Homeoffice wünschen (vgl. acatech 2020: 2). Im September 2020 legte unter dem Eindruck der Corona-Krise das Bundesarbeitsministerium den Entwurf für ein Gesetz vor, das Beschäftigten, bei denen Homeoffice grundsätzlich möglich ist, einen gesetzlichen Anspruch zubilligen soll, eine bestimmte Anzahl von Tagen zu Hause zu arbeiten (vgl. Website BMAS 2020). Aber nicht nur Arbeitnehmer, sondern auch Studierende und Schüler haben während der Pandemie zu Hause online an Lehrveranstaltungen teilgenommen und somit deutlich weniger Wege zum Zwecke der Ausbildung zurückgelegt. Viele geschäftliche Reisen wurden durch Videokonferenzen ersetzt.

Diagramm 66: MiD 2017: regelmäßige Arbeit im Homeoffice an einzelnen Tagen möglich (Anteil der berufstätigen Personen ab 16 Jahren)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle B P8.1

Diagramm 67: MiD 2017: Häufigkeit von Online-Shopping (Anteil der Personen ab 14 Jahre)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 115

Online-Shopping

Im Zuge der Digitalisierung und vor allem während der Corona-Krise kaufen immer mehr Menschen im Internet ein. Die Konsequenzen des Online-Handels für den Verkehr und das Mobilitätsverhalten sind schwer zu erfassen. Unbestritten ist, dass sich der zunehmende Online-Handel sowohl auf den Personen- als auch auf den Wirtschaftsverkehr auswirkt.
Wegen der großen Bedeutung für die Mobilität wurden in der MiD-Studie 2017 Fragen zum Online-Shopping gestellt. Diese ergaben, dass 42 % der Personen über 14 Jahren mindestens einmal im Monat im Internet einkaufen. 9 % tätigen ein bis mehrmals in der Woche Einkäufe im Internet. Nur 5 % der über 14-Jährigen kaufen nicht online ein, weil sie über kein Internet verfügen; weitere 23 % kaufen nie bzw. fast nie im Internet ein. In der Studie ließ sich kein Trend zu verstärktem Internet-Shopping in ländlichen Regionen als Reaktion auf eine schlechtere Versorgung mit Gütern feststellen. Tendenziell besteht sogar eine vermehrte Nutzung in den Metropolen (vgl. infas et al. 2019a: 115). Laut Untersuchung ist bei der Zahl der Einkaufswege kein Unterschied in Abhängigkeit der Häufigkeit von Internet-Shopping zu erkennen. Erkennbar ist allerdings, dass jüngere Personen seltener im stationären Handel einkaufen gehen als ältere Personen. Ein verkehrseinsparender Effekt von Online-Shopping wurde in der MiD-Studie nicht festgestellt, da häufige Online-Shopper im Schnitt längere Einkaufswege zurücklegen als gelegentliche Online-Shopper (vgl. ebd.: 121).

Auto als Statussymbol

Eine repräsentative Befragung von 1.004 Bundesbürgern im Vorfeld der Internationalen Automobil-Ausstellung 2019 (Auftraggeber: Digitalverband Bitkom) ergab, dass vor allem für die große Mehrheit der Jüngeren das eigene Auto kein Statussymbol mehr ist und stattdessen der Klimaschutz eine wichtige Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels spielt. Wichtiger als Marke oder Motorleistung waren den Befragten zudem die technische Ausstattung wie Navigationsdienste, Fahrassistenzsysteme oder digitale Dienste. 40 % der Befragten gaben an, dass für sie persönlich das Auto im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln künftig deutlich an Bedeutung verlieren wird. Für 62 % hat der Besitz eines eigenen Autos den Wert als Statussymbol verloren, wobei es deutliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen gibt. Während 58 % der über 65-Jährigen dieser Aussage zustimmten, waren es 70 % der 16- bis 29-Jährigen. (vgl. Website Bitkom 2019)

Kostentransparenz bzw. Verteuerung des MIV

Der MIV ist mit hohen Kosten für den Einzelnen und die Gesellschaft verbunden (siehe Kapitel 2.2.3). Der Umweltrat der Bundesregierung schlug in seinem Umweltgutachten 2020 vor, die individuelle Autonutzung insbesondere durch finanzielle Maßnahmen unattraktiver zu machen. Unter anderem fordert dieses Expertengremium, das Autofahren durch eine flächendeckende Pkw-Maut und höhere Parkgebühren für Anwohnerparken zu verteuern, um so den Klimaschutz voranzubringen. Der Umweltrat spricht sich für eine bundesweite Pkw-Maut aus, die sich an Fahrstrecke, Schadstoff-, Lärm- und CO_2-Emissionen bemisst. Im Vergleich zu einer City-Maut, die Städte individuell einführen könnten, wird bei einer bundesweiten Regelung von einer deutlich besseren Lenkungswirkung ausgegangen. Mit einem solchen Mautsystem könnte im Verkehrssektor zügig umgesteuert und mehr Kostenwahrheit erreicht werden. Nach Auffassung des Expertengremiums könnte eine streckenabhängige Pkw-Maut wirksam zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -lenkung beitragen. Zudem könnten Vergünstigungen für emissionsarme Fahrzeuge den Kauf effizienter und umweltfreundlicher Fahrzeuge fördern. Eine Reduzierung von Autos nur in den Innenstädten ließe sich nach Expertenmeinung ebenso gut durch eine höhere Bepreisung des Parkraums erreichen (vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 377-380). London führte im Jahr 2002 eine Maut in der Innenstadt ein, wodurch der MIV stark sank (vgl. Gehl 2015: 22 f.). Ein erster Versuch, in Deutschland eine Pkw-Maut auf der Autobahn einzuführen, ist wegen Verstößen gegen europäisches Recht 2019 gescheitert. Insgesamt gelten eine nachfragegerechte Bepreisung von Parkraum und die Erhebung von Nutzungsgebühren für Straßen als wichtige ökonomische Instrumente, um den MIV zu senken und die realen volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs abzubilden. Je mehr sich die Höhe einer Maut nach ökologischen (z.B. Schadstoffausstoß) und verkehrlichen Kriterien (z.B. aktuelles Verkehrsaufkommen) richtet, umso mehr würden Städte davon profitieren (vgl. Umweltbundesamt 2017: 38 f.).

2.5 Wohnungsmarkt: Neubau von Geschosswohnungen – aktueller Stand und Entwicklungen

2.5.1 Angebot und Nachfrage

Aktuelle Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt

Zu Beginn der 2000er Jahre war die Wohnungsbautätigkeit wegen einer konjunkturellen Schwächephase und der darauf folgenden Finanzmarktkrise verhalten. Infolge einer moderaten Entwicklung der Nachfrage und Preise und begünstigt durch die Niedrigzinspolitik der EU setzten auf dem Wohnungsmarkt seit 2008/ 2009 Preissteigerungen vor allem in den wachstumsstarken städtischen Räumen ein. Die Wohnungsmärkte in Deutschland entwickeln sich aktuell zunehmend auseinander und weisen regional infolge der Bevölkerungsentwicklung große Unterschiede auf. Wanderungsgewinne, Wohnungsmangel sowie starke Preissteigerungen in vielen Städten stehen Bevölkerungsverlusten und Wohnungsleerständen in strukturschwachen Regionen gegenüber (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 8). Die regional konzentrierte Zunahme der Wohnungsnachfrage lässt sich im Wesentlichen auf drei sich überlagernde Entwicklungen zurückführen: Wirtschaftswachstum mit arbeitsmarktbedingter Zuwanderung, überdurchschnittlicher Zuzug von Haushaltsgründern in die Städte sowie internationale Zuwanderung aus

EU-Ländern sowie aus Krisen- und Kriegsgebieten (vgl. ebd.: 15). Ebenso lassen die sich ändernden Haushaltsstrukturen (mehr Einpersonenhaushalte) und eine wachsende Attraktivität des Wohnens in der Stadt die Nachfrage ansteigen. Ein wichtiger Grund für die starke Nachfrage nach Wohneigentum liegt zudem in den anhaltenden Niedrigzinsen und dem Mangel an wertstabilen Anlagealternativen (vgl. BMU 2018: 36).
In den wachsenden Städten und Regionen konnte die Neubautätigkeit der letzten Jahre nicht mit der zunehmenden Nachfrage mithalten. Aktuell entstehen Neubauwohnungen vor allem im mittleren und höheren Preissegment vorzugsweise in guten Lagen. In vielen Groß- und Hochschulstädten können sich nicht nur Haushalte mit niedrigem Einkommen, sondern auch bereits Mittelschichtsfamilien Wohnraum oft nicht mehr leisten (vgl. Neitzel et al. 2016: 12-14; BMU 2018: 37). Dadurch, dass der Wohnraum in den Städten knapp und teuer ist, ziehen Haushalte häufig ins Umland, was zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung führt. Wohnungsneubau ist aber nicht nur ein Thema in Wachstums-, sondern auch in Schrumpfungsregionen, da dort das Angebot oft nicht mehr der Nachfrage (z.B. Barrierefreiheit, Energieeffizienz) entspricht (vgl. Neitzel et al. 2016: 50 f., 91).

Wohnungsbedarf

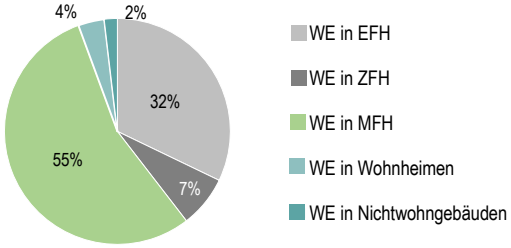
Im aktuellen Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD wurde vereinbart, in der vierjährigen Legislaturperiode 1,5 Mio. Wohnungen zu bauen – jährlich wären dies 375.000 Wohneinheiten (vgl. CDU/ CSU/ SPD 2018: 109). Diese ungefähre Größenordnung für den Wohnungsbedarf findet sich auch in verschiedenen Studien (z.B. Pestel Institut/ Günther 2015; Prognos 2017: 6; BMU 2018: 61; Henger/ Voigtländer 2019: 15). Einige Studien differenzieren den von der Bundesregierung genannten Wohnungsbedarf nach Segmenten weiter aus. Das Pestel Institut berechnete beispielsweise für den Zeitraum von 2016 bis 2020 einen mittelfristigen jährlichen Neubaubedarf von 80.000 geförderten Mietwohnungen und weiteren 60.000 bezahlbaren Mietwohnungen (vgl. Pestel Institut/ Günther 2015: 16). In einer Studie, die Prognos für den Wohnungsbautag 2019 erstellt hat, wird von einem jährlichen Bedarf von 110.000 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern ausgegangen. Die restlichen 125.000 Wohnungen sollten laut dieser Untersuchung in sonstigen Mehrfamilienhäusern realisiert werden (darunter auch 10.000 Einheiten in Wohnheimen). Diese Wohnungsbedarfe werden aktuell weder zahlenmäßig noch hinsichtlich der Segmente gedeckt (vgl. Koch/ Neumann 2019: 13). Einige Fachleute gehen davon aus, dass nach der Corona-Krise die Wohnungsnachfrage vor allem in den Städten mit einem breiten Arbeitsmarktangebot deutlich steigen könnte und zusätzliche 150.000 bis 250.000 Wohneinheiten jährlich erforderlich werden. Begründet wird dies damit, dass – wie in der Finanzkrise 2008/ 2009 – bedingt durch die aktuelle Wirtschaftskrise eine verstärkte Zuwanderung aus Südeuropa einsetzen könnte (vgl. Website Baulinks 2020).

Fertigstellungen der letzten Jahre im Wohnungsbau

Da die amtliche Statistik die Wohnungsbauproduktion in einigen für die Forschungsfrage relevanten Belangen nicht detailliert erfasst, werden im Folgenden aus verschiedenen Quellen Informationen zusammengetragen, wie viele Wohnungen in Mehrfamilienhäusern in den letzten Jahren errichtet wurden und wie diese genutzt werden. Laut Statistischem Bundesamt wurden im Jahr 2019 deutschlandweit in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt 293.002 Wohnungen (inkl. Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden und Wohnheimen) fertiggestellt und damit deutlich weniger als die von der Bundesregierung angestrebten 375.000 Wohnungen jährlich (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 13). Ohne Berücksichtigung von Bestandsmaßnahmen wurden in neu errichteten Gebäuden insgesamt 260.791 Wohnungen (mit Wohnheimen) fertiggestellt. Davon befanden sich 4.866 Wohnungen in Nichtwohngebäuden (z.B. Betriebsgebäude) sowie über 103.000 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern. Während im Jahr 2009 nur rund 51.500 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern fertiggestellt wurden, entstanden 2019 insgesamt 143.000 Wohnungen in 14.402 Wohngebäuden mit drei oder mehr Wohnungen (Mehrfamilienhäuser). In dieser Zahl sind allerdings auch 9.762 Wohnungen in Wohnheimen enthalten. Im Jahr 2019 entstanden somit rund 55 % aller Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Durchschnittlich befanden sich in einem Mehrfamilienhaus 9,9 Wohneinheiten, die jeweils eine mittlere Wohnfläche von rund 78 m² aufweisen (Vergleich 2011: 77,2 m²). Die Wohnungen in Mehrfamilienhäusern wurden vor allem von Unternehmen (75 %) und von privaten Haushalten (24 %) errichtet (vgl. Statistisches Bundesamt 2012: 13; Statistisches Bundesamt 2020c: 82 f.). Gemäß Zusatzprogramm des Mikrozensus 2018 werden 26 % der Geschosswohnungen, die zwischen 2011 und 2018 errichtet wurden und somit als Neubauwohnung betrachtet werden können, von den Eigentümern selbst

bewohnt und 66,7 % der Wohnungen werden vermietet (7,3 % unbewohnt)[2]. In einer zwischen 2011 und 2018 errichteten Wohnung leben bundesweit im Durchschnitt 2,1 Personen und in Baden-Württemberg 1,9 Personen (vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2019: Tabelle 7).

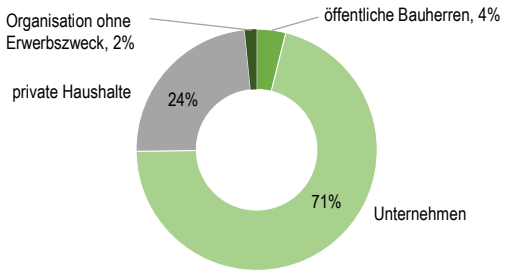
Diagramm 68: fertiggestellte Wohnungen 2019 nach Gebäudetyp (in Prozent, ohne Bestandsmaßnahmen)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2020c: 82 f.

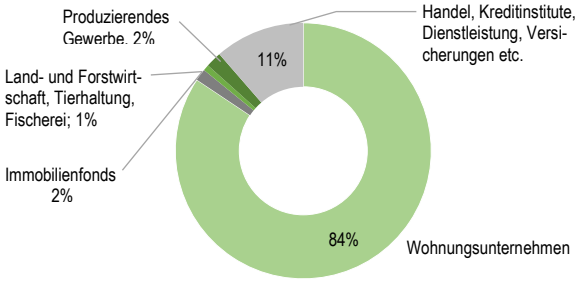
Bei den Fertigstellungen 2019 zeigte sich, dass öffentliche Bauherren, zu denen kommunale Wohnungsunternehmen zählen, nur einen geringen Beitrag zur aktuellen Wohnungsproduktion leisten. Nur 4 % der Wohnungen, die in Mehrfamilienhäusern fertiggestellt wurden, wurden von öffentlichen Bauherren errichtet, während auf Unternehmen über 70 % und auf private Haushalte knapp ein Viertel der Wohnungen entfielen. (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 82)

Diagramm 69: Bauherren von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (in Prozent; Fertigstellungen 2019)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2020c: 82

Diagramm 70: Arten von Unternehmen, die Wohnungen errichtet haben (2019, Anteil an allen Wohnungen in EZFH und MFH)



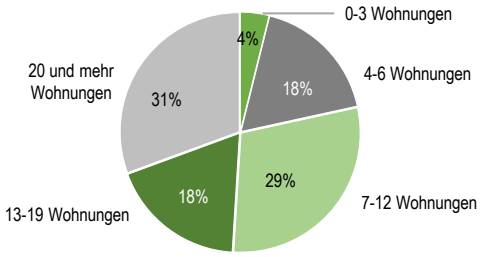
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2020c: 82

Da Bauherren und Baufertigstellungen nur grob erfasst werden, kann über die amtliche Statistik nicht detailliert abgeleitet werden, welche Akteure in Deutschland in welcher Menge Wohnungsneubau errichten. Eine Auswertung von Baufertigstellungen zwischen 2011 und 2017 in einer Prognos-Studie ergab, dass es sich bei 55 % der Wohnungen, die im Geschosswohnungsbau erstellt wurden, um Eigentumswohnungen handelte (vgl. Koch/ Neumann 2019: 5-8). Eigentumswohnung bedeutet, dass sich in dem betreffenden Gebäude nur Wohneinheiten befinden, die gemäß Wohnungseigentumsgesetz im Wohnungsgrundbuch als Sondereigentum eingetragen sind. Eigentumswohnungen können auch vermietet werden und müssen nicht zwangsläufig vom Eigentümer (Selbstnutzer) genutzt werden (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 5). Es wird geschätzt, dass etwa 50 % der Eigentumswohnungen vermietet werden (vgl. BMU 2018: 39). Im Geschosswohnungsneubau werden somit seit Jahren zu einem großen Teil Wohnungen errichtet, die nicht von vornherein für die Vermietung, sondern für die Aufteilung in Wohnungseigentum vorgesehen sind, das meist von Privatpersonen erworben wird. Auf Grund der niedrigen Zinsen nahm in den letzten Jahren bei Privathaushalten das Interesse an der Bildung von Wohneigentum deutlich zu (vgl. Gröbel 2019: 21 f.). Die Wohneigentumsquote steigt mit dem Einkommen und dem Alter des Haupteinkommensbeziehers eines Haushalts an. In der Altersphase zwischen 30 und 40 Jahren nimmt die Eigentumsquote stark zu. Ebenso erhöht sich die Eigentumsquote mit zunehmender Größe des Haushalts (vgl. BMU 2018: 38).

[2] In einigen Studien wird darauf hingewiesen, dass aus verschiedenen methodischen Gründen der Leerstand bei der Zusatzerhebung zum Mikrozensus deutlich überschätzt wird (vgl. BMU 2018: 37).

Die meisten Wohnungen entstanden im Jahr 2019 in Wohngebäuden mit mehr als 20 Wohnungen (31 %). 29 % der Wohnungen wurden in Wohngebäuden mit sieben bis zwölf Einheiten erstellt. Jeweils knapp ein Fünftel der Wohnungen befanden sich in Wohngebäuden, die aus vier bis sechs bzw. aus 13 bis 19 Wohnungen bestehen (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 134).

Diagramm 71: Anzahl der Wohnungen in Wohngebäuden nach Zahl der Wohneinheiten (in Prozent)



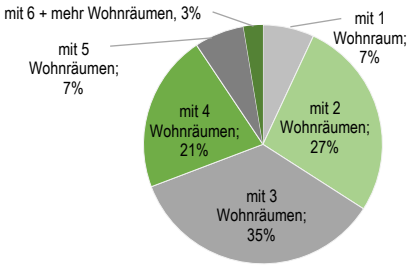
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2020c: 134

In Baden-Württemberg wurden im Jahr 2019 insgesamt 13.370 neue Wohngebäude mit 33.378 Wohneinheiten (inklusive Wohnheime) errichtet. 53,6 % der Wohneinheiten entstanden in Mehrfamilienhäusern. Im Durchschnitt befanden sich in einem Mehrfamilienhaus 8,1 Wohnungen. Durchschnittlich hatte eine Neubauwohnung (inklusive EZFH) in Baden-Württemberg 106 m² Wohnfläche (Bundesdurchschnitt: 103 m²). Das Statistische Bundesamt berechnete Baukosten pro m² Wohnfläche in Höhe von 1.842 Euro (Bundesdurchschnitt: 1.701 Euro/ m² Wohnfläche). (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 19).
Angesichts der Tatsache, dass gemäß geltender Landesbauordnung in Baden-Württemberg für jede Wohnung mindestens ein Stellplatz hergestellt werden muss, sind somit im Wohnungsbau im Jahr 2019 mindestens 33.378 private Stellplätze entstanden. Unter der Annahme, dass ein Stellplatz im Durchschnitt 27,5 m² Fläche beansprucht, entspricht dies einer Gesamtfläche von rund 917.895 m² für die Parkierung (ca. 129 Fußballfelder).

Wohnungsgemenge und -größen

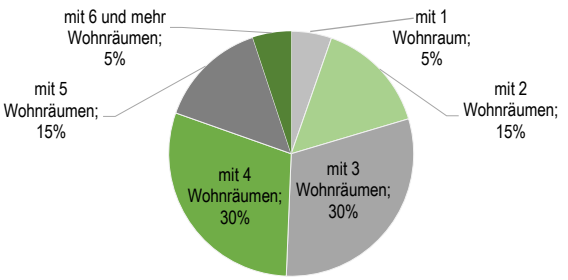
In den 2019 fertiggestellten Mehrfamilienhäusern wurden bundesweit am häufigsten Wohnungen mit drei Wohnräumen[3] errichtet (35 %). 27 % der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bestanden aus zwei Wohnräumen und etwa ein Fünftel aus vier Wohnräumen (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 134 f.). Im Vergleich zu 2011 hat sich das realisierte Wohnungsgemenge verschoben. Während 2011 die Hälfte der erstellten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ein bis drei Räume umfasste, lag dieser Anteil mit 69 % im Jahr 2019 deutlich darüber. In der Tendenz werden zunehmend kleine Wohnungen geschaffen. Vor allem in den Ballungszentren und Universitätsstädten lässt sich feststellen, dass wegen der gestiegenen Bau- und Kaufpreise vor allem kleine Wohnungen und Mikroappartements als neues Wohnungsmarktsegment gebaut werden (vgl. Koch/ Neumann 2019: 9).

Diagramm 72: Fertigstellungen von Wohnungen nach Zahl der Wohnräume in Mehrfamilienhäusern im Jahr 2019 (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2020c: 134 f.

Diagramm 73: Fertigstellungen von Wohnungen nach Zahl der Wohnräume in Mehrfamilienhäusern im Jahr 2011 (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt 2012: 113 f.

[3] Unter den statistischen Begriff Wohnraum fallen alle Zimmer (Wohn- und Schlafräume ab 6 m² Wohnfläche) und auch Küchen (vgl. Statistisches Bundesamt 2020c: 6).

Aktuelle Probleme und Hemmnisse bei der Schaffung von Wohnraum

In der Studie `Aktuelle Trends der Wohnungsbautätigkeit in Deutschland´ im Auftrag des BBSR wurden an Hand einiger Fallstudienstädte Schwierigkeiten bei der Realisierung von Wohnungsbau untersucht (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 5). Die Untersuchung kommt zum Schluss, dass neben fehlendem und bezahlbarem Bauland vor allem lange Planungs- und Genehmigungsprozesse zentrale Hemmnisse für den Wohnungsneubau darstellen. Zudem zeigte sich, dass die häufig auftretenden Widerstände in der Zivilgesellschaft die zügige Schaffung von Wohnraum behindern (vgl. ebd.: 9, 88-90). In der Studie wurden folgende wesentliche Schwierigkeiten bei der schnellen Schaffung von Wohnraum identifiziert, die sich oft überlagern und gegenseitig verstärken:

- „steigende Anforderungsniveaus an die bautechnische und städtebauliche Qualität der Neubauvorhaben (die wie eine Art mengenreduzierende Auslese wirken)
- entsprechend komplexe Planungs- und Genehmigungsprozesse
- strukturell eingeschränkt handlungsfähige Kommunal- bzw. Planungsverwaltungen
- abnehmende innere Wachstumsreserven
- Instrumentendefizite im planungsrechtlichen Sinne und im Bereich der Förderung
- konservierende städtebauliche Vorstellungen in Bürgerschaft und Politik“ (ebd.: 101)

In dieser BBSR-Studie wurden verschiedene Wohnungsbauakteure in den Fallstudienstädten zu Erfahrungen mit Planungs- und Genehmigungsverfahren und der damit verbundenen Beteiligung der Bürger befragt. In vielen dieser Interviews wurde als großes Investitionshemmnis eingestuft, dass lange Zeitverzögerungen und zunehmende Komplexität in den Verfahren einen hohen Personaleinsatz bei den Akteuren erfordern und zu Kostensteigerungen führen (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 89 f.). In einer Studie von Prognos zum Wohnungsbautag 2019 wurde neben dem Mangel an baureifen Grundstücken auf weitere Faktoren wie die Engpässe in der Bauwirtschaft und im Handwerk oder fehlende Kapazitäten in kommunalen Planungsbehörden hingewiesen, die in ihrer Gesamtheit den Wohnungsbau stark bremsen. Zudem erschweren laut Studie steigende administrative und baurechtliche Anforderungen die Genehmigungsverfahren und die Projektentwicklung. Auf Grund dieser Rahmenbedingungen ist es für Wohnungsunternehmen zunehmend schwierig, im bezahlbaren und mittelpreisigen Segment Wohnungen zu errichten (vgl. Koch/ Neumann 2019: 5, 24, 34 f.).

Preise von Miet- und Eigentumswohnungen

Die hohe Wohnungsnachfrage, die auf ein knappes Angebot trifft, führt seit Jahren zu anhaltenden Preissteigerungen in vielen urbanen Räumen. Der Preisanstieg fällt allerdings regional sehr unterschiedlich aus. Besonders starke Zuwächse bei den Mietpreisen weisen Metropolregionen und Universitätsstädte sowie verschiedene aufstrebende Städte auf. In den sog. BIG-8-Städten (Berlin, Hamburg, München, Frankfurt, Düsseldorf, Köln, Stuttgart, Leipzig) sind die Angebotsmieten zwischen 2017 und 2018 um 6,5 % angestiegen. Die Preise entwickelten sich vor allem im Spitzensegment stark nach oben, während bei den unteren Mietpreisklassen die Steigerung eher unterdurchschnittlich war. Bei den zum Kauf angebotenen Eigentumswohnungen in den BIG-8-Städten erhöhten sich die Preise allein zwischen 2017 und 2018 im Mittel um 9,6 %. In Berlin (16,1 %) und Leipzig (19,9 %) waren die Wachstumsraten sogar zweistellig. Auf lokaler Ebene lässt sich feststellen, dass infolgedessen vor allem die städtischen Randlagen mit guter Nahverkehrsanbindung vermehrt nachgefragt werden und somit auch dort deutliche Preissteigerungen eintreten. (vgl. Gröbel 2019: 25-27)
Im Oktober 2020 vermeldete das Statistische Bundesamt, dass knapp 14 % der Deutschen in Haushalten leben, die durch ihre Wohnkosten überproportional belastet sind. Eine Überbelastung durch Wohnkosten liegt vor, wenn ein Haushalt mehr als 40 % seines verfügbaren Einkommens für Wohnen aufwenden muss (vgl. Website Destatis 2020). Die Mietpreise unterscheiden sich je nach Region stark. Im Jahr 2019 variierten die Nettokaltmieten zwischen 4,56 Euro je Quadratmeter im Vogtlandkreis (Sachsen) und 18,31 Euro je Quadratmeter in München. Die hohen Preise werden in unterschiedlichem Umfang bis weit ins Umland getragen. Die Angebotsmieten erhöhen sich seit 2015 jährlich um etwa 4,7 %. Vor allem bei Erst- und Wiedervermietungen lassen sich starke Preissteigerungen feststellen (vgl. BMU 2018: 51 f.; Website BMI 2020).
Gründe für die Zunahme der Immobilienpreise liegen nicht nur im knappen Angebot, sondern auch darin, dass Gesetze, Förderrichtlinien oder Bebauungspläne hohe Anforderungen an die Bauwerke stellen (z.B. Schall- und Brandschutz, Barrierefreiheit, Tiefgaragen). Zudem haben vor allem Nachfrager von frei finanzierten Wohnungen

immer höhere Erwartungen und Komfortansprüche, die Anbieter von Wohnungen zur besseren Vermarktbarkeit gezielt erfüllen. Die Zahlungsbereitschaft vieler einkommensstarker Käufer und Mieter stieg in den letzten Jahren stark an (vgl. BMU/ Neitzel et al. 2015: 36; BBSR/ Quaestio 2017: 93). Auch die aus ökologischer Sicht sinnvolle Innenentwicklung trägt zur Kostendynamik bei, da Grundstücke in integrierten Lagen meist teurer sind und zusätzliche Aufwendungen für die Wiedernutzbarmachung von Flächen anfallen (z.B. Altlasten). In der Regel lässt sich Wohnungsneubau im Innenbereich zu sozial verträglichen Mieten heutzutage kaum ohne Subventionierungen finanzieren (vgl. Runkel/ DV 2014: 2).

Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen

Wegen der zunehmenden Probleme, in ausreichendem Umfang bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, hat das Bundesbauministerium im Jahr 2014 das `Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen´ initiiert, um Bund, Länder, Kommunen, Wohnungs- und Bauwirtschaft sowie zahlreiche weitere Akteure zusammenzuführen. Deren Bericht und die daraus abgeleitete Wohnungsbau-Offensive (10-Punkte-Programm) wurden im März 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Einer der zehn Punkte der Wohnungsbau-Offensive lautet: „Stellplatzverordnungen flexibler ausgestalten“ (BBSR 2018: 19). Für die Erarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge wurden 2014 die Baukostensenkungskommission sowie thematische Arbeitsgruppen eingerichtet, die zu verschiedenen Fragestellungen Untersuchungen durchführten und Berichte erstellten (vgl. Website BMU 2016).

Sozialer Wohnungsbau

Auf Grund der stark steigenden Preise und des Mangels an bezahlbarem Wohnraum kommt dem Segment des geförderten Wohnungsbaus vor allem in den wachsenden Städten eine zentrale Rolle zu. In den einzelnen Bundesländern entsteht in unterschiedlichem Umfang geförderter Wohnungsbau im Miet- und Eigentumssegment. Der Bund stellte den Ländern im Jahr 2019 sog. Kompensationsmittel in Höhe von 1,52 Mrd. Euro für die Schaffung von sozialem Wohnraum zur Verfügung. Im Jahr 2019 wurden rund 59.700 Wohneinheiten in allen Segmenten der Wohnraumförderung gefördert (Neubau und Bestand). Im Neubau entstanden 2019 rund 25.600 geförderte Mietwohnungen. Im Vergleich zum Vorjahr waren dies rund 5 % weniger, was sich vor allem auf deutlich weniger geförderten Wohnungsbau in Berlin zurückführen lässt. In Baden-Württemberg nahm verglichen zum Vorjahr die Zahl um über 50 % auf 2.083 geförderte Mietwohnungen zu. Im Eigentumssegment entstanden im Jahr 2019 bundesweit 2.898 geförderte Neubauwohnungen (Baden-Württemberg: 827). Am 31. Dezember 2018 gab es in Deutschland insgesamt noch rund 1,18 Mio. gebundene Sozialmietwohnungen. Im Vergleich zu 2017 hat der Bestand an Sozialwohnungen um 42.898 Wohneinheiten bzw. um 3,5 % abgenommen. In den letzten Jahren konnte der Verlust von sozial geförderten Wohnungen zwar etwas abgebremst werden. Allerdings reicht der Neubau von geförderten Mietwohnungen bei weitem nicht aus, um die aus der Preis- und Belegungsbindung fallenden Wohnungen zu kompensieren, sodass sich der Bestand kontinuierlich reduziert. Im Vergleich zu den anvisierten 80.000 geförderten Wohnungen wurde 2019 der Bedarf nur zu etwa einem Drittel gedeckt. (vgl. Deutscher Bundestag 2020: 2-4, 10)

Nachfrage nach Wohnungen

Die demografischen Entwicklungen der nächsten Jahrzehnte in Deutschland haben unmittelbare Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt. Derzeit wird von einem absoluten Bevölkerungsrückgang bei einer gleichzeitigen Alterung der Gesellschaft ausgegangen. Diese Veränderung der demografischen Struktur führt in der Kombination mit sich wandelnden Lebensweisen zu einer kontinuierlichen Verkleinerung der Haushaltsgrößen. Trotz einer prognostizierten Bevölkerungsabnahme wird die Zahl der Haushalte deshalb weiter zunehmen. Ergänzend dazu führt eine wachsende Bereitschaft zur Mobilität zu einer stärkeren Binnenwanderung, die wiederum regionale Unterschiede noch größer werden lässt. Somit wird sich die Nachfrage nach Wohnungen in Deutschland trotz Abnahme der Bevölkerung weiter erhöhen, wobei dieses Wachstum regional sehr unterschiedlich ausfallen wird. Ein- und Zweipersonenhaushalte werden weiter zunehmen, während die Zahl der Haushalte mit drei und mehr Personen abnehmen wird. Singularisierung und Alterung werden künftig einen großen Bedarf nach kleinen, altersgerechten Wohnungen in Lagen auslösen, die gut mit Infrastruktur ausgestattet sind. (vgl. Gröbel 2019: 14 f.)

2.5.2 Aktuelle Planungspraxis und -tendenzen im verdichteten Wohnungsbau

Entwicklung von Flächen

Auf Grund des Postulats der Innenentwicklung entstehen aktuell viele Wohnungsbauvorhaben in integrierten Lagen im Stadtgefüge. Seit den 1990er Jahren werden in vielen Städten vor allem auf Konversionsflächen in größerem Umfang neue Stadtquartiere errichtet. Allerdings sind in einigen Kommunen die Innenentwicklungsreserven zunehmend aufgebraucht und in Einzelfällen werden auch wieder Baugebiete am Stadtrand vorbereitet (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 79). Bei der Entwicklung von Wohnbauflächen verfolgen Städte unterschiedliche Strategien. Diese hängen vor allem davon ab, wem die Flächen gehören. Wenn sich die Grundstücke im kommunalen Eigentum befinden, kann die öffentliche Hand die Flächen in eigener Regie entwickeln und hat dabei weitreichende Steuerungs- und Einflussmöglichkeiten, um bestimmte Zielsetzungen voranzutreiben. Bei vielen Wohnungsbauprojekten werden im Vorfeld Ideen- oder Realisierungswettbewerbe durchgeführt, um optimale Lösungen für die Bauaufgabe zu finden.

Städtebauliche Ziele und Leitbilder

Um Flächen effizient zu nutzen und für Wohnfolgeeinrichtungen eine ausreichende Nachfrage zu generieren, wird seitens der Stadtplanung häufig das Ziel verfolgt, die Flächen mit einer möglichst hohen, aber angemessenen städtebaulichen Dichte zu bebauen. Investoren streben ebenfalls eine größtmögliche Dichte an, um hohe Renditen zu erzielen. Insbesondere urbane Baudichten und der dadurch verursachte Verkehr führen aber oft zu Widerständen in der Bürgerschaft (vgl. DV et al. 2020: 12). Selbst in Großstädten mit erheblichem Wohnungsmangel werden bei Quartiersentwicklungen häufig Einfamilienhäuser gefordert und zum Teil auch realisiert (z.B. Stadt Mannheim 2018: 74-79, 90: Konversionsprojekt Spinelli Barracks in Mannheim).
Auch wenn die Idee der Stadt der kurzen Wege, in der Wohnen mit sonstigen Nutzungen (z.B. nicht-störendes Gewerbe) gemischt wird, seit den 1990er Jahren als Leitbild postuliert wird (siehe Kapitel 2.2), wird dieses Konzept in der Praxis nur selten konsequent umgesetzt. Nur in wenigen Städten werden Quartiersplanungen mit weitreichender Nutzungsmischung realisiert und beispielsweise das Wohnen in den Erdgeschosszonen ausgeschlossen. Dabei handelt es sich meist um einzelne Vorreiterprojekte, in denen besondere Rahmenbedingungen vorhanden sind und/ oder ambitionierte Projektbeteiligte mit hohem Planungsaufwand vorangehen. In der Breite entstehen überwiegend monofunktionale Wohngebiete, die mangels wohnortnaher Versorgungsmöglichkeiten häufig zusätzlichen Autoverkehr erzeugen und im Vergleich zu gemischten Quartieren weniger urbane Qualitäten aufweisen. Um in neuen Baugebieten die Realisierung von hohen städtebaulichen Dichten und Nutzungsmischung zu erleichtern, wurde 2017 in der Baunutzungsverordnung sogar eigens die Gebietskategorie des urbanen Gebiets (MU; § 6a BauNVO) eingeführt.

Städtebauliche Strukturen

Wenn größere Flächen überplant werden, wird in städtebaulichen Entwürfen aktuell vorzugsweise auf die Struktur des Baublocks zurückgegriffen und die Gebäude entlang des Straßenraums angeordnet (vgl. Schenk 2017: 8-11). Außerdem wird bei der Planung von Stadtquartieren vermehrt das Ziel verfolgt, die Bebauungen möglichst kleinteilig zu entwickeln. Statt der Errichtung eines großen Gebäudes sollen nebeneinander auf kleinen Grundstücken verschiedene Bauvorhaben entstehen. Es gibt aber auch Konzepte, bei denen ein einziger Bauherr zwar den gesamten Baublock realisiert, aber dafür unterschiedliche Architekten beauftragen muss, damit ein vielfältiges Stadtbild entsteht (z.B. Güterbahnhof in Tübingen). Eine solche kleinteilige Entwicklung von großen Grundstücken schafft hohe städtebauliche Qualitäten und befördert die Mischung unterschiedlicher Zielgruppen und Wohnformen in einem Quartier. Entwicklungskonzepte, bei denen Grundstücke real geteilt und von unterschiedlichen Bauherren bebaut werden, führen wegen der zusätzlichen Schnittstellen in der Umsetzung zu einem deutlich erhöhten Aufwand. Ein Beispiel für eine kleinteilige Entwicklung ist das Stadtquartier Neckarbogen in Heilbronn, das im Rahmen der BUGA 2019 als Stadtausstellung viele Themen der aktuellen Stadtentwicklung aufgriff und vorbildhafte Lösungen aufzeigte (vgl. Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH 2016). Als Gegenmodell zu kleinteiligen, kompakten Bebauungen gibt es in der Fachwelt aktuell auch Diskussionen, ob das Wohnhochhaus zur Lösung des Wohnungsmangels in den großen Städten beitragen könnte (vgl. Geipel 2017: 19-21).
Bei allen Gebietsentwicklungen stellt sich neben vielen anderen Aspekten stets die Frage, wie der ruhende Verkehr organisiert und untergebracht werden kann. Ab einer gewissen städtebaulichen Dichte oder bei kleinteiligen

Strukturen kann es sich als schwierig erweisen, auf den Baugrundstücken ausreichend Stellplätze für die Bewohner unterzubringen.

Planungsrecht und Zulässigkeit von Vorhaben/ Genehmigungsfähigkeit

Grundsätzlich kann zwischen Bauvorhaben unterschieden werden, für deren Realisierung zuerst ein Bebauungsplan erlassen werden muss, und solchen Vorhaben, deren Zulässigkeit auf Grundlage eines bestehenden Bebauungsplans oder im unbeplanten Innenbereich auf Grundlage von § 34 BauGB (Einfügungsgebot) zu beurteilen ist. Gerade in nachfragestarken Städten lässt sich die Tendenz feststellen, dass in guten innenstadtnahen Lagen Bestandsgebäude abgebrochen und durch gehobenen Wohnungsbau ersetzt werden (vgl. BSSR/ Quaestio 2017: 52). In einer BBSR-Studie zu aktuellen Trends der Wohnungsbautätigkeit zeigte sich, dass in den untersuchten Städten Wohnungsneubau verstärkt in kleinteiligen Bestandsstrukturen als Einzelvorhaben entsteht, der sich in den vorhandenen Siedlungsbestand einfügt und somit auf Grundlage von § 34 BauGB zulässig ist (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 61, 94). Insbesondere kleinere Projekte im Wohnungsbau sind somit nicht das Ergebnis einer aktiven städtebaulichen Planung durch Bebauungsplan, in dem Städte bestimmte Zielsetzungen verbindlich regeln können. Sie sind vielmehr Ausdruck eines baulichen Rahmens, der durch den Bestand vorgegeben wird.

Investorenauswahl und Vergabeverfahren städtischer Grundstücke

Zu welchen Preisen Kommunen eigene Grundstücke als Vermögensgegenstände veräußern dürfen, ist in den jeweiligen Gemeindeordnungen der Länder geregelt. Über viele Jahre war es auch bei städtischen Flächen gängige Praxis, Grundstücke in einem Bieterverfahren zum Höchstpreis zu veräußern. Wenn Grundstücke in kommunalem Eigentum sind, greifen aktuell immer mehr Städte bei der Vermarktung auf Konzeptvergabeverfahren zurück, um wichtige Akzente im Wohnungsbau zu setzen. Dabei werden Grundstücke zu Festpreisen (i.d.R. Verkehrswert) ausgeschrieben und nach der Qualität des eingereichten Konzepts bewertet und vergeben (vgl. Neitzel 2016: 29; NH ProjektStadt/ W2K 2017; Architektenkammer Rheinland-Pfalz et al. 2019). Einige Städte (z.B. Stuttgart) haben hybride Vergabeverfahren entwickelt, bei denen sowohl die Konzeptqualität als auch der Preis berücksichtigt werden. In vielen Groß- und Mittelstädten lassen sich seit Jahren bei der Entwicklung von neuen Baugebieten Bestrebungen feststellen, dass nicht nur professionelle Wohnungsmarktakteure Wohnraum schaffen, sondern auch Privatpersonen, die als Baugruppe gemeinsam ein Mehrfamilienhaus errichten.

Maßnahmen von Städten

Als Reaktion auf den Wohnraummangel insbesondere im bezahlbaren Segment lässt sich in den letzten Jahren eine wachsende Interventions- und Regulierungsbereitschaft der öffentlichen Hand erkennen. Vor allem große Städte mit hohen Immobilienpreisen haben wohnungspolitische Handlungskonzepte aufgestellt oder fortgeschrieben. Wohnungsbauprogramme oder Baulandentwicklungsmodelle, die eine bestimmte Quote an geförderten oder preisgünstigen Wohnungen vorgeben, werden in immer mehr Städten eingeführt (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 12, 79).

Hohe Anforderungen an den Wohnungsneubau

Bei der Errichtung von neuen Wohnungen muss eine Reihe von Anforderungen eingehalten werden (vgl. Neitzel et al. 2016: 41-45). Die Anforderungen an Wohngebäude hinsichtlich Energieeffizienz, Sicherheit, Barrierefreiheit und Schallschutz sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Als Folge dessen erhöhen sich die Kosten für die technische Gebäudeausstattung deutlich (vgl. BMU/ Neitzel et al. 2016: 97) Die vielen Vorschriften von Bund, Ländern und auch der Gemeinden steigern die Komplexität im Wohnungsbau und treiben in Verbindung mit hohen Grundstückspreisen die Kosten in die Höhe. Landesbauordnungen schreiben beispielsweise detailliert vor, wie viele Wohnungen barrierefrei für Menschen mit Behinderung geschaffen und inwieweit bestimmte Nebenräume für Wohnungen errichtet werden müssen. Vorschriften für die Zufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehr oder die Befahrbarkeit durch Müllfahrzeuge können zu erheblichen Restriktionen beim städtebaulichen Entwurf führen. Viele Wohnraumförderprogramme geben genau vor, wie groß förderfähige Wohnungen mit einer bestimmten Zimmeranzahl maximal sein dürfen. Das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Nachfolgeregelung der Energieeinsparverordnung (EnEV) schreibt seit 01.11.2020 die energetischen Mindeststandards vor.

Neue Wohnungsformen

Vor dem Hintergrund der Ausdifferenzierung verschiedener Haushaltstypen werden seit einigen Jahren im Wohnungsbau neue Formen des Wohnens entwickelt und erprobt. Neben dem klassischen Wohnungsbau entstehen vielerorts Wohnprojekte, in denen besondere Wohnvorstellungen meist von den späteren Nutzern selber umgesetzt werden (vgl. Dürr/ Kuhn 2017: 11-16). In ambitionierten Wohnprojekten entstehen neue Grundrisse, die über die klassische Organisation und Nutzung einer Wohnung hinausgehen und verschiedene Formen des gemeinschaftlichen Wohnens ermöglichen. Ein Beispiel dafür sind Clusterwohnungen, in denen Kleinwohnungen mit großzügigen, gemeinschaftlichen Wohnbereichen kombiniert werden (vgl. Kuhn 2017: 48).

Autofreies Wohnen: verschiedene Grade der Autoreduzierung

Anfang der 1990er Jahre, als sich die Grenzen der Motorisierung deutlich zeigten, kam die Gegenbewegung auf, Stadtquartiere gezielt ohne Auto zu entwickeln. Haushalte, die ohne Auto lebten, sollten von den Nachteilen der Autonutzung im Wohnumfeld verschont werden. 1992 gründete sich erstmals in Deutschland eine Initiative für ein autofreies Wohnquartier. Das Projekt Bremen-Hollerland mit 210 Reihenhäusern am Stadtrand scheiterte aber aus vielfältigen Gründen. Der Misserfolg beeinflusste die Diskussion um die Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit von autofreiem Wohnen für viele Jahre. Im Nachgang entstanden dennoch weitere Baugebiete mit unterschiedlichem Grad der Autoreduzierung (z.B. Saarlandstraße in Hamburg, Vauban in Freiburg). Grundsätzlich kann zwischen autofrei und autoarm/ autoreduziert unterschieden werden (vgl. Christ/ Loose 2001: 9). Autofrei bedeutet, dass Bewohner gänzlich auf „den Besitz eines eigenen Autos oder die Nutzung eines in der persönlichen Verfügbarkeit befindlichen Autos“ verzichten müssen (ebd.: 9). Solchen Verpflichtungen von Bewohnern sind aber enge rechtliche Grenzen gesetzt (siehe Projektanalyse Gartensiedlung Weißenburg Kapitel 8.3.2). Autoarm oder autoreduziert bedeutet, dass Bewohner formal nicht zum Autoverzicht verpflichtet werden, aber stattdessen Anreize geschaffen werden, auf ein Auto zu verzichten (vgl. ebd.: 9).

2.6 Zusammenfassung: Automobilität bislang kaum im Umbruch

Die Inhaltsanalyse der verschiedenen Erhebungen und sonstigen Quellen zeigt, dass in den Bereichen Mobilität und Wohnungsbau aktuell komplexe Rahmenbedingungen und vielschichtige Schwierigkeiten bestehen. Die Folgen können sich bis auf die Ebene des Stellplatzes im Wohnungsbau auswirken, der sich in einem komplexen Spannungsfeld vielfältiger Entwicklungen befindet. Die ausgewerteten Mobilitätsstudien machen deutlich, dass die Verkehrswende trotz der vielen Probleme, die durch den MIV verursacht werden, bislang kaum vorangekommen ist. Der Großteil der Personenmobilität in Deutschland wird nach wie vor automobil abgewickelt und es zeichnen sich bislang keine klaren Tendenzen ab, dass sich in naher Zukunft der MIV und der Pkw-Bestand reduzieren werden. So ist im Durchschnitt laut der MiD-Studie 2017 nach wie vor in jedem deutschen Haushalt mehr als ein Pkw vorhanden. Nur rund ein Fünftel aller Haushalte besitzt kein Auto, wobei dieser Anteil in den Metropolen deutlich höher ausfällt. Angesichts jährlich steigender Zulassungszahlen wird eher davon ausgegangen, dass die Zahl der Pkw in Privathaushalten weiter zunehmen wird. Abnahmen beim Autobesitz in einigen Bereichen werden durch gegenläufige Entwicklungen in anderen Bereichen aufgehoben. Dabei verbraucht jedes weitere Auto Fläche, verursacht hohe Kosten in Betrieb und Unterhalt und belastet die Umwelt und das Stadtbild. Die Verfasser der Studie MiD 2017 resümieren, dass eine nachlassende Attraktivität des Autos bislang nicht feststellbar und vielmehr von einer weiter steigenden Verkehrsleistung auszugehen ist (vgl. infas et al. 2019c: 86).

Die ausgewerteten Studien verdeutlichen, dass der Pkw-Besitz und damit der Stellplatzbedarf von Haushalten von vielen Faktoren abhängig sind und sich erheblich unterscheiden können. Beispielsweise lassen sich deutliche Abhängigkeiten zwischen Haushaltseinkommen und Pkw-Besitz erkennen, die von weiteren Faktoren wie Raumstruktur, Haushaltsgröße, Eigentumsform der Wohnung, Kinder im Haushalt und persönlichen Einstellungen (z.B. Verzicht aus ökologischen Gründen) überlagert werden. In Fachkreisen besteht Einigkeit, dass Deutschland ohne Verkehrswende die Klimaziele nicht erreichen kann. Die Auswertung der verschiedenen Studien lässt erkennen, dass insbesondere der MIV hohe Luftschadstoff- und Lärmemissionen verursacht, zum Klimawandel beiträgt, die

Verkehrssicherheit mindert und viel Fläche und Energie verbraucht. Der MIV schadet in vielfältiger Weise der Umwelt, der Gesundheit und dem Stadtbild. Für die notwendige Verkehrswende ist es erforderlich, über technische Anpassungen hinaus grundlegend die autoorientierte Mobilität der Menschen im Alltag zu transformieren. Deutlich zeigen die ausgewerteten Studien, dass Siedlungsstruktur, Mobilitätsangebote und MIV in einem komplexen Verhältnis zueinander stehen.

Die ausgewerteten Studien belegen, dass sich die Mobilität der Bewohner in ländlichen Räumen deutlich von jener in städtischen Räumen unterscheidet. Neben der Größe der Stadt spielt vor allem die Lage im Raum eine große Rolle. Die Studien lassen den Schluss zu, dass viele Veränderungen bei der Mobilität zunächst in den Metropolen eintreten. Es kann aber angenommen werden, dass viele dieser Entwicklungen sich auch in Groß- und Mittelstädten – möglicherweise in abgewandelter Form – vollziehen werden. Die herangezogenen wissenschaftlichen Untersuchungen weisen nach, dass Veränderungen beim Mobilitätsverhalten vor allem bei jungen Stadtbewohnern in Metropolen und Großstädten besonders ausgeprägt sind. Sie verfügen tendenziell seltener über ein Auto bzw. einen Führerschein und nutzen überproportional häufig das Fahrrad und den ÖPNV. Wenn ein Pkw benötigt wird, greifen sie verstärkt auf Carsharing zurück.

Abhängig davon, welche Trends und Entwicklungen sich künftig in welcher Form durchsetzen werden, besteht die Möglichkeit, dass sich die Mobilität der Menschen künftig weitreichend verändern wird. Je nachdem, welche Rolle dabei das private Automobil spielt, werden sich auch die Bedarfe nach Stellplätzen verändern. Große Potenziale werden in der Fachwelt in der Vollautomatisierung und in der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen gesehen, die über die Angebote des ÖPNV hinausgehen. Allerdings besteht dabei die Gefahr, dass der MIV auch zunehmen könnte, wenn Autos zukünftig zwar automatisiert und elektrisch, aber weiterhin primär privat und damit mit niedrigen Besetzungsgraden gefahren werden (vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 339). Die Autoren der MiD-2017-Studie gehen davon aus, dass neue Mobilitätsangebote aller Voraussicht nach nur einen kleinen Beitrag zur Reduzierung des MIV leisten können (vgl. infas et al. 2019c: 87). Mehrfach wurde in den ausgewerteten Untersuchungen darauf verwiesen, dass beim Aufbau neuer Mobilitätsangebote und -dienstleistungen eine zentrale Aufgabe darin besteht, tatsächlich die Nutzer von Autos anzusprechen. Denn ansonsten besteht die Gefahr, dass vorzugsweise Nutzer des Umweltverbunds auf alternative Angebote umsteigen, wodurch sich kein positiver Effekt für die Umwelt erreichen lässt. Insbesondere stationsgebundenes Carsharing hat nachweislich das Potenzial, die Anzahl privater Pkw zu reduzieren. Eine Reduzierung des MIV und damit einhergehend des Pkw-Besitzes ist mit vielen, schwer zu lösenden Zielkonflikten verbunden. „Zwischen geforderter Verkehrswende, verabredeten Klimazielen und dem verbreiteten Wunsch nach hedonistischer Tempojagd eingekeilt, steckt das Auto in der Klemme.“ (Grieger 2019)

Seit Mitte März 2020 hat die Corona-Pandemie auch bei der Mobilität zu tiefgreifenden Veränderungen geführt, deren langfristige Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten noch nicht abzusehen sind. Die drängenden Themen der Verkehrswende, die zwar noch immer am Anfang steht und wegen der Corona-Pandemie mit neuen Unsicherheiten und Fragen verbunden ist, werden sich auch stark auf die Parkierung und die Notwendigkeit von Stellplätzen auswirken.

3 Ruhender Verkehr und Parkierung

3.1 Methode

In Kapitel 3 werden aktuell bestehende Rahmenbedingungen sowie die gängige Praxis und Vorgehensweise bei der Errichtung von Stellplätzen zusammengefasst. Neben der Parkierung im öffentlichen Raum wird vor allem herausgearbeitet, welche rechtlichen Möglichkeiten für die öffentliche Hand bestehen, die Errichtung von privaten Stellplätzen vorzuschreiben und zu steuern. Ebenso werden Anforderungen und Besonderheiten des Stellplatzes im Geschosswohnungsbau erläutert (z.B. Auslastung, Zielgruppe). Nach einer Betrachtung, wie Stellplätze baulich hergestellt werden können, werden die unterschiedlichen Akteure, die bei der Herstellung und Nutzung von Stellplätzen im Wohnungsneubau eine Rolle spielen, identifiziert und deren spezifischen Interessenslagen und Ziele erläutert.
Für die Beschreibung der Grundlagen und aktuellen Entwicklungen wurden folgende Quellen mit Hilfe der Methode der Inhaltsanalyse ausgewertet: Primär- und Sekundärliteratur vor allem aus den Bereichen Stadtplanung/ Städtebau, Verkehrswesen/ Verkehrswissenschaft, Erhebungen zum Mobilitätsverhalten, spezielle Literatur über Parkierungsanlagen, technische Regelwerke, Gesetzestexte mit zugehörigen Kommentierungen sowie Veröffentlichungen im Internet. Um weitere Erkenntnisse über die Auslastung von Stellplätzen im Wohnungsbau zu gewinnen, wurde eine Zählung in einer beispielhaften Tiefgarage im Neubau in Karlsruhe durchgeführt. Bei regelmäßigen Begehungen über einen Zeitraum von drei Wochen wurde erhoben, wie viele Stellplätze in der Tiefgarage mit insgesamt 84 Stellplätzen zu verschiedenen Zeiten belegt sind (weitere Erläuterungen siehe Kapitel 3.5.3). Da es sich dabei nur um eine einzelne Untersuchung in einer typischen Tiefgarage im Neubau handelt, können daraus allerdings keine allgemeingültigen Rückschlüsse gezogen werden.

3.2 Parken in der Stadt

3.2.1 Parkraumangebot

Jede Fahrt mit einem Auto beginnt und endet auf einem Einstellplatz. Wenn ein Auto nicht für den eigentlichen Zweck der Fortbewegung genutzt wird, braucht es eine Fläche zum Ruhen. „Mit `Parken´ (Parkieren, Parking) wird das Abstellen oder Einstellen betriebsbereiter Kraftfahrzeuge bezeichnet. Das Kraftfahrzeug wird beim Parken aus dem fließenden Verkehr genommen und dem ruhenden Verkehr zugeordnet.“ (Lohmeyer/ Ebeling 2014: 16) „Der ruhende Verkehr umfasst alle Fahrzeuge, die für kürzere oder längere Zeit abgestellt werden.“ (Schnabel/ Lohse 2011: 495) Die ständig wachsende Zahl an Pkw in Deutschland lässt auch den Bedarf an Anlagen für den ruhenden Verkehr kontinuierlich steigen.
Dem Stellplatz bei der Wohnung als Ausgangspunkt vieler Fahrten kommt eine besondere Bedeutung zu. Einen räumlichen Schwerpunkt des ruhenden Verkehrs bilden Stadtzentren mit ihren zahlreichen Funktionen. Nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende Verkehr hat vielfältige Auswirkungen auf die Städte und das Wohnumfeld. Von großer Bedeutung ist es, wie viele und in welcher Form Einstellplätze auf privaten und öffentlichen Flächen in einem Gebiet zur Verfügung stehen. Das Angebot und die Kosten von Einstellplätzen können die Attraktivität von Städten oder Quartieren als Ziel von Einkäufen bzw. Freizeitaktivitäten oder als Wohn- und Arbeitsplatzstandort wesentlich beeinflussen. Das Parken steht in der kommunalen Praxis in einem Spannungsfeld vieler, oft widersprüchlicher Interessen und Zielsetzungen. Aus dem Blickwinkel einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung stellt die Begrenzung des Parkraumangebots einen zentralen Ansatz dar, um die Mobilität auf den Umweltverbund zu lenken. Autofahrer hingegen fordern möglichst nah am Fahrziel schnell und kostengünstig verfügbaren Parkraum für ihr Fahrzeug. Wirtschaft und Einzelhandel setzen sich ebenfalls für ein großzügiges Parkraumangebot ein, um für Kunden gut erreichbar und attraktiv zu sein. Die verschiedenen Anforderungen und Interessen bei der Parkraumplanung in einen Ausgleich zu bringen, stellt für Städte eine komplexe Aufgabe dar. Der ruhende Verkehr ist im Idealfall Bestandteil einer kommunalen Gesamtverkehrsplanung (z.B. Verkehrsentwicklungsplan), die wiederum in die Stadtentwicklungsplanung integriert ist (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 496, 531; FGSV 2012: 8; Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 10 f.)

Grundsätzlich haben Kommunen zwei Optionen, um Einfluss auf das Parkraumangebot zu nehmen:

1. Mit Hilfe des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts können Städte die Entstehung von Stellplätzen auf privaten Flächen beeinflussen. Über die Bauordnung des Landes oder über Stellplatzsatzungen der Kommunen kann bei Neu- und Umbauten die Herstellung von Stellplätzen gefordert und weitergehend reglementiert werden, sofern eine Stellplatzpflicht auf den entsprechenden Ebenen besteht (siehe zu Landesebene Kapitel 5). Über Bebauungspläne können die Größe, Lage sowie die Art der baulichen Unterbringung vorgegeben werden. Hinsichtlich Nutzung und Ausgestaltung sind private Stellplätze allerdings dem kommunalen Einfluss weitgehend entzogen.
2. Im öffentlichen Raum kann die Gemeinde durch die Schaffung und Bewirtschaftung von Parkständen direkt das Parkraumangebot beeinflussen. Das Parken kann explizit erlaubt, Gebühren dafür erhoben oder das Abstellen von Fahrzeugen untersagt werden.

Nahezu alle Nutzungen und baulichen Anlagen verursachen in unterschiedlichem Umfang Verkehr, der häufig als motorisierter Individualverkehr erfolgt und somit einen Stellplatzbedarf auslöst. Nicht nur Wohnungen, sondern auch Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen haben einen hohen Bedarf an Stellplätzen, da über drei Viertel der Haushalte über einen oder mehrere Pkw verfügen (siehe Kapitel 2.3.4) und ihre Wege oft damit zurücklegen. In Städten muss viel Fläche für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Anspruch genommen werden. Ein Negativbeispiel im Hinblick auf den Flächenverbrauch sind Einzelhandelsnutzungen an nicht-integrierten Standorten mit großen oberirdischen Kundenparkplätzen (vgl. Uttke 2009: 135 f.). In welcher Menge und in welcher Form Parkraum bereitgestellt wird, hat großen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels und die städtebauliche Qualität von Städten und Quartieren. Zu wenig Parkraum in einem Gebiet kann zu Parksuchverkehr und einer problematischen Verdrängung von ruhendem Verkehr in die Umgebung führen (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 527).

3.2.2 Historische Entwicklung der Stellplatzpflicht

Da jedes Auto am Ende seiner Fahrt abgestellt werden muss, wurde es mit dem Aufkommen des Automobils nicht nur wichtig, immer mehr Straßen zu errichten, sondern auch ausreichend Abstellanlagen. Die Problematik fehlenden Parkraums machte sich schnell nach dem Einsetzen der Massenmotorisierung in den Städten bemerkbar. In den Stadtkernen reichten die vorhandenen Verkehrsflächen nicht mehr aus und der ruhende Verkehr auf den Straßen beeinträchtigte den fließenden Verkehr, den Stadtraum und die öffentliche Sicherheit (vgl. Sill 1981a: 1; siehe auch Kapitel 2.2). Als Folge dessen wurden viele Studien und Forschungsarbeiten über die Planung, Organisation und Errichtung von Parkbauten erstellt veröffentlicht. Schon 1925, als sich in Deutschland die Probleme noch in Grenzen hielten, veröffentlichte Georg Müller als Pionier der Großgaragenplanung das Buch `Großstadt-Garagen´ (vgl. Müller 1925).

Anfänge der Stellplatzpflicht: Reichsgaragenordnung

Da Dauer- und Nachtparken am Straßenrand den fließenden Verkehr in den 1930er Jahren immer mehr beeinträchtigten, wurde 1939 die Reichsgaragenordnung (RGaO) erlassen. Neben Bau- und Betriebsvorschriften wurde darin erstmals geregelt, dass jeder Bauherr eines Neubaus Stellplätze für die vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu schaffen hat. Sinn und Zweck der Reichsgaragenordnung war es, die öffentlichen Verkehrsflächen vom ruhenden Verkehr zu entlasten (vgl. Reichsministerium des Innern 1939; Thiel/ Frohberg 1956: III, 152; Kleffner 1958: 12). Der Reichsgaragenordnung lag folgender Grundsatz zugrunde: Wenn ein Auto am Endpunkt der Fahrt nicht ein bestimmtes Grundstück, sondern allgemein die Stadt oder einen Stadtteil aufsucht, darf es auf einem öffentlichen Parkstand abgestellt werden. Sobald aber ein bestimmtes Grundstück (z.B. Wohnung, Hotel) Ziel der Fahrt ist, ist das Auto auf einem zum Gebäude gehörenden Stellplatz außerhalb des öffentlichen Raums zu parken. Jeder Bauherr war damit verpflichtet, die Gefahren zu beseitigen, die durch die Nutzung seines Grundstücks entstehen (vgl. Kleffner 1958: 36; Minister für Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen 1958b: 173). In der Präambel der Reichsgaragenordnung wurde darauf hingewiesen, dass es zudem ausdrückliches Ziel des Reichskanzlers ist, mit der Verordnung die Motorisierung zu fördern (vgl. Thiel/ Frohberg 1956: 1).

Grundsätzlich standen schon in der Reichgaragenordnung dem Bauherrn drei Möglichkeiten zur Erfüllung der Stellplatzpflicht zur Verfügung: Herstellung auf dem Baugrundstück oder in der Nähe sowie Beteiligung an einer in der Nähe gelegenen Gemeinschaftsanlage (vgl. Thiel/ Frohberg 1956: 57). In § 4 RGaO war zudem geregelt, dass in Friedenszeiten die damals vorgeschriebenen Luftschutzräume als Garagen genutzt werden dürfen.

Zahl der Stellplätze

In der Reichsgaragenordnung wurde nicht vorgeschrieben, wie viele Stellplätze für die einzelnen Nutzungen genau zu schaffen sind, sondern es war allgemein geregelt, dass „für die vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Bewohner […] Einstellplatz in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit […] auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu schaffen“ ist (§ 2 Abs. 1 RaGO). Mit der Formulierung der `zu erwartenden Fahrzeugen´ sollte die zunehmende Motorisierung von Anfang an berücksichtigt werden (vgl. Kleffner 1958: 38). Eine Festlegung von konkreten Stellplatzzahlen erfolgte später in einzelnen Ländervorschriften (vgl. Thiel/ Frohberg 1936: 152).

Nach 1945 ergingen in verschiedenen ministeriellen Erlassen weitere Regelungen und Erläuterungen zur Reichsgaragenordnung, in denen unter anderem die Zahl der zu schaffenden Stellplätze vorgegeben wurde (vgl. Thiel/ Frohberg 1956: 61). Beispielsweise wurden in einem Runderlass des Ministers für Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen vom 09.08.1950 folgende Richtzahlen für Wohnungen genannt (Minister für Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen in Thiel/ Frohberg 1956: 174):

„Einzelhäuser: 1 Einstellplatz auf 1- 2 Wohnungen
Reihenhäuser: 1 Einstellplatz auf 2- 5 Wohnungen
Großwohnblocks: 1 Einstellplatz auf 5- 15 Wohnungen“

In dem Erlass wurde erläutert, dass die Richtzahlen nur einen Anhaltspunkt liefern und sie im Einvernehmen mit den Planungsstellen an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden sollen. Der Minister warnte „ausdrücklich vor einer schematischen Anwendung dieser Richtzahlen“ (ebd.: 174).

Anwendung der Reichsgaragenordnung nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Vorgaben der nach wie vor geltenden Reichsgaragenordnung zunächst bekämpft, da sich viele Akteure angesichts der Notlage nicht vorstellen konnten, dass die Anzahl der Privatautos jemals wieder auf das Vorkriegsniveau steigen oder dieses sogar übertreffen könnte. Zu Beginn des Wiederaufbaus wurden die Regelungen meist ignoriert, indem zunächst überhaupt keine Stellplätze gefordert und später bei vielen Bauvorhaben die Herstellungsverpflichtung gestundet wurde. Als Folge dessen fehlt es heute in vielen Wohngebieten der Nachkriegszeit an privaten Stellplätzen (vgl. Linckh 1981: 264). In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Rechtsgültigkeit der Reichsgaragenordnung sowohl in ihrer Gesamtheit als auch in einzelnen Bestimmungen angezweifelt. Beispielsweise wurden folgende Einwände vorgebracht:

- Die Reichgaragenordnung würde typisch nationalsozialistisches Gedankengut enthalten und müsse daher aufgehoben werden.
- Die Reichsgaragenordnung widerspreche dem Artikel 14 des Grundgesetzes, da sie den Tatbestand der Enteignung erfülle.
- Auf den Wiederaufbau kriegszerstörter Gebäude könne die Reichsgaragenordnung keine Anwendung finden. (vgl. Kleffner 1958: 52)

Ebenfalls wurde die Auffassung vertreten, dass die Vorschriften der Reichgaragenordnung die Kriegsschäden noch vermehren würden. Zudem boten die vielen Trümmerflächen in den Städten ausreichend Platz zum Abstellen von Autos. Erst im Jahr 1951 hat das Hamburger Oberverwaltungsgericht entschieden, dass die Reichsgaragenordnung weiterhin als Bundesrecht gültig ist und auch für den Wiederaufbau kriegszerstörter Gebäude anzuwenden ist (vgl. Thiel/ Frohberg 1956: 55 f., 65 f.; Kleffner 1958: 52).

In den 1950er Jahren wurde in Zusammenhang mit der Reichsgaragenordnung intensiv die Frage diskutiert, ob im sozialen Wohnungsbau weniger Stellplätze als im frei finanzierten Wohnungsbau erforderlich sind. Zwei Hauptgründe wurden damals angeführt: Einerseits sollten die knappen Finanzmittel für die Schaffung von Wohnraum und nicht von Stellplätzen verwendet werden und andererseits wurde davon ausgegangen, dass die Bewohner des sozialen Wohnungsbaus niemals finanziell in der Lage sein würden, ein Auto zu besitzen. Als jedoch mit dem Wirtschaftswunder die Motorisierung in der Bevölkerung zunahm, wurden viele Stellplatzrichtlinien den Erfordernissen angepasst (vgl. Teichgräber/ Sprenger/ Wiebusch-Wothge 1985: 12).

Anfänge der Ablöse von Stellplätzen

Bei der praktischen Anwendung der Reichsgaragenordnung zeigten sich in der Nachkriegszeit Probleme, da Bauherren vor allem in Bestandsgebieten häufig weder auf dem eigenen noch auf einem fremden Grundstück ausreichend Stellplätze herstellen konnten. Die Baurechtsbehörden standen daher vor der Wahl, den Bauherren von der Herstellungspflicht zu befreien (Tatbestand der Unzumutbarkeit) oder die Baugenehmigung zu versagen, was auf Grund des allgemeinen Mangels an Wohnraum kaum vertretbar war. Daher kam in den 1950er Jahren das Modell auf, die Befreiung von der Stellplatzpflicht unter die Bedingung zu stellen, dass der Bauherr einen Geldbetrag an die Gemeinde zahlt (Ablöse). In der Reichsgaragenordnung selbst war eine solche Regelung zur Ablösung der Stellplatzpflicht in Geld nicht enthalten. Mit diesen Geldmitteln sollten die Gemeinden zweckgebunden öffentliche Parkplätze schaffen, die die Gefahr der Nichtherstellung privater Stellplätze von der Öffentlichkeit abwenden und allen – nicht nur den Nutzern des befreiten Bauvorhabens – zur Verfügung stehen. Mit dieser Rechtskonstruktion der Befreiung sollte ein Vorteilsausgleich zwischen begünstigtem Bauherrn und belasteter Öffentlichkeit erreicht werden. Ob eine solche Ablöse von notwendigen Stellplätzen rechtmäßig ist, wurde in der damaligen Rechtsliteratur unterschiedlich diskutiert. Als Gegenargument wurde unter anderem angeführt, dass die Reichsgaragenordnung nicht die Schaffung von öffentlichen Parkständen, sondern von privaten Stellplätzen regelt, und sich Gemeinden über Befreiungen keine Finanzmittel für ihre öffentlichen Aufgaben verschaffen dürfen. (vgl. Thiel/ Frohberg 1956: 146; Kleffner 1958: 64-66; Wiechert 2013a: Rn. 60)

Auswirkungen auf den Städtebau

Mit der Einführung der Reichsgaragenordnung im Jahr 1939 war es bei städtebaulichen Planungen erstmals vorgeschrieben, ausreichend Flächen für das Abstellen der Pkw auf privaten Grundstücken herzustellen. In den Bebauungsplänen mussten folglich Voraussetzungen geschaffen werden, damit Bauherren die Stellplatzverpflichtung überhaupt erfüllen konnten (vgl. Kleffner 1958: 61). Die Reichsgaragenordnung kann somit als Ausgangspunkt für die bestimmende Rolle von Stellplätzen in städtebaulichen Entwürfen gesehen werden. Thiel/ Frohberg (1956: 100) führten in ihrem Gesetzeskommentar zur Reichsgaragenordnung in den 1950er Jahren aus, dass nicht nur bebauungsfähige, sondern auch „stellplatzreife oder garagenbaufähige“ Baugrundstücke zu schaffen sind. Größe und Zuschnitt von Grundstücken mussten nun auf die neuen Anforderungen an die Unterbringung des ruhenden Verkehrs reagieren (vgl. Kleffner 1958: 73 f.). Die Reichsgaragenordnung und die nachfolgenden Gesetze mit ihren Stellplatzvorgaben haben bis heute großen Einfluss auf das Erscheinungsbild von Städten und Quartieren und führten zu einem erheblichen Zuwachs an privatem Parkraum.

3.2.3 Aktuelle Probleme und Potentiale des ruhenden Verkehrs

Je nach Gebietsstruktur und Nutzungen ergeben sich unterschiedliche Probleme mit dem ruhenden Verkehr. Wie bereits in Kapitel 2.2.3 aufgezeigt, nimmt er in Städten viel Fläche in Anspruch. Die Folgen zu weniger Stellplätze oder zu vieler Autos zeigen sich in vielen bestehenden Stadtgebieten deutlich. Insbesondere in den Innenstädten sind Einstellplätze ein knappes Gut. Die Straßenräume sind daher häufig zugeparkt und, falls möglich, werden auf den Grundstücken nachträglich Stellplätze errichtet (z.B. in Innenhöfen). In vielen verdichteten Altbaugebieten können allerdings keine zusätzlichen Stellplätze geschaffen werden; die Laternen- oder Bordsteingarage ist daher die einzige Möglichkeit für das Abstellen von Autos. Fehlende Einstellplätze führen zu Parksuchverkehr, der die Verkehrsbelastung in den Städten erhöht. Der Parksuchverkehr kann in den Innenstädten zu Spitzenzeiten bis zu einem Drittel des Verkehrs ausmachen (vgl. Website Lenz 2019). Probleme bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs wurden in der Vergangenheit häufig nur aus Sicht des Autofahrers gesehen, der nicht schnell genug und direkt am Ziel seiner Fahrt einen günstigen Stellplatz findet. Belange der Fußgänger und Fahrradfahrer spielten lange Zeit keine oder eine untergeordnete Rolle (vgl. Söhnchen 1995: 4).

Insbesondere große oberirdische Parkierungsanlagen treten im Stadtbild störend in Erscheinung und beeinträchtigen in der Regel die umgebende Bebauung. Oberirdische Anlagen bergen aber auch Potenziale für die Innenentwicklung. Beispielsweise wurden beim Projekt `Wohnen am Dantebad´ in München über einem Parkplatz in einem etwa 110 m langen, aufgeständerten Gebäude 100 Wohnungen geschaffen (vgl. Website Paul 2017). In Karlsruhe plant das städtische Wohnungsunternehmen aktuell im Rintheimer Feld, bestehende Garagenanlagen einer Nachkriegssiedlung mit Wohnungen aufzustocken (vgl. Website Schneemann 2020).

Abbildung 13: München: Wohnungsbau über Parkplatz (Dantebad)

Quelle: eigene Fotografie (2017)

Abbildung 14: Karlsruhe: geplante Wohnungen über Garagenanlage

Quelle: Website Schneemann 2020

Die Themen Parken und Verteilung der öffentlichen Straßenflächen in den Städten rücken auch immer mehr in den Fokus von zivilgesellschaftlichen Akteuren und Initiativen. Um auf die ungerechte Raumverteilung hinzuweisen, wurde beispielsweise im Jahr 2005 der Aktionstag `PARK(ing) Day´ ins Leben gerufen, der jedes Jahr weltweit stattfindet. Dabei werden Parkstände im öffentlichen Straßenraum kurzfristig neuen Nutzungen zugeführt (z.B. für Picknicks, zum Spielen oder als Erholungsfläche) (vgl. Website parkingday o.J.). Der VCD stellt seit 2018 auf der Website `strasse-zurueckerobern.de´ Initiativen vor, die sich für eine lebenswerte Stadt und nachhaltige Mobilität einsetzen (vgl. Website VCD o.J.).

3.2.4 Organisation des ruhenden Verkehrs

Anlagen für den ruhenden Verkehr sind die Schnittstelle zwischen dem Straßennetz und dem Zielort (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 530). Grundsätzlich bestehen die folgenden Möglichkeiten, in Städten Raum für den ruhenden Autoverkehr zu schaffen (vgl. FGSV 2012: 15):

- unbewirtschaftete Parkstände im Straßenraum oder auf Parkplatzanlagen (gebührenfrei und für alle)
- bewirtschaftete Parkstände im Straßenraum oder auf Parkplatzanlagen. Dabei können folgende Nutzungen unterschieden werden:
    - mit Nutzerwidmung
    - mit Begrenzung der Parkdauer und gebührenfrei
    - mit Begrenzung der Parkdauer und gebührenpflichtig
    - ohne Begrenzung der Parkdauer, aber gebührenpflichtig
- öffentliche Parkstände in Tiefgaragen oder Parkhäusern: öffentlich zugänglich für Gelegenheits- oder für Dauerparker (Mietparker) und gebührenpflichtig
- private Stellplätze auf Parkplatzanlagen oder in Tiefgaragen und Parkhäusern, unterschieden in:
    - öffentlich zugänglich
    - nicht öffentlich zugänglich (z.B. nur für Bewohner im Wohnungsbau)

Wechselseitige Nutzung und Mehrfachnutzung von Parkraum

Wenn bauliche Anlagen und sonstige Einrichtungen auf dem Grundstück oder auf unterschiedlichen Grundstücken nicht gleichzeitig genutzt werden oder Parkflächen für bestimmte Zeiten reserviert sind, kann durch eine wechselseitige Bereitstellung von Stellplätzen das Parkraumangebot besser ausgelastet werden (vgl. ILS 1983: 66; FGSV 2012: 17). Je nach Rechtslage in den Ländern und Kommunen besteht sogar die Möglichkeit, durch eine wechselseitige Nutzung im Neubau die Zahl der notwendigen Stellplätze zu senken. Laut den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) ist eine überschneidungsfreie Parkraumbereitstellung nur bei ausgesuchten Nutzungen und unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich. Denkbar ist beispielsweise, dass ein Parkplatz bei Firmen oder Schulen am Wochenende oder am Abend für Veranstaltungen genutzt wird. Damit eine Mehrfachnutzung funktioniert, muss sichergestellt sein, dass der Zu- und Abfahrtsverkehr zu den einzelnen Nutzungen zeitlich getrennt erfolgt. Kommunen stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, eine Mehrfachnutzung rechtlich abzusichern (z.B. im Grundbuch). Je nach Anforderungen müssen für die Mehrfachnutzung von

Stellplätzen spezielle bauliche Maßnahmen umgesetzt werden (z.B. besondere Flucht- oder Rettungswege). In vielen Fällen ist eine wechselseitige Nutzung von Tiefgaragenstellplätzen schwierig, weil die Notausgänge meist in die Treppenhäuser der darüber liegenden Privatgebäude führen, die beispielsweise außerhalb der Geschäftszeiten abgesperrt sind. Eine Einführung von wechselseitiger Nutzung ist oft auch nachträglich möglich und kann zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen. Die Nutzer vereinbaren in solchen Fällen meist vertraglich, wie die Kosten für die Instandhaltung und den Betrieb aufgeteilt und wie Haftungsfragen geregelt werden (vgl. Dunker 2005: 584; FGSV 2012: 64). Im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW führen die Verfasser als Beispiel für eine wechselseitige Nutzung an, dass sogar in einem Wohn- und Geschäftshaus die notwendigen Stellplätze der Wohnungen tagsüber von den Gewerbeflächen genutzt werden können. Eine Arztpraxis müsste somit keine zusätzlichen Stellplätze nachweisen (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 38).
Ein Sonderfall der wechselseitigen Parkraumbereitstellung besteht darin, dass Nutzern kein fester Stellplatz in einer Parkierungsanlage zugewiesen wird, sondern alle Stellplätze zum Abstellen des Fahrzeugs genutzt werden können. Bei solchen Modellen kann eine höhere Zahl an Mietverträgen abgeschlossen werden, als Stellplätze vorhanden sind. Mit Hilfe von elektronischer Zählung kann erfasst werden, wie viele Autos tatsächlich in der Regel zur gleichen Zeit abgestellt sind. Da sich das Nutzerverhalten zumeist einpendelt und so die Bedarfe vorhersehbar sind, kann so eine Mehrfachnutzung der vorhandenen Stellplätze und je nach Nutzerverhalten eine erhebliche Mehrvermietungsquote erreicht werden. (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 538 f.; FGSV 2012: 64; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018a: 25)

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)

Für die Planung und den Betrieb sowohl von öffentlichen als auch von privaten Parkierungsanlagen haben sich die `Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)´ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV in der Fachwelt etabliert. Die EAR sind eine Hilfestellung, um „Parkflächen technisch einwandfrei zu entwerfen, benutzerfreundlich auszustatten und zu betreiben und städtebaulich sorgfältig einzugliedern." (FGSV 2012: 7) Die Empfehlungen wurden zuletzt 2005[4] aktualisiert und entsprechen somit in einigen Bereichen nicht mehr ganz dem aktuellen Stand (vgl. FGSV 2012). In den EAR wird als Anhaltswert für die Bemessung von Parkierungsanlagen eine Fläche von 25 bis 30 m² je Parkstand angenommen (vgl. ebd. 18). Als zumutbar wird in den EAR eine Wegeentfernung zwischen Stellplatz und Zielort von 250 bis 500 m angesehen (vier bis acht Gehminuten) (vgl. ebd.: 10).

Erfassung, Kontrolle und Steuerung von Parkraum

Parkleitsysteme

Parkleitsysteme haben den Zweck, Fahrzeugführer direkt bis zu einem freien Parkstand oder Stellplatz zu führen, um so Parksuchverkehr zu vermeiden. Auf diese Weise kann das vorhandene Parkraumangebot in einem Gebiet effizienter genutzt werden. Bei dynamischen Systemen wird laufend angezeigt, wie viele Einstellplätze frei sind, und Prognosen darüber erstellt. Über einen Parkleitrechner kann die Belegung verschiedener Parkierungsanlagen erfasst und die Informationen an den Autofahrer weitergegeben werden. (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 543-546; FGSV 2012: 54-56)

Park-Apps

Verschiedene Unternehmen und Start-ups arbeiten derzeit an Apps für mobile Endgeräte, um die Suche nach freiem Parkraum in den Städten zu vereinfachen. Die Systeme kombinieren meist unterschiedliche Technologien und Daten auf Basis künstlicher Intelligenz, die für die Nutzer dynamische Echtzeit-Karten mit freien Parkständen und Stellplätzen erzeugen. Das Startup AIPARK beispielsweise entwickelt ein digitales Parkleitsystem zur Beschleunigung der Parkplatzsuche. Die App erfasst Millionen an Einstellplätzen in über 15 Ländern sowie umfassende Verkehrsdaten. Mit Hilfe von künstlicher Intelligenz werden in Echtzeit Parkplatzempfehlungen für den Nutzer generiert (vgl. Website Startup NDS 2019).
Auch zum Thema Mehrfachnutzung von Stellplätzen haben sich in den letzten Jahren verschiedene Ideen entwickelt. So sind Apps wie Ampido auf dem Markt, deren Geschäftsmodell auf dem Teilen von Stellplätzen basiert

[4] In der vorliegenden Arbeit wurde ein korrigierter Nachdruck aus dem Jahr 2012 verwendet.

(Stellplatz-Sharing). Der eigene Stellplatz kann als Einnahmequelle genutzt und vermietet werden, während der Bewohner z.B. bei der Arbeit sind. Mittlerweile hat die App auch größere Flächen im Angebot und könnte dafür eingesetzt werden, beispielsweise Supermarktparkplätze außerhalb der Öffnungszeiten Anwohnern zur Verfügung zu stellen. Durch die Vermittlung kann ungenutzter Parkraum effizienter ausgelastet werden (vgl. Website Müller 2013). Hinderlich können bei solchen Lösungen Zugangskontrollen sowie Bedenken anderer Bewohner sein, da Fremden der Zutritt zur privaten Parkierungsanlage gewährt werden muss. Ebenso kann z.B. im Miet- oder Kaufvertrag von Wohnungen die Vermietung von Stellplätzen an Dritte untersagt sein.

Parksensorik

Mittlerweile gibt es verschiedene Optionen und Maßnahmen, um in Städten die Belegung von Einstellplätzen zu erfassen und zu steuern. Bei Parksensorik-Systemen wird jeder Einstellplatz mit einem drahtlosen Sensor ausgestattet, der in Echtzeit die Belegung erfasst. Diese Informationen werden an eine zentrale Plattform übertragen, die die Daten auswertet und weitere Schritte veranlasst. In Kombination mit Parkleitsystemen kann so der Parksuchverkehr reduziert werden. Ebenso kann damit das Einhalten der Parkvorschriften überprüft werden. Beispielsweise lassen sich dadurch auf einer Karte alle Falschparker lokalisieren und Überwachungspersonal gezielt einsetzen. Die kleinen Sensoren können mit wenig Aufwand auf den Einstellplätzen angebracht und von Autos überfahren werden. Mit solchen Sensoren kann ein effizientes Parkraummanagement auf öffentlichen wie privaten Flächen aufgebaut (Stichwort: Smart City) und präzise statistische Erhebungen zur Auslastung von Parkraum durchgeführt werden. Einige Einzelhandelsunternehmen greifen auf ihren Kundenparkplätzen bereits auf solche Parksensoren zurück, um die angegebene Höchstparkdauer zu kontrollieren und die Parkplätze von unrechtmäßigen Dauerparkern freizuhalten. (vgl. NPM 2019: 25, 49; Website Bosch o.J.a; Website Bosch o.J.b).

3.3 Öffentlicher Parkraum

3.3.1 Herstellung und Finanzierung

In den Straßengesetzen der Bundesländer ist geregelt, dass die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für Gemeindestraßen sind (z.B. § 44 StrG in Baden-Württemberg). Daher liegen die Herstellung, Unterhaltung, Beleuchtung, Reinigung, Streupflicht auch von öffentlichen Parkständen sowie die Haftung im Aufgabenbereich der Gemeinden (vgl. § 9 StrG). Der Bau und die Unterhaltung von Parkständen sind mit hohen Kosten für die Kommunen verbunden. Öffentliche Parkstände sind vor allem in solchen Fällen erforderlich, wenn keine bestimmte Nutzung gezielt aufgesucht wird (z.B. Einkaufsbummel in der Innenstadt). Der Zweck von öffentlichen Parkständen besteht nicht darin, den ruhenden Verkehr aufzunehmen, der durch eine bestimmte Anlage ausgelöst wird. Dies soll über private Stellplätze erfolgen. Ein bestehende private Stellplatzpflicht entfällt daher nicht, wenn ausreichend öffentliche Parkstände in der Umgebung eines Bauvorhabens zur Verfügung stehen (vgl. Hensle 2016: Rn. 13-15). Da Parkstände Teil des Straßenraums und dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, müssen sie grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Bei Wohnbauvorhaben kann es unter Umständen ökonomischer und effizienter sein, Einstellplätze für Besucher öffentlich statt privat anzulegen, damit sie von Besuchern unterschiedlicher Gebäude genutzt werden können (vgl. Wiechert 2013: Rn. 10).

Die Herstellung von Parkständen ist im Straßengesetz der Länder (z.B. § 2 Abs. 2 Nr. 1b StrG in Baden-Württemberg) und im Erschließungsrecht des Baugesetzbuchs geregelt (§§ 123 ff. BauGB). Gemäß § 123 Abs. 1 BauGB ist die Erschließung von Grundstücken die Aufgabe der Gemeinde, soweit sie nicht nach anderen gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen einem anderen obliegt. Öffentliche Parkstände in den Straßen gehören zu den Erschließungsanlagen. Die Gemeinden müssen für die erstmalige Herstellung öffentlicher Straßen Erschließungsbeiträge nach Maßgabe von §§ 127 ff. BauGB erheben. Beitragspflichtig sind die Grundstückseigentümer, denen die Erschließungsanlage durch den Anschluss einen Vorteil bietet. Bis zu 90 % des nicht gedeckten Erschließungsaufwands können die Gemeinden auf die Grundstückseigentümer umlegen (vgl. Wiechert 2013: Rn. 10). Im Detail ist das Erschließungsrecht eine komplexe Materie, das bei der Beitragsfähigkeit zwischen selbständigen und unselbständigen Parkierungsflächen entlang von Straßen unterscheidet (vgl. Quaas 2015: 1725 Rn. 31 f.). Die Herstellungskosten für einen Parkstand am Straßenrand belaufen sich auf etwa 1.500 Euro; der jährliche Unterhalt liegt zum Beispiel in Berlin bei etwa 60 Euro (vgl. Agora Verkehrswende 2019: 11 f.).

Weeber/ Weeber (vgl. 1997: 17 f.) wiesen in ihrer Untersuchung über Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau auf die problematische Bereitschaft von Gemeinden hin, öffentlichen Parkraum für Wohnbebauung zu schaffen. „Wenn die Gemeinde für die Benutzung ganz oder teilweise aus eigenen Mitteln Parkraum schafft ohne kostendeckende Gebühren zu erheben, so

- nimmt sie eine Umverteilung öffentlicher Mittel zugunsten von Autobesitzern vor
- provoziert sie bei allen, die Parkraum anbieten oder nutzen wollen, den Versuch, das so billig wie möglich, nämlich auf Kosten der Gemeinschaft zu erreichen
- schafft sie ein Anspruchsdenken – um nicht zu sagen: ein Gewohnheitsrecht – dessen Druck sie politisch nicht gewachsen ist
- gibt sie meist gerade solche Flächen preis, die zur Förderung umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsformen besonders wichtig wären
- gefährdet sie ihre finanziellen Möglichkeiten, eine integrierte Verkehrspolitik voranzubringen
- schwächt sie die Wirtschaftlichkeit von Parkraumangeboten von privater Seite“ (ebd.: 17 f.)

Zur Finanzierung von öffentlichen Parkierungsanlagen stehen Gemeinden auch die Einnahmen aus Stellplatzablösen zur Verfügung. Die Bundesländer regeln in ihren Bauordnungen in unterschiedlicher Weise, ob und inwieweit statt der Realherstellung eines privaten Stellplatzes ein Geldbetrag an die Gemeinde gezahlt werden kann. In einigen Ländern können die Gemeinden zudem kommunale Ablöseregelungen in eigenen Satzungen erlassen. Die Stellplatzablösen müssen aus rechtlichen Gründen zweckgebunden für verkehrliche Maßnahmen eingesetzt werden. Die konkreten Verwendungszwecke sind daher ebenfalls gesetzlich geregelt (z.B. § 37 Abs. 6 LBO).

3.3.2 Zulässigkeit von Parken im öffentlichen Straßenraum

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) definiert, dass nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende Verkehr zum Gemeingebrauch des öffentlich gewidmeten Straßenraums gehört. Durch die Widmung wird allen der Gebrauch der Straße zu Verkehrszwecken erlaubt. Allerdings kann in der Widmung geregelt werden, dass Verkehrsflächen nur eingeschränkt öffentlich genutzt werden dürfen (z.B. nur für Fuß- oder Radverkehr). Parken ist gemäß Straßen- und Straßenverkehrsrecht auf öffentlichen Straßenflächen grundsätzlich überall zulässig – außer in den in § 12 Abs. 3 StVO genannten Fällen (z.B. vor und hinter Kreuzungen) oder es ist in bestimmten Bereichen durch entsprechende Beschilderung ausdrücklich verboten. Eine Ausnahme bilden verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325), in denen Parken nur innerhalb gekennzeichneter Flächen zulässig ist. Um flächenhaft das Parken beispielsweise in einem Quartier zu verbieten, kann ein eingeschränktes Haltverbot für eine ganze Zone ausgewiesen werden (Zeichen 290 und 292). Das Straßenverkehrsrecht und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bieten zahlreiche Optionen, den ruhenden Verkehr auf öffentlichen Straßenflächen zu regeln. Die entsprechenden Anordnungen trifft die Straßenverkehrsbehörde. Die StVO schreibt vor, wie auf den öffentlichen Verkehrsflächen gehalten und geparkt werden darf (§ 12 StVO). Gemäß § 12 Abs. 2 StVO wird geparkt, wenn das Fahrzeug länger als drei Minuten hält oder verlassen wird. § 12 Abs. 4 StVO regelt, dass zum Parken der rechte Seitenstreifen zu benutzen ist, wenn er dazu ausreichend befestigt ist. Die Gemeinden haben verschiedene rechtliche Möglichkeiten (v.a. Parkraumbewirtschaftung), den öffentlichen Straßenraum unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu verteilen (vgl. FGSV 2012: 12 f.). Die Eigentümer eines Grundstücks haben kein Recht auf die bevorzugte Nutzung des angrenzenden öffentlichen Straßenraums (vgl. Möller-Meinecke 2016: Rn. 105).
Im April 2020 trat eine neue Straßenverkehrs-Ordnung in Kraft. Wegen eines Formfehlers im Gesetzestext war die zugehörige Bußgeldkatalogverordnung allerdings zunächst unwirksam. Diese sah zahlreiche Erhöhungen bei den Bußgeldern für falsches Parken vor. Beispielsweise sollte das Parken in Verbotszonen 55 Euro statt wie bisher 30 Euro kosten. Das Bußgeld für das Parken ohne Parkschein bzw. die Überschreitung der Parkdauer sollte von 10 Euro (bis 30 Minuten) auf 20 Euro steigen. (vgl. Website Bußgeldkatalog 2020)

3.3.3 Parkraumbewirtschaftung

Wie bereits beschrieben, ist Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen in Deutschland fast überall dort erlaubt, wo es nicht explizit verboten ist (Gemeingebrauch). Parkraum muss aber nicht unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Wenn zu wenige öffentliche Parkstände vorhanden sind, kann eine Bewirtschaftung des Parkraums

zielführend sein, um den unterschiedlichen Ansprüchen in einem Gebiet gerecht zu werden und eine Fluktuation zu gewährleisten. Die uneingeschränkte und kostenlose Nutzung des öffentlichen Parkraums kann unter folgenden Gesichtspunkten eingeschränkt werden (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 535-538; FGSV 2012: 13 f.):

- Zeitpunkt: Wochentag, Tageszeit
- Zeitdauer: beschränkt oder unbeschränkt (Höchstparkdauer)
- Höhe der Gebühren
- Nutzungswidmung des Parkstandes (z.B. nur Pkw, nur Lieferfahrzeuge, nur Bewohner)

Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren stellt § 6a Abs. 6 und 7 StVG dar. Demnach sind Gemeinden berechtigt, in eigener Verantwortung für das Parken auf ihren öffentlichen Verkehrsflächen Gebühren zu erheben. Parkgebühren nur zu erheben, um den kommunalen Haushalt aufzubessern, ist rechtswidrig. Sämtliche Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung basieren auf dem Straßenverkehrsrecht und dürfen daher nur umgesetzt werden, wenn verkehrliche Gründe vorliegen (§ 45 Abs. 1 und 1b StVO). Parkraumbewirtschaftung kann vor allem aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs eingeführt bzw. notwendig werden (z.B. hoher Parkdruck). Beschränkungen des Parkraums sind gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO aber auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen möglich. In § 45 Abs. 1b StVO ist zwar bestimmt, dass Straßenverkehrsbehörden Anordnungen auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen können. Allerdings gibt es dabei im Hinblick auf die Parkierung rechtliche Unsicherheiten, da im Jahr 1999 das Bundesverwaltungsgericht entschieden hat, dass diese Rechtsgrundlage nur für Fußgänger- und verkehrsberuhigte Bereiche gilt. Wenn in einem größeren Gebiet Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird, müssen für jede einzelne Straße verkehrliche Gründe nachgewiesen werden. Aufgrund des Parkraummangels muss eine konkrete Gefahrenlage vorliegen. In Gebieten mit geringerem Parkdruck wie beispielsweise Wohngebieten lässt sich Parkraumbewirtschaftung oft nicht ausreichend begründen. (vgl. VM BW 2016: 16; Agora Verkehrswende 2019: 8, 27; Website openjur 2019)
Die Bewirtschaftung von Parkraum kann durch Parkscheibe, Parkuhr oder Parkscheinautomat erfolgen. Eine Dauervermietung von Parkständen im öffentlichen Raum ist wegen des Gemeingebrauchs grundsätzlich nicht möglich. Die Straßenverkehrs-Ordnung ermöglicht allerdings, öffentlichen Parkraum für Mobilitätsbehinderte zu reservieren (§ 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO). Bei der Bewirtschaftung von Parkraum wird die Höchstparkdauer in der Regel in Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik bestimmt. Eine kurze Parkdauer führt zu einem häufigen Wechsel der Parkenden und erhöht somit das Verkehrsaufkommen im Umfeld. Ein wesentlicher Baustein von Parkraumbewirtschaftung stellt die Kontrolle und Ahndung von Verstößen dar. Dies wird in der Regel von kommunalen Bediensteten der Verkehrsüberwachung übernommen, denen durch eine landesrechtliche Zuständigkeitsverordnung polizeiliche Aufgaben übertragen werden. (vgl. FGSV 2012: 13 f.; Agora Verkehrswende 2019: 28)
Durch den Rückbau und die Bewirtschaftung von Parkraum in bestehenden Gebieten kann in der Regel der MIV reduziert werden. Wer am Zielort keinen Einstellplatz findet oder hohe Gebühren zahlen muss, denkt schon vor Beginn der Fahrt über Alternativen zum Auto nach. Parkraumbewirtschaftung an vielen Orten, die von der Wohnung aus angefahren werden, kann somit dazu führen, dass das Auto an Attraktivität verliert, öfter stehen bleibt oder möglicherweise sogar abgeschafft wird. Die Einführung oder Erhöhung von Parkgebühren kann positive Auswirkungen auf das Mobilitäts- und Parkierungsverhalten haben: Bewohner parken möglicherweise wieder vermehrt auf dem privaten Grundstück oder entrümpeln anderweitig genutzte Garagen. Unter Umständen stellen Autofahrer ihr Fahrzeug weiter weg ab und laufen zum Zielort oder nehmen sich ein Leihfahrrad. Viele steigen möglicherweise auch von vorneherein auf das Fahrrad oder den ÖPNV um. (vgl. Agora Verkehrswende 2019: 17)

Bewohnerparken: Sonderparkberechtigung für Bewohner

Rechtliche Grundlagen und Voraussetzungen

Bewohnerparken ist seit 1980 in der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO) und in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) geregelt und stellt eine Sonderform der Parkraumbewirtschaftung dar. In städtischen Gebieten mit zu wenigen Einstellplätzen wird Bewohnern durch Bewohnerparkvorrechte ermöglicht, Parkstände im öffentlichen Raum in zumutbarer Entfernung zu finden. (vgl. ILS 1983: 36). Gemäß der Verwaltungsvorschrift sind Bewohnerparkvorrechte nur dort zulässig, „wo mangels privater Stellflächen und auf

Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden." (VwV-StVO: zu § 45) Bewohnerparken darf somit nur in Gebieten mit einem erheblichen Mangel an Einstellplätzen und einer Überlastung des öffentlichen Parkraums eingerichtet werden. Gemäß Verwaltungsvorschrift sind die „Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten […] unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs […], des vorhandenen Parkdrucks […] und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden." (VwV-StVO) Seit der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung im Jahr 2001 darf die maximale Ausdehnung einer Bewohnerparkzone 1.000 m nicht überschreiten. Größere Gebiete müssen daher in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten aufgeteilt werden. Um den verfassungsgemäß garantierten Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen zu sichern, dürfen innerhalb eines Bewohnerparkgebiets gemäß VwV-StVO werktags von 9:00 bis 18:00 Uhr nicht mehr als 50 % und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkstände für die Bewohner reserviert werden. In kleinen Bewohnerparkbereichen kann von diesen Vorgaben abgewichen werden, wenn in angrenzenden Stadtgebieten ausreichend Parkraum für den Gemeingebrauch zur Verfügung steht und in der Gesamtbetrachtung die Prozent-Vorgaben eingehalten werden. Die Verwaltungsvorschrift empfiehlt, die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung zu bewirtschaften. Bewohnerpark-ausweise werden auf Antrag ausgegeben, über den die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Stadt entscheidet. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Gebiet amtlich gemeldet ist und dort tatsächlich wohnt. Mittlerweile besteht auch die Möglichkeit, Bewohnerparkausweise für Bewohner auszustellen, die Mitglied in einer Carsharing-Organisation sind (vgl. VwV-StVO: zu § 45 StVO). Städte können in unterschiedlicher Weise Bewohnerparkausweise vergeben. Beispielsweise kann nur pro Haushalt oder aber auch pro Person ein Ausweis ausgestellt werden. In der Praxis gilt die Formel `1,5 Parkausweise je Parkstand´ als unproblematisch. Oft ist aber die Nachfrage größer, sodass es Wartelisten gibt (vgl. Agora Verkehrswende 2019: 31). Vielerorts wird Bewohnerparken in Gebieten mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung eingeführt, um die Bewohner von der Gebührenpflicht und der Höchstparkdauer zu befreien (vgl. Schnabel/ Lohse 2011: 540).
Um den Bedarf nachzuweisen, sind für die Einführung von Bewohnerparken eine Reihe an Untersuchungen und Erhebungen durchzuführen (z.B. Belegungszählungen im ruhenden Verkehr, Bürgerberfragung, Auswertung des Kfz-Melderegisters, Erstellung einer Parkraumbilanz). Neben verkehrsplanerischen Untersuchungen gehören zu den Vorarbeiten die umfassende Information aller Betroffenen in dem Gebiet. Nach der Einführung sind in der Regel begleitende Untersuchungen erforderlich, um Verdrängungseffekte im Auge zu behalten. Zudem ist eine wirksame Kontrolle und Ahndung von Verstößen geboten. In den EAR wird davon ausgegangen, dass sich 90 % der Berechtigten einen Parkausweis ausstellen lassen (vgl. FGSV 2012: 77-80). In einigen Städten wird Bewohnerparken auch auf Grundlage von Ausnahmegenehmigungen gemäß § 46 Abs. 1 StVO ermöglicht. In Stuttgart beispielsweise können die Bewohner in einem festgelegten City-Bereich eine Ausnahmegenehmigung erhalten, die im Abendtarif 150 Euro und rund um die Uhr 400 Euro pro Jahr kostet (vgl. Website LHS o.J.).

Effekte von Bewohnerparken

Für Bewohnerparken kommen insbesondere Gebiete in Frage, in denen Bewohner mit sonstigen Nutzern und Besuchern um Parkraum konkurrieren. Bewohnerparken reduziert den Parksuchverkehr von Gebietsfremden und erweitert das Parkraumangebot für die Bewohner. Dies führt in der Regel zu einer Verbesserung des Wohnumfelds. Allerdings besteht die Gefahr der Verdrängung von Parkdruck in benachbarte Straßen, in denen es kein Bewohnerparken oder sonstige Bewirtschaftung gibt (vgl. FGSV 2012: 13 f., 76 f.). Angesichts der Tatsache, dass für die Einführung von Bewohnerparken ein nachweislicher Parkraummangel vorliegen muss, stellt sich die Frage, inwieweit diese Form der Bewirtschaftung von vorneherein in Neubaugebieten in Frage kommen kann. In Ländern oder Städten, in denen für Neubauten eine Stellplatzpflicht gilt, beruht diese in aller Regel auf dem Prinzip, dass für das geplante Bauvorhaben in ausreichender Zahl Stellplätze für den zu erwartenden Bedarf auf privatem Grund errichtet werden. Wenn dieses Prinzip der Bedarfsdeckung angewendet wird, kann es in einem Neubaugebiet eigentlich zu keinem so gravierenden Mangel an Parkraum kommen, dass sich die Einführung von Bewohnerparken rechtfertigen lässt. Im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW wird in diesem Zusammenhang erläutert, dass „überall dort, wo der öffentliche Parkraum knapp ist und wirksam bewirtschaftet wird, die Stellplatzbaupflichten entfallen [können], da davon ausgegangen werden kann, dass die Bauherren im Interesse der Attraktivität ihres Bauobjekts selbst die notwendigen Stellplätze errichten und bereithalten." (Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 44).

Kosten und Gebühren

In § 6a Abs. 5a StVG wurde im Jahr 2020 neu geregelt, dass die zuständigen Behörden eigene Gebühren für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen erheben können. Die Landesregierungen sind seither ermächtigt, eigene Gebührenordnungen zu erlassen oder dies auf die Gemeinden zu übertragen. Im Straßenverkehrsgesetz wird klargestellt, dass in den Gebührenordnungen nicht wie bisher nur der Verwaltungsaufwand, sondern auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder sonstiger Nutzen für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden können. Städte haben somit bei einer entsprechenden Ermächtigung durch die Länder seit Oktober 2020 die Möglichkeit, einen stadt- und verkehrspolitisch sinnvollen Preis für das Bewohnerparken festzulegen. Begründet wurde die Gesetzesänderung damit, dass die bisherigen Gebühren nicht mehr zeitgemäß sind und nicht einmal die Kosten für den Verwaltungsaufwand decken. Vor allem entfaltete der geringe Preis keine steuernde Wirkung. Eine Umfrage des Städtetags unter Mitgliedern ergab, dass einige Städte eine schrittweise und moderate Erhöhung der Gebühren planen (vgl. Deutscher Bundestag 2020a: 2, 12 f.; Website DSTGB 2020; Website Bauer/ Bracher 2020). Der baden-württembergische Verkehrsminister will das Recht, die Höhe der Gebühren für einen Bewohnerparkausweis festzulegen, vollständig den Gemeinden übertragen (vgl. Website Ferber 2020).

Bis 2020 war die Gebühr für die Erteilung einer Sonderparkberechtigung für Bewohner allein in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt Nr. 265) geregelt. Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis beträgt derzeit zwischen 10,20 und 30,70 Euro pro Jahr. Der bundeseinheitliche Gebührenrahmen bleibt in den Ländern und Gemeinden, die keine eigenen Vorgaben erlassen, weiterhin bestehen.

Im internationalen Vergleich sind die Kosten für Bewohnerparken in Deutschland damit sehr gering. Beispielsweise werden in Kopenhagen jährlich 158 Euro, in Amsterdam 535 Euro und in Stockholm sogar 827 Euro fällig (vgl. Agora Verkehrswende 2019: 12). Die Stadt Amsterdam reduziert seit 2019 die Zahl der Anwohnerparkberechtigungen im Zentrum jährlich um 1.500. Dadurch, dass diese nicht mehr vergeben werden, geht die Stadt davon aus, dass bis 2025 bis zu 11.200 Parkstände entfernt und dafür breitere Gehwege, Straßengrün und Radwege hergestellt werden können (vgl. Website Randelhoff 2019).

Restriktionen und Potentiale bei der Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung kann ein wichtiges und effizientes Instrument zur Steuerung des Verkehrs und der Wahl des Verkehrsmittels sein. Ihr werden große Potenziale zugesprochen, den MIV und damit die Umweltfolgen des Verkehrs zu mindern. In Fachkreisen wird daher seit Längerem angeregt, die Ermächtigungsgrundlage für Parkraumbewirtschaftung auszuweiten. Auch ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Parkraummangel sollte es möglich sein, von Bewohnern in relevantem Umfang Gebühren für das Abstellen von Fahrzeugen zu erheben, um umweltpolitische und städtebauliche Ziele zu erreichen. Da vielerorts nur eine großflächige Parkraumbewirtschaftung zielführend und sachgerecht ist, sollten Maßnahmen nicht nur – wie bisher in § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO geregelt – für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken angeordnet werden dürfen, sondern eine weiträumige Bewirtschaftung von Parkraum möglich sein. Gründe abseits eines hohen Parkdrucks wie zum Beispiel die Realisierung bestimmter städtebaulicher Zielsetzungen wurden bislang in der Rechtsprechung zumeist abgelehnt. Dabei würde es sich um vergleichsweise einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen mit großer Wirkkraft handeln. Daher schlug auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem aktuellen Bericht 2020 Änderungen im Straßenverkehrsrecht vor, um Parkraumbewirtschaftung nicht nur aus Gründen des Verkehrs bzw. der Verkehrssicherheit, sondern auch zur Minderung der Verkehrsbelastung anordnen zu können. Zudem schlug der Expertenrat vor, das Parken im öffentlichen Raum konsequent kostenpflichtig zu machen und nach realen Kosten zu bepreisen (vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: 368-370).

Auch im Leitfaden von Agora Verkehrswende wird darauf hingewiesen, dass für Kommunen größere Spielräume bei der Ausgestaltung der Parkgebühren, beim Verhängen von Bußgeldern sowie bei der Ausweisung von Parkzonen hilfreich wären. Das Straßenrecht sollte nicht einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sein, sondern den Gemeinden ermöglichen, Ziele der Verkehrs- und Stadtplanung umzusetzen (vgl. Agora Verkehrswende 2019: 5).

Parkraummanagement

Unter Parkraummanagement wird „die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung, und zwar mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen“ verstanden (VM BW 2016: 7). Parkraummangement zielt darauf ab, die Menge und Nutzung von Parkraum zu regulieren, um insbesondere in

Bestandsgebieten den öffentlichen Raum neu verteilen zu können. Die Steuerung des Angebots kann über verschiedene Maßnahmen erfolgen, zum Beispiel die Ausweisung und Reduzierung von Straßenraumparken, Stellplatzsatzungen, die Förderung von Sammelgaragen, die Mehrfachnutzung von Parkflächen sowie sonstige Maßnahmen (z.B. Informationssysteme, Park-Apps). Die Studie des Umweltbundesamts `Die Stadt für morgen´ beschreibt die Vision, dass im öffentlichen Raum nahezu keine privaten Autos mehr parken. Dies soll insbesondere durch ein konsequentes Parkraummanagement in Verbindung mit einer deutlichen Verteuerung des Parkens erreicht werden (vgl. Umweltbundesamt 2017: 17).

3.4 Privater Parkraum: Rechtsgrundlagen für die Stellplatzherstellung

3.4.1 Rechtssystem

Zahlreiche Gesetze auf Bundes- und Landesebene enthalten entweder Vorschriften, die die qualitative und quantitative Herstellung von Stellplätzen direkt regeln, oder eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage für Gemeinden, dies in Bebauungsplänen und örtlichen Bauvorschriften selbst zu steuern. Je nach Rahmenbedingungen am Standort des Bauvorhabens sind bei der Herstellung von Stellplätzen bestehendes Planungsrecht, gesetzliche Vorgaben sowie sonstige Regelwerke zu berücksichtigen. Insbesondere die folgenden Gesetze und Regelwerke sind bei der Errichtung von Parkierungsanlagen zu beachten bzw. zu berücksichtigen:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- Landesbauordnungen (z.B. Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen, deren Mindestzahl, Modalitäten der Ablöse)
- Verwaltungsvorschriften (z.B. VwV Stellplätze in Baden-Württemberg), Verordnungen (z.B. Garagenverordnung) oder sonstige Erlasse/ Hinweise/ Empfehlungen der zuständigen Behörden
- Straßenverkehrsrecht (z.B. StVO)
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
- sonstige technische Regelwerke (z.B. TA Lärm, Parkplatzlärmstudie, DIN-Normen)

Beim Thema Stellplatz zeigt sich beispielhaft, „dass Bauplanungs- und Bauordnungsrecht zwar grundsätzlich selbständig nebeneinanderstehen, aber inhaltlich verzahnt sind, wenn und weil sie denselben Regelungsgegenstand betreffen. Städtebauliches Stellplatzrecht und bauordnungsrechtliche Stellplatzpflicht greifen ineinander.“ (Vietmeier 2018: 447 f.)

Begriffe

In den meisten Gesetzen wird das Begriffspaar `Stellplätze und Garagen´ verwendet. Eine Legaldefinition der beiden Anlagentypen findet sich auf Bundesebene weder im Baugesetzbuch noch in der Baunutzungsverordnung. Nach geltender Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gehören auch die Zu- und Abfahrten zu einer Garagen- und Stellplatzanlage und sind daher bauplanungsrechtlich wie diese zu beurteilen. Die Begriffe `Stellplätze´ und `Garagen´ stimmen im Baugesetzbuch, in der Baunutzungsverordnung und in den meisten Landesbauordnungen weitgehend überein (vgl. Rixner 2018: 1609 f. Rn. 19). In der Landesbauordnung für Baden-Württemberg fallen seit der Novelle 2015 allerdings unter den Oberbegriff des Stellplatzes sowohl Stellplätze für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder (siehe Kapitel 5.3.2). Diese Erweiterung wird in einigen Kommentierungen durchaus kritisch beurteilt und erschwert das Begriffsverständnis (vgl. Schlotterbeck 2016: 479 Rn. 2).

3.4.2 Bauordnungsrecht der Länder: Stellplatzpflicht

Entwicklung und Grundlagen des Bauordnungsrechts

„Das Bauordnungsrecht dient dazu, die Gefahren abzuwehren, die für den Einzelnen oder die Gemeinschaft von einer Bautätigkeit oder von Gebäuden ausgehen können.“ (Schmidt-Eichstaedt 2005: 80) Während das Bauplanungsrecht (Städtebaurecht) insbesondere bestimmt, ob und wie ein Grundstück bebaut werden darf (siehe § 1 Abs. 1 BauGB), reguliert das Bauordnungsrecht vorrangig die bauliche und technische Ausführung der baulichen

Anlagen auf den Grundstücken. Die Bauordnungen der Länder enthalten Regelungen zum Schutz vor Gefahren (z.B. Brandschutz), zur Bauausführung und zu Bauprodukten sowie zu den Aufgaben der Baurechtsbehörden und zu Verwaltungsverfahren. Sie prägen mit ihren differenzierten Vorgaben beispielsweise zu Abstandsflächen oder Stellplätzen maßgeblich das Bild und die Entwicklung von Städten. (vgl. Söfker 2017: XXXIV f.)
Durch die Neuordnung des Polizeiwesens nach 1945 erfolgte eine Trennung der Exekutive von der Verwaltungspolizei. Die bisherigen Baupolizeibehörden wurden der Ordnungsverwaltung zugeordnet und in Bauaufsichtsämter oder Bauordnungsämter umbenannt (vgl. Thiel/ Frohberg 1956: 138; Spannowsky 2016: 1). Das heutige Bauordnungsrecht geht aus dem Baupolizeirecht hervor. Baupolizeiliche Vorschriften sind vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden, als die Städte schnell wuchsen und Probleme mit der Sicherheit (v.a. Brandschutz) und Hygiene stark zunahmen. Das Baupolizeirecht sollte eine minimale Versorgung und Vorsorge gerade für ärmere Bevölkerungsgruppen gewährleisten. Im 20. Jahrhundert rückte das Ziel der Gefahrenabwehr in den Hintergrund und es fanden zunächst sozial- und später umweltpolitische Zielsetzungen Eingang in das Bauordnungsrecht. Dies führt dazu, dass Bauvorhaben immer höhere Anforderungen erfüllen müssen, um genehmigungsfähig zu sein (vgl. Pfeifer/ Zeitzen 1994: 51 f.). Die finanziellen Konsequenzen bauordnungsrechtlicher Vorschriften auf den Wohnungsbau werden schon seit vielen Jahren thematisiert. Beispielsweise hat im Jahr 1993 das Bundesbauministerium eine Kommission zur Kostensenkung und Verringerung von Vorschriften im Wohnungsbau einberufen. Im Bericht dieser Kommission mit dem Titel `Mehr Wohnungen für weniger Geld´ (1994) wurde etwa infrage gestellt, ob es richtig ist, dass durch das Bauordnungsrecht nur Gebäude zulässig sind, die bestimmte, zum Teil sehr hohe und damit kostenintensive Anforderungen erfüllen (vgl. ebd.: 52).

Musterbauordnung

Ursprünglich umfasste das Baupolizeirecht sowohl planungsrechtliche als auch bauordnungsrechtliche Vorschriften. Im sog. `Baurechtsgutachten´ des Bundesverfassungsgerichts vom 16.06.1954 wurde die Auslegung der Art. 72 und 74 Abs. 1 Nr. 18 Grundgesetz (GG) geklärt. Daraufhin erfolgte eine Trennung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern bzw. von Bauplanungsrecht und Bauordnungsrecht (vgl. Spannowsky 2016: 1). Seither liegt das Bauordnungsrecht in der Gesetzgebungskompetenz der Bundesländer, die jeweils eigene Bauordnungen erließen. Damit die Vorschriften in den Bauordnungen möglichst übereinstimmen, riefen die für das Baurecht zuständigen Landesminister gemeinsam mit dem Bundesminister für Wohnungsbau im Jahr 1955 die Musterbaukommission ins Leben. Nach über vier Jahren Beratung verabschiedete die Kommission im Jahr 1959 die erste Musterbauordnung (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1963a: 6574 f.; Söfker 2017: XXXIV f.; Hornmann 2019: Rn. 14). Die Musterbauordnung wird bis heute regelmäßig fortgeschrieben und ist als Empfehlung an die Länder zu verstehen. Die Länder müssen die Regelungen der Musterbauordnung nicht übernehmen und setzen seit vielen Jahren bei der Erarbeitung ihrer Bauordnungen eigene Akzente. Gerade bei der Stellplatzpflicht und den Möglichkeiten zur entgeltlichen Ablöse weisen die einzelnen Bauordnungen große Unterschiede auf (vgl. Pfeifer/ Zeitzen 1994: 58; Schmidt-Eichstaedt 2005: 82, BMU/ Neitzel et al. 2016: 135; siehe Kapitel 5). Viele Bauordnungen haben sich vor allem in den 1990er Jahren erheblich auseinander und von der Musterbauordnung weg entwickelt, sodass sie ihre Leitfunktion verloren hat. Um die sich immer stärker unterscheidenden Bauordnungen wieder mehr anzugleichen, wurde 2002 eine neue Musterbauordnung erarbeitet und beschlossen. Neben zahlreichen Neuerungen beim Verfahrensrecht wurde beim materiellen Recht das Ziel verfolgt, die bauordnungsrechtlichen Anforderungen auf das sicherheitsrechtlich Notwendige zu reduzieren. Im Zuge dessen wurden das Abstandsflächenrecht, Brandschutzanforderungen und auch die Stellplatzpflicht neu gefasst (vgl. Söfker 2017: XXXV). In der Folge entwickelte sich regelrecht ein föderaler Wettbewerb zwischen den Ländern bei der neuen Ausgestaltung ihrer Bauordnungen (vgl. Landtag von NRW 2018: 2).
Aktuell gilt die Musterbauordnung in der Fassung vom November 2002, die zuletzt durch den Beschluss der Bauministerkonferenz vom 27.09.2019 geändert wurde (vgl. ARGEBAU 2019). Es gibt immer wieder Forderungen, die unterschiedlichen Landesbauordnungen stärker an die Musterbauordnung anzugleichen oder eine bundesweit geltende Bundes-Bauordnung einzuführen. Für Letzteres müsste allerdings das Paket der Föderalismusreform mit den Zuständigkeiten von Bund und Ländern aufgeschnürt und neu organisiert werden, was in Fachkreisen für eher unwahrscheinlich gehalten wird (vgl. Jäde/ Hornfeck 2013: 9).

Stellplatzpflicht

Das gesamte öffentliche Baurecht wird vom Grundsatz der Baufreiheit beherrscht, die aber durch Gesetze eingeschränkt werden kann (Art. 14 GG). Bei der Stellplatzpflicht handelt es sich um eine sog. Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Bei Inhalts- und Schrankenbestimmungen muss der Gesetzgeber sowohl der grundgesetzlichen Anerkennung des Privateigentums (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG) als auch der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) Rechnung tragen. Inhalt und Schranken des Eigentums müssen sich am Wohl der Allgemeinheit orientieren (vgl. Hensle 2016: Rn. 11).

Unterschiedliche Regelungen in den Ländern und Gemeinden

Wer sein Recht zum Bauen verwirklichen will, muss je nach Rechtslage in den Bundesländern und Gemeinden notwendige Stellplätze errichten. Die Regelung der Stellplatzbaupflicht bei Neubauvorhaben liegt als Folge des föderalen Systems in Deutschland im Zuständigkeitsbereich der Bundesländer, die dies wiederum auf die Gemeinden übertragen können. Die Stellplatzpflicht beruht auf dem Prinzip, dass Bauvorhaben nur zulässig sind, wenn entsprechend den gesetzlichen Mindestvorgaben Stellplätze hergestellt werden. Vorschriften zur Herstellung von Stellplätzen finden sich entweder in Landesbauordnungen oder in örtlichen Bauvorschriften, die von Gemeinden als Ortsrecht erlassen werden können. Je nachdem, in welchem Bundesland oder in welcher Stadt das Bauvorhaben liegt, kann die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen sehr unterschiedlich geregelt sein. Während die Reichsgaragenordnung als erstes Stellplatzgesetz die Herstellung noch für das gesamte Reichsgebiet einheitlich regelte (siehe Kapitel 3.2.2), differenzierte sich die gesetzliche Regelung der Stellplatzpflicht nach der Übernahme in die einzelnen Landesbauordnungen stark aus. Nachdem es zunächst nur im Detail inhaltliche Unterschiede gab, kam es ab den 1990er Jahren in einigen Bundesländern zu grundsätzlichen Änderungen, die zum Teil so weit gingen, dass die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen gänzlich abgeschafft wurde. In Hessen beispielsweise fordert die Landesbauordnung bei der Errichtung von baulichen Anlagen schon seit 1993 keine Stellplätze mehr, sondern enthält nur eine Ermächtigung für Gemeinden, dies in eigenen örtlichen Bauvorschriften zu regeln. Berlin schaffte 1997 die Stellplatzpflicht für alle Nutzungen gänzlich ab. Andere Bundesländer wiederum, insbesondere Baden-Württemberg, halten an der landesgesetzlichen Baupflicht von Stellplätzen bis heute fest (siehe Kapitel 5). (vgl. Lehmbrock 2000: 68, 84; Dunker 2005: 565)

Ein ausreichendes Stellplatzangebot bei Bauvorhaben wurde lange als Bestandteil der öffentlichen Sicherheit und Ordnung angesehen und daher im Bauordnungsrecht geregelt. Die Verfasser der Musterbauordnung und auch einige Landesgesetzgeber änderten allerdings diesbezüglich ihre Rechtsauffassung und haben die Stellplatzpflicht gelockert oder abgeschafft (siehe Kapitel 5). Allgemeine, bundesweit geltende Aussagen zur Stellplatzpflicht sind somit nicht möglich, sondern es muss stets die Rechtslage im jeweiligen Bundesland und in der jeweiligen Stadt betrachtet werden.

Ziele der Stellplatzpflicht

Die Stellplatzpflicht beruht auf der Zielsetzung, dass der Grundstückseigentümer, der durch die Nutzung seines Grundstücks einen Zu- und Abgangsverkehr mit Pkw verursacht, ausreichend Stellplätze bereitstellt, um die Fahrzeuge außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen abstellen zu können. Entsprechend dem Verursacherprinzip darf der öffentliche Raum nicht durch zusätzlichen ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden. Sinn und Zweck der Stellplatzpflicht war und ist es, im Interesse der Sicherheit und der Leichtigkeit des fließenden Verkehrs die öffentlichen Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Plätze) vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Dieser Grundsatz wurde – wie bereits erwähnt – erstmals in der Reichsgaragenordnung im Jahr 1939 gesetzlich festgeschrieben.

Notwendige Stellplätze

Stellplätze, die von Landesbauordnungen oder von kommunalen Satzungen gefordert werden, werden als notwendige Stellplätze bezeichnet. Sie sind für die ordnungsgemäße Nutzung der baulichen Anlage erforderlich. Die Zahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich in der Regel danach, wie viele Pkw der ständigen Benutzer und Besucher der Anlage vorhanden oder zu erwarten sind. Das Erfüllen der Stellplatzpflicht ist Voraussetzung für die baurechtliche Genehmigung eines Vorhabens bzw. für die Rechtmäßigkeit von kenntnisgabepflichtigen Bauvorhaben (vgl. Wiechert 2013: Rn. 5, 16; Hensel 2016: Rn. 19). In den Gesetzen ist außerdem meist geregelt, dass notwendige Stellplätze eine geeignete Beschaffenheit aufweisen müssen. Das heißt, dass die Stellplätze so ausgebildet werden müssen, dass sie tatsächlich den durch das Vorhaben verursachten ruhenden Verkehr aufnehmen können (vgl. Möller-Meinecke 2016: Rn. 57).

Zahl notwendiger Stellplätze

Ob und in welchem Umfang ruhender Verkehr zu erwarten ist und damit Stellplätze erforderlich werden, wird in den Bauordnungen nach objektiven Kriterien ermittelt. Dabei ist die Art der baulichen Nutzung bestimmend (zum Beispiel Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Büro, etc.). In mehreren Kommentaren zu Bauordnungen wird darauf hingewiesen, dass die persönlichen Verhältnisse der Nutzer des Grundstücks bei der Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze keine Rolle spielen. So kommt es nicht darauf an, ob die Bewohner tatsächlich über ein Kraftfahrzeug verfügen oder nicht. Bei der Stellplatzpflicht handelt es sich um eine Vorschrift des öffentlichen Baurechts, das grundstücksbezogen und damit von den jeweiligen Gegebenheiten des Nutzers unabhängig ist. Nur so kann bei einer längeren Nutzungsdauer einer Anlage gewährleistet werden, dass die baurechtlichen Anforderungen stets eingehalten werden, auch wenn sich z.B. die Eigentumsverhältnisse ändern. Die Zahl der notwendigen Stellplätze wird in der Regel objektiv auf Grundlage einer typisierenden Betrachtungsweise als Stellplatzschlüssel festgelegt, bei der persönliche Umstände unbeachtlich sind (vgl. Hensle 2016: Rn. 38 f.; Hornmann 2019b: Rn. 61, 73). Die Zahl notwendiger Stellplätze in Landesbauordnungen oder örtlichen Bauvorschriften stellt eine Mindestverpflichtung und keine Höchstbegrenzung dar. Bauherren können auch mehr Stellplätze errichten, sofern es keine sonstige rechtliche Beschränkung gibt.

Örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Stellplatzpflicht auf kommunaler Ebene

Die Länder ermächtigen durch ihre Bauordnungen in unterschiedlichem Umfang die Gemeinden, örtliche Bauvorschriften über die Herstellung von Stellplätzen zu erlassen – ausführliche Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 6.2. Die Gemeinden haben mit Stellplatzsatzungen die Möglichkeit, Ortsrecht mit Regelungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu schaffen. Durch den Erlass von stellplatzbezogenen örtlichen Bauvorschriften wird die Gemeinde zur Entscheidungsträgerin über die Stellplatzherstellung (vgl. Schlotterbeck 2016: 1283-1289).

3.4.3 Bauplanungsrecht

Im Rahmen der kommunalen Planungshoheit ist die Gemeinde verpflichtet, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (§1 Abs. 3 BauGB). Die verbindliche Bauleitplanung stellt sicher, dass alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden (§ 1 Abs. 6 BauGB). Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen hat die planende Gemeinde insbesondere den in § 1 Abs. 6 BauGB aufgeführten, nicht abschließenden Katalog an Planungsleitlinien zu berücksichtigen. Das Baugesetzbuch und die Baunutzungsverordnung enthalten verschiedene rechtliche Möglichkeiten, aus städtebaulichen Gründen den Ort und die Art der Herstellung von Stellplätzen zu regeln. Die Baunutzungsverordnung enthält zudem einige Spezialregelungen, um beispielsweise Bauherren zur Errichtung von Tiefgaragen zu animieren (§ 21a Abs. 5 BauNVO) oder die Zulässigkeit von Stellplätzen in Baugebieten (§ 12 Abs. 6 BauNVO) einzuschränken. Auf die verschiedenen Regelungsmöglichkeiten und Vorschriften wird im Folgenden eingegangen.

3.4.3.1 Baugesetzbuch (BauGB)

Aktuell gilt das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017, zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.08.2020. Gemäß § 1 Abs. 1 BauGB ist es Aufgabe der Bauleitplanung, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des Baugesetzbuchs vorzubereiten und zu leiten. Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodenordnung gewährleisten (§ 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB). Neben zahlreichen anderen Anforderungen schreibt § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB vor, dass bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere „die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ zu berücksichtigen sind. Das Baugesetzbuch enthält – wie nachfolgend dargestellt – einige Regelungen, die für die Unterbringung von Stellplätzen von Relevanz sind.

§ 9 Abs. 1 BauGB Inhalt des Bebauungsplans

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen kann die planende Gemeinde aus städtebaulichen Gründen auf den in § 9 Abs. 1 BauGB vorgegebenen Festsetzungskatalog zurückgreifen. Die nachfolgenden, darin genannten Festsetzungsmöglichkeiten können für die Unterbringung und Herstellung von Stellplätzen relevant sein:

- **§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB** Festlegung der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen: Im Bebauungsplan kann bestimmt werden, ob Stellplätze und Garagen in den nicht überbaubaren Flächen zulässig sind (i.V.m. § 23 Abs. 5 BauNVO). Dabei ist zu beachten, dass Baulinien und Baugrenzen auch unterirdisch z.B. für Tiefgaragen gelten (vgl. Schrödter 2015: 571 f.).
- **§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB** Flächen für private Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten: Auf anderweitig bebaubaren Grundstücken können zusätzlich Flächen für Stellplätze oder Garagen festgesetzt werden. Bei der Festsetzung dieser Flächen ist darauf zu achten, wie viele Stellplätze bauordnungsrechtlich notwendig sind. Die Flächen können durch einen entsprechenden Planeintrag festgelegt werden. Aus verkehrlichen Gründen kann auch die Lage von Zu- und Abfahrten bestimmt werden (vgl. Bothe 2018: 158 Rn. 40-41).
- **§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB** höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden: Diese Zahl kann sowohl relativ als auch absolut festgesetzt werden. Da die Zahl notwendiger Stellplätze in vielen Bundesländern bzw. Gemeinden auf Grundlage der Wohnungszahl berechnet wird, kann über eine Festlegung der Höchstzahl an Wohnungen mittelbarer Einfluss auf die Zahl der Stellplätze genommen werden, die mindestens hergestellt werden müssen (vgl. Ferner 2013: 102; Bothe 2018: 160 Rn. 48).
- **§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB** Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Flächen für das Parken: Mit dieser Festsetzung können in Bebauungsplänen öffentliche Parkierungsanlagen wie Parkplätze festgesetzt werden. Damit sind nicht die nach den Landesbauordnungen oder kommunalen Stellplatzsatzungen erforderlichen privaten Stellplätze für die Grundstücksnutzung gemeint. Diese sind über § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festzulegen (vgl. Bothe 2018: 163 Rn. 69).
- **§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB** Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie Stellplätze und Garagen: Die Festsetzung von gemeinschaftlichen Stellplatzanlagen ist nur zulässig, wenn sie sich auf einen konkreten Bedarf beziehen. Gemeinschaftsanlagen müssen den Bedarf für einen bestimmten Bereich im Bebauungsplan decken und diesem zugeordnet sein (vgl. Fickert et al. 2008: 896 Rn. 4; Bothe 2018: 173 Rn. 123).

§ 9 Abs. 4 BauGB Aufnahme landesrechtlicher Regelungen in Bebauungsplan

In Zusammenhang mit dem landesrechtlichen Bauordnungsrecht, das z.B. die Anzahl notwendiger Stellplätze vorgibt, ist § 9 Abs. 4 BauGB von großer Bedeutung. Demzufolge können Landesgesetzgeber bestimmen, dass auf dem Bauordnungsrecht beruhende Regelungen als planungsrechtliche Festsetzungen direkt in einen Bebauungsplan aufgenommen werden können und inwieweit auf diese Festsetzungen die Vorschriften des Baugesetzbuchs Anwendung finden (sog. Öffnungsklausel für Bauordnungsrecht). Wenn Bauordnungen der Länder dies vorsehen, können somit Regelungsinhalte von örtlichen Bauvorschriften beispielsweise zu Stellplätzen direkt in Bebauungsplänen getroffen werden. Wenn es die Gemeinde für zweckmäßiger hält, kann sie allerdings auch weiterhin unabhängig von einem Bebauungsplan eigenständige örtliche Bauvorschriften erlassen. Zweck dieser Bestimmung in § 9 Abs. 4 BauGB ist es, durch die Zusammenfassung von Bebauungsplan und örtlichen Bauvorschriften ein einheitliches Regelwerk und damit eine höhere Rechtssicherheit zu schaffen und den Gemeinden einen einheitlichen Verfahrensablauf zu ermöglichen (vgl. Wiechert 2013a: Rn. 96; Schrödter 2015: 670 f.). „Die Verbindung der Aufstellungsverfahren spart im Vergleich zu einer getrennten Durchführung Verwaltungsaufwand und trägt dazu bei, dass die bauplanungs- und die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen inhaltlich gut aufeinander abgestimmt sind. Ihre Zusammenfassung in einer Planurkunde erleichtert auch den Vollzug. So können Investoren und Entwurfsverfasser auf einen Blick erfassen, was sie an baurechtlichen Vorgaben der Gemeinde zu beachten haben.“ (Wiechert 2013a: Rn. 97). Die Landesbauordnungen enthalten dazu unterschiedliche Regelungen. Baden-Württemberg ist hierbei das einzige Bundesland, das keine Integration bauordnungsrechtlicher Regelungen direkt in Bebauungspläne (siehe Kapitel 5.3.2.3).

§ 34 BauGB Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile

Häufig entstehen Vorhaben im Wohnungsbau nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, sondern im unbeplanten Innenbereich. Wenn kein qualifizierter Bebauungsplan vorliegt, regelt § 34 Abs. 1 BauGB, dass ein Vorhaben in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil zulässig ist, wenn es sich nach bestimmten Kriterien in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Zudem dürfen weder gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse noch das Ortsbild durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Wenn die nähere Umgebung des Bauvorhabens einem der in der Baunutzungsverordnung bezeichneten Baugebietstypen entspricht, beurteilt sich die Zulässigkeit des Vorhabens und der Stellplätze danach, ob sie gemäß Baunutzungsverordnung in dem Baugebiet allgemein zulässig wären (§ 34 Abs. 2 BauGB). Die Art, wie in der Umgebung eines geplanten Vorhabens die Stellplätze untergebracht sind, ist kein Kriterium dafür, ob sich die geplante Stellplatzanlage einfügt. Das Einfügungsgebot des § 34 BauGB bezieht sich auf Hauptanlagen und nicht auf ihnen dienende Nebenanlagen, insofern ist § 12 Abs. 1 BauNVO auch in Gemengelagen des unbeplanten Innenbereichs anzuwenden und Stellplätze und Garagen sind grundsätzlich zulässig. Einschränkungen ergeben sich nur aus den nachfolgenden Regelungen des § 12 BauNVO selbst. (vgl. Stock 2016: Rn. 5 f.; Gänslmayer/ Hauth 2018a: 493 f. Rn. 196-197)

Weitere Möglichkeiten zur Steuerung der Stellplatzherstellung im Baugesetzbuch

§ 11 BauGB regelt, dass Gemeinden städtebauliche Verträge mit privaten Akteuren abschließen können. Dabei handelt es sich je nach konkretem Regelungsinhalt zumeist um öffentlich-rechtliche Verträge. Bei städtebaulichen Verträgen besteht weitgehende Vertragsfreiheit, die nur durch § 11 Abs. 2 BauGB beschränkt wird (Angemessenheitsgebot, Kopplungsverbot zur Verhinderung von Machtmissbrauch). In städtebaulichen Verträgen kann die Stadt mit dem Planungsbegünstigten also beispielsweise spezielle Regelungen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs (z.B. zusätzliche Abstellflächen für Lastenfahrräder, ausreichend Lademöglichkeiten für E-Bikes) oder zur Erarbeitung und Umsetzung eines quartiersbezogenen Mobilitäts- und Parkierungskonzepts vereinbaren (z.B. Mobilitätsstationen, Carsharing). (vgl. Quaas/ Kukk 2015: 717-721, 735-739)
In § 12 BauGB wird die Erstellung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen geregelt. Bei dieser Form des Bebauungsplans übernimmt die Gemeinde das konkrete Vorhaben eines Vorhabenträgers (Vorhaben- und Erschließungsplan), der sich wiederum verpflichtet, die Kosten für die Planung und Erschließung zu tragen und das Vorhaben innerhalb einer Frist umzusetzen (Durchführungsvertrag). Gemäß § 12 Abs. 3 BauGB müssen sich Gemeinden bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen nicht an den Festsetzungskatalog in § 9 Abs. 1 BauGB und an die Baunutzungsverordnung halten. Durch diese Freistellung können besondere Regelungen beispielsweise zur Stellplatzherstellung getroffen werden, die in einem klassischen Angebotsbebauungsplan nicht möglich sind (vgl. Kukk 2015: 755 f.). Ebenso können im Durchführungsvertrag, dessen Abschluss zwingende Voraussetzung für den Satzungsbeschluss eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist, Regelungen zur Stellplatzherstellung getroffen werden, was eine präzise Steuerung ermöglicht (vgl. Stock 2016: Rn. 7).

3.4.3.2 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke – Baunutzungsverordnung (BauNVO)

Die Baunutzungsverordnung ergänzt die Darstellungs- und Festsetzungsmöglichkeiten des Baugesetzbuchs und stellt den materiellen Rahmen dar, der bei der Aufstellung von Bauleitplänen einzuhalten und auszufüllen ist. Sie regelt insbesondere die Zulässigkeit von Vorhaben in (festgesetzten) Baugebieten (§ 30 BauGB), aber auch im unbeplanten Innenbereich in den Fällen des § 34 Abs. 2 BauGB. Die Baunutzungsverordnung lässt andere Rechtsvorschriften wie bauordnungsrechtliche Vorgaben der Länder unberührt (vgl. Fickert et al. 2008: 1). Sie ist immer zusammen mit dem zugeordneten Angebotsbebauungsplan als Einheit zu lesen (Ausnahme: vorhabenbezogener Bebauungsplan). Erstmals wurde die Baunutzungsverordnung am 26.06.1962 erlassen, sie wurde bislang neun Mal geändert. Die aktuelle Fassung wurde am 21.11.2017 bekannt gemacht.
§ 1 Abs. 2 BauNVO enthält die verschiedenen Arten von Baugebieten, die in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung festgesetzt werden können (z.B. allgemeines Wohngebiet WA, Mischgebiet MI). Wenn in einem Bebauungsplan Baugebiete gemäß § 1 Abs. 2 BauNVO ausgewiesen werden, werden die Vorschriften der §§ 2-14 BauNVO automatisch Bestandteil des Bebauungsplans, soweit nicht andere Regelungen gemäß § 1 Abs. 4 bis 10 BauNVO getroffen werden, wobei die Zweckbestimmung des Baugebiets ge-

wahrt bleiben muss (vgl. Hauth 2018b: 1532-1543). Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr behandelt die Baunutzungsverordnung nur bodenrechtliche Fragen, d.h. in welchen Baugebieten und auf welchen Flächen Stellplätze zulässig sind. Regelungen zur Anzahl der notwendigen Stellplätze sowie deren Herstellung oder Ablösung sind dem Landesgesetzgeber vorbehalten (vgl. Rixner 2018: 1608 Rn. 4).

§ 12 BauNVO Stellplätze und Garagen

„(1) Stellplätze und Garagen sind in allen Baugebieten zulässig, soweit sich aus den Absätzen 2 bis 6 nichts anderes ergibt.
(2) In Kleinsiedlungsgebieten, reinen Wohngebieten und allgemeinen Wohngebieten sowie Sondergebieten, die der Erholung dienen, sind Stellplätze und Garagen nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig.
(3) Unzulässig sind

1. *Stellplätze und Garagen für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse sowie für Anhänger dieser Kraftfahrzeuge in reinen Wohngebieten,*
2. *Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht über 3,5 Tonnen sowie für Anhänger dieser Kraftfahrzeuge in Kleinsiedlungsgebieten und allgemeinen Wohngebieten.*

(4) Im Bebauungsplan kann, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen (§ 9 Absatz 3 des Baugesetzbuchs), festgesetzt werden, dass in bestimmten Geschossen nur Stellplätze oder Garagen und zugehörige Nebeneinrichtungen (Garagengeschosse) zulässig sind. Eine Festsetzung nach Satz 1 kann auch für Geschosse unterhalb der Geländeoberfläche getroffen werden. Bei Festsetzungen nach den Sätzen 1 und 2 sind Stellplätze und Garagen auf dem Grundstück nur in den festgesetzten Geschossen zulässig, soweit der Bebauungsplan nichts anderes bestimmt.
(5) Im Bebauungsplan kann, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen (§ 9 Absatz 3 des Baugesetzbuchs), festgesetzt werden, dass in Teilen von Geschossen nur Stellplätze und Garagen zulässig sind. Absatz 4 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.
(6) Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, dass in Baugebieten oder bestimmten Teilen von Baugebieten Stellplätze und Garagen unzulässig oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind, soweit landesrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen.
(7) Die landesrechtlichen Vorschriften über die Ablösung der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Garagen außerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Bereiche bleiben bei Festsetzungen nach den Absätzen 4 bis 6 unberührt.“

§ 12 BauNVO regelt die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen innerhalb der Baugebiete. „Städtebaulich definiert § 12 eine selbständige Nutzungsart, nämlich private Einstellanlagen für den ruhenden Verkehr auf den Baugrundstücken der Baugebiete.“ (Vietmeier 2018: 446) Wenn die Zulässigkeit eines Vorhabens gemäß § 34 Abs. 2 BauGB zu beurteilen ist, ist § 12 BauNVO ebenfalls anzuwenden. § 12 BauNVO regelt allerdings nicht die Zulässigkeit von Stellplätzen im unbeplanten Innenbereich nach § 34 Abs. 1 BauGB, wenn die Eigenart der Umgebung nicht einem in der BauNVO definierten Baugebietstyp entspricht, also eine Gemengelage vorliegt. Sobald in einem Bebauungsplan Baugebiete nach §§ 2-9 BauNVO festgesetzt werden, wird auch ohne eine weitere ausdrückliche Bestimmung § 12 BauNVO Bestandteil des Bebauungsplans (§ 1 Abs. 3 Satz 2 BauNVO). Seit den 1960er Jahren haben sich die Regelungen in § 12 BauNVO mehrfach geändert. Ziel der Vorschrift ist es, die Voraussetzungen für die Deckung des Stellplatzbedarfs zu sichern und dabei die Schutzwürdigkeit der verschiedenen Nutzungen zu berücksichtigen. Die konkrete Lage der Stellplätze und Garagen auf dem Grundstück regelt § 12 BauNVO nicht. Bei der Zulässigkeit von Stellplätzen sind zudem §§ 19 Abs. 4, 21a Abs. 3 sowie 23 Abs. 5 BauNVO zu beachten. § 12 BauNVO regelt nur private Stellplätze und Garagen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen. Für öffentliche Parkierungsanlagen (z.B. Parkplätze, Parkhäuser) gilt § 12 BauNVO nicht. Gegenüber § 14 BauNVO, in dem allgemein die Zulässigkeit von Nebenanlagen geregelt wird, stellt § 12 BauNVO ein `lex specialis´ dar. (vgl. Fickert et al. 2008: 894 f.; Rixner 2018: 1608 f. Rn. 1-7; Vietmeier 2018: 446-450)

Absatz 1 Allgemeine Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen

In § 12 Abs. 1 BauNVO ist geregelt, dass grundsätzlich in allen durch Bebauungsplan festgesetzten Baugebieten Stellplätze und Garagen zulässig sind. Allerdings werden in den Absätzen 2 und 3 für Kleinsiedlungsgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie für bestimmte Sondergebiete wegen der besonderen Schutzansprüche der Gebietstypen einschränkende Regelungen getroffen. Unter die allgemeine Zulässigkeit fallen auch Sammelgaragen (z.B. Quartiersgaragen) und Garagengrundstücke – d.h. Grundstücke, auf denen nur Stellplätze errichtet werden. Selbst gewerblich betriebene Parkierungsanlagen (z.B. Parkhäuser), die dem privaten Abstellen von Pkw dienen, sind zulässig – in den in Absatz 2 genannten Gebieten allerdings nur für den Bedarf, der aus dem Baugebiet heraus entsteht. Durch Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB können die Standorte für Stellplätze

konkretisiert werden, die gemäß § 12 BauNVO innerhalb des Baugebiets zulässig sind. Mit der allgemeinen Zulässigkeit von Stellplätzen geht einher, dass die Emissionen, die von Parkierungsanlagen ausgehen, grundsätzlich als zumutbar gelten und somit von den Bewohnern akzeptiert werden müssen (vgl. Fickert et al. 2008: 895 f. Rn. 3.1; Stock 2016: Rn. 31-38; Rixner 2018: 1609 f. Rn. 9-15; Vietmeier 2018: 448-451). Stock (2016: Rn. 27) weist angesichts der großen Zahl an Pkw in seiner Kommentierung auf die „enorme städtebauliche und verkehrspolitische Bedeutung" dieser Regelung hin. „Hier wird für alle Baugrundstücke in allen Baugebieten die Grundlage für das Recht auf einen Parkplatz auf dem eigenen Grundstück gelegt." (ebd.: Rn. 27)

Absatz 2 und 3 Einschränkung der allgemeinen Zulässigkeit

Da es sich bei Kleinsiedlungsgebieten, reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie der Erholung dienenden Sondergebieten um besonders störanfällige und schutzbedürftige Nutzungen handelt, schränkt § 12 Abs. 2 BauNVO für diese Gebiete die allgemeine Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen ein. Um Störungen durch zu- und abfahrenden Verkehr zu vermeiden, dürfen Parkierungsanlagen in diesen Baugebieten nur für den durch die zugelassene Hauptnutzung verursachten Bedarf errichtet werden. Zudem sind Parkierungsanlagen für besonders störungsintensive Fahrzeuge bestimmter Größenklassen (z.B. Lastwagen) ausgeschlossen (§ 12 Abs. 3 BauNVO). Auf die Genehmigung von Stellplätzen, die sich aus der zugelassenen Nutzung ergeben, besteht ein Rechtsanspruch. Als zulässige Mindestanzahl können die in den Landesbauordnungen vorgegebenen Zahlen für notwendige Stellplätze herangezogen werden. (vgl. Fickert et al. 2008: 898-900 Rn. 6-8, 906 Rn. 10; Vietmeier 2018: 451 f.)

Absatz 4 und 5 Festsetzung von Garagen- und Garagenteilgeschossen

Die Absätze 4 und 5 in § 12 BauNVO ermöglichen den Kommunen, im Bebauungsplan in bestimmten, auch unterirdischen Geschossen (Garagengeschoss, Abs. 4) oder in Teilen von Geschossen (Abs. 5) nur Stellplätze oder Garagen mit den zugehörigen Nebeneinrichtungen zuzulassen. Die in § 1 Abs. 7 BauNVO genannte Option der vertikalen Gliederung wird durch § 12 Abs. 4 und 5 BauNVO als speziellere Ermächtigung verdrängt. Die Festsetzung von ganzen oder teilweisen Garagengeschossen nach § 12 Abs. 4 oder 5 BauNVO hat zur Folge, dass nur noch in diesen festgesetzten (Teil-)Geschossen Stellplätze auf dem Grundstück zulässig sind. Parkierungsanlagen an anderer Stelle sind in diesem Falle nur dann zulässig, wenn dies der Bebauungsplan ausdrücklich vorsieht. Da es sich bei der Festsetzung von bestimmten Geschossen oder Geschossteilen für die Parkierung um eine Abweichung von der allgemeinen Regel (§ 12 Abs. 1 BauNVO) handelt, muss dies städtebaulich besonders begründet werden. In Gesetzeskommentierungen wird allerdings darauf hingewiesen, dass daran keine allzu hohen Anforderungen gestellt werden dürfen. Es genügt beispielsweise schon, dass in einem Bebauungsplan trotz einer hohen Grundflächenzahl Freiflächen erhalten bleiben sollen. (vgl. Fickert et al. 2008: 907-911 Rn. 12-16; Rixner 2018: 1612 Rn. 23-28; Vietmeier 2018: 453-455)

Mit diesen Regelungen zielt der Gesetzgeber darauf ab, durch die Schaffung von privatem Parkraum auf den Baugrundstücken die öffentlichen Verkehrsflächen zu entlasten und dabei die nicht überbauten Flächen von Stellplätzen freizuhalten (vgl. Aschke 2013: 1084 Rn. 7). Wegen der steigenden Anzahl von Pkw und der erforderlichen planerischen Vorsorge wurde bei der Änderung der Baunutzungsverordnung im Jahr 1968 Absatz 4 als korrespondierende Vorschrift zu den gleichzeitig eingeführten Sonderregelungen in § 21a BauNVO ergänzt. Absatz 5 wurde bei der Novellierung der BauNVO im Jahr 1977 eingefügt. Ziel des § 21a BauNVO ist es, Anreize für den privaten Bau von Garagen und Gemeinschaftsanlagen zu schaffen, indem Vergünstigungen beim Maß der baulichen Nutzung gewährt werden. Zusammen mit § 12 Abs. 4 und 5 BauNVO werden so besondere Spielräume bei der Herstellung von Stellplätzen eingeräumt (vgl. Fickert et al. 2008: 907 Rn. 12; Rixner 2018: 1612 Rn. 27).

Absatz 6 Unzulässigkeit oder eingeschränkte Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen

Erst 1977 wurde mit § 12 Abs. 6 BauNVO planungsrechtlich die Möglichkeit eingeführt, abweichend von der grundsätzlichen Zulässigkeit in allen Baugebieten durch § 12 Abs. 1 BauNVO im Bebauungsplan für ganze Baugebiete oder für bestimmte Teile von Baugebieten Stellplätze und Garagen auszuschließen oder einzuschränken. Auch wenn der Verordnungsgeber in Absatz 6 keine besonderen städtebaulichen Gründe – wie in Absatz 4 und 5 – fordert, sollte laut gängiger Rechtsauffassung die Beschränkung oder der Ausschluss von Stellplätzen in besonderer Weise begründet werden, da solche Vorgaben zu erheblichen Erschwernissen bei der Nutzung eines Grundstücks führen können. Die Beschränkung von Stellplätzen kann räumlich sehr differenziert erfolgen und beispielsweise zur Anzahl der nach Landesrecht geforderten Stellplätze oder zur Geschossfläche in Beziehung

gesetzt werden. Als städtebauliche Begründung für eine Festsetzung auf Grundlage von Absatz 6 kann beispielsweise das Konzept dienen, in Wohngebieten eine Verkehrsberuhigung erzielen zu wollen. Die Vorschrift kann auch für dicht bebaute Innenstadtbereiche von Relevanz sein, um z.B. in den dort oft engen Straßen Fußgängern oder Radfahrern mehr Raum zu geben. (vgl. Fickert et al. 2008: 911-915; Stock 2016: Rn. 22, 109 f.; Vietmeier 2018: 456 f.)
Die Anwendung des § 12 Abs. 6 BauNVO steht unter dem Vorbehalt, dass landesrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die auf Grund der Verteilung der Gesetzgebungskompetenz nicht berührt werden dürfen (siehe dazu auch Kapitel 5.3.2.3). Die bauordnungsrechtlich bestehende Stellplatzpflicht darf laut Vietmeier (2018: 457) „nicht durch städtebauliche Verplanung vereitelt werden." Wenn auf Grundstücken notwendige Stellplätze für unzulässig erklärt werden, muss laut Fickert et al. (vgl. 2008: 913 f.) zugleich im Bebauungsplan durch geeignete Festsetzungen entweder ermöglicht werden, die landesrechtliche Stellplatzpflicht an anderer Stelle zu erfüllen, oder es muss zumindest in der Begründung auf die Möglichkeit hingewiesen werden. Da alle Landesbauordnungen die rechtliche Möglichkeit einräumen, Stellplätze in anderer Weise als auf dem eigenen Baugrundstück nachzuweisen oder abzulösen, steht laut allgemeiner Rechtsauffassung dem Ausschluss oder der Beschränkung gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO regelmäßig kein Landesrecht entgegen (vgl. Fugmann-Heesing 1984: 162; Fickert et al. 2008: 915; Stock 2016: Rn. 109-112; Vietmeier 2018: 457). Stock (2016: 111) merkt in seiner Kommentierung hierzu an, dass vermieden werden sollte, dass „Eigentümer[n] als einzige Handlungsoption die finanzielle Ablösung der Stellplatzpflicht verbleibt. Der Bebauungsplan sollte deshalb durch Festsetzungen regeln oder ggf. in der Begründung klarstellen, wo und wie der Stellplatzbedarf in zumutbarer Fußwegentfernung außerhalb des Gebiets […] gedeckt werden kann."
Auch einige Landesbauordnungen – wie z.B. für Baden-Württemberg (§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO) – ermächtigen die Gemeinden, durch örtliche Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen. In der Rechtsliteratur wird dieses Satzungsrecht in Zusammenhang mit § 12 Abs. 6 BauNVO aus kompetenzrechtlichen Gründen vielfach als problematisch angesehen. Laut Rechtsexperten handle es sich bei der Zulässigkeit von Stellplätzen auf Grundstücken prinzipiell um eine Frage des Bauplanungsrechts und nicht des Bauordnungsrechts. Das Planungsrecht stelle mit § 12 Abs. 6 BauNVO ein ausreichendes Instrumentarium zur Verfügung, die Zulässigkeit von Stellplätzen zu regeln. Gemeinden wird daher empfohlen, den Ausschluss von Stellplätzen auf § 12 Abs. 6 BauNVO und nicht auf bauordnungsrechtliche Ermächtigungen zu stützen (vgl. Vietmeier 2018: 457). Dass es zu dem Passus „... soweit landesrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen" durchaus unterschiedliche Rechtsauffassungen und Auslegungsspielraum gibt, zeigt sich darin, dass die Bundesländer darauf in unterschiedlicher Weise in ihren Bauordnungen reagiert haben. In Baden-Württemberg wurde im Jahr 1983 die Satzungsermächtigung zur Einschränkung und Untersagung der Stellplatzherstellung (§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO) zur Klarstellung extra in die Landesbauordnung eingeführt, damit das Landesrecht der Anwendung von § 12 Abs. 6 BauNVO explizit nicht entgegensteht (vgl. Schlotterbeck 2016: 1284 f., Rn. 77; siehe dazu Kapitel 5.3.2.3). In Niedersachsen beispielsweise wurde für Stellplätze, die wegen § 12 Abs. 6 BauNVO nicht herstellbar sind, in früheren Landesbauordnungen zunächst die Ablöse ermöglicht. Aktuell entfällt in solchen Fällen die Stellplatzpflicht ganz, um landesrechtliche Hindernisse zu vermeiden (vgl. Wiechert 2013: Rn. 34).

Absatz 7 Fortbestehen der landesrechtlichen Stellplatzpflicht

Festsetzungen nach § 12 Abs. 4 bis 6 BauNVO können dazu führen, dass die Errichtung von Stellplätzen planungsrechtlich unzulässig ist, obwohl der Bauherr landesrechtlich dazu verpflichtet ist. § 12 Abs. 7 BauNVO stellt in diesem Zusammenhang klar, dass die landesrechtlichen Vorschriften über die Stellplatzpflicht bzw. deren Ersatz (d.h. Ablöse oder Errichtung von Stellplätzen außerhalb von Plangebiet) unberührt bleiben. Die Festsetzung von (Teil-)Garagengeschossen (Abs. 4 und 5) oder die Beschränkung bzw. der Ausschluss (Abs. 6) befreien den Stellplatzpflichtigen also nicht vom notwendigen Stellplatznachweis. Ausdrücklich verweist § 12 Absatz 7 BauNVO darauf, dass neben den bundesrechtlichen Regelungen die landesrechtlichen Vorschriften zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen weiterhin gelten. Das heißt, diese entfallen nicht dadurch, dass nach § 12 BauNVO Stellplätze planungsrechtlich unzulässig sind. Bei Festsetzungen in Bebauungsplänen nach § 12 Abs. 4-6 BauNVO muss die Gemeinde daher darauf achten, dass die Möglichkeit zur Erfüllung der Stellplatzpflicht an anderer Stelle oder in anderer Form gegeben ist. (vgl. Fickert et al. 2008: 915 Rn. 20; Aschke 2013: 1085 Rn. 10; Rixner 2018: 1609 Rn. 7, 1613 Rn. 29 f.; Vietmeier 2018: 458)

§ 15 BauNVO Unzulässigkeit von Stellplätzen im Einzelfall

Nach § 15 BauNVO, der generell für alle Baugebiete der BauNVO zu prüfen ist (Rücksichtnahmegebot), können Stellplätze und Garagen im Einzelfall unzulässig sein, wenn sie nach Anzahl, Umfang und Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Sie sind ebenso unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen, die nach der Eigenart des Baugebiets unzumutbar sind. Dem Eigenbedarf der Grundstücksnutzung dienende Stellplätze sind grundsätzlich zulässig. Prinzipiell gehören von Stellplätzen ausgehende Immissionen auch in Wohnbereichen zu den üblichen hinzunehmenden Alltagserscheinungen. Typische Geräusche von abgestellten Fahrzeugen wie Türenschlagen, Anfahren oder Gespräche der Fahrer stellen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen dar. Dennoch sollte bei der Planung in Wohngebieten geprüft werden, wie die durch die Parkierung verursachten Immissionen reduziert werden können (z.B. Einhausung der Tiefgaragenrampen, Verlegung von Zufahrten). § 15 BauNVO hat damit nachbarschützende Funktion. Er soll in der Frage der Zulässigkeit von Vorhaben den Gebietserhaltungsanspruch gewährleisten und unzumutbare Immissionslagen verhindern. (vgl. Bayerisches Landesministerium für Umwelt 2007: 101-103; Pützenbacher 2018: 516, 520; Stock 2016: Rn. 39-41)

§ 19 Abs. 4 BauNVO Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche: Anrechnungs- und Überschreitungsregelungen von Stellplatzflächen

„(4) Bei der Ermittlung der Grundfläche sind die Grundflächen von

1. Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,

2. Nebenanlagen im Sinne des § 14,

3. baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird,

mitzurechnen. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen der in Satz 1 bezeichneten Anlagen bis zu 50 vom Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8; weitere Überschreitungen in geringfügigem Ausmaß können zugelassen werden. Im Bebauungsplan können von Satz 2 abweichende Bestimmungen getroffen werden. Soweit der Bebauungsplan nichts anderes festsetzt, kann im Einzelfall von der Einhaltung der sich aus Satz 2 ergebenden Grenzen abgesehen werden

1. bei Überschreitungen mit geringfügigen Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens oder

2. wenn die Einhaltung der Grenzen zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen würde.“

§ 19 BauNVO regelt die Berechnung der Grundflächenzahl und der zulässigen Grundfläche. § 17 BauNVO legt für die einzelnen Baugebiete Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung und die Voraussetzungen für deren Überschreitung fest. Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche sind seit der Änderung der Baunutzungsverordnung im Jahr 1990 gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO prinzipiell auch die Grundflächen aller Garagen und Stellplätze mit ihren Zu- und Abfahrten sowie von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche mitzurechnen. Mit der generellen Anrechnung dieser Grundflächen sollte der Bodenschutzklausel (§ 1a Abs. 2 BauGB) Rechnung getragen und eine unverhältnismäßige Bodenversiegelung von Baugrundstücken vermieden werden. Satz 2 der Vorschrift sieht in diesem Zusammenhang vor, dass die zulässige Grundfläche durch die in Satz 1 genannten Anlagen (d.h. Garagen und Stellplätze mit Zufahrten, bauliche Anlagen unter der Geländeoberfläche, Nebenanlagen) bis zu 50 % überschritten werden darf, aber maximal bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 (Kappungsgrenze). Neben einer Bagatellklausel für zusätzliche geringfügige Überschreitungen enthält § 19 Abs. 4 BauNVO weitere Möglichkeiten der Abweichung. Während Satz 3 der Gemeinde das Recht einräumt, im Bebauungsplan abweichende Regelungen von Satz 2 festzusetzen, ermöglicht Satz 4 der Baugenehmigungsbehörde außerdem, im Einzelfall Überschreitungen zuzulassen, wenn die Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens nur geringfügig sind (z.B. durch wasserdurchlässige Beläge) oder eine zweckentsprechende Nutzung des Grundstücks erschwert wird. (vgl. Fickert et al. 2008: 1080-1085 Rn. 9-28; Thoma/ Hauth/ Spilsbury 2018a: 1675-1681 Rn. 1-2; Hartmann/ Schilder 2018: 579-586)

§ 20 BauNVO Vollgeschosse, Geschossflächenzahl und Geschossfläche: Stellplätze und Tiefgaragen

Die für die Berechnung der GFZ (Geschossflächenzahl) heranzuziehende Geschossfläche ist nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Der Begriff des Vollgeschosses wird in den jeweiligen Landesbauordnungen definiert (z.B. § 2 Abs. 6 LBO in Baden-Württemberg). Tiefgaragen oder Stellplätze fließen

somit – im Gegensatz zur Ermittlung der Grundfläche(nzahl) – nicht in die Berechnung der Geschossfläche ein. Wenn beispielsweise in Baden-Württemberg ein Garagengeschoss mindestens 2,3 m hoch ist (Messung zwischen Oberkante Fußboden bis Oberkante Fußboden des darüber liegenden Geschosses) und mehr als 1,4 m über die im Mittel gemessene Geländeoberfläche hinausragt, handelt es sich um ein Vollgeschoss, das bei der Berechnung der GFZ berücksichtigt werden muss. Allerdings ermöglicht § 21a Abs. 1 BauNVO, im Bebauungsplan vorzusehen, dass Garagengeschosse nicht auf die Zahl der Vollgeschosse angerechnet werden. Bei nicht überdachten Stellplätzen auf Flachdächern, die lediglich mit Brüstungen eingefasst werden, handelt es sich rechtlich nicht um Garagengeschosse, sondern um Parkpaletten (vgl. Fickert et al. 2008: 1090 Rn. 11).

§ 21a BauNVO Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen

§ 21a BauNVO beinhaltet Regelungen, die bei der Errichtung von Stellplätzen, Garagen und Gemeinschaftsanlagen ein höheres Maß der baulichen Nutzung zulassen. Ziel dieser Vergünstigungen ist es, Anreize für den Bauherrn zu schaffen, Parkierungsanlagen auf dem eigenen oder einem gemeinschaftlichen Grundstück zu schaffen und diese stadtbildverträglich in Gebäude zu integrieren. Die Anwendung des § 21a BauNVO setzt überwiegend einen Bebauungsplan voraus – teilweise kann die Baurechtsbehörde auch direkt darüber entscheiden (vgl. Aschke 2013a: 1165; Thoma/ Hauth/ Gerlach 2018: 1695 f. Rn. 1). Der Paragraph wurde 1968 als Reaktion auf die Kritik eingefügt, dass Stellplätze in Tiefgaragen, die äußerlich nicht in Erscheinung treten, auf das Maß der baulichen Nutzung angerechnet werden müssen, während dies bei offenen, ebenerdigen Stellplätzen damals nicht vorgeschrieben war (Vorschrift zwischenzeitlich geändert). Ebenso wurde kritisiert, dass separate Garagengrundstücke nicht für die Berechnung des Nutzungsmaßes herangezogen werden können. § 21a BauNVO erlangte allerdings in der Planungspraxis keine große Bedeutung, da die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung nach und nach erhöht (§ 17 BauNVO) und aufgeweicht wurden. Auf Grund der komplizierten Anwendung von § 21a BauNVO wird in der Praxis eher von vornherein in Bebauungsplänen das Maß der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO erhöht (vgl. Fickert et al. 2008: 1103 Rn. 1). Aufgrund der geringen Bedeutung in der Planungspraxis wird auf eine ausführliche Erläuterung aller Vorschriften des § 21a BauNVO verzichtet und lediglich auf eine Spezialregelung in Absatz 5 hingewiesen.

Absatz 5 Erhöhung der zulässigen Geschossfläche und Baumasse durch unterirdische Garagen (Tiefgaragenbonus)

§ 21a Abs. 5 BauNVO ermächtigt seit 1968 die Gemeinden, die Errichtung von Tiefgaragen allgemein oder als Ausnahme im Bebauungsplan dadurch zu begünstigen, dass die zulässige Geschossfläche oder Baumasse des Hochbaus um die Fläche oder Baumasse der notwendigen unterirdischen Garage erhöht werden dürfen. Dies gilt also auch, wenn die festgesetzte Geschossflächen- oder Baumassenzahl bereits eine Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO darstellt und diese dadurch überschritten wird. Diese Erhöhung der zulässigen Geschossfläche oder Baumasse, wenn die Garage unterirdisch hergestellt wird, wird als `Tiefgaragenbonus´ bezeichnet und erforderte die rechtliche Notwendigkeit der Anlage als solche in Verbindung mit einer Festsetzung im Bebauungsplan. Begründet wurde der Tiefgaragenbonus damit, dass durch unterirdische Garagen (Tiefgaragen) keine Freiflächen auf dem Baugrundstück in Anspruch genommen werden. Durch § 21a BauNVO soll Bauherren ein wirtschaftlicher Anreiz gegeben werden, auf ihren Grundstücken Tiefgaragen für die Unterbringung der notwendigen Stellplätze zu schaffen. Wenn keine weiteren Beschränkungen getroffen werden, kann diese Regelung zu einer sehr hohen Ausnutzung auf Baugrundstücken führen. Die dadurch zusätzlich mögliche Geschossfläche oder Baumasse erhöht wiederum den Stellplatzbedarf, der bei einer unterirdischen Unterbringung zu einer weiteren Überschreitung der Werte führt. Neben den einzuhaltenden Abstandsflächen können Festsetzungen z.B. zur Zahl der Vollgeschosse oder der Höhe baulicher Anlagen helfen, das Maß der baulichen Nutzung zu begrenzen. Der Tiefgaragenbonus kann aber nur angewendet werden, wenn der Bauherr grundsätzlich die Wahl zwischen einer unterirdischen oder oberirdischen Stellplatzunterbringung hat und wenn die Garage vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegt. Zudem muss es sich um notwendige Garagen handeln. Ist im Bebauungsplan die Errichtung von Tiefgaragen zwingend vorgeschrieben ist, kann § 21a Abs. 5 BauNVO nicht zur Anwendung kommen. (vgl. Fickert et al. 2008: 1112-1116 Rn. 25-31; Thoma/ Hauth/ Gerlach 2018: 1702 f. Rn. 26-31)

§ 23 Abs. 5 BauNVO Zulässigkeit von Anlagen in nicht überbaubaren Grundstücksflächen

Durch die Festsetzung von überbaubaren Grundstücksflächen werden gleichzeitig jene Bereiche des Grundstücks festgelegt, auf denen keine baulichen Anlagen errichtet werden dürfen. Festlegungen von überbaubaren Grundstücksflächen in Form von Baulinien und Baugrenzen gelten auch für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (z.B. Tiefgaragen). Außerhalb von überbaubaren Grundstücksflächen sind Nebenlagen (nach § 14 BauNVO) und solche baulichen Anlagen, die nach Bauordnungsrecht in Abstandsflächen zulässig sind, grundsätzlich genehmigungsfähig, wenn der Bebauungsplan nichts anderes festsetzt. Die Zulassung dieser baulichen Anlagen liegt im Ermessen der Baurechtsbehörde. Mit dieser Regelung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Nebenanlagen für die bauliche Hauptanlage erforderlich sind, aber nicht immer sinnvoll innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche untergebracht werden können. Stellplätze und Garagen fallen zwar nicht unter den Begriff der Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO, weil die Baunutzungsverordnung für diese einen eigenen Nutzungstyp in § 12 BauNVO definiert. Da Stellplätze und Garagen üblicherweise in den Abstandsflächen möglich sind, können sie auf den nicht überbaubaren Flächen zugelassen werden. Ein vollständiger Ausschluss von Nebenanlagen oder Stellplätzen in Bebauungsplänen kann die Verwertung eines Grundstücks stark einschränken und muss daher entsprechend begründet werden. (vgl. Fickert et al. 2008: 1150-1153, Rn. 19-23; Hauth 2018a: 1710-1715 Rn. 1-25; Schilder 2018: 643-645)

3.5 Der Stellplatz im Wohnungsbau

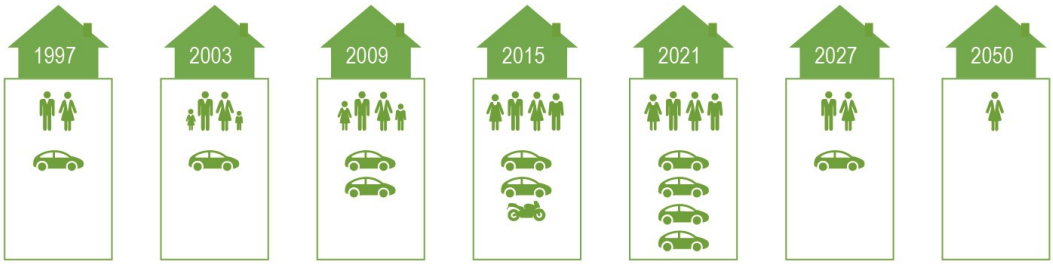
Der Wohnungsstellplatz steht in einem komplexen Wirkungsgefüge mit Einstellplätzen an den verschiedenen Zielorten, die von Wohnungen angefahren werden. Da die Wohnung der Ausgangspunkt für viele Wege eines Bewohners ist, kommt den dortigen Abstellmöglichkeiten für das Auto, aber auch sonstigen Mobilitätsangeboten eine große Bedeutung zu.

3.5.1 Stellplatzbedarf

Jedes private oder privat nutzbare Auto benötigt einen Ort, an dem es in der Nähe der Wohnung abgestellt werden kann. Ausschlaggebend für den Stellplatzbedarf eines Wohnungsbaus ist somit die Menge an Autos, über die die Bewohner verfügen. Wie in Kapitel 2.3.4 aufgezeigt, hängt die Ausstattung der Haushalte mit Privatautos von vielen Faktoren ab. Abhängig davon, wer in den einzelnen Wohnungen lebt, kann sich in einem Gebäude ein unterschiedlich großer Bedarf an Stellplätzen ergeben. Die gleiche Wohnung kann je nach nachdem, wer darin wohnt, einen völlig unterschiedlichen Stellplatzbedarf auslösen. Zudem kann die Motorisierung eines Haushalts im Lebenszyklus großen Schwankungen unterliegen, sodass auch ohne Bewohnerwechsel im Laufe der Zeit unterschiedlich viele Stellplätze nachgefragt werden (siehe Abbildung 15). Wenn Kinder volljährig werden und noch bei den Eltern leben, kann sich etwa der Stellplatzbedarf eines Haushalts deutlich vergrößern (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 17).

Eine Besonderheit hinsichtlich des Stellplatzes bei der Wohnung besteht darin, dass nachts die meisten Fahrzeugnutzer auf einen Stellplatz in der Nähe der Wohnung angewiesen sind. Neben Stellplätzen für die Bewohner sind im Wohnungsbau auch Stellplätze für Besucher erforderlich, die entweder vom Bauherrn auf dem privaten

Abbildung 15: unterschiedlicher Stellplatzbedarf eines Wohnhauses im Lebenszyklus



Quelle: Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 17 (grafisch überarbeitet)

Grundstück oder von der Stadt im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden können (siehe Kapitel 3.3.1). In wenigen Bundesländern ist auch in den entsprechenden Vorschriften geregelt, welcher Anteil der notwendigen Stellplätze im Wohnungsbau zusätzlich für Besucher errichtet werden muss. Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg enthält diesbezüglich keine Vorgaben. Wenn in einem Baugebiet über Wohnen hinaus Nutzungen realisiert werden, entsteht daraus ein weiterer Stellplatzbedarf. So sind in allgemeinen Wohngebieten gemäß § 4 BauNVO beispielsweise auch der Versorgung dienende Läden oder nicht störende Gewerbebetriebe allgemein zulässig, die einen erheblichen Bedarf an Stellplätzen auslösen können (vgl. FGSV 2012: 11).

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

In den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs wird zum Stellplatzbedarf in Wohngebieten folgender Hinweis gegeben: „Die Parkraumnachfrage der Einwohner ist abhängig vom Motorisierungsgrad. Sie ist unabhängig von der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Diese verringert die Parkraumnachfrage nicht. Sie kann sogar einen Parkraummangel im Straßenraum verschärfen, da im Falle der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Parkraum von Einwohnern belegt bleibt und nicht für andere Nachfragegruppen frei gemacht wird.“ (FGSV 2012: 10) Diese mittlerweile 15 Jahre alten Empfehlungen können angesichts der aktuell großen Bedeutung des ÖPNV durchaus in Frage gestellt werden. Statt von einer Verschärfung der Parkraumproblematik wird aktuell in der Fachdiskussion vielmehr von einer Entlastung durch den ÖPNV ausgegangen. In den EAR wird die Möglichkeit gänzlich außer Acht gelassen, dass sowohl Bewohner als auch Besucher von Stadtquartieren öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wenn ein entsprechendes Angebot vorhanden ist und somit weniger auf ein Auto angewiesen sind. Aber auch in anderen Fachbüchern wird zum Teil die Auffassung vertreten, dass Verkehr von Bewohnern nicht auf den ÖPNV verlagert oder durch Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung beeinflusst werden kann (z.B. Schnabel/ Lohse 2011: 496 f.).

In der Anlage zu den EAR werden Richtwerte und Orientierungswerte für den objektbezogenen Stellplatzbedarf genannt. Für Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen wird ein Stellplatzschlüssel von 0,7 bis 1,5 Stellplätze empfohlen. Trotz der Unterscheidung werden für Eigentumswohnungen aber keine separaten Zahlen genannt. Für Ein- und Zweifamilienhäuser sowie Reihenhäuser werden ein bis zwei Stellplätze je Wohnungen als Orientierung angegeben; für Gebäude mit Altenheimen sind es 0,2 bis 0,5 Stellplätze je Wohnung. (vgl. FGSV 2012: 72)

Bestimmung von Stellplatzzahlen

Neben den EAR lassen sich der Fachliteratur unterschiedliche Ansätze für die Bestimmung des Bedarfs an Stellplätzen im Wohnungsbau finden. Im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW werden die folgenden Faktoren genannt, die den Stellplatzbedarf beeinflussen und somit für die Bestimmung von Richtzahlen herangezogen werden können:

- „Einwohnerdichte und Pkw-Dichte
- Modal Split der Bevölkerung
- raumstrukturelle Lage der Gemeinde
- Netzdichte und Angebote in Radverkehr und ÖPNV
- generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet“ (Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 30)

Diese Faktoren treten meist in Wechselwirkung zueinander und sollten an die jeweilige Situation in der Kommune oder im Baugebiet angepasst werden (vgl. ebd.: 30). Zudem hängt der Stellplatzbedarf – wie in Kapitel 2.3.4 aufgezeigt – von soziodemografischen Merkmalen wie Haushaltsgröße, Einkommen oder Alter ab (vgl. Meyer 2013: 122). Bei der Frage, ob sozial geförderte Wohnungen, die nur von Haushalten mit bestimmten Einkommensobergrenzen bezogen werden dürfen, einen geringeren Stellplatzbedarf auslösen, gehen in der Fachwelt die Meinungen auseinander (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 33). Statistisch besitzen Menschen mit geringem Einkommen zwar seltener ein Auto, dennoch sind in vielen einkommensschwachen Haushalten Autos vorhanden, weil es gerade in diesen Gesellschaftsgruppen als Statussymbol gilt oder beruflich erforderlich ist (siehe Kapitel 2.3.4). Einzelne Städte haben zu dieser Fragestellung eigene Untersuchungen durchgeführt (z.B. Darmstadt: IWU o.J.). Es fehlt an empirisch abgesicherten Untersuchungen zu den Zusammenhängen zwischen Sozialraumförderung und Stellplatzbedarf. Zudem stehen die Wohnungen nach dem Ende der Belegungsbindung auch wieder allen Haushalten zur Verfügung.

Bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen im Wohnungsbau können grundsätzlich zwei Strategien verfolgt werden: Entweder werden ohne weitere Maßnahmen für die zu erwartenden Pkw der Bewohner in ausreichender Zahl

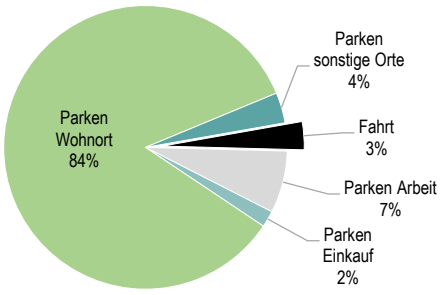
Stellplätze hergestellt oder es werden gezielt Maßnahmen getroffen, die einen geringen Pkw-Besitz begünstigen (z.B. Carsharing) und somit den Stellplatzbedarf mindern (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 30 f; 39). Im Endbericht der Baukostensenkungskommission wurde diesbezüglich die folgende Empfehlung an Länder und Kommunen ausgesprochen: „Im Zuge einer umsichtigen Stadtentwicklungsplanung müssen Stellplatzanforderungen an die heutige Nachfrage angepasst und durch neue Mobilitätskonzepte ergänzt oder ersetzt werden. Es muss möglich werden in Innenstädten und Ballungsräumen Stellplätze durch andere Mobilitätskonzepte zu ersetzen.“ (BMU/ Neitzel et al. 2016: 135)
Ein grundsätzliches Problem besteht im Wohnungsbau bei der Stellplatzfrage darin, dass für einen unbekannten Bedarf geplant werden muss, der sich zudem in der Nutzungsphase ändern kann. Bei der Entscheidung, wie viele Stellplätze errichtet werden, ist zu bedenken, dass es im verdichteten Wohnungsbau, bei dem Flächen knapp sind und häufig Tiefgaragen errichtet werden, bei einem Mangel an Stellplätzen zumeist schwierig ist, nachträglich Parkraum herzustellen. Von zentraler Bedeutung bei der Entwicklung von Wohnbauvorhaben ist die Frage, ob und wie viele Stellplätze kraft Gesetz zwingend hergestellt werden müssen (Stellplatzpflicht). Wenn gesetzlich keine Stellplätze gefordert werden, stellt sich die Frage, ob die Wohnungswirtschaft freiwillig ausreichend privaten Parkraum schafft (vgl. Lehmbrock 2000: 107-114).

3.5.2 Nutzung und Arten von Stellplätzen bei der Wohnung

Durchschnittliche Fahrt- und Standzeiten eines privaten Pkw

Die Studie Mobilität in Deutschland 2017 (MiD) kam zum Ergebnis, dass ein Auto in einem Privathaushalt im Durchschnitt fast immer steht, da es nur ungefähr 3 % von den 24 Stunden eines Tages betrieben wird (46 Minuten). Jedes Auto benötigt somit fast dauerhaft einen Einstellplatz. Laut der Studie wird ein Auto am längsten am Wohnort geparkt, wo es sich im Mittel 20 Stunden am Tag befindet, gefolgt vom Arbeitsplatz, wo es durchschnittlich eine Stunde und 45 Minuten täglich parkt. Etwa eine halbe Stunde pro Tag steht ein Pkw zudem bei Einkaufsgelegenheiten und etwa 50 Minuten an sonstigen Standorten (vgl. infas et al. 2019a: 76). Angesichts dieser Standzeiten scheint es nicht unberechtigt, dass der Verkehrsexperte Hermann Knoflacher schon seit den 1970er Jahren beim Auto nicht von einem Fahr-, sondern einem `Stehzeug´ spricht (vgl. Knoflacher 2001: 29).

Diagramm 74: MiD 2017: durchschnittliche Fahrt- und Standzeiten pro Pkw und Tag

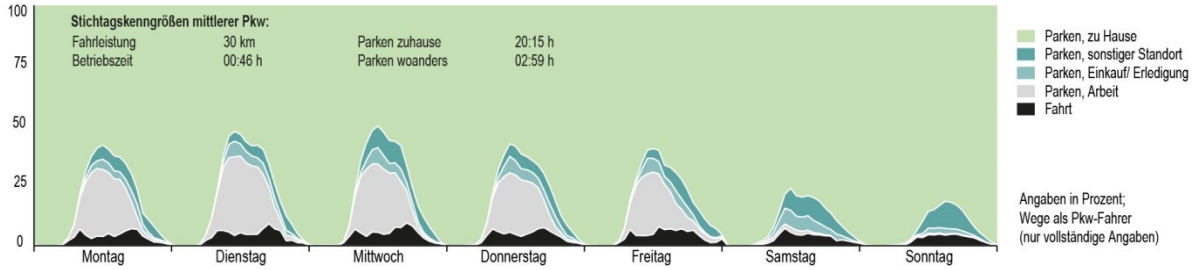


	Stunden pro Tag
Fahrt	00:46
Parken bei der Arbeit	01:42
Parken beim Einkaufen	00:27
Parken zuhause	20:15
Parken an sonstigen Standorten	00:50
SUMME	**24:00**

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019b: 76

Die MiD-Studie 2017 zeigt, dass wegen der durchschnittlich langen Standzeiten am Wohnstandort immer sehr viele Pkw gleichzeitig einen Stellplatz benötigen. Ein Profilverlauf, an welchen Standorten sich über die Woche die Pkw von Privathaushalten befinden, lässt erkennen, dass sie die meiste Zeit zu Hause abgestellt sind. Sogar zu Spitzenzeiten, so die Ergebnisse der Studie, parkt noch immer mehr als die Hälfte der Pkw zu Hause. An den Wochenenden stehen ständig 75 % der Pkw oder mehr am Wohnort. Maximal ein Drittel der privaten Pkw sind im Verlauf der Woche am Arbeitsort geparkt. Die Spitzenstunden bei der Belegung der Stellplätze am Wohnort sind die Nachtstunden und die Wochenenden. (vgl. infas et al. 2019a: 76 f.)

Diagramm 75: MiD 2017: Anteil Pkw aus Privathaushalten nach Standort im Wochenverlauf (in Prozent)

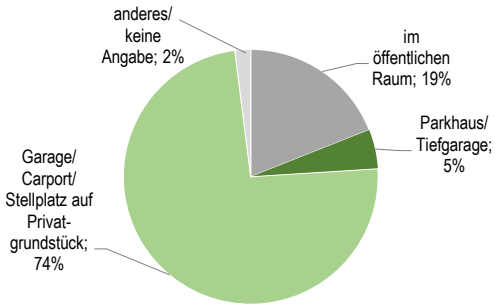


Quelle: infas et al. 2019a: 77 (grafisch überarbeitet)

Arten von Stellplätzen bei der Wohnung

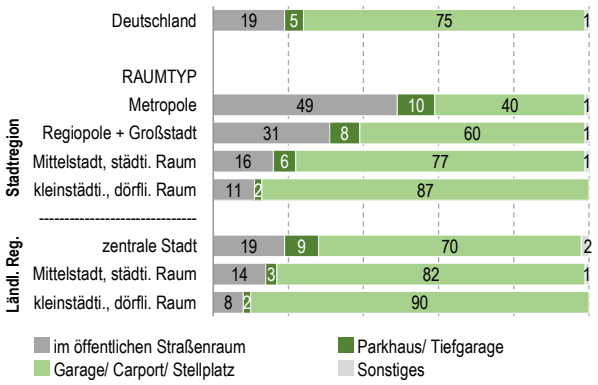
Im Rahmen der Studie MiD-2017-Studie wurde erhoben, wo private Haushalte ihre Autos bei der Wohnung abstellen. Die Zahlen gelten für den gesamten Wohnungsbestand ohne, dass zwischen Geschosswohnungsbau und Ein- und Zweifamilienhäusern und zwischen Bestand und Neubau differenziert wird. Gemäß der Erhebung werden bundesweit bei der Wohnung 19 % der Pkw im öffentlichen Raum und 5 % in Parkhäusern oder Tiefgaragen geparkt. Fast drei Viertel (74 %) der Pkw werden zu Hause in Garagen, Carports oder Stellplätzen auf dem Privatgrundstück abgestellt. In Baden-Württemberg stehen etwas weniger Pkw auf der Straße (16 %), wohingegen etwas mehr Privatautos in Parkhäusern, (Tief-)garagen, Carports oder auf sonstigen privaten Stellplätzen geparkt werden. In Berlin werden 60 % und in Hamburg 42 % der Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt. In kleinstädtischen, dörflichen Räumen stehen rund 90 % der Pkw auf dem privaten Grundstück und nur 8 % im öffentlichen Raum. (vgl. infas et al. 2018b: Tabelle A A8)

Diagramm 76: MiD 2017: üblicher Stellplatz bei der Wohnung (in Prozent, bundesweit)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2018b: Tabelle A A8

Diagramm 77: MiD 2017: Art des Stellplatzes zu Hause nach Raumtyp (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von infas et al. 2019a: 77

Zu beachten ist, dass Bewohner am Wohnstandort häufig aus Gründen der Bequemlichkeit lieber am Straßenrand parken als in der eigenen Tiefgaragen oder Garage. In einer Studie von Agora Verkehrswende wird darauf hingewiesen, dass viele Kommunen nach Parkraumerhebungen zum Ergebnis kommen, „dass sie kein Parkproblem haben, sondern ein `Kostenlos-vor-der-Wohnung-oder-dem-Geschäft-parken-Problem.“ (Agora Verkehrswende 2019: 17)

Auslastung und Nutzungsintensität von Wohnungsstellplätzen (Parkplatzlärmstudie)

Zur Nutzungsintensität von Wohnungsstellplätzen bei konkreten Bebauungen gibt es kaum fundierte Untersuchungen. Teilweisen Aufschluss liefert die Parkplatzlärmstudie, die im Auftrag des Bayerischen Landesamts für Umwelt erstmals 1989 veröffentlicht und mehrfach fortgeschrieben wurde (zuletzt 2007) (vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt 2007). Diese Studie wird wie eine Vorschrift bei der schalltechnischen Berechnung von Auswirkungen nicht-öffentlicher Parkplätze angewendet. Im Rahmen der Studie wurden die Kfz-Bewegungen in Tiefgaragen von insgesamt neun Wohnanlagen im städtischen und ländlichen Bereich erhoben. Die Erhebungen

stammen allerdings teilweise aus den 1980er und 1990er Jahren und sind wegen der geringen Anzahl an untersuchten Stellplätzen auch nur eingeschränkt aussagekräftig. Bei drei der untersuchten Wohnanlagen waren neben Tiefgaragenstellplätzen auch oberirdische, private Stellplätze vorhanden, die zur Bebauung gehörten. Die Ermittlung der Fahrzeugbewegungen (eine Fahrzeugbewegung = eine An- oder Abfahrt) zeigte, dass die Bewegungshäufigkeiten bei Stellplätzen in Tiefgaragen stark schwanken. Im Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr betrug die durchschnittliche Bewegungshäufigkeit in den untersuchten Tiefgaragen 0,09 Bewegungen je Stellplatz und Stunde. Der Maximalwert lag bei einem Projekt tagsüber bei 0,13 Bewegungen je Stellplatz und Stunde. Nachts lag im Durchschnitt die Bewegungshäufigkeit bei 0,01 Bewegungen je Stellplatz und Stunde. Bei den oberirdischen Stellplätzen wurde am Tag eine durchschnittliche Bewegungshäufigkeit von 0,22 Bewegungen je Stellplatz und Stunde ermittelt. Die Autoren der Studie vermuten, dass die deutlich häufigere Nutzung der oberirdischen Stellplätze gegenüber jenen in der Tiefgarage darauf zurückzuführen ist, dass die Anwohner die Parkplätze außerhalb der Tiefgaragen attraktiver und sicherer einstufen und somit bevorzugter nutzen. Ebenfalls zeigten die Beobachtungen, dass die Anwohnerstellplätze oft auch von Anlieferverkehr (z.B. Paketdienst) genutzt wurden. Die Erhebungen ergaben, dass ein Wohnungsstellplatz in einer Tiefgarage im Durchschnitt einmal am Tag verlassen und wieder angefahren wird (vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt 2007: 13, 28-30).
Nur in einer der sieben Tiefgaragen, in denen auch die maximale Belegung erhoben wurde, waren zumindest zu einem Zeitpunkt am Untersuchungstag (Erhebung meist zwischen 5:30 und 1:00 Uhr) alle Stellplätze belegt. In den anderen Tiefgaragen waren zum Zeitpunkt der Maximalbelegung im Durchschnitt ca. 74 % der Stellplätze genutzt. Die niedrigste Maximalbelegung lag bei 38 % in einer Wohnanlage in einer Kleinstadt und der höchste Wert bei 100 % in einer Wohnanlage in München (vgl. ebd. 28). Auch ohne genaue Kenntnisse über die betrachteten Wohnanlagen könnten sich die Unterschiede darauf zurückführen lassen, dass in geringer verdichteten Gebieten Tiefgaragen weniger oft genutzt werden, da wahrscheinlich im öffentlichen Raum Parkstände kostenfrei zur Verfügung stehen.

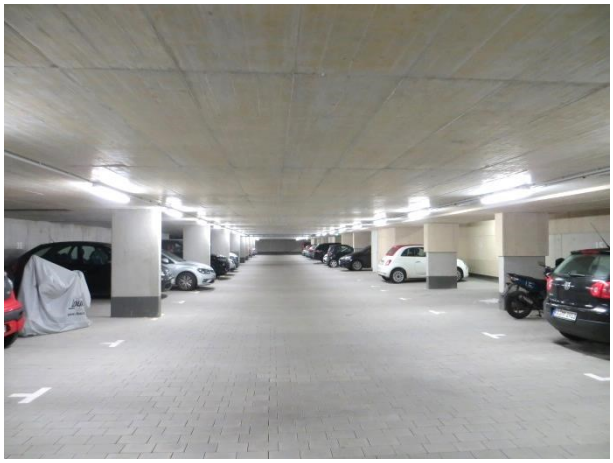
3.5.3 Beispielhafte Erhebung der Auslastung einer Tiefgarage im Wohnungsneubau

Auf Grund der begrenzten Datenlage zum Bedarf und zur Auslastung von Stellplätzen, die in Parkierungsanlagen im Wohnungsneubau errichtet werden, wurde beispielhaft eine eigene Erhebung über einen Zeitraum von drei Wochen im November und Dezember 2020 durchgeführt. Als Erhebungsort diente eine Tiefgarage in Karlsruhe in einem 2018 fertiggestellten Geschosswohnungsbau. Etwa 60 % der insgesamt 80 Mietwohnungen, die meist über zwei bis vier Zimmer verfügen, sind gefördert. Die zwei straßenbegleitenden, fünfgeschossigen Wohngebäude entstanden auf Restflächen inmitten von Bestandsbebauung im Stadtteil Oberreut (vgl. Website Freivogel Mayer Architekten 2020). Die Neubauten sind sehr gut an den ÖPNV angebunden – direkt im Norden angrenzend verläuft die Straßenbahnlinie 1, mit der die Karlsruher Innenstadt in 19 Minuten zu erreichen ist. Die Fahrt mit dem Fahrrad dauert auf einer weitgehend ebenen, komfortablen Radwegeinfrastruktur bis zum Zentrum etwa

Abbildung 16: Lageplan der Bebauung mit Tiefgarage (ohne Maßstab)

Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 17: Tiefgarage bei Begehung (23 Uhr) mit freien Stellplätzen



Quelle: eigene Fotografie (2020)

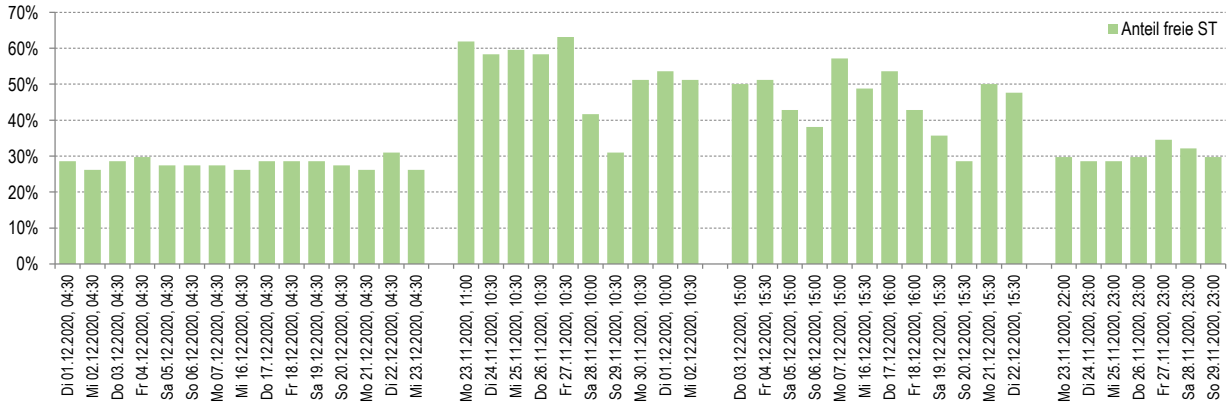
20 Minuten (Strecke ca. sechs Kilometer). Die Stellplätze in der Tiefgarage werden mit den Wohnungen zusammen vermietet und kosten monatlich 55 Euro. Vor dem südlichen der beiden Gebäude wurden zusätzlich offene Besucherstellplätze hergestellt; zudem sind zahlreiche unbewirtschaftete, gut ausgelastete Parkstände in der Umgebung vorhanden. Für jede Wohnung stehen mindestens zwei Fahrradabstellplätze in Abstellräumen in der Tiefgarage zur Verfügung.

Unter der Wohnbebauung liegt eine Tiefgarage mit insgesamt 84 Stellplätzen. Das heißt, es wurden vier Stellplätze mehr errichtet als gemäß § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO notwendig (1,05 ST/ WE). Bei der Erhebung wurde vom 23.11. bis 07.12.2020 und vom 16.12. bis 23.12.2020 zweimal täglich – einmal tagsüber und einmal nachts – kartiert, welche Stellplätze in der Tiefgarage belegt bzw. frei waren. Die insgesamt 45 Begehungen fanden am Tag entweder um 10:00 Uhr oder um 15:00 Uhr statt, die nächtlichen Begehungen um 23:00 oder um 4:30 Uhr. Waren Stellplätze über den gesamten Untersuchungszeitraum nie belegt, wurde davon ausgegangen, dass der Mieter der Wohnung, zu der der Stellplatz gehört, kein Auto besitzt. Auf mehreren Stellplätzen waren dauerhaft Motorräder, Roller oder Fahrräder mit Anhänger abgestellt. Auf Grund des kostenlosen öffentlichen Parkraumangebots in der Umgebung kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass zum Zeitpunkt der jeweiligen Begehungen auch Pkw der Bewohner im öffentlichen Raum abgestellt waren. Zu beachten ist, dass die Erhebungen in einer Hochphase der Corona-Pandemie während eines Lockdowns durchgeführt wurden. Auf Grund der damals geltenden weitreichenden Einschränkungen der Bewegungsfreiheit (z.B. Kontaktvermeidung, Ausgangssperre) und der Schließung von Geschäften und Einrichtungen ist anzunehmen, dass die Bewohner mehr zu Hause waren als ansonsten üblich und gerade die nächtliche Auslastung ein Maximum darstellt.

Die Erhebung kommt zum Ergebnis, dass von den insgesamt 84 Stellplätzen 18 Stellplätze nie belegt waren – dies entspricht 21,4 % aller Stellplätze. Das heißt, in der untersuchten Tiefgarage ist jeder fünfte hergestellte Stellplatz derzeit für das Bauvorhaben nicht erforderlich. Zudem fiel bei den Begehungen auf, dass vereinzelt Stellplätze an Anwohner aus der Umgebung untervermietet wurden, sodass der tatsächliche Bedarf aus der Neubebauung noch geringer ist. Werden Kosten von ca. 25.000 Euro je Tiefgaragenstellplatz angenommen, wurde bei dem Bauvorhaben bei der aktuellen Stellplatznachfrage Parkraum im Wert von über 450.000 Euro unnötig geschaffen.

Im Mittel waren bei den insgesamt 45 Begehungen 38,7 % der Stellplätze frei. Bei den frühmorgendlichen Erhebungen um 4:30 Uhr waren durchschnittlich 28 % nicht belegt. Am Tag war im Mittel etwa die Hälfte der Stellplätze zum Zeitpunkt der Begehung ungenutzt. Die höchste Auslastung der Tiefgarage mit nur 22 freien Stellplätzen ließ sich bei vier Begehungen um 4:30 Uhr feststellen, was einer Maximalauslastung von 73,8 % entspricht. Am wenigsten ausgelastet war die Tiefgarage an einem Freitagvormittag (27.11.2020) um 10:30 Uhr, als 53 Stellplätze (63,1 %) frei waren. Ohne Berücksichtigung der 18 ungenutzten Stellplätze bedeutet dies, dass nie alle Autos der Bewohner gleichzeitig geparkt und immer mindestens vier Stellplätze frei waren (6 % der genutzten Stellplätze). Am Tag ließen sich erwartungsgemäß große Schwankungen bei der Auslastung feststellen. Auch wenn diese singuläre Erhebung keine allgemeinen Rückschlüsse auf den Wohnungsneubau zulässt, so deutet sie darauf hin, dass der in der Landesbauordnung geforderte 1:1-Stellplatzschlüssel in Baden-Württemberg zu einem Überangebot an Parkraum führen kann.

Diagramm 78: Anteil der Stellplätze, die bei der jeweiligen Begehung in der Tiefgarage frei waren (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung

3.5.4 Vermietungs- und Verkaufspraxis von Wohnungsstellplätzen

Bei einem Schlüssel von einem Stellplatz pro Wohnung wie z.B. in Baden-Württemberg ist es häufige Praxis in der Wohnungswirtschaft, jeder Wohnung einen Stellplatz zuzuweisen und diese so zu vermarkten. Diese Kopplung wird von den meisten Landesbauordnungen aber nicht dezidiert gefordert. Je nach Berechnungsweise der notwendigen Stellplätze bilden Wohnung und Stellplatz bei der Baugenehmigung baurechtlich zwar eine Einheit – bei der Vermietung oder beim Verkauf aber in den meisten Fällen nicht. Obwohl rechtlich zwar die Möglichkeit besteht, die Zweckentfremdung und Überlassung an Dritte zu verbieten, machen nur wenige Länder davon Gebrauch (siehe Kapitel 5.5).

In Baden-Württemberg mit seinem streng geregelten 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnen ist es beispielsweise möglich, einen Stellplatz an Bewohner außerhalb des Neubauprojekts zu vermieten, sodass bei einer solchen Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz der errichtete Stellplatz dem Neubauvorhaben gar nicht mehr zur Verfügung steht (siehe Kapitel 5.3.2.2). Wenn der Stellplatznachweis einmal erbracht und genehmigt ist, kann aus Sicht der Bauordnung frei mit dem Stellplatz umgegangen werden. Der Stellplatz muss unterhalten werden und stets zur Verfügung stehen. Dahinter steht der Bilanzierungsgedanke, dass für jede errichtete Anlage die notwendige Anzahl an Stellplätzen hergestellt und so der öffentliche Straßenraum entlastet wird. Damit ist es rechtlich nicht von Belang, von wem der Stellplatz faktisch genutzt wird. (vgl. Schlotterbeck 2016: 479 f.)

Wenn Bauherren Stellplätze herstellen bzw. herstellen müssen, werden diese oft in Kombination mit der Wohnung mitveräußert oder mitvermietet – auch dann, wenn der Käufer bzw. Mieter kein Auto besitzt und somit auch keinen Stellplatz benötigt. Wenn sich kein Untermieter finden lässt oder eine Weitervermietung nicht erlaubt ist, müssen die Bewohner jeden Monat Miete für einen nicht genutzten Stellplatz entrichten. Ob Haushalte, die über ein Auto verfügen, auch freiwillig einen optional angebotenen Stellplatz anmieten, hängt von der Höhe der Kosten sowie dem Parkdruck in der Umgebung der Wohnung ab. Wenn die Mietkosten zu hoch sind, wird sich der Bewohner möglicherweise eine Alternative im öffentlichen Raum suchen und dort den Parkdruck erhöhen (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 133). Durch die Kopplung von Wohnung und Stellplatz können Wohnungsunternehmen ihr wirtschaftliches Risiko mindern, dass kostspielig errichtete Stellplätze nicht nachgefragt werden und leer stehen.

Im Wohnungsbau wird bislang vor allem das Konzept verfolgt, dass ein Stellplatz einer Wohnung zugewiesen wird. Der Mieter oder Käufer der Wohnung nutzt als Miet- bzw. Dauerparker immer denselben Stellplatz in der Parkierungsanlage. Wenn Stellplätze nicht zugewiesen werden, sondern nach Wahl angefahren werden, kann der Parkraum effizienter genutzt werden (vgl. FGSV 2912: 63). Auch wenn in den Abend- und Nachtstunden die meisten Bewohner zu Hause sind, so sind in der Regel nur selten alle Stellplätze gleichzeitig belegt (vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt 2007: 28; siehe eigene Erhebung in Tiefgarage in Kapitel 3.5.3).

Stellplätze bei Eigentumswohnungen (Wohnungseigentumsgesetz)

In Gebäuden, die in Eigentumswohnungen aufgeteilt sind und Wohnungseigentümergemeinschaften gehören, müssen die Eigentumsverhältnisse und Nutzungsrechte von Stellplätzen genau geregelt werden. Für einen Stellplatz kann aus rechtlicher Sicht entweder ein Sondernutzungsrecht oder Sondereigentum eingerichtet werden. Grundsätzlich handelt es sich bei Stellplätzen in Eigentumsprojekten zunächst um Gemeinschaftseigentum. Nach Wohnungseigentumsgesetz § 1 Abs. 3 WoEigG kann Sondereigentum in Form von Teileigentum auch an nicht zu Wohnzwecken dienenden Räumen begründet werden. Gemäß § 3 Abs. 2 WoEigG soll Sondereigentum allerdings nur eingeräumt werden, wenn die Wohnungen oder sonstigen Räume in sich abgeschlossen sind. Da Tiefgaragenstellplätze üblicherweise keine abgeschlossenen Räume sind, wurde in § 3 Abs. 2 WoEigG ergänzt, dass Garagenstellplätze als abgeschlossene Räume gelten, wenn ihre Flächen dauerhaft markiert sind. Somit können Stellplätze in Tiefgaragen oder Garagen ebenfalls als Sondereigentum begründet werden. Beim Sondereigentum wird für den Stellplatz ein eigenes Grundbuchblatt erstellt. An oberirdischen, offenen Stellplätzen und Carports dagegen kann kein Sondereigentum begründet werden, da sie rechtlich nicht als abgeschlossener Raum gelten können. Es ist allerdings möglich, ein Sondernutzungsrecht am Gemeinschaftseigentum einzurichten, damit berechtigte Eigentümer bestimmte Teile des Gemeinschaftseigentums alleine und unter Ausschluss der anderen Miteigentümer nutzen können. Das Sondernutzungsrecht ist gesetzlich nicht geregelt, wird aber in § 5 Abs. 4 WoEigG erwähnt. Im Gegensatz zum Sondereigentum ist beim Sondernutzungsrecht kein gesonderter Verkauf des Stellplatzes zulässig und es besteht ein Mitspracherecht der anderen Eigentümer. Was auf den Stellplätzen erlaubt ist, kann in der Teilungserklärung, der Gemeinschaftsordnung oder einer Vereinbarung genau geregelt werden (z.B. Verbot sonstige Gegenstände abzustellen). (vgl. Website Kurzke 2014)

3.5.5 Zielsetzungen für die Parkierung im Wohnungsbau auf Bundesebene

Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen

Das im Jahr 2014 vom Bundesbauministerium initiierte Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen legte ein 10-Punkte-Programm für eine Wohnungsbau-Offensive vor, das 2016 vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Als Punkt 8 wurde darin gefordert, Stellplatzauflagen und -satzungen flexibler auszugestalten (vgl. BBSR 2018: 19). Im Bericht des Expertengremiums zur Umsetzung der Wohnungsbau-Offensive wird hierzu erläutert, dass die vielerorts vorhandenen Stellplatzanforderungen einen großen Kostenfaktor im Wohnungsbau darstellen. Daher werde angeregt, Stellplatzanforderungen durch Mobilitätskonzepte zu ergänzen oder zu ersetzen. Da die Stellplatzvorschriften als Kostentreiber gelten, sollen Stellplätze im Wohnungsbau auf das erforderliche Maß reduziert werden. Deutliche Einsparungen bei den Baukosten sahen die beteiligten Experten vor allem in den Fällen, in denen aufgrund einer verminderten Stellplatzzahl auf die Errichtung von kostspieligen Tiefgaragen verzichtet werden kann (vgl. Sachs 2017: 43-45).
Das BMU hat in Abstimmung mit dem Deutschen Städtetag im Jahr 2016 eine Fachveranstaltung zum Thema `Stellplatzflächen flexibler ausgestalten´ durchgeführt. In einem Bericht zum Umsetzungsstand der Wohnungsbauoffensive 2017 wird berichtet, dass diese „Stellplatzflächenkonferenz […] gezeigt [hat], dass das Thema `Stellplatzpflicht´ weiterhin mit hohem Interesse von Städten, Kommunen und Wohnungswirtschaft mit unterschiedlichen Ansätzen verfolgt wird zur Förderung von bezahlbarem Wohnraum, von Qualität am Wohnstandort und von Klimaschutz.“ (Sachs 2017: 44) Bei der Konferenz zeigte sich, dass eine Evaluierung bereits umgesetzter Mobilitätskonzepte fehlt, um in der Praxis darauf zurückgreifen zu können. Bei den Fachleuten bestand zudem großes Interesse an Ablöse- und Finanzierungsfragen bei der Stellplatzherstellung (z.B. innovative Ablöseverwendungen) (vgl. ebd.: 43-45). Insgesamt zeigte sich bei sämtlichen Veranstaltungen, die zu diesem Thema durchgeführt wurden, dass sich immer mehr Gemeinden mit der Parkierung kritisch auseinandersetzen und dabei aber oft auf Widerstände treffen. Insbesondere bestehen Zielkonflikte zwischen Kosteneinsparungen durch Verzicht auf Stellplätze und der Sorge, Parkmangel zu erzeugen. Zudem habe sich deutlich gezeigt, dass in städtisch und ländlich geprägten Regionen große Unterschiede bei der Betroffenheit und Ausgestaltung von Regelungen bestehen (vgl. BBSR 2018: 19).

Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung

Die Bundesregierung berichtet dem Bundestag alle vier Jahre über die Stadtentwicklung in Deutschland. Der Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2016 (verfasst vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) enthält auch einige Aussagen zum Thema Stellplatz und Parkierung (vgl. BMU 2017). In dem Bericht wird ausgeführt, dass ein „weiterer Baustein für die Erleichterung des innerstädtischen Bauens […] in der bedarfsgerechten und flexiblen Ausgestaltung der Regelungen zur Stellplatzpflicht beim Neu- oder Ausbau von Wohngebäuden [besteht]. Im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen wurde angesichts hoher Kosten und aufwändiger Planungs- und Genehmigungsverfahren die hohe Bedeutung der kommunalen Stellplatzsatzungen hervorgehoben. Hier zeigen die Regelungen in einigen Stadtstaaten und Kommunen in Flächenländern mit entsprechenden rechtlichen Grundlagen, dass unter bestimmten Voraussetzungen auf Stellplätze ganz verzichtet oder deren Anzahl erheblich reduziert werden kann.“ (ebd.: 65) Schließlich wird im Stadtentwicklungsbericht darauf hingewiesen, dass eine nachhaltige Mobilität auch durch den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis unterstützt werden kann, wenn dabei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements berücksichtigt und Ablösen dafür eingesetzt werden. Darüber hinaus sei es möglich, dadurch Kosten zu sparen (vgl. ebd.: 82).

3.6 Bauliche Unterbringung von Stellplätzen im Geschosswohnungsbau

3.6.1 Aktuelle Praxis bei der Errichtung von Stellplätzen im Wohnungsbau

In Bundesländern wie Baden-Württemberg, in denen es hinsichtlich der Anzahl notwendiger Stellplätze strenge Vorgaben zum Stellplatznachweis gibt, kann die Unterbringung der Stellplätze zu einem bestimmenden Faktor bei der Planung von Wohngebäuden werden. Gerade bei hohen Bebauungsdichten müssen die Architekten im gesamten Entwurfsprozess prüfen, ob ausreichend Pflichtstellplätze kostengünstig auf den zur Verfügung stehenden, knappen Flächen hergestellt werden können. Auf Grundstücken, die mit einer hohen Dichte bebaut werden können, kann es sich je nach Wohnungsmix schwierig gestalten, die notwendigen Stellplätze in einer einge-

schossigen Tiefgarage unterzubringen. In diesen Fällen werden mehrgeschossige Tiefgaragen notwendig, die hohe Kosten verursachen. Oder der Bauherr verzichtet darauf, das zulässige Maß der baulichen Nutzung auszuschöpfen, was in der Folge zu höheren Wohnkosten führt, da die maximal zulässige Ausnutzung in der Regel im Grundstückspreis enthalten ist. Eine andere Variante besteht darin, die Anzahl der Wohnungen zu reduzieren und anstatt kleiner mehr große Wohnungen zu errichten. Dann ist es möglich, die baurechtlich zulässige Dichte auszuschöpfen (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 39). Verschiedene Rahmenbedingungen können die Planung und Errichtung von Parkierungsanlagen maßgeblich beeinflussen (vgl. Lohmeyer/ Ebeling 2014: 117):

- Festsetzungen in geltenden Bebauungsplänen und örtlichen Bauvorschriften
- Zahl der Stellplätze, die herzustellen sind (Stellplatzpflicht)
- Vorschriften der jeweiligen Garagenverordnungen (Anforderungen an Bauteile, Brandschutz, Lüftung, etc.)
- Baugrund- und Grundwasserverhältnisse v.a. bei Tiefgaragen (Tragfähigkeit, Altlasten, etc.)
- Abmessungen und Zuschnitt des Baugrundstücks
- Kostenrahmen für die Erstellung (Herstellungskosten) und den Unterhalt der Stellplätze
- Zu- und Abfahrten von und zur öffentlichen Verkehrsfläche
- Topografie (flach oder hängig)

Im verdichteten Wohnungsbau stehen die flächenintensiven Anlagen für den ruhenden Verkehr knappen Freiflächen gegenüber. Zudem stehen Benutzerfreundlichkeit und Komfortansprüche der Bewohner oft im Widerspruch zu platzsparenden und wirtschaftlichen Lösungen. Die meisten Bauordnungen der Länder enthalten eine ausdrückliche Regelung, dass Stellplätze und Garagen so angeordnet und errichtet werden müssen, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und das Umfeld nicht erheblich stört (z.B. § 37 Abs. 8 LBO). Stellplatzimmissionen in Wohnbereichen gehören zu den üblichen Alltagserscheinungen und müssen von den Bewohnern toleriert werden, solange deren Zahl dem durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf entspricht (vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt 2007: 103). In der Verwaltungspraxis und Rechtsprechung wird bei der schalltechnischen Beurteilung zwischen öffentlichen und privaten Parkplätzen unterschieden. Öffentliche Parkplätze, soweit sie einer Anlage nicht direkt zurechenbar sind, unterliegen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV an den Schallschutz), die geringere Anforderungen stellt, während für private Anlagen die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) gilt. Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.08.1998 sind Parkplätze erst dann öffentlich, wenn sie nach den Straßengesetzen entsprechend öffentlich gewidmet sind und nicht schon dann, wenn sie der Öffentlichkeit offenstehen (vgl. ebd.: 100).
Für den angestrebten Ausbau der Elektromobilität muss eine ausreichende und sicher verfügbare Versorgung mit Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Die Nationale Plattform für Elektromobilität empfiehlt, 85 % der Ladeinfrastruktur an privaten Stellplätzen (v.a. Wohngebäude und Firmenparkplätze) und die restlichen 15 % an öffentlich zugänglichen Orten einzurichten (vgl. Nationale Plattform für Elektromobilität 2015: 15). In der Praxis gibt es allerdings noch viele Schwierigkeiten bei der rechtlichen Umsetzung – sei es im Mietrecht oder im Wohnungseigentumsgesetz. Damit Batterien schnell mit einer hohen Leistung geladen werden können, sind hohe Investitionen in Ladeinfrastruktur sowie Netzverstärkungs- und Netzausbaumaßnahmen notwendig (vgl. ebd.: 11). Für Fahrer von Elektrofahrzeugen ohne eigenen Stellplatz fehlt es derzeit vielerorts an Ladeinfrastruktur (vgl. ebd.: 22, 27). Wie in Kapitel 2.4.1 ausgeführt, befindet sich aktuell ein Gesetz in Vorbereitung, das bei Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen die Installation von Leerrohren bei allen Stellplätzen vorschreiben soll (vgl. Website VM BW 2020).

3.6.2 Garagenverordnungen

Für die Planung von Anlagen für den ruhenden Verkehr sind die Garagenverordnungen der einzelnen Bundesländer maßgeblich. Sie beruhen zwar auf einer Mustergaragenverordnung (erstmals 1961 erarbeitet), weisen aber wie die Bauordnungen länderspezifische Unterschiede auf. Die erste Garagenverordnung für Baden-Württemberg trat am 24.02.1965 in Kraft; derzeit gilt die Garagenverordnung von 1995. Da von Garagen Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen können, gehören sie zu den Sonderbauten, die besondere Regelungen benötigen. Die baden-württembergische Garagenverordnung enthält nicht nur Regelungen für Sonderbauten (Mittel- und Großgaragen), sondern präzisiert auch die Anforderungen an Kleingaragen (vgl. Hager 2016: 521 Rn. 7).
Je nach Größe der Nutzfläche werden Kleingaragen bis 100 m², Mittelgaragen über 100 m² bis 1.000 m² und Großgaragen über 1.000 m² unterschieden (§ 1 GaVO). In der Garagenverordnung werden die verschiedenen

Arten von Garagen (z.B. offene, geschlossene, automatische Garage) definiert und Vorgaben zu deren Ausführung gemacht (z.B. Breite von Fahrbahnen und Stellplätze, Vorgaben zur Belüftung und zum Brandschutz). Als oberirdisch gilt eine Garage, wenn deren Fußboden im Mittel nicht mehr als 1,5 m unter der Geländeoberfläche liegt (§ 1 Abs. 3 GaVO).

3.6.3 Standorte für Parkierungsanlagen

Grundsätzlich kann unterschieden werden, ob Parkierungsanlagen auf dem Baugrundstück mit direktem Bezug zum Wohngebäude oder auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung errichtet werden. Alle Bauordnungen der Länder ermöglichen eine Erfüllung der Stellplatzpflicht abseits des eigenen Grundstücks (z.B. § 37 Abs. 5 LBO). Auf einem anderen Grundstück werden die Stellplätze häufig in gemeinschaftlichen Anlagen untergebracht. Flächen für Gemeinschaftsanlagen können im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB). Die Landesbauordnungen enthalten in der Regel weitere Bestimmungen, wie gemeinschaftliche Anlagen umgesetzt und langfristig aufrechterhalten werden müssen (z.B. § 40 LBO). Im Wohnungsbau gibt es somit prinzipiell die Möglichkeit, den ruhenden Verkehr gebäude- bzw. vorhabenbezogen oder gemeinschaftlich bzw. quartiersbezogen zu organisieren. Im verdichteten Geschosswohnungsbau sind derzeit gebäudebezogene Tiefgaragen gängige Praxis. In diesen Fällen können Bewohner ihren Stellplatz direkt von der Wohnung erreichen, ohne das Haus verlassen zu müssen. Die Anordnung und Erreichbarkeit der Wohnungsstellplätze haben vielfältige Auswirkungen unter anderem auf das Erscheinungsbild und Lebendigkeit eines Quartiers und auf die Verkehrsmittelwahl. Bei den derzeit in der Planungspraxis oft angestrebten kleinteiligen Bebauungen im verdichteten Wohnungsbau kann das Baugrundstück für die Unterbringung der Stellplätze zu klein sein. In diesen Fällen bietet es sich an, Stellplätze mehrerer Bauvorhaben gemeinschaftlich an einem Standort unterzubringen. In der Literatur werden unterschiedliche Entfernungen im Wohnungsbau als zumutbar eingestuft. Schnabel/ Lohse (2011: 531) halten beispielsweise bis zu 200 m bei einzelnen Stellplätzen und bis zu 500 m bei Parkbauten (Sammelgaragen) als zumutbar. Zur Förderung der Chancengleichheit von ÖPNV und MIV empfehlen sie zudem, Parkbauten und Haltestellen ungefähr gleich weit entfernt von Wohngebäuden unterzubringen (vgl. ebd.: 531). Um die Unterbringung von Stellplätzen in Quartiersgaragen bei neuen Stadtquartieren zu forcieren, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in Berlin im Jahr 2018 eine Studie zu Quartiersgaragen als Arbeitshilfe für Behörden, Büros und Investoren erarbeiten lassen (Bearbeitung: LK Argus GmbH). Darin werden zahlreiche realisierte und in Planung befindliche Quartiersgaragen ausführlich untersucht. In der Studie wird empfohlen, Quartiersgaragen schon vor der Ausschreibung von städtebaulichen Wettbewerben festzulegen und diese in ein nachhaltiges Mobilitäts- und Energiekonzept zu integrieren. Als wichtig wurde angesehen, Parkstände im öffentlichen Raum möglichst zu reduzieren, um die Nachfrage in die Quartiersgarage zu lenken. Von entscheidender Bedeutung sind tragfähige Betreiber- und Betriebskonzepte. Eine Beispielrechnung für ein fiktives Modellquartier ergab, dass die Investitionskosten für eine Quartiersgarage nicht höher sind als für konventionelles ebenerdiges Parken, wenn die Flächeninanspruchnahme im gesamten Quartier ganzheitlich betrachtet wird (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018a und b).

3.6.4 Bauliche Anordnung und Organisation von Stellplätzen

Für den Zuschnitt und den Flächenbedarf eines Stellplatzes ist der Aufstellwinkel des Fahrzeugs zur Fahrgasse maßgeblich, wofür es viele unterschiedliche Varianten gibt. Um ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen und Flächen zu sparen, sollten Stellplätze möglichst beidseitig einer Fahrgasse flächensparend angeordnet werden (vgl. FGSV 2012: 18). Die Mustergaragenverordnung (§ 4 Abs. 2 M-GarVO) sowie die Garagenverordnungen der Länder (z.B. § 4 Abs. 3 GaVO) geben in Abhängigkeit der Fahrgassenbreite bei einer 90°-Aufstellung Mindestbreiten der Stellplätze vor (z.B. 2,5 m bei 5,5 m Fahrbahnbreite). Senkrecht zur Fahrgasse angeordnete Stellplätze müssen in der Regel mindestens fünf Meter lang und parallel zu ihr angeordnete Stellplätze mindestens sechs Meter lang sein (z.B. § 4 Abs. 1 GaVO). Die zum Begehen bestimmten Bereiche in Mittel- und Großgaragen müssen eine lichte Höhe von mindestens zwei Metern aufweisen (§ 5 Abs. 1 GaVO).
In den 1990er Jahren wurde davon ausgegangen, dass die Nachfrage nach Kleinwagen zunehmen wird und somit das Parkraumangebot auf die kleineren Autos abgestimmt werden kann. Dadurch hätten in erheblichem Maße Flächen für die Unterbringung von Stellplätzen gespart werden können (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 35). Anstatt kleiner und platzsparender wurden die Autos allerdings immer größer und schwerer. Seit Jahren steigen

die Verkaufszahlen von SUV-Modellen (siehe Kapitel 2.3.3). Für diese wuchtigen Fahrzeuge sind die Stellplätze mit den Mindestabmessungen nach den Garagenverordnungen oft zu klein. Ein BMW X5 beispielsweise ist mit Außenspiegel 2,22 m breit (vgl. Website BMW 2020). Die in der Mustergaragenverordnung für Stellplätze geforderte Mindestbreite von 2,30 m ist daher für diese Fahrzeuge nicht mehr ausreichend. Wenn breitere Stellplätze gebaut werden, steigen die spezifischen Baukosten pro Stellplatz aufgrund der geringeren Zahl an Stellplätzen auf einer Flächeneinheit (vgl. BMU/ Neitzel et al. 2016: 88).
Wird der Flächenverbrauch eines Stellplatzes inklusive Fahrgasse mit etwa 30 m^2 in Bezug zu den durchschnittlich in Deutschland für das Wohnen zur Verfügung gestellten Flächen gesetzt, zeigt sich der große Flächenverbrauch, der im Wohnungsbau durch das Auto verursacht wird. Fertiggestellte Wohnungen in Mehrfamilienhäusern waren im Jahr 2019 im Durchschnitt 78 m² groß. Das heißt, eine durchschnittliche Neubauwohnung ist nur ungefähr 2,6 Mal größer als ein Stellplatz mit seinen Nebenflächen. Ein Kinderzimmer ist im standardisierten Wohnungsbau nicht einmal halb so groß. Unter der Annahme eines 1:1-Stellplatzschlüssels wie z.B. in Baden-Württemberg werden in einer durchschnittlichen Neubauwohnung aktuell pro Quadratmeter Wohnfläche ca. 0,38 m² Fläche für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs benötigt.
Um die Flächeneffizienz von Parkierungsanlagen zu bewerten, kann berechnet werden, wie viel Grundfläche je Stellplatz erforderlich ist. Je geringer diese Zahl ist, umso effizienter ist die Anlage. Der Flächenbedarf hängt vor allem von der Anordnung der Stellplätze, bei mehrgeschossigen Anlagen von der Art und Anordnung der Rampen sowie von der Konstruktion und sonstigen erforderlichen Flächen (z.B. Treppenhaus) ab (vgl. Pech et al. 2009: 107-109, 155-157). Zur flächensparenden Organisation von Stellplätzen gibt es umfangreiche Untersuchungen und Literatur (z.B. ILS 1983: 67; Neufert/ Kister 2012: 235-239). Beispielsweise hat sich Müller (1937: 153) bereits in den 1930er Jahren in seinem Werk `Garagen´ intensiv damit beschäftigt, wie Stellplätze auf möglichst geringer Fläche untergebracht werden können. Das `Hintereinanderanordnen´ von Autos (gefangene Stellplätze) ist zwar grundsätzlich möglich, wird aber von vielen Bauordnungen ausgeschlossen oder von Baurechtsämtern nicht oder nur in Ausnahmefällen für den Nachweis notwendiger Stellplätze akzeptiert (vgl. Schlotterbeck 2016: 484 f.).

3.6.5 Parkierungsanlagen im Überblick

Anforderungen und Rahmenbedingungen

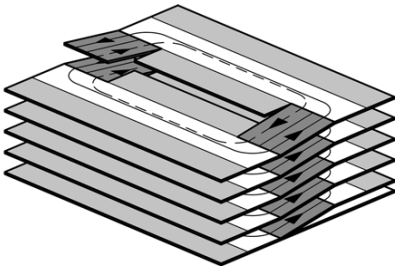
Grundsätzlich kann ruhender Verkehr auf offenen Flächen (z.B. Parkplätze, Parkständen im öffentlichen Straßenraum, Parkstreifen) oder in Parkbauten (z.B. Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkdecks) untergebracht werden (vgl. Lohmeyer/ Ebeling 2014: 17). Parkbauten können mit anderen Gebäuden und Nutzungen kombiniert (z.B. Tiefgaragen unter Gebäude) oder alleinstehend errichtet werden. Unterirdische Parkierungsanlagen verursachen wegen des größeren Aufwands bei der Bauausführung (Gründung, Brandschutz, Lüftung, etc.) und dem Betrieb deutlich höhere Kosten als oberirdische Parkierungsanlagen. Bei mehrgeschossigen Bauwerken nehmen die Rampen, Technikräume und Treppenanlagen in erheblichem Umfang Flächen in Anspruch. Da es sich bei Parkierungsanlagen im Wohnungsbau um einen festen Nutzerkreis handelt, können in der Regel die Anforderungen an Übersichtlichkeit, Verkehrsführung, Bewegungsspielraum, Beleuchtung, Lüftung und Nutzerkomfort reduziert werden. Bei der Planung von Parkierungsanlagen sind die Garagenverordnungen der Länder zu beachten. (vgl. FGSV 2012: 36, 38)
In welcher Bauweise im Wohnungsbau der ruhende Verkehr untergebracht wird, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Die Art und Weise der Stellplatzherstellung stehen dem Bauherrn meist nicht ganz frei. Wenn sich das Grundstück im Geltungsbereich eines Bebauungsplans oder einer sonstigen Satzung befindet (z.B. Stellplatzsatzung), sind die dort getroffenen Regelungen zu beachten. Weeber/ Weeber (1997: 28) gehen in ihrer Studie zu Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau davon aus, dass „oberhalb einer Dichte von 0,8 GFZ und bei einem Stellplatzschlüssel von 1 pro WE Tiefgaragen und andere flächen- und raumsparende Parkierungssysteme notwendig werden“. Bei Parkierungsanlagen handelt es sich um Zweckbauten, die die Funktion haben, auf möglichst wenig Fläche möglichst viele Pkw aufzunehmen. Von großer Bedeutung für die städtebauliche Einbindung ist die Anordnung der Zu- und Ausfahrten von und zur öffentlichen Verkehrsfläche. Da Autos viel Bewegungsraum benötigen, besteht eine zentrale Frage darin, wie sich die großmaßstäblichen Anlagen des ruhenden Verkehrs verträglich in die gebaute Umwelt integrieren lassen (vgl. FGSV 2012: 19).
Da durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe (insbesondere Stickoxide) entstehen, müssen in geschlossenen Parkbauten Vorkehrungen zum Luftaustausch getroffen werden. Wenn in Mittel- und Großgaragen die natürliche Belüftung nicht ausreicht, müssen mechanische Lüftungsanlagen eingebaut werden (vgl. FGSV 2012: 53). Die Ein- und Ausfahrten zu den Parkierungsanlagen stellen gefährliche

Bereiche dar, weil meist Geh- und Radwege überfahren werden müssen. Je nach Gefahrenlage können verschiedene Maßnahmen erforderlich werden, um Fußgänger und Fahrradfahrer zu schützen (vgl. ebd.: 62).

Parkierungs- und Rampensysteme

Grundsätzlich kann zwischen konventionellen bzw. herkömmlichen und mechanischen Parkierungsanlagen unterschieden werden. Im Gegensatz zu mechanischen Anlagen mit Verschiebe- und Hebetechnik fährt der Nutzer in konventionellen Anlagen sein Auto selbst direkt auf einen ortsfesten Stellplatz (vgl. Weeber / Weeber 1997: 43). Wenn Stellplätze auf mehreren Geschossen angeordnet werden, kommen verschiedene Rampensysteme in Frage, um mit dem Auto die Höhenunterschiede zu überwinden: Voll-, Halb- und Wendelrampen sowie Parkrampen. Systeme mit Halbrampen sind zwar flächensparend, aber je nach Verkehrsführung schwierig zu befahren. Bei Parkrampen sind keine separaten Rampen erforderlich, da die gesamte Ebene geneigt ist, was sie wirtschaftlicher und flächensparender als die anderen Systeme macht (vgl. FGSV 2012: 39 f.). Eine Sonderform für die Höhenüberwindung stellen Autoaufzüge dar, die flächenintensive Rampen ersetzen können (vgl. Pech et al. 2009: 179, 191-193).

Abbildung 18: Schema eines Parkhauses mit Halbrampen



Quelle: Pech et al. 2009: 159

Abbildung 19: platzsparender Autoaufzug in einem Neubau

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Offene Stellplätze und Parkplatzanlagen

Die einfachste Art für das Abstellen eines Pkw stellen offene Stellplätze dar, die direkt von der Straße erschlossen werden. Wenn Stellplätze aneinander gereiht und über eine eigene Fahrgasse angefahren werden, entstehen Parkplätze. Das Erscheinungsbild von Parkplätzen wird maßgeblich davon geprägt, wie die Oberfläche ausgeführt und die Fläche bepflanzt und topografisch integriert ist. Bei Ein- oder Zweifamilienhäuser können Stellplätze platzmäßig offen auf dem Grundstück untergebracht werden. Je nach Größe und Zuschnitt des Grundstücks können auch bei kleineren Mehrfamilienhäusern offene Stellplätze in Frage kommen – sofern dies planungsrechtlich zulässig ist. Hinsichtlich der Herstellungskosten sind offene, oberirdische Stellplätze die günstigste Möglichkeit für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsbau. Offene Stellplätze und Parkplatzanlagen reduzieren allerdings die wohnungsnahen Freiflächen und beeinträchtigen das Wohnumfeld (z.B. Lärm, Gestaltung) (vgl. ILS 1983: 52 f., 68; Weeber/ Weeber 1997: 52; Dunker 2005: 574 f.). In den EAR wird darauf hingewiesen, dass Parkplätze mit Bäumen, Sträuchern, Rasenflächen und sonstigen Bepflanzungen gestaltet werden sollen, um die Anlagen stadtverträglich in die Umgebung einzufügen (vgl. FGSV 2012: 49).

Abbildung 20: Parkplatz vor Wohnbebauung (Gelsenkirchen)

Quelle: eigene Fotografie (2017)

Abbildung 21: Parkplatz für Bewohner und Besucher (Alte Weberei)

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Parkhäuser/ Hochgaragen

Parkhäuser ermöglichen, Stellplätze auf mehreren Ebenen übereinander unterzubringen. Im Gegensatz zu Tiefgaragen treten Parkhäuser im Stadtraum in ihrer gesamten Ausdehnung und Kubatur in Erscheinung. Da die Stellplätze, Fahrgassen und Rampen einen großen Flächenbedarf haben, weisen Parkhäuser in der Regel deutlich größere Tiefen als typische Wohngebäude auf. Bei Parkhäusern handelt es sich um Funktionsgebäude, für die es auch Fertigteillösungen beispielsweise als Stahlkonstruktion gibt. Laut der Garagenverordnung von Baden-Württemberg müssen Parkhäuser bestimmte Anforderungen erfüllen, um als offen eingestuft zu werden (z.B. mindestens ein Drittel der Gesamtfläche der Umfassungswände als nicht verschließbare Öffnungen; § 1 Abs. 1 GaVO). (vgl. ILS 1983: 55 f.; Weeber/ Weeber 1997: 50; Neufert/ Kister 2012: 239)
Parkhäuser lassen sich durch die Begrünung von Dächern und Fassaden besser in die umgebende städtebauliche Situation integrieren und gestalterisch aufwerten (vgl. FGSV 2012: 50 f.). Je nach Umständen des Einzelfalls besteht ein Nachteil von Parkhäusern darin, dass auf den von ihnen in Anspruch genommenen Flächen auch Wohnungsraum realisiert werden könnte. Auf der anderen Seite liegt ein großer Vorteil von Parkhäusern darin, dass sie im Falle einer Bedarfsänderung im Vergleich zu Tiefgaragen einfacher umgenutzt oder abgebrochen werden können. Bislang kommen im Wohnungsbau Parkhäuser meist in Form von Quartiersgaragen eher selten zum Einsatz (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018a: 24).

Abbildung 22: Parkhaus in der Lincoln-Siedlung (Darmstadt)

Quelle: eigene Fotografie (2021)

Abbildung 23: geschlossenes Parkhaus in Vauban (Glasgarage)

Quelle: eigene Fotografie (2020)

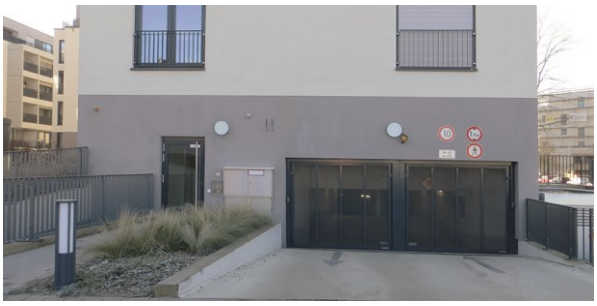
Tiefgaragen

Tiefgaragen sind Bauwerke oder Bauwerksteile mit Stellplätzen, die ganz oder teilweise unterirdisch angeordnet sind. In den Garagenverordnungen der Länder ist geregelt, ab wann eine Tiefgarage als unterirdisch gilt (z.B. Baden-Württemberg: Fußboden im Mittel mehr als 1,5 m unterhalb der Geländeoberfläche). Tiefgaragen sind oft direkt unter den Hochbauten angeordnet. In diesen Fällen müssen die Lasten der darüber liegenden Geschosse über die Tiefgarage abgetragen werden. Wenn sich die Tragstruktur der Tiefgarage und des Hochbaus unterscheiden, werden kostspielige statische Lösungen für die Lastabtragung notwendig. Um möglichst kostengünstig zu bauen, wird in der Praxis meist das Ziel verfolgt, die Lasten aus dem Hochbau ohne Umlenkung entsprechend dem Tiefgaragenraster abzuleiten. Dies kann dazu führen, dass sich die statische Struktur von Tiefgaragen bis in die Organisation der Wohnungsgrundrisse auswirkt (vgl. Lohmeyer / Ebeling 2014: 125). Häufig ragen im Wohnungsbau Tiefgaragen sowohl horizontal über das darüber liegende Gebäude als auch vertikal über das umgebende Gelände hinaus. Oft werden im Geschosswohnungsbau Tiefgaragen über das umgebende Geländeniveau angehoben, um z.B. mehr Privatheit für Erdgeschosswohnungen zu schaffen oder Aushub und damit Kosten zu sparen. Ein wesentlicher Vorteil von Tiefgaragen besteht darin, dass sie auf Grundstücksflächen entstehen, die meist ohnehin von Bebauung freizuhalten sind. Tiefgaragen entlasten die Wohngebiete zumindest optisch von parkenden Fahrzeugen. Durch sie ist es möglich, den Verlust an nutzbaren Freiflächen gering zu halten, da die Fläche über den Tiefgaragen begrünt und beispielsweise als Spielflächen genutzt werden können (vgl. ILS 1983: 58-61; Weeber/ Weeber 1997: 51; FGSV 2012: 50 f.). Wenn hohe Bebauungsdichten zulässig sind und viele Stellplätze hergestellt werden (müssen), können mehrgeschossige Tiefgaragen notwendig werden. Diese sind in der Regel mit hohen Kosten verbunden, beispielsweise für Erd- und Verbauarbeiten, für Brandschutz, Belüftung oder je nach Grundwasserstand und Hochwassersituation durch die Notwendigkeit einer wasserundurchlässigen Ausführung (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 28, 30, 74).

Abbildung 24: freistehende Tiefgaragenzufahrt

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Abbildung 25: in Gebäude integrierte Zufahrt in Tiefgarage



Quelle: eigene Fotografie (2021)

Ebenerdige Garagen und Stellplätze mit Aufständerung

Garagen können entweder in das Erdgeschoss des Gebäudes integriert oder freistehend angeordnet werden. In vielen Siedlungen der Nachkriegszeit wurden Einzelgaragen zusammengefasst, sodass gemeinschaftliche Garagenhöfe entstanden, die heute häufig als städtebauliche Defizite wahrgenommen werden. Stellplätze im Erdgeschoss von Wohngebäuden können durch Aufständerung der Gebäude auch offen ausgeführt werden (siehe z.B. Projektlupe Podhagskygasse Kapitel 8.4). Stellplätze, die in das Erdgeschoss des Gebäudes integriert sind, werden im Geschosswohnungsbau eher selten realisiert (vgl. ILS 1983: 45-50; Meyer 2013: 124). Vereinzelt gibt es Projekte, bei denen im Innenhof von Blockrandbebauungen die Stellplätze ebenerdig angeordnet und überdacht werden. Die darüber liegenden Dachflächen werden als Freiflächen genutzt werden (z.B. Alte Weberei Carré in Tübingen, siehe Abbildung 26 und Projektstudie in Kapitel 8.2.1).

Abbildung 26: innenliegende Garage in Mehrfamilienhaus (Alte Weberei)

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 27: Stellplätze in Sockelgeschossen

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Parkdecks/ Parkpaletten

Bei Parkdecks handelt es sich um einfache Bauformen von Parkbauten, die zumeist aus Parkebenen im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss bestehen. Häufig wird das untere Geschoss halb versenkt, sodass für die Erschließung der beiden Ebenen nur kurze Rampen erforderlich sind. Zudem tritt durch die Absenkung das Bauwerk weniger stark in Erscheinung. In der Regel sind Parkdecks nicht geschlossen und können natürlich belüftet werden, sodass neben Beleuchtung und Strom kaum Gebäudetechnik erforderlich ist. (vgl. ILS 1983: 54; Teichgräber/ Sprenger/ Wiebusch-Wothge 1985: 6; FGSV 2012: 37)

Carports

Bei einem Carport handelt es sich um einen überdachten, zu den Seiten meist offenen Abstellplatz. In rechtlicher Hinsicht besteht Uneinigkeit, ob es sich bei Carports um Stellplätze oder Garagen handelt (vgl. Heisel 2013: 448). Da beispielsweise § 21a Abs. 3 BauNVO die Formulierung `überdachte Stellplätze und Garagen´ enthält, gelten im Sinne der Baunutzungsverordnung Carports als Stellplätze. Dahingegen werden in einigen Bundesländern Stellplätze mit Schutzdächern als Gebäude und damit als Garage definiert (z.B. Stock 2016: Rn. 34; Busch 2016: 180). Häufig sind die Dachkonstruktionen direkt an das Gebäude angebaut. Im Geschosswohnungsbau kommen Carports eher selten zum Einsatz. (vgl. ILS 1983: 44)

Abbildung 28: Carports vor Mehrfamilienhäusern

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Abbildung 29: Carportanlage vor Wohnbebauung

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Mechanische und automatische Parksysteme

Bei mechanischen Systemen erfolgt der Parkvorgang mit mechanischer Unterstützung – wie z.B. Parkbühnen oder Verschiebeplatten. Eine Möglichkeit, auf gleicher Grundfläche mehr Stellplätze unterzubringen, bieten Parklifte bzw. Duplexparker. Dabei werden auf waagrechten Plattformen die parkenden Autos vertikal verschoben. Es gibt eine Vielzahl an verschiedenen mechanischen Parksystemen für die platzsparende Unterbringung von Stellplätzen (vgl. Neufert/ Kister 2012: 240 f.; Website Wöhr 2020). Bei automatischen Parksystemen wird der gesamte Parkvorgang automatisch abgewickelt (von der Einfahrt bis zur Ausfahrt) (vgl. Dunker 2005: 582). Die Garagenverordnung (Baden-Württemberg) definiert automatische Garagen als Garagen ohne Personen- und Fahrverkehr, in denen die Kraftfahrzeuge mit mechanischen Förderanlagen von der Garagenzufahrt zu den Garagenstellplätzen befördert und ebenso zum Abholen wieder an die Garagenausfahrt zurückgebracht werden (§ 1 Abs. 4 GaVO). Bei automatischen Systemen übergibt der Fahrer in einer Übergabekabine das Fahrzeug und nimmt es dort wieder in Empfang. Es gibt Parksysteme, bei denen Fahrzeuge statisch an einem Ort verbleiben, und Systeme, bei denen Fahrzeuge im Gebäude sukzessive verschoben werden, um andere Fahrzeuge ein- oder auszulagern. Mechanische und automatische Parkierungsanlagen können in großem Umfang Flächen und Raumhöhe sparen. Im Gegensatz zu konventionellen Parkierungsanlagen sind keine flächenintensiven Rampen und weniger Fahrgassen und Bewegungsflächen erforderlich. Allerdings sind automatische Anlagen mit hohen Kosten sowohl bei der Herstellung als auch bei Betrieb und Unterhaltung verbunden. Zudem haben die Anlagen nur eine begrenzte Lebensdauer. Die Eignung automatischer Parksysteme hängt vor allem vom Nutzerkreis, der Größe und der Funktionsweise ab. Laut EAR sind automatische Parksysteme besonders für Quartiersgaragen geeignet. (vgl. Söhnchen 1995: 18-19; Weeber/ Weeber 1997: 28-30, 87-105; FGSV 2012: 43 f., 94-97)
Bereits in den 1920er Jahren gab es erste Konzepte, die einen automatischen Transport des Autos zu einem Stellplatz vorsahen (vgl. Hasenstab 1996: 15, 62 f.). In den 1990er Jahren wurden ihnen aufgrund der wesentlich geringeren Abmessungen und Kosten im Vergleich zu Tiefgaragen große Chancen für die Stadtgestaltung und die Stadterneuerung eingeräumt (vgl. Tank 1995: 1 f.). Auch Weeber/ Weeber (1997: 87 f.) gingen in ihrem Bauforschungsbericht zu Parkierungsanlagen im Wohnungsbau im Jahr 1997 davon aus, dass sich mechanische Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau durchsetzen könnten. Dies trat allerdings bislang nicht ein.

Abbildung 30: automatische Großgarage aus den 1920er Jahren

Quelle: Müller 1937: 151

Abbildung 31: Visualisierung einer vollautomatischer Parkierungsanlage

Quelle: Website Woehr 2020

Abbildung 32: vollautomatisches Parkhaus im Französischen Viertel

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 33: automatische Parkierungsanlage im Bestand (München)

Quelle: eigene Fotografie (2018)

3.6.6 Kosten

Bezahlbarer Wohnraum und Parkierungsanlagen

In vielen Städten in Deutschland und v.a. auch Baden-Württemberg fehlt es aktuell an bezahlbarem Wohnraum. Hohe Kosten verursacht nicht nur die Errichtung der Wohnungen, sondern auch in vielen Fällen die Herstellung der zugehörigen Parkierungsanlagen. Je nachdem, wie viele Stellplätze in welcher Bauform errichtet werden (müssen), können die Kosten eines Bauvorhabens deutlich steigen. Tiefgaragen stellten die kostenintensivste Lösung für die Parkierung dar und gelten als eine der wesentlichen Kostentreiber im Wohnungsbau. Kostenmäßig kann ein Tiefgaragenstellplatz den Preis eines Mittelklassewagens übersteigen. Die hohen Herstellungskosten von Tiefgaragen, die im Geschosswohnungsneubau oft die einzige Möglichkeit für die Unterbringung der notwendigen Stellplätze darstellen und oft auch planungsrechtlich vorgeschrieben sind, werden häufig gar nicht in voller Höhe auf den Mieter bzw. Käufer umgelegt, sondern in Mischkalkulationen `versteckt´. Bei den Kosten ist im Geschosswohnungsbau grundsätzlich zwischen einmaligen Herstellungskosten für den Bauherrn (Verkäufer oder Vermieter) und Kosten für die Bewohner (Käufer oder Mieter) zu unterscheiden. „Grundsätzlich werden die Kosten des Wohnens (einschließlich ggfs. der Parkierung) vom Wohnungsnutzer bezahlt.“ (Weeber / Weeber 1997: 37)

Herstellungskosten verschiedener Parkierungsanlagen

Je nach Art der baulichen Ausführung sind Parkierungsanlagen mit hohen Bau- und Baunutzungskosten (v.a. Kapital-, Betriebs- und Instandsetzungskosten; DIN 18960) verbunden. Im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW werden in Abhängigkeit der Grundstückskosten und konkreten baulich-konstruktiven Ausführung folgende Kosten je Stellplatz genannt (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 14):

- ebenerdiger, offener Stellplatz: 3.000 bis 7.000 Euro
- Parkhochbauten: 7.000 bis 20.000 Euro
- Tiefgaragen: 18.000 bis 36.000 Euro

In der Regel gilt, dass in einer großen Parkierungsanlage die spezifischen Kosten eines Stellplatzes geringer sind als in einer kleinen Anlage. Wenn die Kosten von notwendigen Baukonstruktionen (z.B. Rampen) oder technischer Ausstattung (z.B. Zufahrtskontrolle, Tore) auf eine höhere Stellplatzzahl umgelegt werden, nehmen die Kosten pro Stellplatz ab. Tiefgaragen mit wenigen Stellplätzen sind wirtschaftlich schwer darstellbar. Aus Kostengründen kann es deshalb sinnvoll sein, größere Parkbauten zu errichten und dort beispielsweise die Parkierung für mehrere Gebäude zu bündeln. (vgl. BMU/ Neitzel et al. 2016: 88)

Die Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. (ARGE) untersucht seit vielen Jahren die Entwicklung von Kosten im Wohnungsbau. In der Studie `Optimierter Wohnungsbau´ aus dem Jahr 2014 wurden systematisch Daten und Baukosten von fertiggestellten und abgerechneten Neubauvorhaben (Mietwohnungsbau im mittleren Preissegment) analysiert. Um auf übertragbare Ergebnisse zu kommen, wurden die Berechnungen und Auswertungen auf die Rahmendaten eines Typengebäudes (Mehrfamilienhaus im mittleren Qualitätssegment, freistehend, zwölf Wohneinheiten mit je 73 m² und drei bis vier Wohnräumen) bezogen (vgl. Walberg et al. 2014: 11 f.). Für die Grundvariante dieses Typenhauses wurden Grundkosten bestehend aus Rohbau und Ausstattung zwi-

schen 1.346 und 1.527 Euro/ m² Wohnfläche bzw. ein Medianwert von 1.432 Euro/ m² Wohnfläche ermittelt (Bezugsjahr: 2014, ohne Grundstück und grundstücksbezogene Kosten, Keller, Aufzug etc., EnEV 2016; Vergleichsmedianwert im Jahr 2000: 983 Euro/ m²). Im Anschluss wurde ein Kostenkatalog für die Ergänzung gebäudespezifischer Besonderheiten erarbeitet. Für die Unterbringung von Parkierung wurden für das Typenhaus die in Tabelle 4 dargestellten Kostenbenchmarks ermittelt (vgl. ebd.: 21-25).

Tabelle 4: Kostenbenchmarks für Parkierungsanlagen

	von / **Median** / bis (pro m² Wohnfläche)	+ Grundkosten für Typengebäude von / Median / bis 1.346 / 1.432 / 1.527 (pro m² Wfl.)
Garage Einzel- bzw. Gemeinschaftsgarage	28 / **41** / 53 EUR/ m² Wfl.	1.374 / 1.473 / 1.580
Parkpalette Gemeinschaftsgarage, oberirdisch – freistehend	43 / **59** / 70 EUR/ m² Wfl.	1.389 / 1.491 / 1.597
Tiefgarage Gemeinschaftsgarage unterirdisch – gebäudebezogen	247 / **292** / 348 EUR/ m² Wfl.	1.593 / 1.724 / 1.875

Quelle: Walberg et al. 2014: 21-25

Diese systematische Kostenaufarbeitung zeigt, dass in dem Typengebäude für eine Tiefgarage Kosten zwischen 247 und 348 Euro/ m^2 Wohnfläche hinzukommen, wenn Tiefgarage und Gebäude als ein Bauwerk betrachtet werden (Mischkalkulation). Wird der Medianwert herangezogen, macht die Tiefgarage rund 17 % des Preises für einen Quadratmeter Wohnfläche aus (nur Kostengruppen 300 und 400). Bezogen auf die als typisch angenommene Wohnung mit 73 m^2 müssten bei einem Gesamtkaufpreis der Wohnung (Medianwert) in Höhe von 125.852 Euro etwa 21.300 Euro für einen Tiefgaragenstellplatz bezahlt werden (ohne Grundstückskosten). Sehr deutlich lässt die Untersuchung die großen Kostenunterschiede zwischen Tiefgaragen und oberirdischen Parkierungsanlagen erkennen. Tiefgaragen sind bei Betrachtung des Medianwerts etwa sieben Mal so teuer wie eine Garage oder rund sechs Mal so teuer wie eine Parkpalette. In der Studie wurde zudem untersucht, ob sich in Abhängigkeit der Marktlage in verschiedenen Wohnungsbauregionen Kostenunterschiede feststellen lassen. Dabei zeigten sich bei den Kostenspannen und Medianwerten deutliche Diskrepanzen zwischen den ländlichen Regionen, den Metropolregionen und städtischen Regionen sowie den sog. `Top-Standorten´ wie Stuttgart, München. Gerade in den großen Wachstumsstädten kann bei einer Median-Betrachtung von etwa einem Fünftel höheren Kosten ausgegangen werden. Für das Typenhaus, das um einige für Innenstadtlagen typische Kosten erweitert wurde, ergibt sich ein Medianwert von 2.928 Euro/ m² Wohnfläche an einem Topstandort in Deutschland (ohne grundstücksbezogene Kosten). Auf die Tiefgaragen entfallen dabei Kosten in Höhe von ca. 362 Euro/ m² Wohnfläche. (vgl. Walberg et al. 2014: 24-27)

Kostentransparenz und Quersubventionierung von Stellplätzen

Um die hohen Kosten für Tiefgaragen im Wohnungsbau zu decken, greifen Investoren häufig auf Mischkalkulationen bzw. Quersubventionierungen zurück. Würden die tatsächlichen Kosten für einen Stellplatz verlangt werden, besteht für den Investor das Risiko, dass Nachfrager ohne eine Kopplung von Wohnung und Stellplatz nur die Wohnung ohne Stellplatz kaufen bzw. mieten oder im Falle einer Kopplung ganz auf den Kauf oder die Anmietung verzichten. Um dies zu vermeiden, rechnen Bauherren in der Praxis einen Teil der Baukosten von Stellplätzen auf den Preis der Wohnungen an (Mischkalkulation). Der Aufschlag bemisst sich üblicherweise danach, welcher Miet- bzw. Kaufpreis eines Stellplatzes vom Nachfrager gerade noch akzeptiert wird. Da die realen Herstellungskosten eines Tiefgaragenstellplatzes am Markt nicht durchsetzbar wären, liegen die Verkaufs- und Mietpreise unter diesen Kosten. Schon im Jahr 1985 kamen Teichgräber/ Sprenger/ Wiebusch-Wothge (1985: 187) in ihrer Studie zur Frage der Mietpreise von Stellplätzen zu folgendem Ergebnis: „Trotz des ständig wachsenden Parkdrucks haben sich die Mietpreise für Einstellplätze, die von den Nutzern akzeptiert werden, in den vergangenen zwei Jahrzehnten nicht wesentlich erhöht. Es gelingt also keineswegs, Garagenbauten nach dem Prinzip der Kostenmiete betreiben zu wollen. Bei der Finanzierung kann nur empfohlen werden, die Einstellplätze als einen Teil des Gesamtbauvorhabens zu betrachten und eine Mischfinanzierung zu kalkulieren, bei der nur ein Teil der effektiven Kosten durch die Garagenmiete gedeckt wird.“ Solche Mischkalkulationen führen aber dazu, dass in

Neubauvorhaben Bewohner, die kein Auto besitzen und daher keinen Stellplatz anmieten oder erwerben, dennoch über ihre Wohnungen die Stellplätze mitfinanzieren.
In der Praxis können die Herstellungskosten von Parkierungsanlagen unterschiedlichen Kostengruppen zugeordnet werden. Bei einer Aufschlüsselung der Kosten nach DIN 276 lässt sich meist nicht genau nachvollziehen, welche Kosten allein durch die Parkierung entstehen, da Wohngebäude und Tiefgarage gemeinsame Bauteile haben. Die Kosten für die Herstellung von Stellplätzen tauchen üblicherweise in mehreren Kostengruppen nach DIN 276 auf (z.B. Bauwerk, technische Anlagen, Erschließung). Um die Kosten für Stellplätze transparent und verursachergerecht zu erfassen, müsste bei einem Bauvorhaben von Anfang an auseinander gehalten werden, welcher Aufwand sowieso angefallen wäre und welcher erst durch die Stellplatzherstellung entstanden ist. Dafür müssten beispielsweise in allen Gewerken die Massen für Parkierungsanlagen separat ausgewiesen werden. (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 36-42; Landeshauptstadt München 2007b: 15)
Weeber/ Weeber (1997: 42) beschäftigten sich in ihrer Studie zu Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau ausführlich mit der Problematik der Querfinanzierung und stellten folgendes fest: „Da diese Mischkalkulation auf breitester Front praktiziert wird, bleibt sie fast unbemerkt und der Wohnungsinteressent ohne Auto findet am Markt keine Wohnung vor, deren Preis erkennen läßt, daß nicht je nach Umständen pro gebautem Tiefgaragenplatz 10.000 bis 20.000 DM ungedeckte Kosten oder 30 bis 60 DM Fehlbetrag an dessen Miete ohne Gegenleistung anteilig mit übernommen werden sollen.“ Die Autoren der Studie forderten daher eine „klar getrennte Bewirtschaftung von Wohnraum und Parkraum“ (ebd.: 42). In Zusammenhang mit der Quersubventionierung ist auch das Angebot an kostenlosen Parkständen im öffentlichen Raum zu berücksichtigen, die bei einfacher Verfügbarkeit das Mieter- und Käuferverhalten erheblich beeinflussen können. Kostenlose oder -günstige Parkstände im Straßenraum sowie subventionierte Miet- und Kaufpreise von privaten Stellplätzen vermitteln einen falschen Eindruck, was das Abstellen des Autos tatsächlich kostet. Vergünstigungen beim Parkraum gehen immer zu Lasten der Nichtmotorisierten, die zudem auch noch Einbußen bei der Qualität des Wohnumfelds akzeptieren müssen und somit nicht von ihrem autofreien Lebensstil profitieren (vgl. ebd.: 132). Um Wohnen nicht durch Quersubventionierungen zu verteuern, wird im Endbericht des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen empfohlen, wenn möglich Tiefgaragen zu vermeiden, „da diese nur wirtschaftlich darstellbar sind, wenn sehr hohe Stellplatzmieten erzielt werden können.“ (BMU/ Neitzel et al. 2015: 58)

3.7 Akteure der Stellplatzherstellung im Wohnungsbau

Im folgenden Abschnitt werden die verschiedenen Akteure identifiziert und beschrieben, die bei der Herstellung von Stellplätzen im Geschosswohnungsneubau von Relevanz sind. Die Interessenslagen und Ziele der Akteure werden erläutert und zueinander in Bezug gesetzt.

Stadt/ Gemeinde: Verwaltung und politische Gremien

Städten stehen zahlreiche formelle und informelle Instrumente zur Verfügung, um die Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsneubau zu regeln und zu beeinflussen. Insbesondere obliegt Gemeinden mit der Planungshoheit das Recht, die städtebauliche Entwicklung durch Bauleitpläne zu gestalten. Der Akteur Stadt besteht aus zwei zentralen Organen: der Kommunalverwaltung als vorbereitendem und ausführendem Organ und der demokratisch gewählten Gemeindevertretung als entscheidendem Organ der kommunalen Selbstverwaltung. Die meisten Entscheidungen müssen von der Gemeindevertretung getroffen werden, die von der Verwaltung vorzubereiten und anschließend zu verwirklichen sind. Impulsgeber für planerische Vorhaben und Maßnahmen ist meist die Verwaltung, die dem Gemeinderat ihren Vorschlag für die Lösung eines Problems zur Beschlussfassung vorlegt. Ausgangspunkt kann aber auch der Gemeinderat sein, der über Anfragen und Anträge konkrete Aufträge an die Verwaltung richten kann.
Kommunalverwaltungen sind keine homogenen Einrichtungen, sondern nach Aufgaben in verschiedene Ämter gegliedert, die bei gleichen Fragestellungen auch unterschiedliche fachliche Ziele und Interessen verfolgen können. In Kommunalverwaltungen fallen Fragen der Stellplatzherstellung vor allem in die Zuständigkeit der Ämter für Stadtplanung, Verkehrsplanung (oft auch in andere Ämter integriert) und für Baurecht. Viele Stadtverwaltungen leiden aktuell an Personalmangel und Arbeitsüberlastung, was zu langen Bearbeitungszeiten und Schwierigkeiten bei der Durchführung komplexer Bauvorhaben führt (vgl. Neitzel et al. 2016: 29; Runkel/ DV 2014: 3).

Den politischen Gremien (Gemeinderat, Ausschüsse) kommt bei vielen Fragen der Stellplatzherstellung und -organisation eine entscheidende Rolle zu. Da es sich bei verkehrlichen Fragen in aller Regel um Angelegenheiten der Gemeinde handelt, sind entsprechende Beschlüsse durch den Gemeinderat erforderlich. Ebenso sind Bebauungspläne und örtliche Bauvorschriften durch den Gemeinderat zu beschließen. Gemäß der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (§ 37 Abs. 6 LBO) muss er sogar darüber entscheiden, ob bei Bauvorhaben eine Ablöse von Stellplätzen zugelassen wird (bei Wohnungen aber nicht möglich) (vgl. Schlotterbeck 2016: 499). Wenn eine Verwaltung Maßnahmen und Konzepte zur Regelung und Steuerung der Stellplatzherstellung erarbeitet, ist die Umsetzung davon abhängig, ob die Gemeindevertretung diese mehrheitlich beschließt.
Die Kommunen sind laut Baugesetzbuch (§ 1 Abs. 5 BauGB) bei der Erarbeitung von Bauleitplänen dazu angehalten, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten. Im Hinblick auf den Wohnungsneubau verfolgen Stadtplanungsämter insbesondere das Ziel, rechtssichere Bebauungspläne zu erarbeiten und darin eine hohe städtebauliche Qualität zu sichern. Wegen immer komplexer werdender Verfahren und oft auftretender Widerstände aus der Öffentlichkeit gegen Bauvorhaben können sich Bebauungsplanverfahren über mehrere Jahre ziehen und einen großen Aufwand verursachen (vgl. BBSR/ Quaestio 2017: 9, 90).
Baugenehmigungsbehörden haben gemäß § 36 Abs. BauGB die Aufgabe, über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben zu entscheiden. Da es in vielen kleineren Städten und Gemeinden keine eigenen unteren Baurechtsbehörden gibt, müssen die zuständigen Verwaltungsgemeinschaften (z.B. Landratsamt) die Entscheidung im Einvernehmen mit der Gemeinde treffen (z.B. §§ 46, 47 LBO). Die Baurechtsbehörden haben ebenso darauf zu achten, dass die Vorschriften des Bauordnungsrechts sowie auf deren Grundlage erlassene Vorschriften (z.B. Stellplatzsatzungen) eingehalten werden (z.B. § 47 Abs. 1 LBO). Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eines Wohnungsbauprojekts ist es u.a. Aufgabe der Baurechtsbehörde, zu prüfen, ob ausreichend notwendige Stellplätze nachgewiesen werden.

Bauherren von Wohnungsbau bzw. Stellplatzpflichtige

Unter einem Bauherrn wird in der Regel eine natürliche oder juristische Person verstanden, die ein Bauvorhaben im eigenen Namen und Interesse durchführt bzw. durchführen lässt. Die Vorschriften zur Stellplatzherstellung richten sich an den Bauherrn, der verpflichtet ist, bei Bauvorhaben das öffentliche Baurecht einzuhalten (z.B. § 41 LBO). Geschosswohnungsbau wird meist von Bauherren errichtet, die nicht für ihren eigenen, sondern für einen weitgehend unbekannten Bedarf bauen. Als Bauherren für Mehrfamilienhäuser kommen unterschiedliche Akteure in Frage. Grundsätzlich kann zwischen professionell organisierten Bauherren und privaten Bauherren (Laien-Bauherren) mit weniger Erfahrung unterschieden werden. Wie in Kapitel 2.5.1 dargestellt, wird ein Großteil der Mehrfamilienhäuser aktuell von Unternehmen (71 % der fertiggestellten Wohnungen, 2019) und von privaten Haushalten (21 % der fertiggestellten Wohnungen, 2019) gebaut. Bei den professionellen Unternehmen können folgende Akteure unterschieden werden (in Anlehnung an Neitzel et al. 2016: 117 f.):

- Bauträger, die die Wohnungen als Teileigentum veräußern (Eigentumswohnungen für Selbstnutzer oder für die private Vermietung)
- Immobilienentwickler, die Gesamtobjekte beispielsweise an Anleger (z.B. Versicherungen) veräußern
- privatwirtschaftliche Wohnungsunternehmen, die Wohnungen für die dauerhafte Vermietung errichten (Bestandshalter)
- Wohnungsunternehmen mit Beteiligung der öffentlichen Hand (z.B. kommunale Wohnungsunternehmen), die meist geförderte Mietwohnungen errichten. Oft stellen öffentliche Bauherren auch frei finanzierte Wohnungen her und sind auch als Bauträger tätig.
- Wohnungsbaugenossenschaften, die primär das Ziel verfolgen, ihre Mitglieder mit kostengünstigem Wohnraum zu versorgen
- Immobilienfonds, die Kapital von Anlegern in Wohngebäude investieren
- Baugemeinschaften als Zusammenschluss von privaten Haushalten, die meist für den Eigenbedarf ein Mehrfamilienhaus planen und errichten
- sonstige Träger ohne Erwerbszweck (z.B. Kirchen, Verbände, Vereine) und Wohnprojekte

Bauherren und spätere Bewohner sind im Geschosswohnungsbau in der Regel nicht identisch, wodurch eine bedarfsgerechte Stellplatzherstellung erschwert wird. Im Wohnungsneubau wechseln die Zuständigkeiten und

Interessen oft nach der Fertigstellung der Wohnungen (vgl. De Tommasi 2017: 82). Investoren und Architekten planen und errichten das Bauvorhaben nach ihren Vorstellungen. Die späteren Bewohner – Selbstnutzer oder Mieter – müssen sich in der Nutzungsphase mit dem geschaffenen Wohnraum arrangieren. Während für einen Bauherrn in aller Regel eine rentable und technisch funktionierende Parkierungsanlage mit geringen Folgekosten im Vordergrund steht, sind die Bewohner vor allem an geringen Miet- bzw. Kauf- und Betriebskosten und einer komfortablen Nutzung interessiert. Gerade unter dem Kostenaspekt ist bei der Parkierung zu berücksichtigen, dass ein Bauherr, der das Objekt nach der Fertigstellung veräußert, weder die Instandhaltungs- noch die Betriebskosten zu zahlen hat. Auch ein Bauherr, der das Objekt vermietet, kann viele Kosten auf den Mieter umlegen (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 38). Wohnungsunternehmen, die Mietwohnungen errichten, sind besonders geeignet, frühzeitig Mobilitätskonzepte für ihr Bestandsobjekt zu erarbeiten und wohnungsbegleitende Mobilitätsdienstleistungen aufzubauen (z.B. Bereitstellung von Carpooling oder Lastenfahrrädern) (siehe Kapitel 2.4.1). Falls in der Bauordnung des Landes oder in der Stellplatzsatzung der Gemeinde bei der Errichtung von Wohnungen die Herstellung von Stellplätzen gefordert wird, muss der Bauherr zwingend die Zahl der notwendigen Stellplätze nachweisen. Wenn es keine gesetzlichen Vorgaben gibt, steht es dem Bauherrn frei, in welchem Umfang und in welcher Form er Stellplätze herstellt. Ob auch ohne Zwang ausreichend Stellplätze hergestellt werden, dazu gibt es in der Fachwelt unterschiedliche Auffassungen. Es hängt von verschiedenen Faktoren wie der Zielgruppe oder der Nachfrage auf dem jeweiligen Wohnungsmarkt ab (siehe z.B. Lehmbrock 200: 107-114; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2013c: 2). Weeber/ Weeber (1997: 31) wiesen in ihrer Studie zur Parkierung im Geschosswohnungsbau darauf hin, dass der Wohnungsstandard auch immer Erwartungen an die Qualität der Parkierung hervorruft. Wohnungsbauinvestoren verfolgen üblicherweise das Ziel, ein gut vermarktbares, nachfragegerechtes Wohnungsangebot zu schaffen und mit wenig Risiko eine optimale Rendite zu erwirtschaften. Sie orientieren sich in der Regel daran, was ihre Zielgruppen bevorzugen und nachfragen. Ein der Wohnung zugewiesener Stellplatz kann je nach Zielgruppe ein Vermarktungsargument sein und den Wert der Immobilie erhöhen (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 15).

Projektentwickler von Baugebieten

Bei größeren Flächenentwicklungen (z.B. Kasernenkonversionen) übernehmen häufig erfahrene Projektentwickler die Aufgabe, die Grundstücke baureif zu machen und neuen Nutzungen zuzuführen. Diese Entwicklungsgesellschaften sind entweder bereits im Besitz der Flächen oder erwerben diese, um die Grundstücke nach der Schaffung von Baurecht und der Errichtung der Erschließungsanlagen baureif an Investoren zu veräußern. Sie übernehmen dabei viele Aufgaben und können in verschiedenen Bereichen besondere Konzepte für das neue Baugebiet entwickeln und umsetzen – beispielsweise in Sachen Mobilität und Parkierung, die dazu beitragen, den MIV und Stellplatzbedarf zu reduzieren. Grundsätzlich kann zwischen privaten Projektentwicklern und solchen unterschieden werden, an denen die öffentliche Hand (meist Stadt) beteiligt ist. Einige Städte haben in den letzten Jahren eigene Gesellschaften für die Entwicklung von strategisch wichtigen Flächen gegründet (z.B. MWSP in Mannheim, HafenCity GmbH in Hamburg). Private Akteure können mit Städten bei der Entwicklung der Fläche auf unterschiedliche Weise zusammenarbeiten. Beispielsweise können in städtebaulichen Verträgen bestimmte Rechte und Pflichten geregelt werden. Eine wichtige Frage bei der Entwicklung großer Flächen besteht darin, in welcher Größe die Grundstücke für die Bebauung vermarktet werden. Davon hängt ab, welche und wie viele Hochbauinvestoren in einem Baugebiet tätig sind und bei der Umsetzung besonderer Konzepte koordiniert werden müssen. Es kann unterstellt werden, dass bei privaten Projektentwicklern Renditeerwartungen und eine einfache und schnelle Abwicklung der Grundstücksgeschäfte stärker im Vordergrund stehen als bei städtischen Tochtergesellschaften. Einschränkungen oder besondere Vorgaben bei der Grundstücksnutzung, die über Verträge an die Käufer weitergegeben werden (müssen), werden in aller Regel von privaten Projektentwicklern eher kritisch gesehen, weil sie sich meist auf den erzielbaren Preis auswirken und den Spielraum der Investoren einschränken.

Bewohner

In den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehr (EAR) wird die Nachfragegruppe `Bewohner´ dadurch charakterisiert, dass sie Parkraum in unmittelbarer Nähe der Wohnung für ein langes Abstellen des Pkw sucht (vgl. FGSV 2012: 9). Bei den Bewohnern kann grundsätzlich zwischen Mietern und Selbstnutzern (Eigentümer) von Wohnungen unterschieden werden. Im Hinblick auf die Stellplatzfrage kann zudem zwischen autofreien Be-

wohnern und solchen differenziert werden, die über ein oder mehrere Autos verfügen und somit einen entsprechenden Stellplatzbedarf auslösen. Wie in Kapitel 2.3.4 dargestellt, verfügen bundesweit etwa 22 % der Haushalte über kein Auto. Speziell erhobene Daten, wie viele Haushalte in neu errichteten Geschosswohnungsbauten autofrei sind, liegen nicht vor. Die Gründe, weshalb Haushalte ohne Auto leben, sind – wie in Kapitel 2.3.4 dargestellt – sehr unterschiedlich. Während Bewohner mit Auto den Wunsch nach einem eigenen, möglichst wohnungsnahen Stellplatz haben, stellen Bewohner ohne Auto die Anforderung, eine Wohnung ohne einen daran gekoppelten Stellplatz erwerben oder anmieten zu können (vgl. Just/ Kampert 1992: 49). Ebenso haben nichtmotorisierte Bewohner kein Interesse daran, die Stellplätze der Autonutzer über ihre Wohnung mitzufinanzieren und so für ihren ökologischen Lebensstil benachteiligt zu werden (Quersubventionierung, siehe Kapitel 3.6.6). Bewohner, die über einen Pkw verfügen, sind darauf angewiesen, ihr Auto legal abstellen zu können, wenn sie zu Hause sind. Bewohner – auch jene mit Auto – streben in der Regel eine Wohnung in ruhiger Umgebung ohne störenden Verkehrslärm an. Es gibt Bewohner, die tatsächlich für ihre alltägliche Mobilität auf ein Auto angewiesen sind, und solche, die aus anderen, weniger triftigen Gründen ein Auto besitzen (vgl. Weeber/ Weeber 1997: 31). Bei der Planung von Wohnungsbauvorhaben sind die konkreten Mobilitätsbedürfnisse der künftigen Bewohner weitgehend unbekannt. Annahmen dazu lassen sich nur sehr eingeschränkt aus dem geplanten Wohnungsgemenge ableiten. Eine große, frei finanzierte Eigentumswohnung kann z.B. von einem Seniorenpaar, einem jüngeren oder älteren Single oder ebenso gut auch von einer Familie mit Kindern bezogen werden (vgl. Weeber und Partner 2013: 3).
Eine Untersuchung von Weeber und Partner im Jahr 2013 in zwei Wohnungsbauvorhaben in Stuttgart und Freiburg zeigte, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr für Haushalte bei der Auswahl der Wohnung eine sehr wichtige Rolle spielt (vgl. Weeber + Partner 2013: 27). Die Verfügbarkeit eines eigenen Stellplatzes kann unter Umständen für manche Nachfrager sogar ein Kriterium für die Wahl der Wohnung sein. Auch wenn aktuell für viele Wohnungssuchende die Lage und die Bezahlbarkeit der Wohnung an erster Stelle stehen, kann davon ausgegangen werden, dass autoaffine Personen weiterhin auf das Vorhandensein eines eigenen Stellplatzes achten. Umzüge an einen neuen Standort sind ein wichtiger Zeitpunkt, um das gewohnte Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und zu ändern (vgl. BMVBW 2004: 27).
Eine zentrale Frage besteht darin, inwieweit fehlende Attraktivität und Verknappung von Parkraum im Wohnungsbau Bewohner dazu veranlassen, das Auto weniger zu nutzen und möglicherweise sogar abzuschaffen. Weeber/ Weeber (vgl. 1997: 35) stellten in ihrer Studie zu Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau aus dem Jahr 1997 die Zweckmäßigkeit und den Erfolg solcher Maßnahmen in Frage: „Angesichts vieler Versuche, beim Parkraumangebot die Wahlmöglichkeiten absichtlich einzuschränken – und zwar generell zu beschränken auf relativ unattraktive Parkraumangebote – stellt sich die Frage nach der Toleranz der Nutzer und nach deren Reaktionen. Letztlich sind auch die Rückwirkungen zu bedenken, die dies auf den Wohnungsbau selbst und auf die Stadtteile haben kann. Es ist zu erwarten, daß solche Lösungen, vor allem wenn sie in Ballungsräumen angeboten werden, ihre Nachfrage finden, solange sie nur die Bequemlichkeit der Autobenutzung, vor allem die bequeme Erreichbarkeit des Wagens tangieren.“ Kritisch wurde allerdings gesehen, wenn die Einschränkungen nicht gleichzeitig durch besondere Wohn- und Umfeldqualitäten kompensiert werden, also die Entwicklung von umwelt- und verkehrspolitisch vorbildlichen Wohngebieten zu Abstrichen bei der Wohnqualität führt (vgl. ebd.: 35). Der Autofahrer beurteilt die Attraktivität vor allem nach den Entfernungen, die er am Wohnort zwischen Wohnung und Stellplatz und am Zielort zwischen Stellplatz und Fahrtziel zurücklegen muss. Lange Wege zum bzw. vom Stellplatz können die Nutzung des Autos weniger attraktiv machen.

Wohnungseigentümergemeinschaften

Die Eigentümer einzelner Wohnungen in einem Mehrfamilienhaus sind nach dem Wohnungseigentumsgesetz (WoEigG) in einer Wohnungseigentümergemeinschaft organisiert. Gemäß § 20 WoEigG obliegt die Verwaltung des Gebäudes den Wohnungseigentümern und einem zu bestimmenden Verwalter (in der Regel externe Anbieter). Wie Entscheidungen in Wohnungseigentümerversammlungen zu treffen sind, ist im WoEigG genau geregelt. Bei Wohnungseigentümergemeinschaften handelt es sich nicht um professionell agierende Wohnungsmarktakteure mit einer langfristigen Verwertungsstrategie, die Entscheidungen auf kurzem Wege treffen und Maßnahmen umsetzen können. In Objekten im Teileigentum gibt es meist eine Mischung aus Selbstnutzern und Eigentümern, die die Wohnung vermieten, sodass innerhalb eines Gebäudes in der Regel sehr unterschiedliche Interessen und Zielsetzungen aufeinandertreffen. Wegen ihrer langen und schwierigen Entscheidungsprozesse und heterogenen

Struktur gelten Wohnungseigentümergesellschaften als schwierige Akteure in der Stadtentwicklung (vgl. Weeber + Partner 2014: 32-51, 113). Eine Schwierigkeit bei der Errichtung von Eigentumswohnungen besteht deshalb darin, dass besondere Maßnahmen wie Mobilitätskonzepte, die schon bei der Planung des Vorhabens implementiert werden müssen, möglicherweise nicht langfristig umgesetzt werden. Im Gegensatz dazu können Wohnungsunternehmen deutlich einfacher bestimmte Mobilitätsangebote umsetzen und dauerhaft ihren Mietern anbieten. Wohnungseigentümergemeinschaften stellen bei langfristig angelegten Konzepten und bei Veränderungen ein schwieriger Akteur dar.

Bauherren und Betreiber von Parkierungsanlagen

Für Parkierungsanlagen im Wohnungsbau kommen unterschiedliche Eigentums- und Betriebsformen in Frage. Je nach Art der baulichen Anlage und Stellplatzkonzept kann Planung, Bau sowie Finanzierung und Betrieb des Parkierungsbauwerks entweder durch den Bauherrn der Wohnungen aus einer Hand oder von darauf spezialisierten Akteuren (z.B. kommunalen oder privatwirtschaftlichen Parkierungsgesellschaften) übernommen werden. Während Tiefgaragen meist vom Bauherrn in Verbindung mit dem Wohngebäude hergestellt und betrieben werden, übernehmen bei gemeinschaftlichen Anlagen abseits des eigenen Baugrundstücks (z.B. Quartiersgaragen) meist professionelle Akteure diese Aufgaben. Für die Errichtung und den Betrieb von Parkbauten gibt es unterschiedliche Modelle. Beispielsweise können Parkbauten von Kommunen (z.B. aus Ablösebeträgen) oder sonstigen Akteuren errichtet und anschließend an professionelle Betreiber verpachtet werden. Wenn bestimmte Akteure mehrere Parkierungsanlagen in einer Stadt betreiben, können diese vernetzt und Synergieeffekte ausgeschöpft werden. In den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) wird ausgeführt, dass für Betreiber die Wirtschaftlichkeit und das Nachfragepotential im Vordergrund stehen. Der Betrieb und die Nachfrage nach Stellplätzen in Parkierungsanlagen hängen immer auch mit den kommunalen Planungen und Zielsetzungen beim Verkehr und den alternativen Parkmöglichkeiten in der Umgebung zusammen (vgl. FGSV 2012: 10, 63).

3.8 Zusammenfassung: Stellplatz als Planungsaufgabe

Die Aufarbeitung der Grundlagen zeigt, dass die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsneubau zahlreiche Aspekte der Stadtentwicklung betrifft. Die Errichtung von Einstellplätzen und das Abstellen von Autos werden durch verschiedene Gesetze begünstigt. Beispielsweise erlaubt das Straßenrecht fast überall grundsätzlich das Parken auf den als Gemeingebrauch geltenden Straßen. Auf privatem Grund sieht die Baunutzungsverordnung planungsrechtlich generell großzügige Möglichkeiten für die Errichtung von Stellplätzen auf Baugrundstücken vor – sofern in Bebauungsplänen keine abweichenden Regelungen getroffen werden. Ergänzend dazu können über das Bauordnungsrecht oder kommunale Stellplatzsatzungen Bauherren dazu verpflichtet werden, eine bestimmte Mindestzahl an Stellplätzen herzustellen. Insgesamt kann der Schluss gezogen werden, dass derzeit rechtlich in vielfältiger Weise Vorsorge getroffen wurde, um die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Neubau zu regeln und ausreichend Parkraum zu schaffen.
Das Thema Parkierung hängt unmittelbar mit den Bereichen Verkehr/ Mobilität und Wohnungsbau zusammen. Der Stellplatz im Wohnungsneubau steht in einem komplexen Spannungsverhältnis zwischen gesetzlichen Vorschriften, baulichen Anforderungen, der Nachfrage und dem individuellen Mobilitätsverhalten der Bewohner sowie den Mobilitätsangeboten vor Ort. Parkierungsanlagen im Wohnungsbau haben vielfältige, überwiegend nachteilige Auswirkungen auf die Entwicklung von Quartieren und Städten. Eine verträgliche und bedarfsgerechte Unterbringung von Stellplätzen ist somit ein wichtiger Baustein bei der Entwicklung von Wohnungsbauvorhaben. Eine zentrale Frage besteht darin, ob Bauherren zwingend eine bestimmte Mindestzahl an Stellplätzen herstellen müssen oder bei der Entwicklung ihres Bauvorhabens frei entscheiden können. Die verschiedenen Formen der baulichen und organisatorischen Umsetzung haben weitreichende Konsequenzen für das Wohnumfeld, die Bewohner und deren Mobilitätsverhalten. Von besonderer Relevanz für die Forschungsfrage ist die Erkenntnis, dass durch den typischerweise praktizierten Stellplatzbau Haushalte ohne Auto im Neubau häufig benachteiligt werden (Quersubventionierungen). Die Auswertung der verschiedenen Quellen macht deutlich, dass bei der Stellplatzfrage viele Akteure mit unterschiedlichen Interessen aufeinander treffen, mit denen es umzugehen gilt. Der Stellplatz ist eine Planungsaufgabe mit großen städtebaulichen Auswirkungen und bedarf deshalb einer besonderen Beachtung in der Stadtplanung.

4 Zwischenfazit: Der Wohnungsstellplatz als Strategiebaustein der Stadtentwicklung

Defizite und Potenziale des Stellplatzes im Geschosswohnungsneubau

Die Auswertungen in Kapitel 2 zeigten, dass private Haushalte nach wie vor in hohem Maße über Autos verfügen und somit auf einen Wohnungsstellplatz angewiesen sind. Der klassische Umgang mit dem Stellplatz im Wohnungsbau wirkt sich in vielfältiger Weise negativ auf die Entwicklung von Städten und Quartieren aus. Auf Grund der erheblichen Probleme, die der Stellplatzbau verursacht oder verschärft, sollten sich die verantwortlichen Akteure verstärkt mit den Potenzialen befassen, die im Stellplatz stecken. Die öffentliche Hand hat dabei auf Grund ihrer Gesetzgebungskompetenz und sonstigen Handlungsoptionen weitreichende Einflussmöglichkeiten. Aus diesem Grund befasst sich die vorliegende Arbeit im folgenden empirischen Teil (Kapitel 5 bis 8) mit der Frage, mit welchen Strategien die öffentliche Hand die verschiedenen identifizierten Defizite des Stellplatzes mindern und die Potenziale zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung nutzen kann.
Vor dem Hintergrund der erarbeiteten Grundlagen in den Kapiteln 2 und 3 wird deutlich, dass bei der Ausgestaltung von Strategien verschiedene Belange berücksichtigt werden müssen, um Städte bzw. Quartiere tatsächlich nachhaltig zu entwickeln und der Komplexität der Stellplatzfrage gerecht zu werden. Unter stadtplanerischen Gesichtspunkten sind dabei vor allem die folgenden Hauptprobleme in den Blick zu nehmen:

- hohe Wohnkosten
- hoher Flächenverbrauch
- starke MIV-Belastung
- mangelnde Stadtraumqualität

Bei diesen vier Belangen handelt es sich um Kernprobleme und Herausforderungen, die derzeit vielerorts die kommunale Stadtplanung und Diskussion bestimmen. Die in diesen Bereichen verfolgten Zielsetzungen stehen in einem komplexen Spannungsfeld und sind zum Teil sehr schwierig miteinander zu vereinbaren, da sie untereinander Interessenkonflikte auslösen. Da sich die Eignung einer Strategie zur Problemlösung nicht rein quantitativ bemessen lässt, wird für die weitgehend qualitative Bewertung auf die vier oben genannten Hauptprobleme als Indikatoren zurückgegriffen. Bei den anschließenden Untersuchungen wird daher betrachtet, inwieweit die verschiedenen Strategien und Maßnahmen einen Beitrag dazu leisten, die Wohnkosten, den Flächenverbrauch und die MIV-Belastung zu verringern sowie die Stadtraumqualität zu erhöhen. Die Gründe für die Auswahl der Indikatoren und die genauen Untersuchungsinhalte werden im Folgenden dargestellt.

Indikatoren zur Bewertung von Strategien

Wohnkosten

Die hohen Kosten für die Herstellung von Parkierungsanlagen im Wohnungsbau (v.a. Tiefgaragen) können die derzeit vielerorts ohnehin schon hohen Miet- und Kaufpreise von Wohnungen weiter steigern. Wie in Kapitel 2.5 dargestellt, ist der Mangel an bezahlbarem Wohnraum in vielen Städten ein immer größeres Problem. Die tatsächlichen Baukosten von Tiefgaragen sind am Markt nicht durchsetzbar. Sie werden deshalb in der Praxis meist auf die Wohnungspreise umgelegt, sodass auch autofreie Bewohner (Mieter/ Käufer) ohne Stellplatz(bedarf) diese faktisch mitbezahlen und somit finanziell benachteiligt werden (Quersubventionierung). Zudem verursachen der Kauf und das Halten von Autos hohe Ausgaben. Haushalten sind die hohen Kosten für die Bereitstellung von Stellplätzen sowie für den Besitz und die Nutzung eines Privatautos häufig nicht bewusst bzw. können ihnen bewusst werden, da sie sukzessive über Jahre anfallen und zum Teil in anderen Kosten enthalten sind. Volle Kostentransparenz sowie eine gänzliche finanzielle Entlastung autofreier Haushalte von Parkierungskosten stellen als Ergebnis der Literaturauswertung wichtige Zielsetzungen im Wohnungsbau dar. Angesichts der steigenden Kosten für Miet- und Eigentumswohnungen und der praktizierten Quersubventionierung von Parkierungsanlagen steht außer Frage, dass die Senkung der Parkierungskosten ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Strategie sein muss. Insbesondere Tiefgaragen gelten als Kostentreiber im Wohnungsbau (siehe Kapitel 3.6.6). Eine kostengünstige, offene Ausführung von Stellplätzen steht wiederum meist in einem Zielkonflikt zur gewünschten geringen Flächeninanspruchnahme und zu gestalterischen Anforderungen an den Stadtraum. In den

folgenden Kapiteln 5 bis 8 wird daher auf verschiedenen Ebenen untersucht, inwieweit und mit welchen Strategien die öffentlichen Hand die Kosten der Stellplatzherstellung im Wohnungsbau senken und gerecht nach dem Verursacherprinzip verteilen kann. Die Kostenfrage ist ein wichtiger Indikator für eine sozial gerechte Entwicklung von Städten und Quartieren.

Flächenverbrauch

Die Inhaltsanalyse verschiedener Quellen in Kapitel 2.2.3 zeigte, dass sich der MIV auf viele Umweltbereiche negativ auswirkt (z.B. Lärm, Luft, Boden, CO_2). Bei den folgenden Untersuchungen wird der Fokus auf das Umweltmedium Boden bzw. Fläche gelegt, da aus stadtplanerischer Sicht dieses Schutzgut besonders relevant ist (siehe § 1a Abs. 2 BauGB, sog. Bodenschutzklausel). Während sich bei den anderen Schutzgütern schon durch weniger Autoverkehr Verbesserungen erreichen lassen, zerstören Verkehrs- und Parkierungsanlagen wichtige Bodenfunktionen langfristig. Das Auto beansprucht sowohl fahrend wie ruhend viel Fläche („Flächenfresser", ILS 1983: 7). Wie aus der Analyse der aktuellen Rechtslage in Kapitel 3.4 hervorging, ermöglicht der Gesetzgeber auf Bundesebene in der Baunutzungsverordnung eine erhebliche Über- bzw. Unterbauung von Baugrundstücken insbesondere mit Parkierungsanlagen (siehe § 19 Abs. 4 BauNVO). Auch wenn im Rahmen der Bauleitplanung[5] durch Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen Beeinträchtigungen des Bodens bilanziell kompensiert werden müssen (§§ 1a und 35 BauGB), was wiederum Kosten verursacht, besteht eine wichtige Zielsetzung darin, den Flächenbedarf von Anlagen des ruhenden Verkehrs im Wohnungsbau zu senken.
Insgesamt ist bei der Verkehrswende die Flächengerechtigkeit ein wichtiges Thema, da das Auto im Vergleich zu anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sehr viel Platz beansprucht (vgl. Drewes 2010: 12). Zudem steht das Auto gerade im verdichteten Wohnungsbau mit anderen Nutzungen wie Kinderspielplätzen in Flächenkonkurrenz. Wie in Kapitel 2.5.1 dargestellt, wurden in Baden-Württemberg im Jahr 2019 aufgrund des 1:1-Stellplatzschlüssels für die rund 33.400 fertiggestellten Wohnungen Stellplätze auf einer Fläche von mindestens 129 Fußballfeldern errichtet. Dieses Ausmaß veranschaulicht die Notwendigkeit und Dringlichkeit, die stellplatzbedingte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung zu reduzieren. Welche Vorgehensweisen sich dafür anbieten und wie bislang die Praxis auf den verschiedenen Ebenen mit dieser Thematik umgeht, ist Gegenstand der folgenden Untersuchungen. Wie sich konkret der Flächenverbrauch durch bauliche Maßnahmen reduzieren lässt, wird vor allem anhand der Baugebiete in Kapitel 8 betrachtet.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Die Auswertung der zahlreichen Studien in den Grundlagenkapiteln 2 und 3 ergab, dass bislang keine weitreichenden Veränderungen beim Mobilitätsverhalten eingesetzt haben und daher auch in den nächsten Jahren von einem hohen Autobesitz und Stellplatzbedarf privater Haushalte auszugehen ist. Angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen des MIV auf die Gesundheit der Menschen, die Qualität der Städte sowie die Umwelt (siehe Kapitel 2.2.3), besteht in der Fachwelt weitgehend Einigkeit, dass die MIV-Belastung deutlich reduziert werden muss. Der Stellplatz im Wohnungsneubau nimmt dabei eine gleichermaßen wichtige und diffizile Rolle ein. Beispielsweise kann ein attraktives Stellplatzangebot die Nutzung des Autos eher fördern, während ein unattraktives Angebot (z.B. Mangel) zu unerwünschten Nebenwirkungen wie einer Verlagerung von Parkdruck ins Umfeld führen kann. Der Stellplatz und das Mobilitätsverhalten der Bewohner stehen in einem engen und komplexen Wirkungsgefüge.
Dieser Indikator geht im Wesentlichen der Frage nach, inwieweit der Stellplatz im Wohnungsneubau seitens der öffentlichen Hand als Potenzial erkannt und genutzt wird, das Mobilitätsverhalten der Bewohner zu beeinflussen und damit die MIV-Belastung in den Städten zu verringern. Zu betrachten ist in diesem Zusammenhang auch die Frage, welche Handlungsebene und welche Maßnahmen sich am ehesten für eine wirksame Reduzierung des MIV eignen.

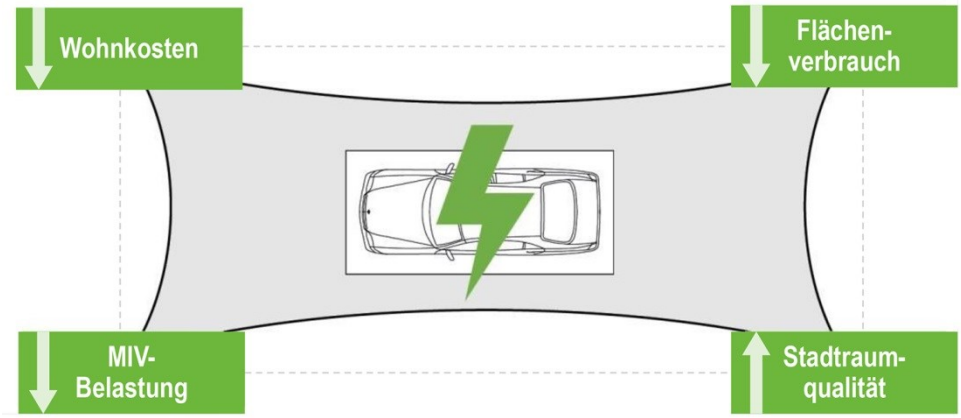
Stadtraumqualität

Städte gelten als attraktiv, wenn sie lebendig, gemischt und vielfältig sind und über das direkte Wohnumfeld hinaus ein angenehmes Alltagsleben und funktionierendes soziales Miteinander ermöglichen. Das Auto wird in der Planungsliteratur oft als wesentliches Hindernis für die Entstehung hoher Stadtraumqualitäten und lebenswerter Quartiere gesehen (z.B. Gehl 2015: 17 f., 21-24; Feldtkeller 1995: 181-187). Auch wenn die Zeiten der autogerechten Stadt vorbei sind und ein weitreichendes Umdenken bei der Stadt- und Verkehrsplanung eingesetzt hat, sind das

[5] Dies gilt allerdings nicht für Bebauungspläne der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB.

Auto und seine Unterbringung nach wie vor bei vielen Neubauprojekten bestimmende Elemente. Wie die Untersuchungen im Grundlagenteil der Arbeit dokumentieren, kann die Art der baulichen Unterbringung von Stellplätzen die Qualität des Freiraums massiv beeinträchtigen. Gerade auch vor dem Hintergrund der kleinen Wohnflächen, die im sozialen Wohnungsbau durch Förderrichtlinien vorgegeben sind, erhält das direkte Umfeld als Erweiterung der Wohnung eine umso größere Bedeutung.
Angesichts der in Kapitel 2 ausgewerteten Mobilitätskennzahlen, die bislang keine Abnahme des privaten Pkw-Besitzes erkennen lassen, ist davon auszugehen, dass im Wohnungsneubau auch weiterhin in relevantem Umfang Stellplätze errichtet werden (müssen). Vor diesem Hintergrund wird in den nachfolgenden Untersuchungen die Frage beleuchtet, welche Rolle aktuell das Thema Stadtraumqualität bei der Stellplatzfrage auf den verschiedenen Handlungsebenen spielt. Wie im Wohnungsbau Stellplätze so untergebracht werden können, dass das Wohnumfeld möglichst wenig belastet wird, ist Teil der Analysen. Als Ergebnis sollen auf Grundlage der Untersuchungen Handlungsoptionen identifiziert werden, wie der ruhende Verkehr stadtraumverträglich in neue Bebauungen integriert werden kann.

Abbildung 34: Indikatoren zur Bewertung von Stellplatzstrategien im Spannungsfeld



Quelle: eigene Darstellung

Ziele und wesentliche Fragestellungen der empirischen Untersuchungen

Bei den folgenden Untersuchungen in den Kapiteln 5 bis 8 wird auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Kapiteln 2 und 3 und der gebildeten Indikatoren der Frage nachgegangen, mit welchen Strategien die öffentliche Hand die Defizite des Stellplatzbaus im Wohnungsneubau verringern und damit die Potenziale nutzen kann. Um die Fragen zu klären, werden – wie in Kapitel 1.6 dargestellt – mit verschiedenen Methoden Untersuchungen zur aktuellen Planungspraxis durchgeführt. Auf Grund der Erkenntnis aus Kapitel 3.4, dass die Bundesländer für die Stellplatzpflicht zuständig sind und dabei viele Regelungskompetenzen auch auf die Gemeinden übertragen können, wird der Fokus auf diese beiden öffentlichen Akteure gelegt. Da sich die Strategien je nach Betrachtungsebene unterscheiden können, werden die Untersuchungen nach den Ebenen Bundesland, Gesamtstadt und Baugebiet strukturiert. Folgende Fragen stehen bei den nachfolgenden Untersuchungen besonders im Fokus:

- Welche Strategien verfolgen die untersuchten Länder und Städte auf den verschiedenen Betrachtungsebenen beim Stellplatzbau?
- Welche Rolle nehmen die Länder und Städte bei der Ausgestaltung der Stellplatzfrage ein? Wie ist deren Aufgabenverständnis?
- Wie werden die Indikatoren Kosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung und Stadtraumqualität bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt?
- Wie werden die genannten Indikatoren gewichtet und gegeneinander abgewogen?
- Wie werden die in Kapitel 3.4.2 und 3.4.3 aufgezeigten rechtlichen Möglichkeiten zur Regelung und Steuerung der Stellplatzherstellung in der Praxis genutzt?
- Wie entstehen Wohnungsbauprojekte mit besonderen Parkierungskonzepten? Wie werden diese umgesetzt?

5 Stellplatzregelungen auf Landesebene

5.1 Methode

Um die Strategien der Bundesländer bei der Regelung der Stellplatzpflicht zu untersuchen, wurden die jeweiligen Bauordnungen, die Musterbauordnung sowie weitere relevante Dokumente ausgewertet. Für die Auswertung wurde auf die Methode der Inhaltsanalyse zurückgegriffen (siehe Kapitel 1.6). Die mit Stand August 2020 aktuellen Gesetzestexte wurden systematisch unter der Fragestellung ausgewertet, wie die Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsbau geregelt ist. In den Ländern lagen in unterschiedlichen Rechtsformen normeninterpretierende Dokumente wie Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften, Ausführungshinweise, -bestimmungen oder -empfehlungen vor, die von den zuständigen Landesministerien erarbeitet werden und weitere Informationen zur Berechnung und zur Herstellung von Stellplätzen enthalten. Diese Ergänzungen sowie die in allen Ländern vorhandenen Garagenverordnungen waren ebenfalls Gegenstand der Inhaltsanalyse. Falls sich in einer Bauordnung besondere gesetzliche Vorschriften (z.B. Aufhebung der Stellplatzpflicht) finden ließen, wurden in den Gesetzesbegründungen die Hintergründe und Rechtfertigungen für diese Bestimmungen recherchiert. Zudem wurden in diesen Fällen ältere Fassungen des Gesetzes herangezogen, um herauszufinden, welche Regelungen vorher galten und inwieweit die Strategie beim Stellplatznachweis geändert wurde. Außerdem wurde in den Parlamentsdatenbanken recherchiert, ob aktuell Änderungen bei den Stellplatzregelungen in der Gesetzgebung sind. Falls vorhanden wurden darüber hinaus Kommentare zu den jeweiligen Bauordnungen für die Analyse herangezogen. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Gerichtsurteile, die in den Kommentaren zitiert werden, nicht als Primärquelle recherchiert und ausgewertet wurden, sondern auf die darauf aufbauenden Darstellungen der Verfasser der Kommentare zurückgegriffen wurde.
Da in der vorliegenden Arbeit der Fokus auf Baden-Württemberg liegt, wurde vertieft untersucht, wie in Baden-Württemberg die Stellplatzpflicht auf Landesebene gesetzlich geregelt wird. Dabei wurden auch sämtliche frühere Gesetzesfassungen betrachtet, um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, inwieweit sich die Strategie bei der Regelung der Stellplatzpflicht seit der Einführung der Landesbauordnung (LBO) verändert hat. Für die Untersuchung der historischen Entwicklung wurden die folgenden Dokumente systematisch ausgewertet:

- Gesetzentwürfe für Neufassungen oder Änderungen der Landesbauordnung
- Beschlussempfehlungen und Berichte der zuständigen Ausschüsse
- Anträge der Parteien
- Protokolle der Beratungen im Landtag
- Gesetzesbegründungen
- rechtskräftige Gesetzestexte

Darüber hinaus wurde juristische Literatur in Form von aktuellen sowie älteren Kommentaren zur baden-württembergischen Landesbauordnung ausgewertet. Mit Hilfe der Analyse dieser Quellen war es möglich, Erkenntnisse über die Beweggründe und Ziele der politischen Entscheidungsträger und der für die Landesbauordnung zuständigen Ministerien zu gewinnen und ein Verständnis für die zurückliegenden Anpassungen der Stellplatzvorschriften bis zur heutigen Ausgestaltung zu entwickeln. Um spezielle Fragen zu klären und in Erfahrung zu bringen, ob aktuell Änderungen bei der Landesbauordnung beabsichtigt sind, wurde zudem mit einem Mitarbeiter, der im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau in Baden-Württemberg für die Landesbauordnung zuständig ist, ein persönliches Experteninterview geführt.

5.2 Stellplatzpflicht in der Musterbauordnung

Historische Entwicklung der Stellplatzpflicht in der Musterbauordnung (MBO)

Wie in Kapitel 3.4.2 erläutert, handelt es sich bei der Musterbauordnung um einen Orientierungsrahmen für die Gesetzgeber der Bauordnungen in den Bundesländern. Sie wird von der Bauministerkonferenz, in der alle Länder vertreten sind, erarbeitet, laufend aktualisiert, beschlossen und herausgegeben. Die derzeit gültige Fassung der Musterbauordnung stammt aus dem Jahr 2002 und wurde zuletzt im September 2019 geändert, wobei aber keine Änderungen an den Stellplatzvorschriften vorgenommen wurden. Die aktuelle Regelung der Stellplatzpflicht wur-

de in ihren Grundsätzen bei der Neufassung im Jahr 2002 in die Musterbauordnung aufgenommen. In früheren Fassungen verfolgte die Musterbauordnung bei der Stellplatzpflicht eine andere Strategie. Für die Betrachtung, wie sich die Stellplatzpflicht in der Musterbauordnung entwickelt hat, wurden die Fassung vom 11.12.1981 (zuletzt geändert am 30.11.1989) sowie die Fassung von Dezember 1997 herangezogen (vgl. ARGEBAU 1989: 26 f.; ARGEBAU 1997: 26 f.). Der Stellplatzparagraf in der Fassung von 1981 umfasste beispielsweise elf Absätze mit umfassenden Vorschriften, wie Stellplätze im Neubau, bei Änderungen und auch nachträglich im Bestand herzustellen oder abzulösen sind. In § 48 Abs. 1 MBO i.d.F.v. 1981 und 1997 war geregelt, dass bauliche „Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zugangsverkehr oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, […] nur errichtet werden [dürfen], wenn Stellplätze und Garagen in ausreichender Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden […]. Ihre Zahl und Größe richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher der Anlagen." (ARGEBAU 1997: 26; ARGEBAU 1989: 26) Die früheren Fassungen der Musterbauordnung enthielten darüber hinaus Regelungen, dass die Gemeinde beim Vorliegen bestimmter Gründe durch örtliche Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder einschränken kann (§ 48 Abs. 5 MBO i.d.F.v. 1981 und 1997). Zudem war geregelt, dass die untere Bauaufsichtsbehörde mit Einverständnis der Gemeinde bei allen Nutzungsarten die Ablöse verlangen kann, wenn die Herstellung von Stellplätzen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Dies galt auch, wenn zuvor die Herstellung von Stellplätzen untersagt oder eingeschränkt wurde (§ 48 Abs. 6 MBO i.d.F.v. 1981 und 1997). In den früheren Musterbauordnungen war außerdem geregelt, dass bei bestehenden baulichen Anlagen im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen gefordert werden kann, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geboten ist (§ 48 Abs. 3 MBO i.d.F.v. 1981 und 1997). Die beiden ausgewerteten Fassungen der Musterbauordnungen enthielten keine Satzungskompetenz für die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze selber zu regeln (§ 82 MBO i.d.F.v. 1981 und 1997). Im Zuge von kontinuierlichen Überarbeitungen entfielen teilweise Regelungen zur Stellplatzherstellung, während andere Bestimmungen ergänzt wurden. (vgl. ARGEBAU 1989: 26 f., 40 f.; ARGEBAU 1997: 26 f., 43)

Änderung der Stellplatzpflicht 2002 und aktuelle Regelung

Auszug aus der aktuellen Musterbauordnung:

§ 49 Stellplätze, Garagen und Abstellplätze für Fahrräder

(1) Die notwendigen Stellplätze und Garagen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (§ 86 Abs. 1 Nr. 4) sind auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird.

(2) Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen zu verwenden für

1. *die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,*
2. *sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.*

§ 86 Örtliche Bauvorschriften

(1) Die Gemeinden können durch Satzung örtliche Bauvorschriften erlassen über

4. Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (§ 49 Abs. 1), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösebeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann,

Bei der Überarbeitung der Musterbauordnung im Jahr 2002 (siehe auch Kapitel 3.4.2) wurde die Strategie bei der Stellplatzpflicht grundlegend geändert. Die Regelung der Stellplatzpflicht und der Ablöse wurde auf der Landesebene abgeschafft und vollumfänglich auf die Gemeinden übertragen. In der Musterbauordnung wurde dafür in § 86 Abs. 1 Nr. 4 eine Ermächtigungsgrundlage eingeführt, dass Gemeinden Zahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen sowie die Ablöse in örtlichen Bauvorschriften regeln können. Der Stellplatzparagraf (§ 49 MBO) bestimmt lediglich, dass die notwendigen Parkierungsanlagen (Stellplätze, Garagen, Fahrradabstellmöglichkeiten), die in einer örtlichen Bauvorschrift gefordert werden, auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung herzustellen sind und dass die Ablösebeträge nur für bestimmte Zwecke verwendet werden dürfen (vgl. ARGEBAU 2019: 39). In der Begründung zur Musterbauordnung wurde diese grundlegende Änderung damit gerechtfer-

tigt, dass die „Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraums vom ruhenden Verkehr kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen ist, sondern letztlich eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption und -politik." (ARGEBAU 2002: 60) Aus diesem Grund legte die Musterbauordnung die Entscheidung über Umfang und Erfüllungsmodalitäten der Stellplatzpflicht konsequent in die Hand der Gemeinden (Kommunalisierung der Stellplatzpflicht) (vgl. ebd.: 60). Die meisten Bundesländer verfolgen bei der Regelung der Stellplatzpflicht in ihren Bauordnungen allerdings andere Strategien, wobei sich die Ausgestaltung und Regelungstiefe stark unterscheiden (siehe Kapitel 5.5).
Im Jahr 2012, als die Musterbauordnung erstmals seit ihrer Neufassung 2002 umfangreicher angepasst wurde, wurde der Stellplatzparagraf (§ 49 MBO) zuletzt geändert. Damals wurde eingeführt, dass in örtlichen Bauvorschriften Regelungen auch für Fahrradabstellplätze getroffen werden können und dass diese analog zu Stellplätzen herzustellen sind. Im Zuge dessen wurde Absatz 3 in § 49 MBO gestrichen, der besagte, dass Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in erforderlichem Umfang herzustellen sind, wenn nach der Nutzung der baulichen Anlagen mit erheblichem Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen ist. Somit wurde auch die in früheren Fassungen enthaltene Herstellungspflicht von Fahrradabstellanlagen in der Musterbauordnung aufgegeben und die Entscheidung über Erforderlichkeit, Umfang und Erfüllungsmodalitäten auf die Gemeinden übertragen (vgl. ARGEBAU 2002: 38 f.; Jäde/ Hornfeck 2013: 75 f.; ARGEBAU 2019: 39 f.). Zu berücksichtigen ist allerdings in diesem Zusammenhang, dass die Musterbauordnung seit 2002 in § 48 MBO die Regelung enthält, dass in Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Fahrräder herzustellen sind (vgl. ARGEBAU 2019: 39). Bei der Überarbeitung im Jahr 2012 wurde die Satzungsermächtigung in § 86 Abs. 1 Nr. MBO auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitert. (vgl. ARGEBAU 2002: 69 f.; ARGEBAU 2019: 76)
Bei der Neufassung der Musterbauordnung im Jahr 2002 fielen zahlreiche Regelungen weg, mit denen Einfluss auf die Herstellung von Stellplätzen genommen werden konnte. Unter anderem wurde auf die Bestimmung verzichtet, dass Gemeinden im Bestand nachträglich die Herstellung von Stellplätzen fordern können. Ebenso wurde die Ermächtigung aufgegeben, dass Gemeinden örtliche Bauvorschriften erlassen können, die die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder einschränken. (vgl. ARGEBAU 2002: 60 f.)

5.3 Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)

5.3.1 Historie der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg

Der Schwerpunkt der historischen Betrachtung der Landesbauordnung lag darauf, welche Strategien bei der Stellplatzpflicht und Ablöse in früheren Fassungen verfolgt wurden und welche Anzahl an notwendigen Stellplätzen für den Wohnungsbau gefordert wurde. Zudem wurde untersucht, welche Argumente und Kritik von den politischen Entscheidungsträgern vorgebracht und wie verschiedene Regelungen zur Stellplatzpflicht begründet wurden. Nachfolgend werden jene Änderungen und Novellierungen der Landesbauordnung aufgeführt, bei denen die Paragrafen geändert wurden, die für die Stellplatzpflicht relevant sind. Wenn Bezug auf ältere Bauordnungen genommen wird, wird die Abkürzung `i.d.F.v.´ mit der entsprechenden Jahreszahl des Beschlusses ergänzt. Wenn keine Fassung genannt ist, dann handelt es sich um die aktuell geltende Landesbauordnung.

Landesbauordnung vom 06.04.1964 (gültig ab 01.01.1965)

Regierung: Koalition aus CDU, FDP/ DVP und GB/ BHE
Erstmalig wurde in den Jahren 1963 und 1964 eine Landesbauordnung für Baden-Württemberg ausgearbeitet. Mit der Erarbeitung der Landesbauordnung wartete der Gesetzgeber in Baden-Württemberg so lange, bis der Bund das Städtebaurecht im Bundesbaugesetz vom 23.06.1960 einheitlich geregelt hatte, um die gleichen Begriffe verwenden zu können und die Grenzen der Zuständigkeiten zu kennen. Die erste Landesbauordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 06.04.1964 trat zum 01.01.1965 in Kraft. Die Landesbauordnung ging von Anfang an weit über das Baupolizeirecht der Vergangenheit hinaus und verfolgte neben der Gefahrenabwehr im klassischen Sinne auch soziale Ziele. Die Regelungen der Reichsgaragenordnung von 1939 zur Stellplatzpflicht wurden unter Berücksichtigung der damit gemachten Erfahrungen in die Landesbauordnung übernommen. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1963a: 6573-6575; Schlotterbeck 2016: 1258 Rn. 5)

In der ersten Landesbauordnung waren die Herstellungspflicht für den Neubau und die Ablöse im Stellplatzparagrafen folgendermaßen geregelt:

§ 69 Abs. 2 LBO i.d.F.v. 1964

„Bei der Errichtung baulicher und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind geeignete Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe herzustellen (notwendige Stellplätze). Zahl und Größe dieser Stellplätze richten sich nach der Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher der Anlagen."

§ 69 Abs. 7 LBO i.d.F.v. 1964

„Kann der Bauherr die Stellplätze oder Garagen nicht auf seinem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe herstellen, so kann er, wenn die Gemeinde zustimmt, die Verpflichtung nach Absatz 2 und 6 dadurch erfüllen, daß er sich verpflichtet, die Kosten von Stellplätzen und Garagen in angemessener Höhe zu tragen, wenn diese von der Gemeinde in der Nähe seines Baugrundstücks unter Einräumung eines seinem Bedürfnis entsprechenden Nutzungsrechts hergestellt werden. […]"

Insbesondere aus Gründen der Gefahrenabwehr verpflichtete die erste Landesbauordnung die Bauherren, bei der Errichtung von Anlagen private Stellplätze für ihre Bauvorhaben herzustellen. Aber nicht nur im Neubau, sondern auch im Bestand sollten Stellplätze hergestellt werden. Daher wurde in § 69 Abs. 5 LBO i.d.F.v. 1964 geregelt, dass für bestehende bauliche Anlagen die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen verlangt werden kann, soweit dies zum Schutz vor drohender Verletzung von Recht oder Ordnung geboten ist. Von Anfang befasste sich der Landesgesetzgeber auch mit der Frage, wie mit der Stellplatzpflicht umgegangen wird, wenn Stellplätze weder auf dem eigenen noch auf einem fremden Grundstück hergestellt werden können. Er führte daher die Möglichkeit ein, dass der Stellplatznachweis auch durch die Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde erbracht werden kann. Die ursprüngliche Ausgestaltung der Ablöse sah jedoch vor, dass die Gemeinde in der Nähe des Baugrundstücks den Stellplatz tatsächlich errichten und dafür dem stellplatzpflichtigen Bauherrn ein Nutzungsrecht einräumen muss.

Bei der Beratung des Gesetzentwurfs im Landtag wurde die in § 69 LBO i.d.F.v. 1964 enthaltenen Stellplatzregelungen zum Teil intensiv und kontrovers diskutiert. Thematisiert wurde dabei aber weniger der Neubau, sondern wegen des Mangels an Parkraum in den Innenstädten vielmehr der Bestand. Diskussionen gab es darüber, was unter ausreichender Zahl von Stellplätzen zu verstehen ist und ob dies in weiterer Folge in einer Verordnung geregelt werden sollte. Bedenken bestanden vor allem gegenüber den Regelungen der Ablöse in § 69 Abs. 7 LBO i.d.F.v. 1964. Unter anderem wurde kritisch gesehen, dass der Bauherr die Verpflichtung zur Herstellung eines Stellplatzes gegen Kostenerstattung auf die Gemeinde abwälzen kann, die dann in der Pflicht steht, Stellplätze zu errichten. Dieses Ablösemodell wurde vom damals zuständigen Innenminister Dr. Filbinger als ein `Wagnis´ bezeichnet. Er verwies darauf, dass mit dieser Regelung Neuland betreten werde und seinerzeit nur Bayern über eine gleichlautende Regelung in der Bauordnung verfügte. Ziel war es, zu vermeiden, dass Bauherren, die keinen Platz für Stellplätze haben, von jeglichen Pflichten freigestellt werden – daher sollten sie wenigstens einen Geldbetrag entrichten. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1963a: 6594; Landtag von Baden-Württemberg 1963b: 6209 f., 6212, 6216, 6219, 6221; Landtag von Baden-Württemberg 1964: 7806)

Novellierung der Landesbauordnung vom 20.06.1972 (gültig ab 11.08.1973)

Regierung: Koalition aus CDU und SPD

Bei der Novellierung der Landesbauordnung in den Jahren 1971/ 1972 wurde in den Landtagsberatungen die Ausgestaltung der Stellplatzpflicht kontrovers diskutiert. Die Regelungen des § 69 LBO i.d.F.v. 1964 wurden als ein wichtiges strategisches Instrument zur Lösung der Verkehrsprobleme insbesondere in den Innenstädten gesehen. Im Fokus stand weiterhin nicht die Herstellungsverpflichtung im Neubau, sondern im Bestand. Die Strategie der Landesregierung war davon geprägt, mit Hilfe der Bauordnung rechtliche Möglichkeiten zu schaffen, wie auch Grundstückseigentümer im Bestand, die einst keine Stellplätze geschaffen haben, zur Herstellung oder zumindest zu einer Mitfinanzierung von öffentlichen Parkständen verpflichtet werden können. Der erste Gesetzentwurf behielt die Regelungen für die (Nach-)Forderung von Stellplätzen im Bestand bei und erweiterte die Möglichkeiten für die Erhebung und Verwendung von Ablösen. Vorgeschlagen wurde eine Regelung, dass im Bestand bereits aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Herstellung von Stellplätzen verlangt werden kann. Im Falle einer nicht möglichen Herstellung sollten Ablösen gefordert werden, um mit diesen die Städte finanziell in die Lage zu versetzen, allgemein nutzbare Parkierungsanlagen im Gemeindegebiet zu errichten. Im ersten Gesetzentwurf wurden bauliche Anlagen von staatlichen Hochschulen in bestehenden Innenstadtlagen von Stellplatz-

nachforderungen ausgenommen, weil der Finanzminister befürchtete, auf Grund der fehlenden Stellplätze bei diesen Einrichtungen Ablösen von bis zu 50 Mio. DM zahlen zu müssen. Im Landtag wurde daraufhin heftig diskutiert, ob öffentliche Gelder in die Ablöse von Stellplätzen oder in die Schaffung von Studienplätzen fließen sollten. Die Einnahmen, die sich aus dieser Ablöseregelung erzielen ließen, hätten auch für die damals großen Projekte zum Ausbau des Personennahverkehrs (z.B. S-Bahnen in Stuttgart) verwendet werden sollen. Die Stellplatzregelungen bei der Änderung der Landesbauordnung waren in den 1970er Jahren somit Teil einer großen verkehrspolitischen Diskussion. Nach mehreren Beratungen und zahlreichen Änderungsanträgen endete die Novellierung des Stellplatzparagrafens 1972 damit, dass die alten Regelungen aus dem Jahr 1964 beibehalten wurden. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1971a: 2, 38 f.; Landtag von Baden-Württemberg 1971b: 7308, 7311; Landtag von Baden-Württemberg 1972a: 9; Landtag von Baden-Württemberg 1972b: 8519-8535, 8721-8724)
Wie hitzig die Regelungen der Stellplatzpflicht seinerzeit diskutiert wurden, zeigen die wörtlichen Protokolle der Landtagssitzungen. Beispielsweise stellte Lothar Späth als Fraktionsvorsitzender der CDU in der Sitzung am 25.02.1972 bei der Diskussion des Stellplatzparagrafens folgendes fest: „Es ist doch eine reine Sachfrage, die man mal zu Ende denken sollte, und dann sollte man überlegen, in welcher Form wir entscheiden. Was mir heute auffällt, ist, daß Sachfragen der Landesbauordnung mit einem Temperament und in einer Ideologie diskutiert werden, als würden wir heute über die letztentscheidenden Fragen der gesellschaftlichen Zukunft der nächsten drei Jahrhunderte diskutieren.“ (Landtag von Baden-Württemberg 1972b: 8526)
1972 wurde in § 13 Abs. 2 LBO i.d.F.v. 1972 die Verpflichtung eingeführt, dass bei Mehrfamilienhäusern Kinderspielplätze auf dem Grundstück zu errichten sind. Anlass für diese Vorschrift war, dass Freiflächen um Wohngebäude häufig für den Nachweis der Stellplätze genutzt wurden und somit Kindern wohnungsnahe Spielmöglichkeiten fehlten. In diesem Zusammenhang wurde die bis heute geltende Regelung eingeführt, dass Stellplätze die Herstellung und Benutzung von Kinderspielplätzen nicht behindern und stören dürfen (§ 69 Abs. 9 LBO i.d.F.v. 1972, § 37 Abs. 8 LBO). (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1971b: 7307, 7313)

Neufassung der Landesbauordnung vom 28.11.1983 (gültig ab 01.04.1984)

Regierung: CDU-Alleinregierung
Vorabhinweis: Im Jahr 1983 wurde im Juli zuerst ein Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung erlassen. Dabei wurde die bisherige Nummerierung der Paragrafen beibehalten (vgl. Staatsministerium Baden-Württemberg 1983a: 246-265). Im November 1983 wurde aber auch eine Neufassung der Landesbauordnung bekannt gemacht, bei der die Regelungen, die für die Stellplatzpflicht relevant sind, zwar gleich blieben, die Paragrafen aber neue Nummern erhielten. Der Stellplatzparagraf § 69 wurde zu § 39; der Paragraf mit den örtlichen Bauvorschriften wurde von § 111 zu § 73. (vgl. Staatsministerium Baden-Württemberg 1983b: 770-797)
Die Regelung der Herstellungspflicht von Stellplätzen bei der Errichtung baulicher Anlagen wurde unverändert beibehalten. Im Vergleich zur vorherigen Bauordnung wurde zur Flexibilisierung die Regelung eingeführt, dass Stellplätze stets auch auf einem Fremdgrundstück `in zumutbarer Entfernung´ hergestellt werden können. Dies ersetzte die vorherige Formulierung `in der Nähe´, da diese erheblich mehr Einschränkungen bedeutete. Analog zur vorherigen Version der Landesbauordnung war auch bei der Änderung 1982/ 1983 der Umgang mit dem Bestand ein zentrales Anliegen. Mit Hilfe der Landesbauordnung sollte ein Beitrag zur Sanierung der Städte geleistet werden. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand daher wieder die Forderung von Stellplätzen und Ablösen im Bestand. In einem damaligen Bericht des Innenausschusses war allerdings zu lesen, dass nach Wissen des Vorsitzenden auf Grundlage der bestehenden Rechtslage noch keine Stellplätze im Bestand geschaffen worden seien (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1983a: 42). Dennoch verblieb die Möglichkeit der Gemeinden, für bestehende Anlagen Stellplätze nachzufordern, in der Landesbauordnung und wurde nur im Detail angepasst. Seitens des Gesetzgebers wurde es als Ungerechtigkeit angesehen, dass im Neubau Stellplätze hergestellt werden müssen, während es im Bestand große Gebäude ohne einen einzigen Stellplatz gibt. Durch die vormals geltende Bedingung, dass im Bestand Stellplätze nur gefordert werden können, wenn eine Verletzung von Recht und Ordnung droht, waren die Hürden sehr hoch. Vor diesem Hintergrund war es Städten praktisch unmöglich, die Herstellung von Stellplätzen nachträglich zu verlangen. Bei der Novellierung wurde daher der Begriff `Recht´ durch `öffentliche Sicherheit´ ersetzt. Die bislang bestehende gesetzliche Möglichkeit, im Bestand Stellplätze bzw. Ablösen zu fordern, wurde nur selten angewendet, weil meist in den Innenstädten kein Platz für Parkierungsanlagen vorhanden war und die Erhebung der Ablöse daran gekoppelt war, dass die Gemeinde in der Nähe des Baugrundstücks Parkraum schafft. Bei der Novellierung der Bauordnung 1983 wurde deshalb die Strategie geändert

und die Regelung eingeführt, dass Ablösebeträge für Parkierungsanlagen im gesamten Gemeindegebiet verwendet werden können. Da die Gemeinden meist nicht bereit waren, die Folgekosten für Stellplätze zu tragen, die einzig dem Bauherrn des stellplatzpflichtigen Vorhabens zur Verfügung standen, wurde zudem geregelt, dass die geschaffenen Parkierungseinrichtungen der allgemeinen Benutzung zur Verfügung stehen müssen. In den Beratungen wurde des Weiteren gefordert, dass die Ablösen auch abseits von Parkierungsanlagen beispielsweise für den Nahverkehr eingesetzt werden können. Dieser Verwendungszweck fand aber vorerst keinen Eingang in das Gesetz. Dadurch, dass Ablösen nunmehr im gesamten Gemeindegebiet eingesetzt werden dürfen, wurde analog ermöglicht, dass auch Bauherren notwendige Stellplätze irgendwo im Gemeindegebiet herstellen können, wenn die Gemeinde zustimmt. Bei der Überarbeitung der Bauordnung wurde außerdem das Abstellen von Wohnwagen und Anhängern auf Stellplätzen erlaubt. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 24, 38, 47, 89 f.; Landtag von Baden-Württemberg 1983a: 39-44, 66; Landtag von Baden-Württemberg 1983b: 5215, 5673, 5682 f.)
Im Zuge der Überarbeitung der Landesbauordnung 1982/ 1983 wurden zwei für die Stellplatzherstellung relevante Satzungsbefugnisse für Gemeinden eingeführt. Einerseits wurden Gemeinden ermächtigt, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze einzuschränken, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen und keine Missstände zu erwarten sind. Davon ausgenommen waren allerdings Wohnungen (§ 73 Abs. 1 Nr. 9 LBO i.d.F.v. 1983). Andererseits wurde die Satzungsermächtigung aufgenommen, dass Gemeinden die Herstellung von Stellplätzen (nicht die Stellplatzpflicht an sich) einschränken und untersagen können, wenn und soweit Gründe des Verkehrs oder Festsetzungen eines Bebauungsplans dies erfordern (§ 73 Abs. 1 Nr. 10 LBO i.d.F.v. 1983). In der Begründung wurde dazu ausgeführt, dass die reduzierten Stellplätze allerdings in zumutbarer Entfernung geschaffen werden und der allgemeinen Benutzung zur Verfügung stehen müssen. Mit diesen Ermächtigungen in der Bauordnung sollten die Gemeinden mehr Handlungs- und Entscheidungsspielräume erhalten, ihre verkehrliche Entwicklung in eigener Verantwortung zu regeln und die Zahl der Stellplätze den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 47, 118-120)

Neufassung der Landesbauordnung vom 08.08.1995 (gültig ab 01.01.1996)

Regierung: Koalition CDU und SPD
Im Jahr 1995 wurde das Bauordnungsrecht in Baden-Württemberg mit umfangreichen Änderungen neu gestaltet – anstatt einer Gesetzesänderung gab es eine Gesetzesneufassung mit verändertem Aufbau. Im Zuge der Überarbeitung wurde geprüft, inwieweit den immer wichtiger werdenden ökologischen Belangen in der Bauordnung Rechnung getragen werden kann. Um beispielsweise einen umweltfreundlicheren Verkehr zu fördern, änderte der Landesgesetzgeber bei der Stellplatzpflicht seine Strategie und regelte die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder neu. Die Neufassung des Stellplatzparagrafens war einer der Schwerpunkte der Novellierung und zwischen den kommunalen Landesverbänden und dem fürs Bauen zuständigen Wirtschaftsministerium heftig umstritten. (vgl. Ruf 1996: 102)
Da die 1995 eingeführten Vorschriften zur Stellplatzpflicht in großen Teilen unverändert bis heute gelten, wird auf das nachfolgende Kapitel 5.3.2 verwiesen, in dem die aktuellen Regelungen nochmal ausführlich beschrieben werden. Nachfolgend werden nur die wichtigsten Änderungen zusammengefasst. In § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO i.d.F.v. 1995 wurde bei der Errichtung von Gebäuden die Vorschrift eingeführt, dass für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz herzustellen ist. Nachdem zuvor in einer Verwaltungsvorschrift ein bis zwei Stellplätze pro Wohnung vorgeschrieben waren, wird seither die Zahl notwendiger Stellplätze direkt im Gesetzestext festgelegt. Der neue 1:1-Stellplatzschlüssel wurde von einigen Parteien bei den Gesetzesberatungen im Landtag angesichts der zunehmenden Motorisierung der Haushalte als zu gering erachtet. Zudem wurde bei der Beratung des Gesetzes kritisiert, dass es nicht zielführend sei, in einem Flächenland wie Baden-Württemberg eine einheitliche Regelung einzuführen. Bei den Nutzungen abseits von Wohnen wurde die Regelung getroffen, dass notwendige Stellplätze in solcher Zahl herzustellen sind, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlage unter Berücksichtigung des ÖPNV ausreichen (§ 37 Abs. 1 Satz 2 LBO i.d.F.v. 1995). Zudem wurde seinerzeit geregelt, dass die Ablösebeträge aus der Stellplatzpflicht neben der Errichtung von Parkierungsanlagen auch für den Ausbau des ÖPNV und des Fahrradverkehrs eingesetzt werden können. Bei der Novellierung im Jahr 1995 fand außerdem die bis heute geltende Regelung Eingang in die Landesbauordnung, dass Stellplätze bei Wohnungen nicht abgelöst werden können. Wenn die Herstellung unzumutbar oder unmöglich ist, ist eine Abweichung zuzulassen. Ebenso wurde die Vorschrift aufgenommen, dass in Mehrfamilienhäusern Flächen zum Abstellen von Fahrrädern errichtet

werden müssen (§ 35 Abs. 5 Nr. 3 LBO i.d.F.v. 1995). (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995a: 4973-4976; Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 74 f., 99-103; Ruf 1996: 101-119)
In der Begründung zur Gesetzesänderung wurde ausgeführt, dass bei der vorgeschlagenen Regelung der Stellplatzverpflichtung in Baden-Württemberg „im Verhältnis zu den anderen Bundesländern eine mittlere Linie" verfolgt wird (Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 99). Nachdem es bei den vergangenen Änderungen der Landesbauordnung schwerpunktmäßig Thema war, unter welchen Umständen im Bestand Stellplätze verlangt werden können, wurde der betreffende Absatz bei der Novellierung 1995 ersatzlos gestrichen. Begründet wurde dies damit, dass sich diese Regelung in der Praxis nicht bewährt hat. Den Baurechtsbehörden sei es in der Regel nicht möglich gewesen, bei der Nachforderung nachzuweisen, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung – wie vom Gesetz gefordert – tatsächlich gefährdet ist (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 100).
Bei der Neufassung der Landesbauordnung 1995 wurden auch die Satzungsermächtigungen für örtlichen Bauvorschriften umfangreich geändert und erweitert (§ 74 Abs. 2 LBO i.d.F.v. 1995). Neben einer Einschränkung der Stellplatzpflicht (außer für Wohnungen) und deren Herstellung wurde die Satzungsbefugnis eingeführt, dass die Gemeinden die Stellplatzpflicht für Wohnungen auch bis auf zwei Stellplätze erhöhen können (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO i.d.F.v. 1995). Ebenso wurden die Gemeinden ermächtigt, folgende Inhalte in eigenen kommunalen Satzungen zu regeln:

- Ort der Herstellung (eigenes oder fremdes Grundstück) (§ 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO i.d.F.v. 1995)
- Herstellung von Stellplätzen nur in platzsparender Bauart (§ 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO i.d.F.v. 1995)
- Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und geeigneter Beschaffenheit (§ 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO i.d.F.v. 1995)

Der spätere Oberbürgermeister von Stuttgart, Fritz Kuhn, der seinerzeit Fraktionsvorsitzender der Grünen im Landtag war, nahm zum neu gefassten Stellplatzparagrafen bei der ersten Beratung im Landtag folgendermaßen Stellung: „Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Frage nach den Stellplätzen, denn für uns ist das Thema Parkraumbewirtschaftung bzw. Parkraumverknappung ein Mosaikstein in einem umweltfreundlichen Verkehrskonzept. Auch hier geht der LBO-Entwurf in die richtige Richtung.
Wohnungen müssen nur noch einen Stellplatz nachweisen, und bei öffentlichen Gebäuden ist die Zahl der Stellplätze daran zu messen, inwieweit diese Gebäude an den ÖPNV angebunden sind. Das ist okay.
Abweichend von dem ersten Entwurf sollen die Gemeinden jetzt aber auch das Recht erhalten für Wohnungen eine höhere Stellplatzverpflichtung festzulegen. Diese Flexibilität stärkt die kommunale Selbstverwaltung. Daher akzeptieren wir dies. Wir fordern aber, daß die Flexibilität auch in der umgekehrten Richtung, nämlich in gewissen Wohngebieten die Stellplatzverpflichtung aufzuheben in der LBO geschaffen wird.
[...] So können Modelle autofreien Wohnens möglich werden, die aus verkehrspolitischen Gründen dringend notwendig sind.
Längerfristig müßte dann darauf hingearbeitet werden, daß die Stellplatzverpflichtung nicht an die Wohnung gekoppelt wird, sondern an den Besitz eines Autos. Das heißt, nur derjenige darf ein Auto kaufen, der auch einen Stellplatz nachweisen kann. Aber dies läßt sich nicht in der LBO regeln." (Landtag von Baden-Württemberg 1995a: 4976)

Nur die Grünen haben in einem Antrag im Rahmen der Gesetzesänderung im Jahr 1995 gefordert, dass die Satzungsermächtigung für eine Reduzierung der Stellplatzpflicht in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO i.d.F.v. 1995 auch für Wohnungen gelten solle. Zudem wurde im Zuge der weiteren Beratungen beantragt, die Möglichkeit der Erhöhung des Stellplatzschlüssels durch örtliche Bauvorschrift zu streichen. Dies wurde aber mit großer Mehrheit abgelehnt (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995b: 78, 104, 107; Landtag von Baden-Württemberg 1995c: 5928, 5934; Landtag von Baden-Württemberg 1995d: 5). Ein Abgeordneter der damals im Landtag vertretenen Republikaner wies bei der Beratung darauf hin, dass eine einheitliche Regelung in einem Flächenland wie Baden-Württemberg niemals den unterschiedlichen Rahmenbedingungen gerecht werden kann. In den Ballungsräumen mit einem guten ÖPNV seien Reduzierungen vertretbar, nicht aber im ländlichen Raum mit einem sehr eingeschränkt ausgebauten ÖPNV. Eine Verbesserung des ÖPNV sei dort aber auch nicht finanzierbar. Die Stellplatzregelungen müssten zudem in Zusammenhang mit dem Einzelhandel gesehen werden, der sich zunehmend aus kleinen Orten zurückziehe und in große Einkaufszentren verlagere, sodass für die Versorgung mehr als ein Auto pro Haushalt erforderlich sei. Somit seien auch mehr als ein Stellplatz pro Wohnung notwendig (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995c: 5921).

Novellierung der Landesbauordnung 2014 (gültig ab 01.03.2015)

Regierung: Koalition Bündnis 90/ Die Grünen und SPD

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg wurde durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.11.2014 geändert und trat in dieser geänderten Form am 01.03.2015 in Kraft. Grundlage für die zahlreichen Änderungen war die folgende Vereinbarung im Koalitionsvertrag der grün-roten Landesregierung: „Die Landesbauordnung wird nach sozialen und ökologischen Kriterien überarbeitet. Dabei werden wir insbesondere prüfen, inwiefern Kommunen durch Satzungsrecht über die Anzahl der Kfz-Stellplätze auch bei Wohngebäuden sowie Fahrradstellplätze selbst entscheiden können." (Bündnis 90/DIE GRÜNEN/ SPD Baden-Württemberg 2011: 53)

Auf Grund dieser Zielsetzung wurden einige bauordnungsrechtliche Vorschriften beispielsweise zur Förderung des Fahrradverkehrs, der Barrierefreiheit von Wohnungen und von Fassadenbegrünungen sowie zur erweiterten Nutzung von Holz als Baustoff in die Landesbauordnung aufgenommen. Im Vorblatt zum Gesetzentwurf für die Änderung wird mit beispielhaftem Verweis auf die Fahrradstellplatzpflicht darauf hingewiesen, dass einzelne Neuregelungen zwar zu Kostensteigerungen führen können, aber für die ökologische Entwicklung wichtig sind (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 1). Wesentliche Änderungen bestanden bei der Novellierung im Jahr 2014 beim Thema Stellplätze in folgenden Punkten (vgl. Schlotterbeck et al. 2016: 5 f.; Mattes 2017: Rn. 4):

- Konkretisierung der Begriffsdefinition `Stellplätze´
- Forderung nach notwendigen Fahrradabstellplätzen für Wohn- und Nichtwohngebäude
- Herstellung von Fahrradabstellplätzen anstelle von Pkw-Stellplätzen bei Nichtwohngebäuden
- Verwendungsmöglichkeit des Stellplatzablösebetrags für Carsharing-Parkeinrichtungen
- Satzungsbefugnis für Kommunen, die Stellplatzverpflichtung auch für Wohnungen durch örtliche Bauvorschriften zu reduzieren (also erstmals auch weniger als ein Stellplatz pro Wohnung möglich)

Bei der Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 2014 wies die CDU-Fraktion in der Beratung im Landtag darauf hin, dass auch in Zukunft das Auto das wichtigste Verkehrsmittel sein und der MIV weiter an Bedeutung zunehmen werde. Deshalb lehnte die CDU eine Änderung der bisherigen Stellplatzregelung ab. Im Protokoll der Landtagssitzung findet sich unter anderem folgende Aussage eines CDU-Abgeordneten: „Wenn die Menschen nicht freiwillig auf das Auto verzichten, sorgt Rot-Grün dafür, dass das Autofahren so unattraktiv wie möglich wird." (Landtag von Baden-Württemberg 2014a: 6163)

Novellierung der Landesbauordnung 2019 (gültig ab 01.08.2019)

Regierung: Koalition Bündnis 90/ Die Grünen und CDU

Die Regierungskoalition aus Bündnis 90/ Die Grünen und CDU stellten in ihrem Koalitionsvertrag 2016 mit dem Titel `Verlässlich. Nachhaltig. Innovativ.´ fest, dass in vielen Städten Baden-Württembergs Mieten und Immobilienpreise drastisch gestiegen sind. Insbesondere fehlen günstige Wohnungen für Ältere, Auszubildende, Studierende, Familien und Menschen mit geringem Einkommen. Die Koalition setzte sich deshalb als Ziel ihrer Regierungsarbeit, schnell ausreichenden und bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Unter anderem wurde eine sog. Wohnraum-Allianz eingerichtet, die Vorschläge für die Anpassung der Landesbauordnung erarbeitete. Im Mai 2019 legte die Landesregierung einen entsprechenden Gesetzentwurf mit zahlreichen Änderungen der Landesbauordnung vor (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2019b; Architektenkammer Baden-Württemberg 2019: 1). Unter anderem wurden die Regelungen zur Fahrradabstellplatzpflicht, die 2014/ 2015 eingeführt wurden, für Wohnungen wieder gelockert (siehe dazu Kapitel 5.3.2.2).

Zusammenfassende Betrachtung der Änderungen der Landesbauordnung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bei den meisten Änderungen der Landesbauordnung das Ziel verfolgt wurde, das Bauordnungsrecht zu vereinfachen. Baugenehmigungsverfahren sollten mit weniger Aufwand und in kürzerer Zeit erteilt werden können, kosten- und flächensparendes Bauen begünstigt und Wohnraum schnell und preisgünstig geschaffen werden (z.B. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 41 f.; Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 71). So heißt es beispielsweise in der Begründung zur Gesetzesänderung im Jahr 1995: „Bauordnungsrechtliche Einschränkungen im Bereich des Wohnungsbaus sollen künftig auf das unbedingt

erforderliche Maß beschränkt werden.“ (Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 72) In Zusammenhang mit der Stellplatzpflicht zeigt die Untersuchung der früheren Fassungen der Landesbauordnung, dass auf Landesebene zunächst die Strategie verfolgt wurde, durch entsprechend ausgestaltete Regelungen vor allem im Bestand verkehrliche und städtebauliche Probleme zu lösen. Später rückten ökologische Absichten und der Neubau stärker in den Fokus. Die Zielsetzungen, die mit der Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung verfolgt werden, gehen somit weit über den eigentlichen Zweck des Bauordnungsrechts in Form der Gefahrenabwehr hinaus.

5.3.2 Aktuelle Regelungen der Stellplatzpflicht im Detail

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Arbeit galt die Landesbauordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 05.03.2010, die zuletzt durch Gesetz vom 18.07.2019 geändert und am 01.08.2019 rechtskräftig wurde (vgl. Staatsministerium Baden-Württemberg 2019: 313-316). Im Folgenden werden die Paragrafen, die für die Herstellung von Stellplätzen in Baden-Württemberg relevant sind (v.a. §§ 37 und 74 LBO), detailliert beschrieben und wichtige Veränderungen im Vergleich zu vorherigen Regelungen erläutert. Zu Beginn werden noch einige Grundlagen sowie wichtige bauordnungsrechtliche Begriffe in Zusammenhang mit der Stellplatzpflicht erörtert.

5.3.2.1 Grundlagen

Ziele der Landesbauordnung für Baden-Württemberg

§ 3 Abs. 1 Satz 1 LBO fordert, dass alle Anlagen und Einrichtungen, die dem Anwendungsbereich der Landesbauordnung unterliegen, so angeordnet und errichtet werden müssen und auch nur so genutzt werden dürfen, dass sie die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden. Damit zielt der Gesetzgeber vor allem auf die präventive Gefahrenabwehr ab. Öffentliche Sicherheit meint vor allem den Schutz des Lebens und der Gesundheit. Allerdings bedeutet nicht jeder Bruch der Landesbauordnung eine konkrete Gefahr für die öffentliche Ordnung im bauordnungsrechtlichen Sinne. Unter öffentlicher Ordnung können die Voraussetzungen verstanden werden, die für ein geordnetes staatsbürgerliches Zusammenleben erforderlich sind. Beispielsweise fällt die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs unter den Begriff der öffentlichen Ordnung. (vgl. Schlotterbeck 2016: 85-97, Rn. 8-13)

Ergänzungen zur Landesbauordnung

Verschiedene Verwaltungsvorschriften und Verordnungen ergänzen in Baden-Württemberg die Landesbauordnung. Von Relevanz für die Stellplatzherstellung ist die `Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)´ und die `Verordnung über Garagen und Stellplätze (GaVO)´. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) hat als zuständige oberste Baubehörde die VwV Stellplätze vom 28.05.2015 in ihrer aktuellen Fassung erlassen. Die VwV Stellplätze stellt eine normeninterpretierende Verwaltungsvorschrift dar. Sie enthält ausführliche Erläuterungen und Konkretisierungen, was beim Vollzug von § 35 Abs. 4 Satz 1, § 37, § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 sowie § 74 Abs. 2 LBO zu beachten ist. (vgl. Schlotterbeck 2016: 486 Rn. 20)

Begriffe: Stellplätze und Garagen, Parkstände

Eine Besonderheit bei der Landesbauordnung für Baden-Württemberg besteht darin, dass – wie bereits in Kapitel 1.2 erwähnt – unter den Begriff `Stellplatz´ sowohl Stellplätze für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder fallen. Bei der Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 2014, als die Herstellungspflicht für Fahrräder eingeführt wurde, wurde der Stellplatzbegriff geändert. Seither verwendet die Landesbauordnung den Begriff `Stellplätze´ als Sammelbegriff für `Kfz-Stellplätze´ und `Fahrrad-Stellplätze´. Wenn im Gesetzestext von notwendigen Stellplätzen die Rede ist, sind Stellplätze demzufolge sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder gemeint. Bei der Änderung der Landesbauordnung im Jahr 2019 wurde die Schreibweise des 2014 aufgenommenen Begriffs `Fahrrad-Stellplatz´ durch `Fahrradstellplatz´ ersetzt (vgl. Staatsministerium Baden-Württemberg 2019: 314). Im Gesetzes-

text der Landesbauordnung wird zudem durchgängig zwischen Stellplätzen und Garagen unterschieden. Die beiden Begriffe werden in Kombination verwendet, wenn es allgemein um Parkierungsanlagen geht. In § 2 Abs. 8 LBO werden die beiden Begriffe folgendermaßen definiert: „Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dienen. Garagen sind Gebäude oder Gebäudeteile zum Abstellen von Kraftfahrzeugen. Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume sind keine Stellplätze oder Garagen."
Auch wenn in der baden-württembergischen Landesbauordnung das Begriffspaar Stellplätze und Garagen genannt wird, wird – wie in Kapitel 1.2 erläutert – bei den folgenden Ausführungen für eine einfachere Lesbarkeit nur der Begriff `Stellplatz´ verwendet. Er umfasst Parkierungsflächen sowohl in offener Ausführung als auch in Garagen. Falls tatsächlich nur Stellplätze oder nur Garagen gemeint sind, wird entsprechend darauf hingewiesen. Ebenso wird auf den Zusatz `Kfz´ (Kfz-Stellplatz) verzichtet und für Fahrräder der Begriff Fahrradabstellplatz verwendet.
Laut Begriffsbestimmung in der Landesbauordnung gehören Parkstände auf öffentlichem Grund, die von allen zugelassenen Kraftfahrzeugen genutzt werden können, nicht zu den Stellplätzen im bauordnungsrechtlichen Sinne. Grundsätzlich können Stellplätze nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen entstehen. Unter den öffentlichen Verkehrsflächen sind alle Anlagen zu verstehen, „die nach den für sie geltenden Fachgesetzen (durch **Widmung**) [...] dazu bestimmt sind, dem **öffentlichen Verkehr** auf dem Lande, dem Wasser oder in der Luft zu dienen." (Schlotterbeck 2016: 26 Rn. 16) Beispielsweise handelt es sich auch nicht mehr um einen Stellplatz, sondern um einen Abstellplatz, wenn eine Fläche zwar dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern dient, aber dort dauerhaft Gegenstände (z.B. Boote) auf Anhängern gelagert werden (vgl. ebd.: 48 Rn. 22). In der Landesbauordnung wird der Begriff `Stellplatz´ über die funktionale Eignung bestimmt und stellt allein darauf ab, dass außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen eine Fläche zum Abstellen von Kraftfahrzeugen dient. Auf die rechtliche Eignung der Fläche kommt es begrifflich nicht an (vgl. Ruf 1996: 17; Schlotterbeck 2016: 72 Rn. 82).
Auch beim Rechtsbegriff `Garage´ kommt es nicht auf die objektive Eignung als Garage oder auf eine bestimmte architektonische Gestaltung an. Garagen gehören in der Regel zu den Sonderbauten gemäß § 38 Abs. 2 Nr. 9 LBO und werden in der Gargenverordnung in Klein-, Mittel- und Großgaragen sowie in offene und geschlossene bzw. oberirdische und unterirdische Garagen eingeteilt. Auf Grundlage dieser Einteilung werden unterschiedliche Anforderungen an die jeweiligen Garagen gestellt. Zu den Garagen gehören auch baulich integrierte Garagenräume in anders genutzten Gebäuden (z.B. Wohngebäuden). (vgl. Schlotterbeck 2016: 482 Rn. 9)

5.3.2.2 § 37 LBO Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen

Inhalt und Zweck

Im sechsten Teil `Einzelne Räume, Wohnungen und besondere Anlagen´ der Landesbauordnung enthält § 37 die Regelungen zu Stellplätzen, die bei der Errichtung von baulichen Anlagen oder bei deren (Nutzungs-)Änderung hergestellt werden müssen. Neben der Anzahl der notwendigen Stellplätze umfasst § 37 LBO zahlreiche weitere Bestimmungen zur Erfüllung der Stellplatzpflicht (z.B. Standort, Ablöse, Zeitpunkt der Herstellung). Wie bereits in der historischen Betrachtung der Landesbauordnung dargestellt, war eine Vorschrift, die die Herstellung von Stellplätzen forderte und regelte, bereits in der ersten Landesbauordnung als § 69 LBO i.d.F.v. 1965 enthalten. Geändert wurde der Stellplatzparagraf in den Jahren 1972, 1983 (dann: § 39), 1995 (seither: § 37) sowie zuletzt 2014 und 2019.

Grundsatz des § 37 LBO

Die Herstellung der notwendigen Stellplätze gemäß § 37 LBO ist Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung für eine bauliche Hauptanlage bzw. die Rechtmäßigkeit kenntnisgabepflichtiger Vorhaben. Gleichzeitig sind Stellplätze und Garagen selber bauliche Anlagen im bauordnungsrechtlichen (§ 2 LBO) sowie im bauplanungsrechtlichen Sinn (§ 29 BauGB), sodass bei deren Errichtung verfahrensrechtliche und materiell-rechtliche Anforderungen einzuhalten sind (vgl. Mattes 2017: Rn. 10). Wird eine bauliche Hauptanlage gemeinsam mit Stellplätzen oder Garagen errichtet, dann wird in der Regel ein einheitliches Genehmigungsverfahren durchgeführt. Die (notwendigen) Stellplätze sind in den Bauvorlagen (§ 4 Abs. 4 Nr. 8 LBO) darzustellen. Die in der Baugenehmigung erfassten notwendigen Stellplätze sind herzustellen – die Baurechtsbehörde kann ergänzend die Stellplatzherstellung als Auflage in den Baugenehmigungsbescheid aufnehmen (vgl. Mattes 2017: Rn. 12-13).

Von Bauherrn die Herstellung von Stellplätzen zu fordern, gilt mit Bezug auf die zulässige Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG als verfassungsgemäß. Wie einst die Reichsgaragenordnung beruht § 37 LBO auf der Zielsetzung, dass der ruhende Verkehr, der durch eine Anlage verursacht wird, nicht den öffentlichen Verkehrsraum belastet, sondern von Stellplätzen auf privatem Grund aufgenommen wird. Schlotterbeck (2016: 516 Rn. 103) zufolge sind die Regelungen in § 37 LBO ausschließlich im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs erlassen worden. Mattes (2017: Rn. 111) weist in ihrem Gesetzeskommentar darauf hin, dass die „Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze dem öffentlichen Interesse an der Entlastung öffentlicher Verkehrsflächen vom ruhenden Verkehr“ dient.

§ 37 Abs. 1 LBO: Anzahl notwendiger Stellplätze

§ 37 (1) LBO „Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen. Statt notwendiger Kfz-Stellplätze ist die Herstellung notwendiger Garagen zulässig; nach Maßgabe des Absatzes 8 können Garagen auch verlangt werden. Bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze nach Satz 2 kann durch die Schaffung von Fahrradstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen; eine Anrechnung der so geschaffenen Fahrradstellplätze auf die Verpflichtung nach Absatz 2 erfolgt nicht.“

Entwicklung der Stellplatzregelung

Die bis heute geltende Forderung eines Stellplatzes pro Wohnung wurde im Zuge der Neufassung der Landesbauordnung im Jahr 1995 eingeführt. Im Vergleich zur vorherigen Regelung handelte es sich um eine Absenkung der gesetzlichen Stellplatzpflicht, um die Schaffung von Wohnraum zu fördern. Gleichzeitig wurde der Verzicht auf die Stellplatzpflicht eingeführt, wenn dadurch die Schaffung von Wohnraum verhindert wird (siehe § 37 Abs. 7 LBO) (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 72). Der Gesetzgeber verfolgte mit diesen grundlegenden Änderungen die Strategie, die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum zu erleichtern und die Innenstädte vom MIV zu entlasten. Bis 1995 war der Stellplatzparagraf so formuliert, dass bei der Errichtung baulicher und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, geeignete Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe herzustellen sind. Zahl und Größe dieser Stellplätze richteten sich nach der Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlagen (§ 39 Abs. 1 LBO i.d.F.v. 1983). 1995 wurde vom Grundsatz her an dem Modell festgehalten, dass bei baulichen Anlagen, die Verkehr verursachen, Stellplätze herzustellen sind. Bei der Stellplatzzahl wurden allerdings zwei Fallkonstellationen eingeführt: Während für jede Wohnung unmittelbar durch das Gesetz mindestens ein Stellplatz vorgeschrieben wird, ergibt sich bei anderen Nutzungen die Mindestanzahl erst durch Auslegung. In der zuvor geltenden Verwaltungsvorschrift wurden noch je Wohnung ein bis zwei Stellplätze gefordert. In der Begründung zum Gesetzentwurf wurde zu dieser Neuregelung folgendes ausgeführt: „Die reduzierte Mindestzahl von einem Stellplatz je Wohnung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht ausreichend und begünstigt entsprechend den Zielsetzungen dieses Gesetzes den Wohnungsbau. Daneben kann in bestimmten Gebieten eine Stellplatzzahl von max. 2 Stellplätzen je Wohnung in einer örtlichen Bauvorschrift nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 festgelegt werden. Hierfür bedarf es jedoch städtebaulicher Gründe bzw. Gründe des Verkehrs.“ (Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 99) Neu eingeführt wurde 1995 zudem, dass bei der Bemessung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Nichtwohnnutzungen auch der ÖPNV zu berücksichtigen ist. Bei allen Nutzungen außer Wohnen ist somit die gesetzliche Mindeststellplatzzahl von der Qualität der ÖPNV-Erschließung abhängig. Laut Begründung sollte mit „dieser Neuregelung […] dem Umstand Rechnung getragen [werden], daß sich der jeweilige Stellplatzbedarf je nach Art des ÖPNV-Angebots entsprechend verringert.“ (Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 99) Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang, dass die gleiche Schlussfolgerung nach wie vor nicht für Wohnungen gilt. Das heißt, die Stellplatzregelung basiert in Baden-Württemberg bis heute auf der Annahme, dass die ÖPNV-Anbindung keinen Einfluss auf den Bedarf an Wohnungsstellplätzen hat.

Bei der Anhörung der Verbände und Körperschaften im Zuge der Neufassung des Gesetzes haben Anfang der 1990er Jahre viele Verbände aus dem Wohnungsbaubereich die Absenkung der Stellplatzpflicht für Wohnungen begrüßt. Gegen eine Absenkung sprach sich v.a. der Gemeindetag aus, der die Auffassung vertrat, dass ein Stellplatz pro Wohnung wegen des steigenden Kfz-Besitzes nicht ausreicht. Befürchtet wurde insbesondere, dass die Absenkung der Stellplatzzahlen einen Mehrbedarf an öffentlichen Verkehrsflächen verursacht und Bauherren

Grundstücke stärker ausnutzen, was zu einer höheren Baudichte führt. Der Gesetzgeber begründete die Beibehaltung des Gesetzentwurfs damit, dass Wohnbauland zu wertvoll für die Unterbringung von Stellplätzen sei und eine höhere Ausnutzung der Grundstücke zur Schaffung von Wohnraum durchaus beabsichtigt sei. Zweitwagen könnten auch an anderer Stelle geparkt werden und würden nicht zwingend größere Straßenräume erfordern (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 131 f.).

Notwendige und nicht notwendige Stellplätze

Der Landesgesetzgeber in Baden-Württemberg setzt aktuell nur bei der Errichtung von Wohnungen die Zahl der notwendigen Stellplätze direkt in der Bauordnung fest, während bei sonstigen Vorhaben auf eine zahlenmäßige Vorgabe verzichtet und die Festlegung dem konkreten Einzelfall überlassen wird. Die Landesbauordnung ordnet in ihrer aktuellen Fassung für den Bauherrn verpflichtend an, dass pro Wohnung ein Stellplatz als notwendiger Stellplatz an geeigneter Stelle herzustellen ist. Diese Stellplatzverpflichtung gilt auch für gemischt genutzte Gebäude und bemisst sich für die Wohnnutzung immer nach der Zahl der geplanten Wohnungen. Für die Anzahl an notwendigen Stellplätzen im Wohnungsbau ist irrelevant, wie groß die Wohnung ist, wo sie im Gemeindegebiet liegt, wie sie an den ÖPNV angebunden ist oder ob die Bewohner über ein Auto verfügen. Der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen ist bei Anwendung von § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO nicht von Bedeutung. Abweichungen vom 1:1-Stellplatzschlüssel sind für den klassischen Wohnungsbau nur sehr eingeschränkt unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe §§ 37 Abs. 4 und Abs. 7, 56 Abs. 6, 74 Abs. 2 LBO). (vgl. Schlotterbeck 2016: 483-486) Zusätzlich zu den notwendigen Stellplätzen können weitere, nicht notwendige Stellplätze hergestellt werden, sofern keine Einschränkungen beispielsweise in örtlichen Bauvorschriften (§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO) oder in Bebauungsplänen bestehen. § 74 Abs. 2 LBO ermächtigt die Gemeinden, die landesrechtlich vorgegebene Stellplatzpflicht für Wohnungen durch örtliche Bauvorschriften zahlenmäßig sowohl einzuschränken als auch auf bis zu zwei Stellplätze pro Wohnung zu erhöhen, wenn dafür entsprechende Gründe vorliegen (mehr dazu Kapitel 5.3.2.3). Eine Reduzierung unter den 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnungen ist erst seit der Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 2014 (Rechtskraft ab 1. März 2015) möglich. (vgl. Schlotterbeck 2016: 488 Rn. 25) Die nach § 37 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 LBO notwendigen Stellplätze und Garagen müssen so hergestellt werden, dass sie für die Aufnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs geeignet sind. Die für ihren Betriebszweck bzw. zum Abstellen geeignete Beschaffenheit umfasst im Wesentlichen folgende Anforderungen (vgl. Schlotterbeck 2016: 484 Rn. 15; Mattes 2017: Rn. 34):

- keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit (v.a. Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs)
- funktionsgerechte Nutzbarkeit (§ 3 Abs. 1 Satz 1 LBO)
- ausreichende Größe: genaue Vorgaben zur Größe der Abstellflächen und zu den Zu- und Abfahrten in der Garagenverordnung (§ 4 GaVO)
- Herstellung und Betrieb sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht gesichert
- jederzeit funktionsgerecht benutzbar (z.B. gesicherte Zufahrt)

Altenwohnungen: besondere Regelungen in der VwV Stellplätze

Grundsätzlich gilt auch für Altenwohnungen, bei denen auf Grund der Nutzergruppe von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann, die Verpflichtung gemäß § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO. Da der 1:1-Stellplatzschlüssel bei Wohnungen, die nachweislich dauerhaft von alten Menschen genutzt werden, zu einer unbeabsichtigten Härte führen würde, regelt die VwV Stellplätze, dass von der Stellplatzpflicht Befreiungen nach § 56 Abs. 5 LBO zu erteilen sind. In diesem Fall muss die Baugenehmigung auf die Nutzung als Altenwohnung bzw. Altenwohnanlage beschränkt werden. Im Falle einer Nutzung als `normaler´ Wohnraum ist eine Nutzungsänderung erforderlich, die eine entsprechende Stellplatzpflicht i.S.v. § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO auslöst (vgl. VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 1).

Nutzung und Zweckentfremdung von notwendigen Stellplätzen

In Kommentaren zur Landesbauordnung wird darauf hingewiesen, dass die Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg unabhängig von der Frage besteht, wer die Stellplätze nutzt. Die notwendigen Stellplätze eines Bauvorhabens müssen öffentlich-rechtlich nicht zwingend den Benutzern einer stellplatzpflichtigen Anlage zur Verfügung stehen. Die Baurechtsbehörde kann nicht fordern, dass Fahrzeuge von Bewohnern oder Besuchern auf den notwendigen Stellplätzen abgestellt werden (vgl. Mattes 2017: Rn. 42, Rn. 46). Auch wenn § 37 Abs. 1 LBO be-

zweckt, dass der öffentliche Verkehrsraum nicht zusätzlich durch ruhenden Verkehr eines Bauvorhabens belastet wird, hat dies nicht zur Folge, dass der durch die Anlage verursachte Kraftfahrzeugverkehr tatsächlich und ausschließlich diese Stellplätze nutzen muss. Laut Gesetzeskommentierungen kommt es vor allem darauf an, dass für jedes Bauvorhaben die erforderliche Zahl an Stellplätzen hergestellt wird, damit insgesamt im Gemeindegebiet die nach § 37 Abs. 1 LBO notwendigen Stellplätze zur Verfügung stehen. Dadurch werde der öffentliche Straßenraum ausreichend im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs entlastet. (vgl. Schlotterbeck 2016: 479 f. Rn. 3; Mattes 2017: Rn. 1 f., 14, 46) „Notwendige Kfz-Stellplätze sollen der allgemeinen Verbesserung der Verhältnisse des fließenden Straßenverkehrs im ganzen Gemeindegebiet dienen (Bilanzierungsgedanke)." (Schlotterbeck 2016: 479 Rn. 3)
Im Gegensatz zu Baden-Württemberg verbieten einige Bundesländer in ihren Bauordnungen ausdrücklich die Zweckentfremdung und die Nutzung durch Dritte (siehe Kapitel 5.5). Bis zur Novellierung 1983 enthielt auch die baden-württembergische Landesbauordnung ein explizites Zweckentfremdungsverbot. Die Abschaffung der Regelung wurde seinerzeit damit begründet, dass die allgemeinen Bestimmungen der Landesbauordnung sie überflüssig machen (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 90). Gerade im Wohnungsbau ist es in Baden-Württemberg bemerkenswert, dass die Landesbauordnung trotz der insgesamt strengen Regelung der Stellplatzpflicht eine Überlassung an Dritte außerhalb des stellplatzpflichtigen Bauvorhabens zulässt. In der Rechtsliteratur wird es aus verschiedenen Gründen als zulässig erachtet, notwendige Stellplätze an Dritte zu vermieten. Dies wird damit begründet, dass 1983 das ausdrückliche Zweckentfremdungsverbot gestrichen wurde und zudem Stellplätze, die mit Ablösebeträgen finanziert wurden, auch nicht mehr wie in früheren Regelungen nur dem Bauherren, sondern der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Da die notwendige Stellplatzanzahl abstrakt-typisierenden Charakter hat, ist die Möglichkeit der Vermietung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit rechtlich geboten, wenn sich nach der Umsetzung des Vorhabens faktisch ein geringerer Bedarf an Stellplätzen herausstellt. Die Vermietung eines Stellplatzes stellt somit keine Nutzungsänderung dar, die eine Genehmigung erfordert (vgl. Mattes 2017: Rn. 42-46). Aber auch ohne explizites Zweckentfremdungsverbot besteht in Baden-Württemberg die Verpflichtung, die notwendigen Stellplätze zur zweckentsprechenden Nutzung bereitzuhalten. Die Herstellung von notwendigen Stellplätzen ist zwingende Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit bzw. Zulässigkeit einer baulichen Anlage. Entscheidend ist nicht der (einmalige) Vorgang ihrer Herstellung, sondern ihre dauerhafte Möglichkeit zum Abstellen von Kraftfahrzeugen während der gesamten Nutzungsdauer der Hauptanlage. Generell ist es unzulässig, notwendige Stellplätze zu beseitigen, wenn die Hauptanlage unverändert genutzt wird (vgl. Mattes 2017: Rn. 42-46).

Exkurs: Stellplätze bei Nichtwohnnutzungen (§ 37 Abs. 1 Satz 2 LBO)
Im Gegensatz zu Wohnnutzungen gibt die Landesbauordnung bei anderen Nutzungsarten die Anzahl notwendiger Stellplätze nicht konkret vor. Bei der Bestimmung der Mindeststellplatzzahl kommt es darauf an, ob ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Wenn dies zutrifft, sind Stellplätze in einer ausreichenden Zahl für die ordnungsgemäße Nutzung nachzuweisen. Grundsätzlich kann bei allen zur Benutzung durch Menschen vorgesehenen Anlagen, die an das Straßennetz angeschlossen sind, davon ausgegangen werden, dass notwendige Stellplätze erforderlich sind. (vgl. Mattes 2017: Rn. 26)
Bei der Bemessung der Stellplatzzahl soll ausdrücklich der öffentliche Personennahverkehr berücksichtigt werden (§ 37 Abs. 1 Satz 2 LBO). In Anhang 1 der VwV Stellplätze wird das Verfahren für die Ermittlung der Zahl notwendiger Stellplätze sowie entsprechende Richtzahlen für eine Vielzahl an Nutzungen detailliert vorgegeben. Die Stellplatzanzahl hängt dabei von der Art der Nutzung als Verkehrsquelle (z.B. Wohnheime, Versammlungsstätten), von Parametern wie Personenzahl oder Grundfläche sowie von der Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ab (siehe VwV Stellplätze: Anhang 1; vgl. Mattes 2017: Rn. 30-31). Mit der Novelle der Landesbauordnung im Jahr 2014 wurde in § 37 Abs. 1 Satz 4 LBO die Möglichkeit eingeführt, dass bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze von baulichen Anlagen durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden können. Für einen notwendigen Stellplatz sind vier Fahrradabstellplätze herzustellen. Diese Ersatzmöglichkeit gilt ausdrücklich nicht für Wohnungen (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 22; Mattes 2017: Rn. 40). Da beim flüchtigen Lesen des Satzes 4 in § 37 Abs. 1 LBO oft nicht erkannt wurde, dass sich die Kompensationsmöglichkeit nur auf Satz 2 (d.h. Nichtwohnnutzungen) bezieht, kam es nach der Einführung dieser Regelung immer wieder zu Missverständnissen. Bauherren und Architekten und sonstige Fachleute waren oft der Meinung, dass auch Wohnungsstellplätze durch vier Fahrradabstellplätze ersetzt werden können. Selbst in einer offiziellen Broschüre des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, die 2016 das Deutsche Institut für Urbanistik zum Thema Parkraumbewirtschaftung erstellt hat, wird mehrfach fälschlicherweise auf die angebliche Möglichkeit in der Landes-

bauordnung hingewiesen, dass ein Wohnungsstellplatz durch vier Fahrradabstellplätze ersetzt werden kann (vgl. VM BW 2016: 14, 27). Auch mehrere Jahre nach der Einführung dieser Stellplatzkompensation bei Nichtwohnnutzungen kam es immer wieder zu Fehlinterpretationen. Beispielsweise wurde in der Lokalpresse (Schwäbisches Tagblatt) im Mai 2018 berichtet, dass der Baubürgermeister von Rottenburg am Neckar in einer Gemeinderatssitzung auf die Möglichkeit verwies, bei einem geplanten Wohnbauprojekt einen Stellplatz durch vier Fahrradabstellplätze ersetzen zu können (vgl. Website Fleischer 2018).

§ 37 Abs. 2 LBO: Fahrradabstellplätze

§ 37 Abs. 2 LBO „Bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, sind Fahrradstellplätze herzustellen. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf (notwendige Fahrradstellplätze). Notwendige Fahrradstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche leicht erreichbar und gut zugänglich sein und eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen; soweit sie für Wohnungen herzustellen sind, müssen sie außerdem wettergeschützt sein.“

Da auch die Herstellungspflicht von Fahrradabstellplätzen von Relevanz für die Forschungsfrage der vorliegenden Arbeit ist, wurde deren Regelung in der Landesbauordnung ebenfalls untersucht. Erstmals wurde 1995 die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern in § 35 Abs. 5 LBO i.d.F.v. 1995 eingeführt (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 75). Es wurde vorgeschrieben, dass leicht erreichbare und gut zugängliche Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur gemeinschaftlichen Benutzung zur Verfügung stehen müssen. Die Flächen konnten auch im Freien sein, wenn sie wettergeschützt sind. Eine bestimmte Zahl an Abstellplätzen war aber nicht vorgeschrieben. Bei der Novellierung 2014 führte der Landesgesetzgeber in Baden-Württemberg erstmals auch die Pflicht zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen – sog. notwendige Fahrradstellplätze – bei allen Neubauvorhaben ein, die einen Zu- und Abfahrtsverkehr erwarten lassen (§ 37 Abs. 2 LBO i.d.F.v. 2014). Pro Wohnung wurden in § 35 Abs. 4 Satz 1 LBO i.d.F.v. 2014 zwei geeignete wettergeschützte Fahrradabstellplätze vorgeschrieben. Bei allen anderen Nutzungen wurden keine quantitativen Vorgaben gemacht, sondern nur eine ausreichende Zahl gefordert. Ausnahmen waren im Gesetz vorgesehen, wenn die Fahrradstellplätze nach Art, Größe oder Lage der Wohnung nicht oder nicht in dieser Anzahl erforderlich sind (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 21). Der Gesetzgeber verfolgte mit der neuen Stellplatzpflicht die Strategie, das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver zu machen und so zu einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung beizutragen (vgl. ebd.: 21 f., 32).
In der VwV Stellplätze wurden die Regelungen für die neu eingeführte Fahrradstellplatzpflicht präzisiert. Ein Nachweis beispielsweise in Form von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum ist nicht zulässig. An notwendige Fahrradabstellplätze bei Wohnungen stellt die VwV Stellplätze hohe Anforderungen, deren Erfüllung bei Wohnungsbauprojekten mit knappen Flächen zu Schwierigkeiten und Kostensteigerungen führen kann (vgl. VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 2; Landtag von Baden-Württemberg 2014: 22; Hager 2016: 471 Rn. 17):

- wettergeschützt (mindestens Überdachung) (bei Nichtwohnnutzungen nicht erforderlich)
- ebenerdige Zugänglichkeit (maximal zwei Stufen) oder mit Hilfe von Rampen und Aufzügen erreichbar
- Diebstahlsicherung (z.B. stabile Befestigungsmöglichkeiten für den Fahrradrahmen), sofern der Nachweis in gemeinschaftlichen Räumen erfolgt, oder abschließbarer Raum
- Länge von zwei Metern zuzüglich der erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen
- Mindestabstand von 0,80 Metern zwischen den Fahrradständen für einfaches Abstellen und Anschließen
- einfache Vorderradständer unzulässig

Nach der Einführung dieser Verpflichtungen gab es vor allem in Gemeinden mit schwierigen verkehrlichen und topografischen Verhältnissen Forderungen nach Befreiungen. Diese können allerdings nur rechtssicher begründet werden, wenn nach § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 LBO „die Einhaltung der Vorschrift im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde“. Eine gewisse Härte war allerdings vom Gesetzgeber durchaus beabsichtigt. Denn die VwV Stellplätze stellt ausdrücklich klar, dass ein geringer Radverkehrsanteil der Gemeinde oder topografische Gegebenheiten keine Indikatoren für einen geringeren Fahrradstellplatzbedarf sind. Für Abweichungen von der Herstellungspflicht von Fahrradabstellplätzen müssen im konkreten Einzelfall nachvollziehbare atypische Ausnahmefälle vorliegen, die wegen der Art (z.B. Altenwohnungen), Größe (z.B. Einzimmerwohnungen) und Lage der Wohnung langfristig einen deutlich verringerten Bedarf erwarten lassen. (vgl. Schlotterbeck 2016: 480 f. Rn. 5-8)

Auf Grund vieler Widerstände und Bedenken wurde nach langen Diskussionen im Jahr 2019 die Fahrradstellplatzpflicht für Wohnungen in der Landesbauordnung erneut geändert. Dadurch sollten die Kosten beim Bauen gesenkt werden. In § 35 Abs. 4 Satz 1 LBO entfiel die Forderung von zwei Abstellplätzen pro Wohnung, die in § 37 LBO integriert wurde. § 37 Abs. 2 LBO wurde neu formuliert und gilt jetzt sowohl für Wohnungen als auch für sonstige Nutzungen. Die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze richtet sich nun grundsätzlich nach dem Bedarf. Zudem wurden die Vorgaben zur Erreichbarkeit und Zugänglichkeit flexibler gestaltet, damit auch bei schwierigen Grundstückssituationen angemessene Lösungen möglich sind. Nur Fahrradabstellplätze von Wohnungen müssen wettergeschützt sein. In der Begründung zum Gesetzentwurf wurde ausgeführt, dass mit „der Neuregelung […] nur Fahrradstellplätze entfallen [sollen], für die ohnehin auch mittelfristig unter Berücksichtigung des zunehmenden Radverkehrs kein Bedarf besteht." (Landtag von Baden-Württemberg 2019b: 12) Des Weiteren wurde dargelegt, dass die neue Regelung zu einem zusätzlichen Aufwand bei den Baurechtsbehörden führen kann, die den Bedarf bestimmen muss. Die Problematik, dass es dadurch zu Verzögerungen bei Genehmigungsverfahren kommen kann, wurde in der Beratung des Gesetzes im Landtag mehrfach thematisiert. In der Anhörung zur Gesetzesänderung wurde von verschiedenen Institutionen eine Ablöse auch für Fahrradabstellplätze angeregt. Eine solche Regelung wurde nicht in die Bauordnung aufgenommen, da der Gesetzgeber wegen des geringen Raumbedarfs von Fahrradabstellplätzen im Vergleich zu Kfz-Stellplätzen davon ausgeht, dass sich bei allen Vorhaben ausreichend Flächen finden lassen. Laut Gesetzesbegründung sollen in untergesetzlichen Regelungen (VwV Stellplätze) weitere Aussagen beispielsweise zu Lastenfahrrädern getroffen werden. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2019a: 5912-5914; Landtag von Baden-Württemberg 2019b: 1, 12, 16, 18, 22 f., 36 f.)

§ 37 Abs. 3 LBO Sonderregelungen bei Änderungen und Nutzungsänderungen von Anlagen

§ 37 Abs. 3 LBO „Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze oder Garagen in solcher Zahl herzustellen, dass die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufgenommen werden können. Satz 1 gilt nicht bei der Teilung von Wohnungen sowie bei Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches, wenn die Baugenehmigung oder Kenntnisgabe für das Gebäude mindestens fünf Jahre zurückliegen."

Auch wenn der Fokus der vorliegenden Arbeit auf dem Neubau liegt, sind die Stellplatzregelungen im Falle von späteren Änderungen von Relevanz. § 37 Abs. 3 Satz 1 LBO regelt, dass bei baulichen Änderungen und bloßen Nutzungsänderungen Stellplätze in der Zahl herzustellen sind, dass der infolge der Nutzungsänderung zusätzlich hervorgerufene ruhende Verkehr aufgenommen werden kann. Die Baurechtsbehörde kann im Zuge von Änderungsvorhaben nicht Stellplätze nachfordern, die bisher gefehlt haben (vgl. Schlotterbeck 2016: 490-492 Rn. 32-36; Mattes 2017: Rn. 51-51.1). Um die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung oder Teilung zu erleichtern, muss die Baurechtsbehörde bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (u.a. Baugenehmigung oder Kenntnisgabe mindestens fünf Jahre zurückliegend, unmögliche oder unzumutbare Herstellung) eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zulassen. Diese Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass im Bestand zusätzliche Stellplätze wegen fehlender Grundflächen häufig nicht hergestellt werden können. Die Schaffung von Wohnraum hat somit Vorrang vor der Herstellung von Stellplätzen bzw. der Freihaltung des öffentlichen Straßenraums von ruhendem Verkehr. Die Baurechtsbehörde muss hierbei prüfen, inwieweit aufwändige Lösungen für die zusätzliche Stellplatzunterbringung (z.B. Doppelparker) als Aufwand noch im Verhältnis zum Nutzen der Schaffung zusätzlichen Wohnraums stehen (vgl. VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 3; Schlotterbeck 2016: 490-492 Rn. 32-36; Mattes 2017: Rn. 56-58).

§ 37 Abs. 4 LBO Fälligkeit und Aussetzung der Herstellung von notwendigen Stellplätzen

§ 37 Abs. 4 LBO „Die Baurechtsbehörde kann zulassen, dass notwendige Stellplätze oder Garagen erst innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Fertigstellung der Anlage hergestellt werden. Sie hat die Herstellung auszusetzen, solange und soweit nachweislich ein Bedarf an Stellplätzen oder Garagen nicht besteht und die für die Herstellung erforderlichen Flächen für diesen Zweck durch Baulast gesichert sind."

Grundsätzlich sind Bauherren verpflichtet, die notwendigen Stellplätze bis zur Fertigstellung des stellplatzpflichtigen Vorhabens herzustellen. Als Fertigstellung gilt in aller Regel die Bezugsfertigkeit des Vorhabens (vgl. Mattes 2017: Rn. 59). Von diesem zeitlichen Grundsatz sieht § 37 Abs. 4 LBO zwei Abweichungen vor. Die Baurechtsbehörde kann nach pflichtgemäßem Ermessen die Herstellung der notwendigen Stellplätze innerhalb eines an-

gemessenen Zeitraums nach Fertigstellung der Anlage zulassen, wenn dies mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist (§ 37 Abs. 4 Satz 1 LBO). Somit können beispielsweise Stellplätze sukzessive entsprechend des Baufortschritts eines Vorhabens hergestellt oder größere Garagenanlagen auch erst später als die dazugehörige Bebauung fertiggestellt werden (vgl. Schlotterbeck 2016: 493 Rn. 38 f.). Die zweite Abweichung in § 37 Abs. 4 Satz 2 LBO verpflichtet die Baurechtsbehörde, zugunsten des Bauherren die Herstellung von Stellplätzen auszusetzen, solange (Zeit) und soweit (Umfang) im Einzelfall nachweislich kein Stellplatzbedarf besteht und die Flächen, die für die spätere Herstellung erforderlich sind, öffentlich-rechtlich durch Baulast gesichert sind. In der VwV Stellplätze wird der Vollzug dieser Regelung genauer erläutert. Die eigentliche Stellplatzpflicht und damit die Zahl der notwendigen Stellplätze bleiben davon unberührt. Daher muss eine geeignete Fläche für die nachträgliche Errichtung der Stellplätze vorhanden und durch Baulast gesichert sein. Auf der Fläche dürfen keine Maßnahmen durchgeführt werden, die der Herstellung von Stellplätzen entgegenstehen. Die Beweislast für den verringerten Bedarf an Stellplätzen liegt beim Bauherrn. In der juristischen Literatur wird darauf hingewiesen, dass mit „diesem **Anspruch** des Bauherrn [...] der Gesetzgeber insbes. im Hinblick auf Art. 14 GG der Tatsache Rechnung [trägt], dass die Zahl notwendiger Stellplätze anhand des abstrakten Bedarfs des Anlagentyps und nicht anhand des konkreten Bedarfs der Benutzer bestimmt wird." (Mattes 2017: Rn. 61) Mit Hilfe dieser Regelung können individuelle Verhältnisse berücksichtigt werden. Die Aussetzung kann für alle oder auch nur für Teile der notwendigen Stellplätze ausgesprochen werden. Es wird nur ein zeitlicher Aufschub gewährt, der an eine auflösende Bedingung in der Baugenehmigung gekoppelt wird. Die VwV Stellplätze besagt, dass die Baurechtsbehörde im Rahmen der Entscheidung über die Aussetzung festlegt, wie und wann der von der Aussetzung Begünstigte Nachweise zu erbringen hat, um die Einhaltung zu überwachen. In der VwV Stellplätze wird ebenfalls ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Stellplatzverpflichtung auszusetzen ist, soweit und solange nachweislich ein Stellplatzbedarf nicht oder nicht in vollem Umfang besteht, weil z.B. Bewohner kein Auto halten. In der Verwaltungsvorschrift werden als Beispiele für die Aussetzung Wohnungen mit einer zeitlichen Belegungsbindung für ältere Menschen oder die Bereitstellung von Job-Tickets durch Arbeitgeber genannt (vgl. VwV Stellplätze: Zu § 37 Abs. 4; Mattes 2017: Rn. 60-63; Schlotterbeck 2016: 493 Rn. 38-42).
Die rechtlichen Möglichkeiten, die Herstellung der notwendigen Stellplätze innerhalb eines bestimmten Zeitraums nach der Fertigstellung der Anlage oder unter bestimmten Voraussetzungen auszusetzen, wurden bei der Überarbeitung der Landesbauordnung im Jahr 1995 eingeführt und wurde unter anderem mit ökologischen Zielsetzungen begründet. Beispielsweise sollte dadurch ermöglicht werden, die Vergabe von Job-Tickets bei der realen Stellplatzherstellung zu berücksichtigen (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 75, 100 f.).
In einem Gutachten zum Projekt Stuttgart-Rosenstein vertritt Prof. Büchner mit Verweis auf § 37 Abs. 4 LBO[6] die Auffassung, dass sogar eine bestimmte Zahl notwendiger Stellplätze ausgesetzt werden könnte, wenn nachgewiesen ist, dass in zumutbarer Entfernung ein Carsharing-Angebot zur Verfügung steht. Da in der Praxis allerdings Carsharing und § 37 Abs. 4 LBO bislang noch nicht gemeinsam angewendet werden, empfiehlt Prof. Büchner, durch einen ministeriellen Erlass die Regelung des § 37 Abs. 4 LBO für Zwecke des Carsharings zu instrumentalisieren (vgl. Siedlungswerk GmbH o.J.: 15). In innerstädtischen Lagen dürfte allerdings der Nachweis der Flächen für die Nachrüstung durch Baulast ein nicht zu unterschätzendes Problem darstellen.

§ 37 Abs. 5 LBO: Lage der herzustellenden Stellplätze

§ 37 Abs. 5 LBO „Die notwendigen Stellplätze oder Garagen sind herzustellen

1. auf dem Baugrundstück,
2. auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung oder
3. mit Zustimmung der Gemeinde auf einem Grundstück in der Gemeinde.

Die Herstellung auf einem anderen als dem Baugrundstück muss für diesen Zweck durch Baulast gesichert sein. Die Baurechtsbehörde kann, wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, mit Zustimmung der Gemeinde bestimmen, ob die Stellplätze oder Garagen auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind."

Herstellungsort

Der Absatz 5 des § 37 LBO beinhaltet insbesondere Regelungen zum Herstellungsort der notwendigen Stellplätze. Ein Nachweis von Stellplätzen ist gemäß der Definition in § 2 Abs. 8 Satz 1 LBO auf öffentlichen Verkehrsflä-

[6] Hinweis: In dem Gutachten wird auf § 37 Abs. 3 LBO verwiesen. Nach dem zwischenzeitlichen Einfügen eines Absatzes handelt es sich jetzt um § 37 Abs. 4 LBO.

chen grundsätzlich nicht möglich. Generell unterscheidet die Landesbauordnung für Baden-Württemberg drei Orte für die Erfüllung der Stellplatzpflicht, die gleichwertig nebeneinander stehen: auf dem Baugrundstück, auf einem Umgebungsgrundstück und auf einem Gemeindegebietsgrundstück.

Nr. 1 Baugrundstück: Dem Zweck der Stellplatzpflicht wird die Herstellung auf dem eigenen Baugrundstück bzw. an dem Ort, an dem der Zu- und Abfahrtsverkehr stattfindet, am besten gerecht. Wenn notwendige Stellplätze nur über fremde Grundstücke zu erreichen sind, muss wegen der Funktionseinheit die Zu- und Abfahrt durch entsprechende Baulast gesichert werden. Bei der Anordnung und Ausführung von Stellplätzen sind eine Vielzahl an Vorschriften zu beachten (z.B. § 37 Abs. 8 LBO, Vorschriften in Bebauungsplan). (vgl. Schlotterbeck 2016: 494 Rn. 43)

Nr. 2 Umgebungsgrundstück: Die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze kann auch auf einem anderen geeigneten Grundstück in zumutbarer Entfernung vom Baugrundstück erfüllt werden, wenn die Herstellung durch Übernahme einer Baulast öffentlich-rechtlich gesichert ist. Eine solche Erfüllung der Stellplatzpflicht steht nicht unter dem Genehmigungsvorbehalt der Gemeinde. Eine Entfernung wird als zumutbar eingestuft, wenn unter den besonderen Umständen des Einzelfalls davon ausgegangen werden kann, dass die Distanz zwischen der baulichen Anlage und den Stellplätzen bequem (fußläufig) überwunden werden kann. Eine wichtige Entscheidungsgrundlage ist in diesem Zusammenhang, ob es im einzelnen Fall gewährleistet erscheint, dass die Autofahrer, für die die notwendigen Stellplätze bestimmt sind, diese auch tatsächlich nutzen und nicht stattdessen auf näher gelegenen Parkraum ausweichen. Bei der Gesamtbetrachtung sind insbesondere die Zweckbestimmung der Stellplätze (z.B. für Bewohner, Beschäftigte, Besucher), die Häufigkeit der Nutzung, die Art des Baugebiets (z.B. Wohn-, Gewerbegebiet), die Straßen- und Verkehrsverhältnisse und auch die topografischen Verhältnisse und natürliche Hindernisse (z.B. Flüsse) zwischen den Grundstücken zu berücksichtigen. (vgl. Schlotterbeck 2016: 494 f. Rn. 44-46; Mattes 2017: Rn. 65-65.1) „Für Wohnungen wird die Voraussetzung der zumutbaren Entfernung im Allgemeinen noch erfüllt sein, wenn Kfz-Stellplätze nicht weiter als etwa 300 m Fußweg, Fahrrad-Stellplätze nicht weiter als 100 m vom zu bebauenden (Eigen-)Grundstück entfernt sind [...]“ (Schlotterbeck 2016: 495 Rn. 46).

Nr. 3 Gemeindegebietsgrundstück: Als dritte Möglichkeit kann in Baden-Württemberg die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen erfüllt werden, indem Stellplätze auf einem anderen geeigneten Grundstück außerhalb zumutbarer Entfernung vom Eigengrundstück `irgendwo´ im Gemeindegebiet hergestellt werden. Diese Stellplätze müssen ebenfalls öffentlich-rechtlich durch Übernahme einer Baulast gesichert werden. Diese Nachweismöglichkeit ist aber nur mit Zustimmung der Gemeinde möglich, die in diesem Fall eine eigene Entscheidungskompetenz hat. Die Entscheidung ist kein Geschäft der laufenden Verwaltung. Zuständig ist dafür der Gemeinderat, da eine solche Entscheidung die kommunale Verkehrskonzeption betrifft und somit von grundsätzlicher Bedeutung ist (vgl. Schlotterbeck 2003: 558-560; Schlotterbeck 2016: 496 Rn. 48). Diese Möglichkeit des Stellplatznachweises lässt sich darauf zurückführen, dass „Sinn und Zweck der gesetzlichen Regelung dahin geht, den fließenden Verkehr **im ganzen Gemeindegebiet** (und nicht etwa nur in der Umgebung des Eigengrundstückes) vom ruhenden Verkehr zu entlasten.“ (Schlotterbeck 2003: 558 f.) Die Regelung wurde im Zuge der Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 1983 (§ 39 Abs. 4 i.d.F.v. 1983) eingeführt und stand in Zusammenhang mit der damaligen Änderung, dass die Gemeinde die Ablöse im gesamten Gemeindegebiet einsetzen darf und nicht nur in der Nähe des Baugrundstücks. Analog dazu sollte auch dem Bauherrn gewährt werden, notwendige Stellplätze im gesamten Gemeindegebiet herzustellen (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1983a: 66; Landtag von Baden-Württemberg 1983b: 5673). Die Auswertung der anderen Bauordnungen in Deutschland zeigte, dass es eine solche Spezialregelung mit einem beliebigen Grundstück im Gemeindegebiet nur in Baden-Württemberg gibt.

Sicherung durch Baulasten auf fremden Grundstücken

Werden notwendige Stellplätze auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück nachgewiesen, ist immer eine Sicherung durch öffentliche Baulast erforderlich. Das andere Grundstück kann im Eigentum des Bauherrn aber auch in fremdem Eigentum sein. In der Rechtsprechung (z.B. Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz 2009; Sächsisches Oberverwaltungsgericht 2015) und juristischen Literatur gibt es unterschiedliche Auffassungen, ob ein durch Baulast gesicherter Stellplatz dauerhaft dem begünstigten Grundstück zur Verfügung stehen muss. Während beispielsweise Schlotterbeck (2016: 1215 Rn. 24) in seiner aktuellen Kommentierung davon ausgeht, dass über Baulast gesicherte Stellplätze dem begünstigten Grundstück zur Verfügung stehen müssen, vertreten

Mattes (2017: Rn. 67) oder Sauter (2020: Rn. 69-74) die Meinung, dass dies in Baden-Württemberg wegen Besonderheiten bei den Stellplatzregelungen in der Landesbauordnung nicht erforderlich sei.

Voraussetzungen für die Bestimmung des Erfüllungsorts durch die Baurechtsbehörde

§ 37 Abs. 5 Satz 3 regelt, dass die Baurechtsbehörde die drei weitgehend frei zur Verfügung stehenden Herstellungsorte von Stellplätzen mit Zustimmung der Gemeinde vorgeben kann. Voraussetzung dafür ist, dass Gründe des Verkehrs, die oft auch mit städtebaulichen Gründen übereinstimmen, dies erfordern. Bis zur Neufassung der Landesbauordnung 1995 war diese Forderung ausdrücklich auch aus `besonderen städtebaulichen Gründen´ möglich (§ 39 Abs. 4 LBO i.d.F.v. 1983). (vgl. Schlotterbeck 2016: 496 Rn. 49-50; Mattes 2017: Rn. 70-71) In der VwV Stellplätze wird erläutert, dass bei solchen Bestimmungen die verkehrlichen Gründe hinreichend schwerwiegend und konkret sein müssen und lediglich allgemeine verkehrsplanerische Überlegungen nicht ausreichen. Rechtfertigungsgründe können beispielsweise darin liegen, dass die Errichtung von Stellplätzen auf einem bestimmten Grundstück die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet oder ein konkretes Verkehrskonzept der Gemeinde konterkariert wird (vgl. VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 5).

§ 37 Abs. 6 LBO und Abs. 7 Satz 1 LBO: Ablöse der Stellplatzpflicht – allerdings nicht für Wohnungen

§ 37 Abs. 6 LBO „Lassen sich notwendige Kfz-Stellplätze oder Garagen nach Absatz 5 nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellen, so kann die Baurechtsbehörde mit Zustimmung der Gemeinde zur Erfüllung der Stellplatzverpflichtung zulassen, dass der Bauherr einen Geldbetrag an die Gemeinde zahlt. Der Geldbetrag muss von der Gemeinde innerhalb eines angemessenen Zeitraums verwendet werden für

1. *die Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen, insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, oder privater Stellplätze zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen,*
2. *die Modernisierung und Instandhaltung öffentlicher Parkeinrichtungen, einschließlich der Herstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge,*
3. *die Herstellung von Parkeinrichtungen für die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen oder*
4. *bauliche Anlagen, andere Anlagen oder Einrichtungen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, wie Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs oder für den Fahrradverkehr.*

Die Gemeinde legt die Höhe des Geldbetrages fest.“

Entwicklung der Ablöseregelungen

Die Regelungen zur Ablöse weisen seit der Einführung der Landesbauordnung sehr unterschiedliche Ausgestaltungen und Voraussetzungen auf. Beispielsweise war in den Fassungen von 1964 und 1972 die Ablöse in der Weise geregelt, dass sich der Bauherr verpflichtete, die Kosten zu tragen, wenn die Gemeinde Stellplätze in der Nähe seines Baugrundstücks herstellt und ihm dafür ein Nutzungsrecht einräumt (§ 69 Abs. 7 LBO i.d.F.v. 1972). Da die Gemeinden nicht mehr bereit waren, die Folgekosten für private Stellplätze zu tragen, wurde der Verwendungszweck bei der Novellierung der Landesbauordnung 1982 dahingehend geändert, dass die Ablösebeträge für allgemein nutzbare Stellplätze im gesamten Gemeindegebiet zu verwenden sind. Der Bauherr hatte somit kein exklusives Nutzungsrecht mehr (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1971b: 7311; Landtag von Baden-Württemberg 1982: 90, 129). Bis zur Neufassung der Landesbauordnung 1995 war eine Ablöse auch für Wohnungen möglich (§ 39 Abs. 4 i.d.F.v. 1983) – seither sind Wohnungen von der Ablöse ausgenommen (§ 37 Abs. 7 Satz 1 LBO).

Aktuelle Regelung

Die in § 37 Abs. 5 Satz 1 LBO vorgesehenen Optionen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen ermöglichen nicht immer die Erfüllung der Stellplatzpflicht und damit die Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung. § 37 Abs. 6 Satz 1 LBO sieht daher anstelle der Herstellung von Stellplätzen unter engen Voraussetzungen die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Zahlung eines Ablösebetrags an die Gemeinde vor. Im Gegensatz zu den `echten Erfüllungsarten´ gemäß § 37 Abs. 5 LBO wird dies auch als `unechte Erfüllungsart´ der gesetzlichen Herstellungspflicht bezeichnet. Da die Gemeinde die Ablösebeträge zweckgebunden für die Errichtung von Parkeinrichtungen, für den Ausbau des ÖPNV oder sonstige verkehrliche Maßnahmen nutzen muss, geht der Gesetzgeber davon aus, dass der Bauherr durch seinen Ablösebeitrag indirekt zur Bewältigung des durch sein Vorhaben hervorgerufenen Verkehrs beiträgt (vgl. Schlotterbeck 2016: 497 Rn. 52; Mattes 2017: Rn. 74). Für

Wohnungen schließt die baden-württembergische Bauordnung – im Gegensatz zu den anderen Bundesländern – in § 37 Abs. 7 Satz 1 LBO allerdings eine Ablöse von notwendigen Stellplätzen kategorisch aus.

Ausschluss von Ablösebeträgen bei Wohnungen

In der Begründung zur Gesetzesänderung im Jahr 1995 wurde ausgeführt, dass von der Erhebung von Ablösen im Wohnungsbau künftig abgesehen wird, „da die Ablösung zum einen die Baukosten unter Umständen in erheblichem Maße erhöhen kann und zum anderen in der Regel keinen Gegenwert für den Bauherrn mit sich bringt." (Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 72) Um die Schaffung von Wohnraum zu fördern, verfolgte der Gesetzgeber die Strategie, keine Ablösen zu verlangen, sondern stattdessen für Wohnungen Abweichungen von der Stellplatzpflicht zuzulassen, wenn die Herstellung von Stellplätzen nicht möglich oder unzumutbar ist. Bei diesen Überlegungen stand in den 1990er Jahren aber nicht der Wohnungsneubau im Fokus, sondern eher der Bestand in Kernstädten, der durch Wohnen wieder belebt werden sollte. Beispielsweise sollte der Umbau eines Dachs zu einer Wohnung nicht durch eine Stellplatzablöse belastet werden, von der der Bewohner in Ermangelung von Flächen für Parkierungseinrichtungen nicht profitiert (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995c: 5918).
Die bereits erwähnte Lockerung 1983, die eine Verwendung der Ablöse im gesamten Gemeindegebiet ohne Nutzungsrecht ermöglichte, war ein weiterer Grund, dass Wohnungen von der Ablöse ausgenommen wurden. Denn der Gesetzgeber nahm an, dass die Parkierungs- und ÖPNV-Einrichtungen, die aus Ablösen finanziert werden, vorzugsweise in innerstädtischen Bereichen entstehen und somit nicht den Bewohnern von neuen Wohngebieten am Rand zu Gute kommen. Da sich durch eine Ablöse die Parkierungssituation bei Wohnungen nicht verbessern würde, sollten bei Wohnungen grundsätzlich Stellplätze hergestellt werden. In der Gesetzesbegründung wird hierzu auch auf die gleichzeitig eingeführte Stellplatzpflicht von einem Stellplatz pro Wohnung hingewiesen, bei der es sich ohnehin schon um eine Reduzierung handle. Zur Vermeidung von unbilligen Härten wurde bei der Novellierung der Landesbauordnung 1995 der heutige § 37 Abs. 7 LBO eingeführt, der bei Wohnungen unter bestimmten Umständen Abweichungen von der Stellplatzpflicht zulässt (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 102 f.).

Erhebung von Ablösebeträgen bei Nichtwohnnutzungen

Da es sich bei der Ablöse grundsätzlich um ein interessante Option zur Erfüllung der Stellplatzpflicht handelt, werden im Folgenden die Rahmenbedingungen für die Stellplatzablöse in der Landesbauordnung erläutert, obwohl dies in Baden-Württemberg für Wohnungen aktuell ausgeschlossen ist.
Wenn sich bei Nichtwohnnutzungen notwendige Stellplätze gemäß § 37 Abs. 5 LBO aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht (Unmöglichkeit) oder nur unter großen Schwierigkeiten (Unzumutbarkeit) herstellen lassen, ermöglicht § 37 Abs. 6 LBO dem Bauherrn, durch die Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde seine Pflicht zu erfüllen. Wenn die Herstellung auf dem eigenen Baugrundstück rechtlich unmöglich ist, muss zuerst die Herstellung auf fremden Grundstücken geprüft werden. Erst wenn auch auf diesen Grundstücken die rechtliche oder tatsächliche Unmöglichkeit und Unzumutbarkeit erwiesen ist, kann die Baurechtsbehörde mit Zustimmung der Gemeinde ausnahmsweise zulassen, dass der Bauherr zur Erfüllung der Stellplatzpflicht einen angemessenen Geldbetrag an die Gemeinde zahlt. Rechtlich unmöglich kann die Herstellung von Stellplätzen beispielsweise aus folgenden Gründen sein (vgl. Mattes 2017: Rn. 77):

- Untersagung der Herstellung in örtlichen Bauvorschriften gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO
- Ausschluss im Bebauungsplan durch Festsetzungen gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO

Zur Problematik, ob es rechtmäßig ist, Ablösen auch dann zu verlangen, wenn Gemeinden durch öffentlich-rechtliche Satzungen die Herstellung von Stellplätzen einschränken oder untersagen, wird auf die Ausführungen zu § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO verwiesen (siehe Kapitel 5.3.2.3). Unzumutbar ist die Herstellung vor allem dann, wenn der finanzielle Aufwand unverhältnismäßig hoch wäre oder wenn die Herstellung von Stellplätzen eine sinnvolle Bebauung des Grundstücks verhindern würde. Wenn allerdings ein Bauherr ein Grundstück übermäßig bebaut und bei einer angemesseneren Ausnutzung die notwendigen Stellplätze herstellen könnte, muss der Aufwand sehr hoch sein, um als unzumutbar zu gelten. Bauherren dürfen ihre Herstellungspflicht nicht dadurch vereiteln, dass sie beispielsweise ein Gebäude so errichten, dass die Herstellung der Stellplätze auf dem Grundstück nicht mehr möglich ist, um so den Tatbestand der Unzumutbarkeit zu erreichen. Gewähren die Baurechtsbehörde und die zustimmungsberechtigte Gemeinde die Ablöse in Geld, wird dem Bauherrn ein ansonsten nicht realisierbarer

Stellplatznachweis ermöglicht, wodurch die abgelösten Stellplätze quasi als hergestellt gelten. Der Bauherr hat in Baden-Württemberg keinen Rechtsanspruch darauf, seine Stellplatzpflicht durch Ablöse zu erfüllen und auch die Baurechtsbehörde bzw. die Gemeinde kann nicht fordern, dass die Herstellungspflicht durch Ablösung erbracht wird. (vgl. Schlotterbeck 2016: 496 Rn. 49, 497 f. Rn. 53-56; Mattes 2017: Rn. 76-78)
Die Zulassung einer Ablöse ist mit einem mehrstufigen Zulassungsverfahren und je nach Rahmenbedingungen mit Unsicherheiten für die Bauherren verbunden. Die Entscheidung, ob eine Ablöse gemäß § 37 Abs. 6 Satz 1 LBO zugelassen wird, liegt im Ermessen der Baurechtsbehörde, wobei die Zustimmung der Gemeinde notwendig ist (Gemeinderatsbeschluss). Bei einer vorliegenden Unmöglichkeit und Unzumutbarkeit der Stellplatzherstellung liegen die Hürden für eine Verweigerung der Ablöse allerdings hoch. (vgl. Schlotterbeck 2016: 499 f. Rn. 58-61; Mattes 2017: Rn. 79) In Zusammenhang mit der Ablöse von Stellplätzen steht auch § 12 Abs. 7 BauNVO, der besagt, dass Regelungen über die Ablöse von Stellplätzen von Festsetzungen in Bebauungsplänen gemäß § 12 Abs. 4-6 BauNVO unberührt bleiben (siehe auch Kapitel 3.4.3.2).

Verwendung der Ablösebeträge

In der Landesbauordnung wird in § 37 Abs. 6 Satz 2 LBO detailliert festgelegt, für welche Zwecke die Einnahmen aus Ablösen verwendet werden können. Bei Ablösebeträgen handelt es sich um Sonderabgaben, die aus verfassungsrechtlichen Gründen der Zweckbindung unterliegen. Sie müssen daher für eine besonders spezifizierte Sachaufgabe innerhalb eines angemessenen Zeitraums verwendet und im kommunalen Haushalt separat ausgewiesen werden (vgl. Schlotterbeck 2016: 509 Rn. 84). Gemeinden in Baden-Württemberg können beispielsweise die Einnahmen aus den Stellplatzablösen ohne besondere Zwänge für ihr Parkraumversorgungskonzept verwenden. Der Ablöse liegt der Gedanke zu Grunde, dass sowohl der zweckgebundene Geldbetrag als auch die Herstellung eines Stellplatzes der Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen vom ruhenden Verkehr dienen (vgl. Schlotterbeck 2016: 498 Rn. 55, 508 Rn. 82; 509 Rn. 86).
Seit der Änderung der Landesbauordnung im Jahr 1995 dürfen aus ökologischen Gründen die Ablösebeträge neben Investitionen in Parkierungsanlagen auch für Einrichtungen des ÖPNV oder des Fahrradverkehrs genutzt werden (§ 37 Abs. 6 LBO i.d.F.v. 1995). Die Gemeinden in Baden-Württemberg haben damit die Möglichkeit, Maßnahmen zu finanzieren, die einen umweltfreundlichen Verkehr fördern und so den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern. Bis in die 1990er Jahre verfolgte der Gesetzgeber sogar die Strategie, die Regelungen der Ablöse so auszugestalten, dass Gemeinden möglichst hohe Einnahmen für Investitionen in Verkehrsprojekte erhalten (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 75, 101). Die Verwendungszwecke wurden immer wieder erweitert und umfassen derzeit folgende Maßnahmen (§ 37 Abs. 6 LBO):

- Schaffung von öffentlichen Parkeinrichtungen (z.B. P+R-Anlagen) oder von privaten Stellplätzen, die sich entlastend auf die öffentlichen Verkehrsflächen auswirken (z.B. Quartiersgaragen für Anwohner). Die Erhebung von angemessenen Parkgebühren steht dabei der Zweckbindung nicht entgegen.
- Modernisierung und Instandsetzung von öffentlichen Parkeinrichtungen. Die Ablösen können aber nicht für den laufenden Betrieb (z.B. zur Entschuldung) eingesetzt werden. Seit der letzten Novellierung der Landesbauordnung kann auch die Herstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge finanziert werden.
- Herstellung von Parkeinrichtungen für Carsharing (seit der Novellierung 2014)
- investive Maßnahmen des ÖPNV oder Fahrradverkehrs (z.B. für Unterstände, U-Bahntunnel, Fahrradwege). Finanziert werden können Maßnahmen, die das ÖPNV-Angebot verbessern, den Bedarf an Stellplätzen verringern oder den Fahrradverkehr fördern. Die Deckung laufender Kosten (z.B. Lohnkosten) bewirkt keine Verbesserung des Angebots und ist daher nicht von der gesetzlichen Ermächtigung gedeckt.

(vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 22; Schlotterbeck 2016: 509 Rn. 85; Landtag von Baden-Württemberg 2019b: 6)

Höhe der Ablösebeträge

Die Festlegung der Höhe des Ablösebetrags liegt nach § 37 Abs. 6 Satz 3 LBO in der Entscheidungskompetenz der Gemeinde. Sie kann die Höhe entweder im Einzelfall oder in gemeindlichen Ablösebestimmungen (Verwaltungsvorschriften) als Betrag pro Stellplatz festlegen, um ein einheitliches Verwaltungshandeln zu gewährleisten. Die Gemeinde hat bei der Festlegung der Höhe einen gewissen Spielraum, muss dabei aber den Gleichbehandlungsgrundsatz beachten (Art. 3 Abs. 1 GG). Oft wird in der Praxis der Ablösebetrag so bemessen, dass er den anteiligen durchschnittlichen Herstellungskosten von öffentlichen Parkeinrichtungen inklusive der Grunderwerbs-

kosten entspricht. Ein Ablösungsbetrag kann bis zu einer Höhe von 100 % der Herstellungskosten festgelegt werden. Oft werden allerdings nur bis zu 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten von öffentlichen Parkeinrichtungen plus der mittleren Bodenrichtwerte zu Grunde gelegt, sodass die Kosten für den Stellplatznachweis bei einer Ablöse meist geringer sind als bei einer Realherstellung (vgl. Schlotterbeck 2016: 510 Rn. 88; Mattes 2017: Rn. 86).

§ 37 Abs. 7 Satz 2 LBO: Abweichung von der Stellplatzpflicht bei Wohnungen

§ 37 Abs. 7 LBO „Absatz 6 gilt nicht für notwendige Kfz-Stellplätze oder Garagen von Wohnungen. Eine Abweichung von der Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 ist zuzulassen, soweit die Herstellung

1. *bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist oder*
2. *auf dem Baugrundstück aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen ist."*

Im ersten Satz von § 37 Abs. 7 LBO wird die im vorherigen Absatz genannte Option der Ablöse für Wohnungen ausgeschlossen. Anschließend wird für Wohnungen eine Sonderregelung vorgesehen, wenn die Herstellung von notwendigen Stellplätzen nicht auf den in § 37 Abs. 5 Satz 1 LBO aufgeführten Standorten möglich ist. In der VwV Stellplätze finden sich zur Auslegung dieser Regelung weitere Erläuterungen. Der heutige Absatz 7 wurde bei der Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 1995 eingeführt. Im Zuge dieser Gesetzesänderung wurde auch der Schlüssel von einem Stellplatz pro Wohnung in die Bauordnung aufgenommen und die Ablösemöglichkeit von Stellplätzen bei Wohnungen abgeschafft. Um auf Grund der fehlenden Ablösemöglichkeit unbillige Härten zu vermeiden, wurde der heutige Absatz 7 eingeführt, der § 56 Abs. 2 LBO (Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen) ergänzt. Nach diesen Vorschriften ist die Baurechtsbehörde nicht nur ermächtigt, sondern sogar verpflichtet, unter den folgenden Voraussetzungen eine Abweichung vom gesetzlichen 1:1-Stellplatzschlüssel zuzulassen (Muss-Regelung) (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 99, 102 f.; Schlotterbeck 2016: 513 Rn. 91-92):

- § 37 Abs. 7 Satz 2 Nr. 1 LBO: Die Herstellung der notwendigen Stellplätze ist bei Ausschöpfung aller gesetzlich vorgesehener Erfüllungsmöglichkeiten (§ 37 Abs. 5 Satz 1 LBO) unmöglich oder unzumutbar. Dabei müssen die Bauherren auch platzsparende Bauarten prüfen (z.B. mehrgeschossige Tiefgaragen).
- § 37 Abs. 7 Satz 2 Nr. 2 LBO: Bestehende öffentlich-rechtliche Vorschriften schließen die Herstellung von notwendigen Stellplätzen auf dem Baugrundstück aus. Derartige Herstellungsverbote können sich insbesondere aus städtebaurechtlichen (z.B. Bebauungsplan) oder aus bauordnungsrechtlichen Vorschriften (z.B. örtliche Bauvorschriften nach § 74 Abs. 2 LBO) ergeben.

In der Gesetzesbegründung wird erläutert, dass durch diese Abweichung von der Stellplatzpflicht der Wohnungsbau wegen des damals herrschenden Wohnungsmangels gegenüber anderen Nutzungen begünstigt werden sollte. Die Schaffung von Wohnraum sollte der Erfüllung der Stellplatzpflicht vorgezogen werden. Ziel war es, wegen des großen Bedarfs das Scheitern von neuen Wohnbauvorhaben (insbesondere im Bestand) zu vermeiden. Ursprünglich war seitens des Gesetzgebers geplant, in einer ergänzenden Verwaltungsvorschrift die Unzumutbarkeit genauer zu definieren (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 102 f.). Die VwV Stellplätze enthält keine genauen Richtwerte, ab wann die Herstellung eines Stellplatzes zumutbar ist. In der Verwaltungsvorschrift wird beispielhaft beschrieben, dass „das Verlangen nach Herstellung von Kfz-Stellplätzen u.a. dann [unzumutbar] werden [kann], 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." (VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 7)
Ein öffentlich-rechtlicher Ausschluss der Stellplatzherstellung liegt vor, „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." (VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 7) In der VwV Stellplätze wird ausgeführt, dass diese Regelungen nicht jene Fälle umfasst, „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." (VwV Stellplätze: Zu § 37 Absatz 7)
Mattes (2017: Rn. 102) gibt in ihrem Gesetzeskommentar zu bedenken, dass an „den Nachweis der Unmöglichkeit und der Unzumutbarkeit der Herstellung [...] aber keine hohen Anforderungen gestellt werden [dürfen], da sonst die bezweckte Förderung von Wohnbauvorhaben nicht erreicht werden könnte."

§ 37 Abs. 8 LBO allgemeine Anforderungen an Stellplätze

§ 38 Abs. 8 LBO „Kfz-Stellplätze und Garagen müssen so angeordnet und hergestellt werden, dass die Anlage von Kinderspielplätzen nach § 9 Abs. 2 nicht gehindert wird. Die Nutzung der Kfz-Stellplätze und Garagen darf die Gesundheit nicht schädigen; sie darf auch das Spielen auf Kinderspielplätzen, das Wohnen und das Arbeiten, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung durch Lärm, Abgase oder Gerüche nicht erheblich stören."

§ 37 Abs. 8 Satz 1 LBO besagt, dass bei Wohnbauvorhaben die Verpflichtung sowohl zur Herstellung eines privaten Spielplatzes für Kleinkinder (§ 9 Abs. 2 LBO) als auch zur Herstellung von Stellplätzen zu berücksichtigen ist. Die beiden Anlagen sind störungsfrei nebeneinander anzuordnen sind (bausozialrechtliche Schutzklausel). Stellplätze dürfen die Errichtung von bauordnungsrechtlich notwendigen Kinderspielplätzen nicht behindern, die im Zweifel Vorrang vor Stellplätzen haben (vgl. Schlotterbeck 2016: 513 Rn. 94; Mattes 2017: Rn. 105). Der Landesgesetzgeber fordert in § 37 Abs. 8 Satz 2 LBO, Stellplätze so herzustellen, dass sie keine Gefahr für die Gesundheit darstellen. Ebenso darf von den Immissionen durch Stellplätze keine erhebliche Störung für das Wohnen und Arbeiten sowie die Ruhe und Erholung in der Umgebung ausgehen (Umgebungsschutzklausel). Ob eine erhebliche Störung vorliegt, muss im Einzelfall beurteilt werden. Als erheblich gilt eine Störung, wenn das Maß des Zumutbaren überschritten wird. Berücksichtigt werden dabei die Art, das Ausmaß und die Dauer der Störung. Notwendige Stellplätze verursachen generell keine erheblichen Störungen und sind in einem Wohngebiet grundsätzlich zulässig. Dies entspricht auch der Regelung des § 12 Abs. 1 und 2 BauNVO, nach der in allen Baugebieten Stellplätze zulässig sind – in bestimmten Baugebietstypen wie reinen oder allgemeinen Wohngebieten allerdings nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf (siehe Kapitel 3.4.3.2). Wenn es besondere Umstände im Einzelfall erforderlich machen, kann die Baurechtsbehörde beispielsweise Garagen statt Stellplätze (siehe § 37 Abs. 1 Satz 3 LBO) oder Lärmschutzmaßnahmen fordern. (vgl. Schlotterbeck 2016: 515 Rn. 100; Mattes 2017: Rn. 106-109)

§ 37 Abs. 9 LBO Erweiterung der zulässigen Nutzung von Garagen

§ 37 Abs. 9 LBO „Das Abstellen von Wohnwagen und anderen Kraftfahrzeuganhängern in Garagen ist zulässig."

Garagen dienen definitionsgemäß dem Abstellen von Kraftfahrzeugen (§ 2 Abs. 8 LBO). Das Abstellen von Wohnwagen und Anhängern in Garagenräumen wäre zweckwidrig und daher eine unzulässige Nutzung. In Absatz 9 des § 37 LBO hat der Gesetzgeber die zulässige Nutzung von Garagen auf das Abstellen von Wohnwagen und anderen Kraftfahrzeuganhängern erweitert. Die Regelung gilt allerdings nicht für Stellplätze. Der Gesetzgeber lässt somit ausdrücklich eine Zweckentfremdung von Garagenstellplätzen zu. (vgl. Schlotterbeck 2016: 516 Rn. 101-102)

5.3.2.3 § 74 Abs. 2, 6 und 7 LBO stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften

§ 74 Abs. 2 LBO: „Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, können die Gemeinden für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass

1. *die Stellplatzverpflichtung (§ 37 Abs. 1) eingeschränkt wird,*
2. *die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1) auf bis zu zwei Stellplätze erhöht wird; für diese Stellplätze gilt § 37 entsprechend,*
3. *die Herstellung von Stellplätzen und Garagen eingeschränkt oder untersagt wird,*
4. *Stellplätze und Garagen auf anderen Grundstücken als dem Baugrundstück herzustellen sind,*
5. *Stellplätze und Garagen nur in einer platzsparenden Bauart hergestellt werden dürfen, zum Beispiel mehrgeschossig als kraftbetriebene Hebebühnen oder als automatische Garagen,*
6. *Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind."*

Grundlagen zu örtlichen Bauvorschriften

Landesbauordnungen können den Gemeinden eine Kompetenz zum Erlass von örtlichen Bauvorschriften einräumen. Durch diese Rechtssetzungskompetenz haben die Gemeinden die Möglichkeit, in kommunalen Satzungen beispielsweise besondere Anforderungen an die Gestaltung baulicher Anlagen oder die Abweichung von landesrechtlichen Vorschriften zu regeln (vgl. Spannowsky 2016: Rn. 132). Der Landesgesetzgeber in Baden-Württemberg ermächtigt durch § 74 LBO die Gemeinden, örtliche Bauvorschriften über zahlreiche Regelungstatbestände (§ 74 Abs. 1-4 LBO) als kommunale Gesetze zu erlassen (vgl. Balensiefen 2016: Rn. 1-8). Gemeinden können damit lokalen Besonderheiten Rechnung tragen und „bestimmte baugestaltungs-, baupolizei-, bausozial- und bauökologierechtliche Absichten rechtsverbindlich zum Ausdruck bringen." (Schlotterbeck 2016: 1259 Rn. 7) Gemeinden haben bei der Ausgestaltung von örtlichen Bauvorschriften meist einen großen Spielraum. Sie müssen allerdings die gesetzlich vorgegebenen Satzungsermächtigungen und die verfassungsrechtlichen Anforderungen des nach Art. 14 GG geschützten Eigentums, des Rechtsstaatsprinzips (Art. 2 Abs. 3 GG) und des hierin begründeten Bestimmtheitsgebots und Übermaßverbots berücksichtigen (vgl. Balensiefen 2016: Vorbemerkung; Schlotterbeck 2016: 1259 Rn. 7; siehe auch Kapitel 6.2). Wie bereits in Kapitel 3.4.3.1 erwähnt, ermächtigt § 9 Abs. 4 BauGB die Länder, durch Rechtsvorschriften zu bestimmen, dass örtliche Bauvorschriften auch direkt als Festsetzungen in Bebauungspläne aufgenommen werden können. Im Gegensatz zu allen anderen Bundesländern ermöglicht seit der Novellierung im Jahr 1995 die Landesbauordnung für Baden-Württemberg nicht mehr, örtliche Bauvorschriften direkt in den Bebauungsplan aufzunehmen (§ 74 Abs. 6 und 7 LBO). Begründet wurde dies u.a. damit, dass im Falle von Abweichungen nicht auf die Verfahrensregeln des Baugesetzbuchs zurückgegriffen werden muss (§ 31 BauGB i.V.m. § 36 BauGB), die die Einholung des gemeindlichen Einvernehmens erfordern. Um baurechtliche Verfahren zu beschleunigen, sollten Abweichungen auf Grundlage von § 56 LBO ergehen. Zudem bevorzugte der Landesgesetzgeber in Baden-Württemberg, rechtssystematisch Städtebaurecht und Bauordnungsrecht voneinander zu trennen. Das heißt, Gemeinden in Baden-Württemberg können formalrechtlich örtliche Bauvorschriften nur in einem isolierten Rechtssetzungsverfahren erlassen, wobei ein Verfahrens- und Satzungsverbund mit einem Bebauungsplan (zusammengefasstes Rechtssetzungsverfahren) grundsätzlich möglich ist und in der Praxis oft umgesetzt wird. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 126; Schlotterbeck 2016: 1257-1259 Rn. 1-6)

In Baden-Württemberg können die Gemeinden örtliche Bauvorschriften somit in zwei Rechtssetzungsverfahren erlassen (vgl. Balensiefen 2016: Rn. 14-16):

1. als eigenständige Satzung in einem gesonderten Verfahren gemäß § 74 Abs. 6 LBO unabhängig von einem Bebauungsplan. Für den Erlass sind die in § 74 Abs. 6 LBO genannten Verfahrensschritte im Baugesetzbuch anzuwenden.
2. in örtlichen Bauvorschriften zusammen mit einem Bebauungsplan gemäß § 74 Abs. 7 LBO. In diesen Fällen richtet sich das Verfahren für den Erlass in vollem Umfang nach den Vorschriften, die für den Erlass von Bebauungsplänen gelten.

§ 74 Abs. 2 LBO ermächtigt die Gemeinden in Baden-Württemberg, in generalisierender Weise durch Satzung nicht nur für einen genau abgegrenzten Teil des Gemeindegebiets, sondern für das gesamte Gemeindegebiet von § 37 LBO abweichende Regelungen zu Zahl, Lage und Herstellungsart von notwendigen Stellplätzen zu treffen.

Rechtfertigungsgründe

Stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften nach § 74 Abs. 2 LBO dürfen laut Gesetzestext nur erlassen werden, soweit „Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung" dies rechtfertigen. Die Gemeinde muss die Gründe plausibel darlegen, da andernfalls eine solche Satzung unwirksam ist. Eine fehlende Plausibilität verkehrlicher Gründe hat in der Rechtsprechung schon zur Aufhebung von Satzungen geführt (vgl. Balensiefen 2016: Rn 97; Schlotterbeck 2016: 1283 Rn. 72-73). Balensiefen (2016: Rn. 97) verweist darauf, dass dies „für die kommunale Praxis bedeutet [...], dass Stellplatzvorschriften durch ÖBV mit entsprechenden fachlichen, planerischen oder gutachterlichen Konzepten hinterlegt sein müssen [...]." Schlotterbeck (2016: 1283 Rn. 72) vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass die „Frage, ob derartige Rechtfertigungsgründe vorliegen, [...] grundsätzlich nicht ohne das Vorliegen einer – zumindest informellen – Verkehrskonzeption der Gemeinde beantwortet werden [kann], auf deren Grundlage dann die getroffenen Satzungsregelungen erforderlich sein, d.h. plausibel erscheinen müssen **(Plausibilitätsprüfung**). Fehlt die Darlegung der Rechtfertigungsgründe, ist die Satzung allein deshalb unwirksam [...]."

Gründe des Verkehrs

„Unter Gründen des Verkehrs sind im weiten Sinne alle Gründe zu verstehen, welche die verkehrliche Situation aller Verkehrsträger, also nicht nur des Pkw-Verkehrs, quantitativ oder qualitativ betreffen [...]." (Balensiefen 2016: Rn. 98) Darunter fallen vor allem Erfordernisse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Förderung des ÖPNV, beengte Erschließungsverhältnisse mit hoher Verkehrsbelastung oder Haltverbote (vgl. Schlotterbeck 2016: 1283 Rn. 72). „Gründe des Verkehrs können z.B. vorliegen, wenn die Herstellung von Fußgängerzonen, von verkehrsberuhigten Straßen oder Plätzen, von Wohn- oder Spielstraßen gesichert werden soll. Grund kann auch sein, den mit weiteren Stellplätzen oder Garagen verbundenen Quell- und Zielverkehr zu verhindern, wenn dessen Zunahme die Sicherheit und Leichtigkeit oder Ordnung des Verkehrs ernsthaft gefährden würde oder ein weiterer Ausbau des Straßennetzes nicht mehr von dem kommunalen Verkehrskonzept getragen wird." (Allgeier/ Rickenberg 2013: 407) Gründe des Verkehrs können zudem auch in mangelnden Zu- und Abfahrten bestehen (vgl. Hornmann 2019b: Rn. 97).

Städtebauliche Gründe

Unter städtebaulichen Gründen können alle Gründe verstanden werden, „welche die Stadt- oder Gemeindeentwicklung räumlich oder baulich beeinflussen." (Balensiefen 2016: Rn. 99) Städtebauliche Gründe können sich mit Gründen des Verkehrs decken. Städtebauliche Gründe können sein: „verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen, Spiel- und Wohnstraßen, hohe Baudichte, große Wohnungen, stadtklimatologische Gründe, fehlende öffentliche Parkflächen, Sanierungs-, Modernisierungsabsichten [...]." (Schlotterbeck 2016: 1283 Rn. 73)
Dass stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften in Baden-Württemberg mit städtebaulichen Gründen gerechtfertigt werden können, wirft rechtssystematisch Fragen auf, da städtebauliche Ziele eigentlich Gegenstand des Bauplanungsrechts sind. In einer Kommentierung zur Bayerischen Landesbauordnung wird ausführlich die Fragestellung behandelt, wie sich die Kompetenzen zwischen Land (Bauordnungsrecht) und Bund (Bauplanungsrecht) aufteilen und inwieweit städtebauliche Zielsetzungen dem Bauordnungsrecht zugeschrieben werden können. Örtliche Bauvorschriften gelten demnach unter Kompetenzaspekten auch dann als zulässig, „wenn das gleiche Ergebnis im Einzelfall auch mit dem städtebaulichen Instrumentarium des Baugesetzbuches möglich wäre." (Grünewald 2016: Rn. 13) Es komme auf die Intention an und nicht auf das Mittel. „Nur wenn Regelungen keinen Bezug mehr zum Bauordnungsrecht aufweisen und in der Sache rein städtebaulicher Natur sind, können sie nicht mehr" auf die entsprechende Ermächtigung in der Landesbauordnung gestützt werden und sind daher nichtig (ebd.: Rn. 13).

Sparsame Flächennutzung

Der Rechtfertigungsgrund der sparsamen Flächennutzung wurde im Zuge der Novellierung der Bauordnung im Jahr 2014 eingeführt. Ziel war es, den Gemeinden den Erlass von stellplatzbezogenen örtlichen Bauvorschriften zu ermöglichen, soweit damit eine sparsame Flächennutzung verfolgt wird. In Zusammenhang damit steht vor allem die in § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO enthaltene Befugnis, in örtlichen Bauvorschriften zu regeln, dass Stellplätze nur platzsparend hergestellt werden dürfen. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 26)

§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO: Einschränkung der gesetzlichen Stellplatzpflicht – auch bei Wohnungen

Entwicklung der Regelung

Im Zuge der Novellierung der Bauordnung im Jahr 1983 wurde die Satzungsermächtigung aufgenommen, dass Gemeinden – allerdings mit Ausnahme von Wohnungen – die Stellplatzverpflichtung in örtlichen Bauvorschriften einschränken können. Laut Gesetzesbegründung sollten damit den Gemeinden flankierende Möglichkeiten für die Förderung des ÖPNV sowie zur Belebung der Innenstädte eingeräumt werden. Eine Einschränkung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen wurde ausgeschlossen, da der Gesetzgeber der Auffassung war, dass bei Wohnungen der Stellplatzbedarf uneingeschränkt gedeckt werden muss. In der Gesetzesbegründung wurde erläutert, dass für den Erlass einer Stellplatzeinschränkung ein planerisches Konzept erforderlich ist, das eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleistet. Aus diesem Grund sei darauf verzichtet worden, direkt im Stellplatzparagrafen (§ 37 LBO) eine Minderung der Stellplatzpflicht im Einzelfall vorzusehen. Durch die hohen Hürden sollte ein Missbrauch der Ermächtigung ausgeschlossen werden. Bei der Anhörung der Verbände im Zuge der Gesetzesänderung zeigten sich große Bedenken gegenüber einer Absenkung der Stellplatzpflicht in örtlichen Bauvorschriften. Der Gemeindetag begründete beispielsweise seine Ablehnung folgendermaßen: „Die Vorschrift laufe auf eine

verkehrspolitisch im Einzelfall höchst bedenkliche generelle Einschränkung der Stellplatzverpflichtung hinaus. In den vergangenen Jahren habe unter erheblichen Mühen allmählich das Bewußtsein durchgesetzt werden können, daß jedes Bauvorhaben grundsätzlich auch eine Stellplatzverpflichtung auslöst. Es sei deshalb nicht einsichtig, weshalb jetzt an dem Grundsatz der Stellplatzverpflichtung gerüttelt werden soll, selbst wenn dies von den Städten und Gemeinden im Wege örtlicher Bauvorschriften selbst entschieden werden könne. An dieser Auffassung ändere auch die Tatsache nichts, daß besondere städtebauliche Gründe eine solche Einschränkung der Stellplatzverpflichtung rechtfertigen müssen und daß die Möglichkeit dieser Einschränkung für notwendige Stellplätze von Wohnungen nicht gegeben sein soll.“ (Landtag von Baden-Württemberg 1982: 133 f.) Gleiche Bedenken teilte auch der Städtetag mit, der ebenfalls durch diese Satzungsermächtigung eine Aushöhlung der generellen Stellplatzpflicht befürchtete. Der Städtetag hielt es nicht für angemessen, für die wenigen Ausnahmefälle eine eigene Satzungsermächtigung in die Landesbauordnung aufzunehmen. Eine Einzelfallregelung im Stellplatzparagrafen wurde für sinnvoller erachtet. Der Einzelhandelsverband Baden-Württemberg führte in seiner Stellungnahme aus, dass „das Ziel des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs überbetont werde. Diese Grundtendenz führe in der Praxis leicht zu einer `überzogenen Autofeindlichkeit´ und zu Fehlinterpretationen.“ (ebd.: 134)
Bei der Einführung dieser Satzungsbefugnis wurden nach der Anhörung der Verbände und Körperschaften im Gesetzgebungsverfahren die Voraussetzungen für eine Reduzierung der Stellplatzpflicht weiter eingeschränkt. Eine Einschränkung der Stellplatzpflicht konnte nur gerechtfertigt werden, wenn besondere städtebauliche Gründe vorliegen und auch keine Missstände zu erwarten sind. In der heutigen Fassung der Landesbauordnung ist die Voraussetzung, dass keine städtebaulichen Missstände entstehen dürfen, nicht mehr ausdrücklich enthalten. (vgl. ebd.: 47, 118, 133-135)

Aktuelle Regelung

§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO ermächtigt die Gemeinden, bei der Neuerrichtung von allen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, die Stellplatzverpflichtung gemäß § 37 Abs. 1 LBO durch örtliche Bauvorschriften für das ganze Gemeindegebiet oder für einen abgegrenzten Geltungsbereich einzuschränken. Dies gilt nicht für Änderungs- und Nutzungsänderungsvorhaben gemäß § 37 Abs. 3 LBO. Bis zur Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 2014 war eine Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ausgeschlossen. Im Gegensatz zu den allermeisten anderen Bundesländern haben somit die Gemeinden in Baden-Württemberg erst seit dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung am 01.03.2015 die rechtliche Möglichkeit, in einer örtlichen Bauvorschrift die Anzahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen unter den 1:1-Stellplatzschlüssel zu senken. Unter den Begriff der `Einschränkung´ fällt auch der vollkommene Verzicht auf Stellplätze, wenn dies durch verkehrliche und städtebauliche Gründe plausibel begründet werden kann. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 38; Landtag von Baden-Württemberg 2014: 26; Balensiefen 2016: Rn. 102-106; Schlotterbeck 2016: 1283 f. Rn. 74)
Der Gesetzgeber begründete die Ausweitung des kommunalen Satzungsrechts auf die Stellplatzzahl von Wohnungen damit, dass dadurch der MIV beschränkt und eine nachhaltige Verkehrsplanung gefördert werden kann (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 15). Die Kommunen sollten die Möglichkeit erhalten, im Rahmen eigener Verkehrskonzepte auf ein verändertes Mobilitätsverhalten der Bürger zu reagieren (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014a: 6161). Bei der Anhörung der Verbände im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens vertrat der Landkreistag die Auffassung, dass die mögliche Absenkung des Stellplatzschlüssels auch für Wohnungen am Ziel vorbeigeht, den MIV zu verringern. Solche Satzungen würden nur zu einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Verkehrsraum führen. Ebenso haben Vertretungen der Bauberufe, Haus- und Grundeigentümer und andere Verbände Einwände vorgebracht, dass eine Einschränkung der Stellplatzpflicht bei Wohnungen die Parkierungssituation in vielen Bereichen eher verschärfen und die Straßen in Wohngebieten belasten wird. Zudem würden der Parksuchverkehr und die Kosten für die Unterhaltung kommunaler Flächen zunehmen. Der Landesgesetzgeber hielt trotz dieser Bedenken an der Erweiterung der Satzungsbefugnis fest, damit die Gemeinden in Abhängigkeit der Situation vor Ort steuernd eingreifen können (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 36). Bei der Beratung des Gesetzentwurfs im Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur im Jahr 2014 wurden von der CDU-Fraktion große Bedenken vorgebracht, dass die mögliche Absenkung der Stellplatzzahl für Wohnungen zu vollgeparkten Straßen führen werde (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014b: 2). In der Beratung des Gesetzes im Landtag führte die zuständige Staatssekretärin Dr. Splett (Bündnis 90/ Die Grünen) bei der Vorstellung des Gesetzes aus, dass damit der bisher vorgeschriebene „Asphaltierungszwang“ beendet werde (Landtag von Baden-Württemberg 2014c: 6579).

§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO: Erhöhung der gesetzlichen Stellplatzpflicht

Die Ermächtigung, die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei Stellplätze zu erhöhen, wurde zeitgleich mit dem 1:1-Stellplatzschlüssel im Stellplatzparagrafen (§ 37 Abs. 1 LBO) im Jahr 1995 in die Landesbauordnung eingeführt (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 99, 125). § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO gibt Gemeinden das Recht, in örtlichen Bauvorschriften die Stellplatzpflicht nach § 37 Abs. 1 LBO auf bis zu zwei Stellplätze je Wohnung zu erhöhen, wenn die genannten Rechtfertigungsgründe eingehalten sind. Diese Befugnis ermächtigt Gemeinden aber nicht, nur wegen eines leicht über dem Landesdurchschnitt liegenden Pkw-Bestands im gesamten Gemeindegebiet die Stellplatzpflicht zu erhöhen (vgl. Balensiefen 2016: Rn. 107; Schlotterbeck 2016: 1284 Rn. 75). Mattes (2017: Rn. 24.3) weist darauf hin, dass „eine Betrachtung des konkret betroffenen Gebiets [erforderlich ist]. Die Erhöhung der Stellplatzpflicht im gesamten Gemeindegebiet durch örtliche Bauvorschriften gem. § 74 Abs. 2 Nr. 2 dürfte regelmäßig unzulässig sein […]."

Die VwV Stellplätze erläutert zu § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO, dass die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Stellplatzpflicht vor allem vorliegen, wenn bei einem 1:1-Stellplatzschlüssel verkehrsgefährdende Zustände drohen. Beispielsweise könnte ein Grund für eine derartige Erhöhung der Stellplatzpflicht darin liegen, dass es wegen Haltverboten in einem Gebiet oder beengten Erschließungsverhältnissen nicht möglich ist, einen ständigen oder kurzfristigen Mehrbedarf an Stellplätzen zu decken. Gründe des Verkehrs können auch darin liegen, dass wegen einer mangelhaften ÖPNV-Anbindung und Erreichbarkeit mit dem Fahrrad davon auszugehen ist, dass Haushalte mit mehr als einem Pkw ausgestattet sind, um ihre Alltagsmobilität bewältigen zu können. Aus städtebaulichen Gründen kann eine Satzung zur Erhöhung des Stellplatzschlüssels beispielsweise in solchen Fällen gerechtfertigt sein, wenn 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." (VwV Stellplätze: Zu § 74 Absatz 2 Nummer 2)

§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO: Einschränkung und Untersagung der Herstellung von Stellplätzen

Die Satzungsbefugnis, die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen, wurde bei der Überarbeitung der Landesbauordnung im Jahr 1983 eingeführt. Ziel war es, die Zahl der Stellplätze den individuellen örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Die nicht geschaffenen Stellplätze sollten an anderer Stelle in zumutbarer Entfernung hergestellt werden und für die allgemeine Benutzung zur Verfügung stehen. § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO ermächtigt bis heute die Gemeinden, durch örtliche Bauvorschriften entweder für das gesamte Gemeindegebiet oder für bestimmte Bereiche die tatsächliche Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder ganz zu untersagen, obwohl eine gesetzliche Stellplatzpflicht besteht. Eine derartige Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung ändert formalrechtlich nichts an der Zahl notwendiger Stellplätze, sondern schränkt nur deren tatsächliche Herstellung ganz oder teilweise ein. Im Gegensatz dazu schränkt § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Stellplatzpflicht selber ein. Die Ermächtigung zur Einschränkung oder Untersagung gilt sowohl für Neubauvorhaben als auch für (Nutzungs-)Änderungsvorhaben sowie für notwendige als auch für nicht notwendige Stellplätze. Notwendige Stellplätze, die infolge einer solchen Regelung in einer örtlichen Bauvorschrift nicht hergestellt werden können, müssen an anderer Stelle geschaffen werden. Wenn dies nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, sind die rechtlichen Voraussetzungen zur Ablöse der Stellplatzpflicht gegeben (§ 37 Abs. 6 LBO). Bei Wohnungen, bei denen eine Ablöse dezidiert ausgeschlossen ist, hat nach § 37 Abs. 7 Satz 2 LBO der Bauherr unter diesen Umständen Anspruch auf eine Abweichung von der gesetzlichen Stellplatzpflicht. (vgl. Schlotterbeck 2003: 1259-1261; Schlotterbeck 2016: 488 Rn. 25, 1284 Rn. 76)

Zusammenhang mit § 12 Abs. 6 BauNVO

§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO hängt auch mit dem 1977 in der Baunutzungsverordnung eingeführten § 12 Abs. 6 BauNVO (siehe Kapitel 3.4.3.2) zusammen, wonach in Bebauungsplänen festgesetzt werden kann, dass in bestimmten Bereichen Stellplätze entweder ganz oder teilweise unzulässig sind, soweit landesrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen. Ziel dieser Regelung in der Baunutzungsverordnung ist es, die Zulässigkeit von Stellplätzen einzuschränken, wenn städtebauliche Gründe dies erfordern (z.B. Bedrohung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes). § 12 Abs. 6 BauNVO kann allerdings nur angewendet werden, wenn das jeweilige Lan-

desrecht nicht entgegensteht. Da der Gesetzgeber in Baden-Württemberg der Meinung war, dass die generell bestehende Stellplatzpflicht zu § 12 Abs. 6 BauNVO im Widerspruch steht, wurde in die Landesbauordnung die Satzungsbefugnis für die Einschränkung und Untersagung von Stellplätzen aufgenommen (vgl. Balensiefen 2016: Rn. 113; Schlotterbeck 2016: 1284 f. Rn. 76-77). Die Regelung war zur Zeit der Einführung so formuliert, dass eine Einschränkung der Stellplatzherstellung nur möglich ist, „wenn und soweit Gründe des Verkehrs oder Festsetzungen eines Bebauungsplanes dies erfordern“ (§ 73 Abs. 1 Nr. 10 LBO i.d.F.v. 1983). In der juristischen Literatur wird von einigen Autoren die Auffassung vertreten, dass Landesrecht schon dann nicht entgegensteht, wenn die Bauordnung die Herstellung von Stellplätzen in anderer Weise als auf dem Baugrundstück oder die Ablöse ermöglicht. Es bedarf also keiner extra Ermächtigung für die Einschränkung der Herstellung (z.B. Fickert et al. 2008: 913; Vietmeier 2018: 457). Auf Grund der Annahme, dass Stellplatzeinschränkungen vor allem aus städtebaulichen Gründen erfolgen und somit Gegenstand des Bauplanungsrechts sind, findet sich in Gesetzeskommentaren mehrfach die Empfehlung, für Stellplatzeinschränkungen auf das Bauplanungsrecht und nicht auf das Bauordnungsrecht zurückzugreifen (z.B. Balensiefen 2016: Rn. 116-117; Vietmeier 2018: 457).

Ablöse bei der Einschränkung und Untersagung der Stellplatzherstellung

In der juristischen Literatur zur Landesbauordnung gehen auch die Auffassungen darüber auseinander, ob es rechtmäßig ist, für Stellplätze, die wegen einer Einschränkungs- oder Untersagungssatzung nicht hergestellt werden können, Ablösebeträge zu verlangen. Auch die Auswertung der Bauordnungen der anderen Bundesländer dokumentiert dies insofern, als die Landesgesetzgeber unterschiedlich mit der Frage der Ablöse für nicht herstellbare Pflichtstellplätze umgehen (siehe Kapitel 5.5). Da es zum Teil erhebliche Bedenken gibt, haben einige Länder wie z.B. Hessen eine solche Vorgehensweise ausdrücklich in ihren Bauordnungen ausgeschlossen. Die historische Betrachtung der baden-württembergischen Landesbauordnung zeigte, dass bei der Überarbeitung im Jahr 1983 zur Klarstellung der Satz eingefügt wurde (§ 39 Abs. 5 Satz 2 LBO i.d.F.v. 1983), dass Ablösen auch zu zahlen sind, wenn die Herstellung von Stellplätzen durch eine örtliche Bauvorschrift untersagt wird (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 90). Bei der Anpassung der Bauordnung 1995 wurde dieser Satz mit der Begründung gestrichen, dass bereits im vorherigen Satz die rechtliche Unmöglichkeit (z.B. in Form einer örtlichen Bauvorschrift) als Voraussetzung für die Ablöse klar benannt sei (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 101). Städte haben somit mit der Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO die Möglichkeit, auf der einen Seite die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken bzw. zu untersagen und auf der anderen Seite für die nicht herstellbaren Stellplätze Ablösebeträge zu verlangen (vgl. Balensiefen 2016: Rn, 109 f.). In Baden-Württemberg kann die Stellplatzherstellung sogar für das gesamte Gemeindegebiet und nicht nur in Teilen untersagt werden, sodass es theoretisch auch keine Ausweichoptionen gibt und die Ablöse bei Nichtwohnnutzungen die einzige Möglichkeit für den erforderlichen Stellplatznachweis darstellt. Als die Satzungsbefugnis für die Einschränkung der Stellplatzherstellung in den 1980er Jahren eingeführt wurde, verfolgte der Gesetzgeber durchaus die Idee, den Gemeinden die Möglichkeit einzuräumen, in großem Umfang Einnahmen aus Ablösebeträgen zu generieren, um diese zweckgebunden z.B. in den Ausbau des ÖPNV investieren zu können (vgl. Schlotterbeck 2016: 1285 Rn. 77-79). Wegen des aktuell bestehenden Ausschlusses von Ablösen für Wohnungen in Baden-Württemberg können bei Wohnungsbauvorhaben keine Einnahmen aus Ablösen erzielt werden, sondern die Bauherren haben dann gemäß § 37 Abs. 7 Satz 2 LBO Anspruch auf eine Abweichung von der gesetzlichen Stellplatzpflicht.

§ 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO: Herstellung von Stellplätzen auf Fremdgrundstücken

§ 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO ermöglicht seit der Neufassung der Landesbauordnung im Jahr 1995 den Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften zu regeln, dass Stellplätze und Garagen nicht auf dem eigenen Baugrundstück, sondern auf einem anderen Grundstück hergestellt werden müssen. Die gleiche Wirkung kann auch mit Festsetzungen in Bebauungsplänen über § 9 Abs. 1 Nr. 4, 11 oder 22 BauGB erreicht werden, um beispielsweise den ruhenden Verkehr in gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen unterzubringen. Ohne entsprechende Satzung ermöglicht im Einzelfall auch § 37 Abs. 5 Satz 3 LBO der Baurechtsbehörde, mit Zustimmung der Gemeinde (Gemeinderatsbeschluss) zu bestimmen, ob Stellplätze oder Garagen auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 125; Schlotterbeck 2016: 1286 Rn. 81)

§ 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO: Herstellung in platzsparender Bauweise

Auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO können Gemeinden seit 1995 in örtlichen Bauvorschriften vorgeben, dass Stellplätze ausschließlich in platzsparender Bauweise hergestellt werden dürfen. Als Beispiele werden kraftbetriebene Hebebühnen oder automatische Garagen angeführt. Bei dieser Satzungsbefugnis sind neben besonderen Nutzergruppen, deren Belange nach § 3 Abs. 4 LBO bei der Planung von Gebäuden zu berücksichtigen sind (z.B. Personen mit Behinderung oder kleinen Kindern, alte Menschen), auch der Besucherverkehr sowie die meist im Vergleich zu konventionellen Anlagen höheren Kosten für Herstellung, Betrieb und Wartung miteinzubeziehen. Eine generelle Verpflichtung von platzsparenden Bauarten kann – je nachdem, wer die Parkierungsanlage nutzt – unangemessen sein (z.B. Besucher, Kunden). Diese Ermächtigungsgrundlage steht in engem Zusammenhang mit dem 2014 in die Landesbauordnung aufgenommenen Rechtfertigungsgrund der sparsamen Flächennutzung (§ 74 Abs. 2 Satz 1 LBO) und dient dem Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren. (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 26; Balensiefen 2016: Rn. 121; Schlotterbeck 2016: 1286 Rn. 82)

§ 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO: Fahrradabstellplätze

§ 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO gibt seit der Überarbeitung der Landesbauordnung im Jahr 1995 den Gemeinden die Befugnis, durch örtliche Bauvorschriften für das ganze Gemeindegebiet oder für bestimmte Gebiete die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder hinsichtlich Anzahl und Beschaffenheit vorzuschreiben. Dies ist bei der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen möglich. Unter geeigneter Beschaffenheit ist eine dem Zweck entsprechende Nutzbarkeit nach Lage, Zugänglichkeit, Größe und Ausstattung zu verstehen. (vgl. Schlotterbeck 2016: 1286 f. Rn. 84)

§ 74 Abs. 6 LBO Verfahren für den Erlass selbständiger örtlicher Bauvorschriften

§ 74 Abs. 6 LBO „Die örtlichen Bauvorschriften werden nach den entsprechend geltenden Vorschriften des § 1 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 8, § 3 Abs. 2, des § 4 Abs. 2, des § 9 Abs. 7 und des § 13 BauGB erlassen. § 10 Abs. 3 BauGB gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass die Gemeinde in der Satzung auch einen späteren Zeitpunkt für das Inkrafttreten bestimmen kann."

Beim Rechtssetzungsverfahren für eigenständige örtliche Bauvorschriften sind die in § 74 Abs. 6 LBO genannten Verfahrens- und Formvorschriften der Landesbauordnung anzuwenden, die auf die folgenden Vorschriften des Baugesetzbuchs verweisen:

- **§ 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB:** Es besteht kein Anspruch auf die Aufstellung einer örtlichen Bauvorschrift.
- **§ 1 Abs. 8 BauGB:** Alle Vorschriften für die Aufstellung gelten auch für die Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von örtlichen Bauvorschriften.
- **§ 3 Abs. 2 BauGB:** Der Entwurf für die örtlichen Bauvorschriften ist mindestens für 30 Tage öffentlich auszulegen. Währenddessen können Stellungnahmen abgegeben werden. Nach der Auslegung sind die fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen zu prüfen und das Ergebnis ist mitzuteilen.
- **§ 4 Abs. 2 BauGB:** Die Gemeinde holt die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt werden kann, zum Satzungsentwurf ein. Die Stellungnahmen sind zu prüfen und ggf. in den Satzungsentwurf einzuarbeiten.
- **§ 9 Abs. 7 BauGB:** Der räumliche Geltungsbereich der örtlichen Bauvorschrift muss genau festgesetzt sein.
- **§ 13 BauGB:** vereinfachte Änderung oder Ergänzung der örtlichen Bauvorschrift nach den Regeln des § 13 BauGB
- **§ 10 Abs. 3 BauGB:** Örtliche Bauvorschriften sind ortsüblich bekannt zu machen. Abweichend von § 10 Abs. 3 BauGB dürfen Stellplatzsatzungen in einem isolierten Rechtssetzungsverfahren auch zu einem späteren Zeitpunkt als ihrer Bekanntmachung in Kraft gesetzt werden.

Für örtliche Bauvorschriften muss kein Aufstellungsbeschluss gefasst und keine frühzeitige Beteiligung durchgeführt werden. Örtliche Bauvorschriften, die als Satzung im isolierten Rechtssetzungsverfahren erlassen werden, benötigen keine Begründung, da § 74 Abs. 6 LBO nicht auch auf § 9 Abs. 8 BauGB verweist (vgl. Ruf 1996: 287 f.; Schlotterbeck 2016: 1291 Rn. 97-98). Im Gegensatz zu unselbständigen örtlichen Bauvorschriften müssen eigenständige Satzungen in Baden-Württemberg das im Baugesetzbuch verankerte Erforderlichkeitsprinzip (§ 1

Abs. 3 Satz 1 BauGB) nicht einhalten. Beim Erlass selbständiger örtlicher Bauvorschriften kann auf die gerechte Interessensabwägung der öffentlichen und privaten Belange (§ 1 Abs. 7 BauGB) verzichtet werden. Der Verzicht auf diesen im Bauplanungsrecht zentralen Verfahrensschritt ist vor allem angesichts der Tatsache bemerkenswert, dass bei Stellplatzsatzungen gemäß § 74 Abs. 2 LBO nicht nur rein bauordnungsrechtliche Ziele, sondern auch Ziele des Verkehrs, des Städtebaus und der sparsamen Flächennutzung verfolgt werden können. Wie auch in Kapitel 6.2.1 erläutert, ist aber trotz eines nicht durch die Landesbauordnung vorgeschriebenen Abwägungsgebots dennoch ein Ausgleich der verschiedenen Interessen beim Erlass von rechtskonformen örtlichen Bauvorschriften erforderlich. Bei eigenständigen Satzungen entsteht die Notwendigkeit einer abwägungsgerechten Regelung aus den verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Inhalts- und Schrankenbestimmungen.
Wenn die Gemeinde im Rechtssetzungsverfahren Beschlüsse für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften zu fassen hat, sind die Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung und des jeweiligen Stadt- oder Ortsrechts einzuhalten. Der Entwurf für eine örtliche Bauvorschrift ist in Baden-Württemberg durch den Gemeinderat in öffentlicher Sitzung zu beschließen. Gemäß § 39 Abs. 2 Nr. 3 GemO ist ein Beschluss durch einen Ausschuss nicht möglich. Der Beschluss erfolgt durch Stimmenmehrheit (§ 37 Abs. 6 Satz 2 GemO). Für eine wirksame Behandlung sollte die Gemeindevertretung in der Lage sein, sich einen Eindruck von den Stellungnahmen zu verschaffen, die zum ausgelegten Entwurf der Satzung abgegeben wurden.

§ 74 Abs. 7 LBO Erlass örtlicher Bauvorschriften zusammen mit einem Bebauungsplan

§ 74 Abs. 7 LBO „Werden örtliche Bauvorschriften zusammen mit einem Bebauungsplan oder einer anderen städtebaulichen Satzung nach dem Baugesetzbuch beschlossen, richtet sich das Verfahren für ihren Erlass in vollem Umfang nach den für den Bebauungsplan oder die sonstige städtebauliche Satzung geltenden Vorschriften. Dies gilt für die Änderung, Ergänzung und Aufhebung entsprechend."

In § 9 Abs. 4 BauGB ist geregelt (siehe Kapitel 3.4.3.1), dass landesrechtliche Regelungsinhalte auch direkt in Bebauungspläne werden können. Der Landesgesetzgeber in Baden-Württemberg hat bei der Neufassung der Bauordnung im Jahr 1995 darauf verzichtet, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen. § 74 Abs. 7 LBO regelt, dass Gemeinden örtliche Bauvorschriften zusammen mit einem Bebauungsplan in einem einheitlichen Rechtssetzungsverfahren erlassen können, nicht aber, dass die Regelungen direkt in den Bebauungsplan integriert werden können. In Baden-Württemberg handelt es sich somit um einen sog. Verfahrens- und Satzungsverbund. Schlotterbeck (2016: 1299 Rn. 115) nennt dies auch „Huckepackverfahren". Wenn örtliche Bauvorschriften in zeitlicher und räumlicher Abhängigkeit von einem Bebauungsplan erlassen werden, sind die für das Bebauungsplanverfahren vorgegebenen Form- und Verfahrensvorschriften des Baugesetzbuchs in vollem Umfang anzuwenden. Örtliche Bauvorschriften bleiben aber Bauordnungsrecht, auch wenn sie zusammen mit einem Bebauungsplan erlassen wurden. Zusammen mit einem Bebauungsplan erlassene örtliche Bauvorschriften können für den gleichen Bereich oder für einen Teilbereich des Bebauungsplanes gelten. Äußerlich können die Gemeinden den Bebauungsplan und die örtliche Bauvorschrift in einer Satzung zusammenfassen (vgl. Schlotterbeck 2016: 1290 Rn. 96, 1298-1300 Rn. 113-116). Im Falle einer Normenkontrollklage und der Nichtigkeit eines Bebauungsplanes werden in der Regel auch die örtlichen Bauvorschriften wegen der Gesamtunwirksamkeit des Bebauungsplans gegenstandslos und somit unwirksam. Auch wenn es sich bei den örtlichen Bauvorschriften um selbstständige Satzungen handelt, hängt das rechtliche Schicksal der örtlichen Bauvorschriften an jenem des Bebauungsplans (vgl. Balensiefen 2016: Rn. 167-168).

5.3.2.4 Weitere Paragrafen in der Landesbauordnung mit Relevanz für die Stellplatzherstellung

§ 40 LBO Gemeinschaftsanlagen

„(1) Die Herstellung, die Instandhaltung und die Verwaltung von Gemeinschaftsanlagen, für die in einem Bebauungsplan Flächen festgesetzt sind, obliegen den Eigentümern oder Erbbauberechtigten der Grundstücke, für die diese Anlagen bestimmt sind, sowie den Bauherrn.
(2) Die Gemeinschaftsanlage muss hergestellt werden, sobald und soweit dies erforderlich ist. Die Baurechtsbehörde kann durch schriftliche Anordnung den Zeitpunkt für die Herstellung bestimmen."

Die Landesbauordnung regelt in § 40 LBO die Verantwortlichkeiten bei der Herstellung, Unterhaltung und Verwaltung sowie die Fälligkeit der Herstellung von gemeinschaftlichen Anlagen – d.h. auch von gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen. § 40 LBO stellt eine Ergänzung des § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB dar, der Gemeinden ermäch-

tigt, in Bebauungsplänen Flächen für Gemeinschaftsanlagen festzusetzen, die bestimmten räumlichen Bereichen dienen. Bei den Gemeinschaftsanlagen handelt es sich um private Anlagen, deren Notwendigkeit sich aus dem Bauordnungsrecht ergibt. Darunter fallen nicht Gemeinbedarfsanlagen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Auch Anlagen, die von Bauherren freiwillig gemeinsam errichtet wurden, fallen nicht darunter. Zwingend erforderlich ist im Bebauungsplan eine Zuordnung der Gemeinschaftsanlagen zu den begünstigten Grundstücken (vgl. Hager 2016: 552 f. Rn. 2 f.). Der Landesgesetzgeber hat mit § 40 LBO Regelungen getroffen, damit die Herstellung und spätere Nutzung von gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen gesichert ist.

§ 56 Abs. 2, 3, 5 LBO Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen

(2) Ferner sind Abweichungen von den Vorschriften in den §§ 4 bis 37 dieses Gesetzes oder aufgrund dieses Gesetzes zuzulassen

1. *zur Modernisierung von Wohnungen und Wohngebäuden, Teilung von Wohnungen oder Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches, wenn die Baugenehmigung oder die Kenntnisgabe für die Errichtung des Gebäudes mindestens fünf Jahre zurückliegt,*

   […]

4. *zur praktischen Erprobung neuer Bau- und Wohnformen im Wohnungsbau,*

wenn die Abweichungen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

(3) Ausnahmen, die in diesem Gesetz oder in Vorschriften auf Grund dieses Gesetzes vorgesehen sind, können zugelassen werden, wenn sie mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind und die für die Ausnahmen festgelegten Voraussetzungen vorliegen.

(5) Von den Vorschriften in den §§ 4 bis 39 dieses Gesetzes oder auf Grund dieses Gesetzes kann Befreiung erteilt werden, wenn

1. *Gründe des allgemeinen Wohls die Abweichung erfordern oder*
2. *die Einhaltung der Vorschrift im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde*

und die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist. Gründe des allgemeinen Wohls liegen auch bei Vorhaben zur Deckung dringenden Wohnbedarfs vor. Bei diesen Vorhaben kann auch in mehreren vergleichbaren Fällen eine Befreiung erteilt werden.

In § 56 LBO werden die Möglichkeiten für Abweichungen von Bestimmungen in der Landesbauordnung geregelt. In Baden-Württemberg handelt es sich dabei um ein differenziertes System von Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen (vgl. Schlotterbeck 2016: 907 Rn. 3). Die Baurechtsbehörden sind auf Grund von § 56 ermächtigt, Verstöße eines Vorhabens gegen Vorschriften des Bauordnungsrechts (LBO, Rechtsverordnungen, örtliche Bauvorschriften) im konkreten Einzelfall zu überwinden, um ein Vorhaben zu legalisieren, das nicht alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Dies kann erfolgen durch (vgl. Schlotterbeck 2016: 906 f. Rn. 1):

- (verpflichtende) Zulassung von Abweichungen (§ 56 Abs. 1 und 2 LBO, ergänzend: § 37 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 7 Satz 2 LBO)
- (Ermessens-)Ausnahmezulassungen (§ 56 Abs. 4 und 5 LBO)
- (Ermessens-)Befreiungen (Baudispense, § 56 Abs. 5 LBO)

Auf Grundlage von § 56 LBO können sich Baurechtsbehörden von einer gesetzlichen Vorgabe im Einzelfall lösen, wenn es zu ihr eine gleichwertige alternative Lösung gibt. Ein Zurückbleiben hinter dem ansonsten generell geforderten Niveau ist zudem möglich, wenn es in der besonderen Fallkonstellation sachgerecht (Art. 3 Abs. 1 GG) oder im überwiegenden Interesse des Bauherrn (Art. 14 GG, Art. 2 Abs. 1 GG) bzw. im überwiegenden öffentlichen Interesse sogar geboten ist (vgl. Gassner 2016: Rn. 1). Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen müssen immer mit den öffentlichen Belangen vereinbar sein. Der in § 56 verwendete Begriff `öffentlicher Belang´ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Gemeint sind damit insbesondere Belange, die das Baupolizei-, Baugestaltungs-, Bausozial- und Bauökologierecht betreffen (vgl. Schlotterbeck 2016: 920 Rn. 35). Abweichungen dürfen die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden und müssen mit den verschiedenen Zielsetzungen der Landesbauordnung in Einklang stehen (vgl. ebd.: 917 Rn. 28). Abweichungen von der Stellplatzpflicht sind für einige Fallkonstellationen spezialrechtlich bereits in § 37 LBO geregelt. Die Regelungen in § 37 LBO sind grundsätzlich vorrangig. Abgesehen von den folgenden Fällen bleibt § 56 LBO aber anwendbar (vgl. Gassner 2016: Rn. 12):

- § 37 Abs. 3 Satz 2 LBO: Abweichung vom Stellplatzgebot bei einigen Maßnahmen zur Schaffung von Wohnraum im Bestand
- § 37 Abs. 7 Satz 2 LBO: Abweichung von der Stellplatzpflicht für Wohnungen, wenn Herstellung im Neubau nicht möglich oder unzumutbar ist
- § 37 Abs. 4 Satz 2 LBO: zeitliche Aussetzung der Herstellungspflicht von Stellplätzen

Im Folgenden werden die wesentlichen Regelungen erläutert, die auch für Wohnungsbauvorhaben und die dortige Stellplatzpflicht von Relevanz sind.

§ 56 Abs. 2 LBO: Abweichungszulassungen

§ 56 Abs. 2 LBO regelt Abweichungszulassungen für privilegierte Sonderbaumaßnahmen. Für die Stellplatzfrage möglicherweise von Relevanz könnte Nummer 4 in § 56 Abs. 2 LBO sein, die bestimmt, dass zur praktischen Erprobung neuer Bau- und Wohnformen im Wohnungsbau Abweichungen zugelassen werden müssen (z.B. Versuchsbauten) (vgl. Schlotterbeck 2016: 916 Rn. 25). Nach Schlotterbeck (2016: 917 Rn. 27) sind unter Wohnformen Gebäudetypen wie Einfamilien- oder Gartenhofhaus, aber auch alternative Wohnformen wie Senioren- oder Studierendenwohnheime zu verstehen. „Die Wohnformen sind **neu**, wenn ihre Gebrauchstauglichkeit noch nicht allgemein anerkannt ist [...]." (ebd.) § 56 Abs. 2 Nr. 4 LBO stellt eine Experimentier- und Versuchsklausel nur für den Wohnungsbau dar, damit neue Bau- und Wohnformen, die der Gesetzgeber bei Erlass des Bauordnungsrechts nicht berücksichtigt hat, praktisch erprobt werden können (vgl. Gassner 2016: Rn. 57).
Die Ausnahmezulassung gemäß § 56 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 LBO scheint einigen Spielraum bei der Entwicklung von innovativen Wohnungsbauprojekten zu eröffnen. Fraglich ist bei der Formulierung des Gesetzes, ob die Projekte tatsächlich sowohl im Hinblick auf die Baukonstruktion als auch auf die Wohnform innovativ sein müssen, um Anspruch auf eine Abweichung zu haben. Schlotterbeck (2016: 917 Rn. 27) beispielsweise führt in seinem Kommentar als Beispiel für ein solches Vorhaben das Projekt i3-Community-Wohnprojekte auf. Er beschreibt, dass es sich dabei um ein völlig neues Format gemeinschaftsorientierten Wohnens auf Basis einer Kommanditgesellschaft handelt. Im Grunde handelt es sich dabei aber eher um ein innovatives Finanzierungs- und Eigentumsmodell. Angesichts der Tatsache, dass Rechtsexperten bereits ein solches Projekt als Fall für die in § 56 Abs. 2 Nr. 4 LBO genannte Experimentierklausel einstufen, scheint es nicht ausgeschlossen, dass möglicherweise Wohnungsbauprojekte, die in ganz besonderer Weise mit dem Thema Mobilität und Wohnen umgehen, ebenfalls einen Anspruch auf Abweichung beispielsweise von der Stellplatzbaupflicht geltend machen könnten.

§ 56 Abs. 3 LBO: Ausnahmezulassungen

Bei den Inhalten des § 56 Abs. 3 LBO handelt es sich – im Gegensatz zu den zwingenden Vorschriften in Abs. 2 – um sog. nachgiebige Rechtsvorschriften. Diese Vorschrift bezieht sich auf bereits an anderer Stelle vom Gesetzgeber als ausnahmefähig erlassene Vorschriften und betrifft Regel- (`in der Regel´) und Soll-Vorschriften gleichermaßen. Im Hinblick auf die Stellplatzpflicht fallen die Regelungen gemäß § 37 Abs. 4 Satz 1 (Zulassung einer späteren Herstellung der Stellplätze) und Abs. 6 Satz 1 LBO (Zulassung der Ablöse) darunter. Ausnahmezulassungen müssen in Baugenehmigungen ausdrücklich als solche ausgesprochen werden. Die Zulassung einer Ausnahme ist ein Ermessensverwaltungsakt. Die Baurechtsbehörde hat darüber nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden (vgl. Gassner 2016: Rn. 61; Schlotterbeck 2016: 918-921 Rn. 31-39). Voraussetzung ist „das Vorliegen eines aus der Regel fallenden und daher einer Ausnahmezulassung zugänglichen Sonderfalles […], der sich aus Besonderheiten entweder des Baugrundstücks oder des Vorhabens ergeben kann (atypischer Sonderfall)" (Schlotterbeck 2016: 920 Rn. 35).

§ 56 Abs. 5 LBO: Befreiungen (Baudispense)

§ 56 Abs. 5 LBO regelt, dass Befreiungen von bestimmten Vorschriften der Landesbauordnung und örtlichen Bauvorschriften erteilt werden können, wenn Gründe des allgemeinen Wohls die Abweichung erfordern oder die Einhaltung der Vorschrift im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde. Befreiungen von bauordnungsrechtlichen Vorschriften beispielsweise von der Stellplatzpflicht sind nur unter sehr engen Voraussetzungen möglich. Für die Erteilung einer Befreiung ist es grundsätzlich erforderlich, dass es sich um einen atypischen Sonderfall handelt. Atypische Umstände liegen vor, wenn die Anwendung der gesetzlichen Regelungen zu fragwürdigen Ergebnissen führen würde (vgl. Schlotterbeck 2016: 923 f. Rn. 47-50). Um eine Befreiung auf Basis von § 56 Abs. 5 LBO erteilen zu können, muss über das alleinige Vorliegen von Allgemeinwohl- oder Härtegründen hinaus die Befreiung auch mit den öffentlichen Belangen unter Würdigung nachbarlicher Interessen vereinbar sein. Die Baurechtsbehörde muss nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden und kann die Befreiung mit bestimmten Auflagen verknüpfen (vgl. ebd.: 930 f. Rn. 65-67).

Allgemeinwohl: Gemäß § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 LBO können Gründe des allgemeinen Wohls die Befreiung von einer bauordnungsrechtlichen Verpflichtung erforderlich machen. In den Sätzen 2 und 3 des § 56 Abs. 5 LBO

verdeutlicht der Gesetzgeber, dass auch Vorhaben zur Deckung dringenden Wohnbedarfs unter Gründe des allgemeinen Wohls fallen können und eine Befreiung bei solchen Vorhaben auch ausdrücklich in mehreren vergleichbaren Fällen erteilt werden kann. Diese Regelung wurde bei der Neufassung der Landesbauordnung 1995 in Anlehnung an das Wohnungsbau-Erleichterungsgesetz von 1990 aufgenommen (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995: 177). Beim dringenden Wohnbedarf handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der sich laut Rechtsliteratur nicht nur auf den Wohnbedarf der Bevölkerung, sondern auch Einzelner bezieht. Voraussetzung ist, dass innerhalb der Gemeinde nachweislich ein Wohnungsmangel besteht und das Vorhaben zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs beiträgt. Die Befreiung muss nicht das einzig in Frage kommende Mittel sein, um das Vorhaben zu verwirklichen. Ob eine Befreiung vernünftigerweise geboten ist, hängt von den Umständen des konkreten Einzelfalls ab. Dabei kann es auch auf Fragen der Zumutbarkeit und Wirtschaftlichkeit ankommen. Bei den Gründen des Allgemeinwohls muss es sich nicht um einen Einzelfall, aber dennoch um einen atypischen Fall handeln. Zur Klarstellung hat der Gesetzgeber in Satz 3 ergänzt, dass eine Atypik nicht dadurch verloren geht, wenn mehrere gleichartige Vorhaben zur Deckung eines dringenden Wohnbedarfs befreit werden (vgl. Gassner 2016: Rn. 70-71; Schlotterbeck 2016: 926 f. Rn. 58-60).
Zu § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 LBO enthält die VwV Stellplätze eine weitere Bestimmung, dass in „Gebieten, für die ein Luftreinhalteplan aufgestellt wurde, […] aus Gründen des allgemeinen Wohls eine Befreiung von der Stellplatzpflicht nach § 37 Abs. 1 S. 1 LBO erteilt werden [kann], sofern dies Teil eines Parkraummanagement-Konzepts ist.“ (VwV Stellplätze: Zu § 56 Abs. 5 Satz Nr. 1 LBO) Im durchgeführten Experteninterview mit einem Mitarbeiter im zuständigen Landesministerium erläuterte der Befragte, dass diese Bestimmung in die Verwaltungsvorschrift eingeführt wurde, um eine automatische Abschaffung der Stellplatzpflicht in Luftreinhalteplänen (§ 47 BImSchV) zu vermeiden. Wenn von der Stellplatzpflicht mit Bezug auf Luftreinhaltepläne befreit werden soll, sollte dies mit weiteren Anforderungen in Form eine Parkraummanagements verbunden werden (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 08.01.2019).

Nicht beabsichtigte Härte: Nach § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 LBO kann im Einzelfall eine Befreiung nur erteilt werden, wenn eine offensichtliche – d.h. eine vom Gesetzgeber nicht beabsichtigte – Härte vorliegt. Schlotterbeck (2016: 929 Rn. 63 f.) weist in seiner Kommentierung darauf hin, dass die Landesbauordnung dem Bauherrn durchaus eine gewisse, nicht vermeidbare Härte zumutet, um die Ziele des Gesetzes zu erreichen. Die Stellplatzpflicht ist zum Beispiel eine bewusst vom Gesetzgeber erlassene Härte, um die öffentlichen Verkehrsflächen von ruhendem Verkehr frei zu halten. Eine Härte gilt nur dann als nicht beabsichtigt, wenn die Einhaltung der Vorschrift im Einzelfall eindeutig und klar erkennbar nicht nötig ist, um die von der Vorschrift verfolgte Zielsetzung zu erfüllen. (vgl. Schlotterbeck 2016: 925 Rn. 54, 929 Rn. 63 f.)

Befreiung von der Stellplatzpflicht für Altenwohnungen: Wie bereits bei der Erläuterung von § 37 Abs. 1 LBO dargestellt (siehe Kapitel 5.3.2.2), ist in der VwV Stellplätze bestimmt, dass Befreiungen für Altenwohnungen auf Grundlage von § 56 Abs. 5 LBO möglich sind. Der 1:1-Stellplatzschlüssel würde bei diesen Wohnungen, bei denen von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann, zu einer unbeabsichtigten Härte führen. Voraussetzung dafür ist, dass die Baugenehmigung auf die Nutzung als Altenwohnungen beschränkt wird. (vgl. VwV Stellplätze: Zu § Absatz 1 Nr. 2)

5.3.3 Experteninterview zur Landesbauordnung für Baden-Württemberg

Im Januar 2019 wurde mit einem Mitarbeiter, der im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau (Baden-Württemberg) für die Landesbauordnung zuständig war, ein persönliches Experteninterview geführt, um Fragen zur Bauordnung zu klären sowie Kenntnisse über Hintergründe und aktuell geplante Änderungen zu erlangen. Dem Interviewpartner wurde zur Vorbereitung im Vorfeld ein Fragebogen zugeschickt. Im Folgenden werden die Ergebnisse des fast zweistündigen Interviews zusammengefasst. (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 08.01.2019)

Regelung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg im Vergleich zu anderen Bundesländern und der Musterbauordnung

Zu Beginn des Interviews stand die Frage im Fokus, wie sich die bundesweit großen Unterschiede bei der Regelung der Stellplatzpflicht in den Bauordnungen erklären lassen und weshalb Baden-Württemberg bislang von

einer Kommunalisierung der Stellplatzpflicht gemäß Musterbauordnung (MBO) absieht. Der Befragte erläuterte, dass die Stellplatzpflicht insbesondere bei Wohnungen im Grunde kein bauordnungsrechtliches Problem der Landesebene darstellt, sondern ein kommunales Problem. Bei genauer Betrachtung sei die Stellplatzpflicht dem ursprünglichen Sinn des Bauordnungsrechts fremd, das den Fokus auf Aspekte des Baupolizeirechts und der Gefahrenabwehr legt. Nach Auffassung des Interviewpartners gehört die Regelung der Stellplatzpflicht in die Hände der Gemeinde. Daher wurde auch vom Befragten im Zuge der umfangreichen Novellierung der Musterbauordnung im Jahr 2002 vorgeschlagen, die Stellplatzpflicht vollständig auf die Gemeinden zu übertragen. Die Bundesländer haben die Vorschläge der Musterbauordnung unterschiedlich in ihre Bauordnungen übernommen. In Baden-Württemberg sei die Übertragung der Stellplatzpflicht auf die Gemeinden lange in einem Gesetzesentwurf enthalten gewesen. Kurz vor der parlamentarischen Behandlung sei wegen großer Widerstände von verschiedenen Seiten die Änderung des Stellplatzparagrafens wieder zurückgenommen worden. Der Grund der Ablehnung lag vor allem darin, dass insbesondere kleinere Gemeinden es für nicht machbar hielten, eigene Satzungen zur Regelung der Stellplatzpflicht zu erarbeiten. Der Ministeriumsmitarbeiter vermutete, dass neben dem Aufwand für die Erarbeitung einer solchen Satzung v.a. das mit der Stellplatzpflicht verbundene Konfliktpotenzial in der Gemeindepolitik gemieden wird, da es sich bei Stellplätzen um ein „emotionales Thema“ handelt.
Die großen Unterschiede zwischen den Bundesländern führte der Interviewte vor allem darauf zurück, dass es sich bei der Stellplatzpflicht für Wohnungen um kein explizites Thema der Gefahrenabwehr handelt, das nach einem fachlich anerkannten Standard geregelt wird, sondern große Spielräume bei der Ausgestaltung zulässt, ohne dass hieraus direkt Gefahren entstehen. Bei sicherheitsrelevanten Regelungsinhalten wie Brandschutz würden sich die Landesbauordnungen viel stärker an der Musterbauordnung orientieren, weil es dazu keine politischen Diskussionen gibt. Die Stadtstaaten würden in der MBO-Fachkommission andere Ziele verfolgen als die Flächenländer. Wie einige andere Regelungsinhalte (z.B. Barrierefreiheit, Fassadenbegrünung) gehöre die Stellplatzpflicht insbesondere für Wohnungen nicht zwingend ins Bauordnungsrecht. Die Landesbauordnung werde „eher als Vehikel“ genutzt, um bestimmte Standards und Interessen abseits der Gefahrenabwehr im Baubereich rechtlich durchzusetzen. Daher enthalte die Landesbauordnung einige Vorschriften, die eine nicht originär bauordnungsrechtliche Aufgabe darstellen. Dies gelte allerdings nicht für die Stellplatzpflicht bei Nutzungen abseits von Wohnen. Beispielsweise könnten nach Meinung des Befragten bei großen Versammlungsstätten durch einen Mangel an Stellplätzen durchaus Zustände eintreten, die das Allgemeinwohl und die Sicherheit des Verkehrs gefährden. Bei Wohnungen sei es eher unwahrscheinlich, dass Gefahren und Missstände so massiv auftreten.

Mögliche Auswirkungen einer Abschaffung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg
Im Falle der Abschaffung der Stellplatzpflicht könne über die Auswirkungen nur spekuliert werden. Da der Stellplatz oft auch ein wichtiges Vermarktungsargument sei, kann nach Auffassung des Befragten davon ausgegangen werden, dass Investoren weiterhin in einem bestimmten Umfang Stellplätze herstellen. Gerade in verdichteten Gebieten und in nachgefragten Lagen, in denen Wohnungen problemlos auch ohne Stellplatz vermietet bzw. verkauft werden können, werde die Gefahr gesehen, dass Investoren auf die Errichtung von Stellplätzen verzichten, um Kosten zu sparen bzw. die Rendite zu verbessern. In der Folge bestehe das Risiko, dass Probleme und Kosten des ruhenden Verkehrs bei der Kommune hängen bleiben. Eine generelle Abschaffung der Stellplatzpflicht ist nach Meinung des Interviewpartners nicht der richtige Weg. Sinnvoller sei es, den Gemeinden durch die Landesbauordnung zu ermöglichen, im Falle eines geringeren Bedarfs eigene Stellplatzvorschriften zu erlassen. Den Gemeinden sei mit der Ermächtigung für Stellplatzreduzierungen in örtlichen Bauvorschriften ein Instrument an die Hand gegeben, um z.B. in besonderen Situationen die bedarfsgerechte Herstellung von Stellplätzen zu regeln oder sogar die Stellplatzpflicht abzuschaffen. Der Befragte war der Meinung, dass die Lösung für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs eigentlich nur auf kommunaler Ebene erfolgen kann, und dafür gebe es in Baden-Württemberg nun ausreichende Satzungsermächtigungen für die Gemeinden.

Ausgestaltung der Stellplatzpflicht
Der Befragte hielt es nicht für zielführend, auf Landesebene differenziertere Lösungen für die Berechnung der Zahl notwendiger Stellplätze einzuführen, auch wenn eine Pauschallösung wegen der großen Unterschiede von Städten immer suboptimal ist. Es sei sinnvoller, wenn die Kommunen individuelle Regelungen erarbeiten, wofür § 74 Abs. 2 LBO geeignete Satzungsbefugnisse biete. Weitere Anpassungen auf Landesebene wurden seitens des Interviewten als nicht erforderlich angesehen, weil die Gemeinden die Möglichkeit hätten, eigene örtliche

Bauvorschriften zu erlassen, wenn sie spezielle Ziele der Stadtentwicklung umsetzen oder bestimmte Probleme lösen möchten. Die Gemeinden in Baden-Württemberg hätten weitreichende Handlungsfreiheit und seit 2015 die Möglichkeit, auch für Wohnungen den 1:1-Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Somit könne auf kommunaler Ebene auf Veränderungen beim Mobilitätsverhalten reagiert und die verkehrliche Entwicklung gesteuert werden.

Festlegung der Stellplatzzahlen und 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnungen

Seitens des Ministeriumsmitarbeiters wird das Regelungssystem mit der pauschalen Forderung von einem Stellplatz pro Wohnung in § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO als ausreichend eingestuft. Die Regelung sei klar und rufe keine Missverständnisse hervor. Da die Gemeinden die Möglichkeit hätten, in eigenen Satzungen die Zahl der notwendigen Stellplätze individuell zu regeln, sind nach Meinung des Befragten ausreichend Spielräume für von der Landesbauordnung abweichende Regelungen in Baden-Württemberg vorhanden. Im Interview wurde darauf hingewiesen, dass sich die Stellplatzfrage bei Wohnnutzungen grundlegend anders stelle als bei sonstigen Nutzungen. Daher werde auch kein Abschlag bei einer guten ÖPNV-Anbindung gewährt. Bei Wohnen könne pauschal und schlüssig unterstellt werden, dass in einer Wohnung ein Haushalt lebt und dass die allermeisten Haushalte über mindestens ein Auto verfügen. Bei Wohnungen sei somit eine „relativ gute Abschätzbarkeit" des Bedarfs gegeben. Pro Wohnung ein Stellplatz stelle daher seitens des Landesgesetzgebers eine stimmige Bezugsgröße dar. Bei anderen Nutzungen sei es nicht so einfach, Bezüge zur Zahl notwendiger Stellplätze herzustellen – dort ermögliche die VwV Stellplätze den Baurechtsbehörden verschiedene Spielräume für die Berechnung der Mindeststellplatzzahl (z.B. von-bis-Flächenangaben). Stellplätze für Wohnungen seien sowohl hinsichtlich der Nutzer als auch der Anforderungen grundsätzlich anders zu behandeln als jene für sonstige Nutzungen. Wohnungsstellplätze seien funktional eng mit der Wohnung verknüpft und sollten daher auch in direkter Nähe zur Wohnung hergestellt werden. Dies sei auch ein Grund dafür, dass die baden-württembergische Landesbauordnung keine Ablöse für Wohnungsstellplätze ermöglicht. Bei der Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen seien aktuell keine Anpassungen beim 1:1-Stellplatzschlüssel in der Bauordnung geplant. Es habe zwar in der Vergangenheit vereinzelt von verschiedenen Seiten Forderungen gegeben, den gesetzlichen 1:1-Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Dies sei aber nie weiterverfolgt worden. Durch die in der Landesbauordnung enthaltene Ermächtigung für Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften geringere Stellplatzzahlen auch für Wohnungen festsetzen zu können, bestehe für das Land kein weiterer Handlungsbedarf. Wenn die Gemeinden mit den landesrechtlich vorgegebenen Stellplatzzahlen unzufrieden sind, sollten sie nach Auffassung des Befragten ihre rechtliche Möglichkeit nutzen und eigene Satzungen mit passgenauen Stellplatzzahlen erlassen.
Zur Frage der Begrenzung der Stellplatzherstellung erläuterte der Interviewte, dass es bislang auf der Landesebene noch nie ein Thema war, eine Obergrenze für Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, einzuführen. Grundsätzlich wäre dies kompetenzrechtlich in der Landesbauordnung möglich. Die verfassungsrechtliche Grenze, ab wann die Baufreiheit rechtswidrig eingeschränkt wird, liegt aus seiner Sicht sehr hoch.
Bei Überarbeitungen der Landesbauordnung wird laut Auskunft des Befragten aus Zeit- und Kapazitätsgründen in der Regel nicht auf statistische Daten oder empirische Untersuchungen zurückgegriffen. Die differenzierten Stellplatzzahlen für Nichtwohnnutzungen in der VwV Stellplätze würden bei Bedarf geprüft, wenn deren Anwendung zu einem erheblichen Missverhältnis führt. Seitens der Landesverwaltung werden nicht laufend statistische Zahlen beispielsweise zur Pkw-Ausstattung der Haushalte in Baden-Württemberg beobachtet. Der Befragte ging davon aus, dass aber die Gemeinden bei der Erstellung von Stellplatzsatzungen Untersuchungen durchführen oder Daten erheben, um darauf aufbauend bedarfsgerechte Stellplatzzahlen festzulegen zu können. In der Regel erfolge auch keine laufende Auswertung von Studien zum Mobilitätsverhalten.

Evaluierungen

Dem Ministeriumsmitarbeiter zufolge werden keine Evaluierungen durchgeführt, inwieweit Regelungen der Landesbauordnung in der Praxis angewendet werden und welche Folgen sie haben. Untersuchungen der bestehenden Regelungen fänden nur statt, wenn die Landesbauordnung zu bestimmten Themen überarbeitet werden soll. Gesetzesänderungen würden in der Regel nur erfolgen, wenn eine Regelung konkrete Missstände verursacht. Im Interview wurde als Beispiel genannt, dass die Fahrradstellplatzpflicht aktuell in einzelnen Fällen zu völlig unrealistischen Stellplatzforderungen geführt hat, sodass dahingehend Anpassungen in der Landesbauordnung vorgenommen werden sollen.
Im Experteninterview wurde danach gefragt, inwieweit Kenntnisse zur Anwendung nachfolgend aufgeführter Regelungen in der Landesbauordnung und zu deren Auswirkungen vorliegen. Dies wurde in allen Fällen verneint.

Tabelle 5: Überblick über Kenntnisse über die Anwendung verschiedener Satzungsermächtigungen

Haben Sie Kenntnisse darüber …	nein	ja		Informationen zum Umfang
... inwieweit Gemeinden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Zahl notwendiger Wohnungsstellplätze einschränken?	●			
... ob Bauherren tatsächlich auch weniger Stellplätze errichten, wenn die Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen eingeschränkt wird?	●			
... inwieweit die Gemeinden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO die Herstellung von Stellplätzen einschränken bzw. untersagen?	●			
... inwieweit die Gemeinden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO die Errichtung von Stellplätzen in platzsparender Bauweise vorschreiben?	●			

Quelle: eigene Darstellung

Kompensation von Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze – außer für Wohnungen

Zur 2014 beschlossenen Regelung (§ 37 Abs. 1 Satz 4 LBO), dass ein Stellplatz durch vier Fahrradabstellplätze ersetzt werden kann, führte der Befragte aus, dass zunächst vorgesehen war, die Kompensationsmöglichkeit für alle Nutzungen zuzulassen. Diese Regelung sei aber teilweise auf massiven Widerstand u.a. bei Interessensvertretungen von Städten gestoßen. Es habe große Bedenken gegeben, dass gerade im Wohnungsbau Bauherren die Errichtung von Stellplätzen unterlaufen und als Kompensation an ungeeigneten Stellen kostengünstige Fahrradabstellplätze errichten, sodass am Ende weder brauchbare Abstellanlagen für Fahrräder noch Stellplätze für Autos zur Verfügung stehen. Da die Wohnungswirtschaft Einsparungspotenziale meist ausschöpft und daher die Gefahr des Missbrauchs dieser Regelung als groß eingestuft wurde, sei die Kompensationsmöglichkeit für Wohnungen ausgeschlossen worden. Bei Nichtwohnnutzungen könne eher davon ausgegangen werden, dass Bauherren beispielsweise aus Gründen der Kundenfreundlichkeit oder guten Erreichbarkeit bedarfsorientiert Parkraum schaffen und oft auch sogar mehr Stellplätze herstellen, als notwendig sind (z.B. Discounter). Der Befragte bezweifelte, dass in der Praxis häufig von dieser Möglichkeit der Kompensation Gebrauch gemacht werden wird.

Zielsetzungen bei der Ausgestaltung der Stellplatzpflicht

Im Rahmen des Interviews wurde der Befragte gebeten, anhand der nachfolgenden Tabelle zu bewerten, wie wichtig bei der konkreten Ausgestaltung der Stellplatzregelungen in der Landesbauordnung bestimmte Ziele sind.

Tabelle 6: Wichtigkeit bestimmter Ziele bei der Ausgestaltung der Stellplatzvorschriften

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	überhaupt nicht wichtig
geringer Prüfaufwand für Baurechtsbehörde (klare, schnelle Anwendbarkeit im Baugenehmigungsverfahren)			●	
Vermeidung von Einzelfallentscheidungen (möglichst wenig Ermessen, eindeutige Entscheidungsgrundlagen)	●			
langfristige Sicherung (z.B. keine Berücksichtigung von veränderbaren Kriterien)				●
kein Prüf- bzw. Kontrollaufwand für die Verwaltungen nach der Baugenehmigung				●
Planungssicherheit für Bauherren (korrekte Bestimmung der Stellplatzzahl selbständig möglich)	●			
Bestimmung der Stellplatzanzahl nach dem jeweils spezifischen Bedarf		●		
identische Regelungen für gesamtes Bundesland				●
Senkung der Baukosten/ Vermeidung von Kostensteigerungen			●	
Vermeidung von Beeinträchtigungen der Stadtgestalt			●	
Schonung der öffentlichen Verkehrsflächen/ Entlastung des Straßenraums	●			

Quelle: eigene Darstellung

Ladeinfrastruktur für Elektroautos

Das Land Baden-Württemberg plant, Ladeinfrastruktur für Elektroautos zu fordern. Dies soll in der Garagenverordnung geregelt werden und nicht in der Landesbauordnung (zu den zwischenzeitlich aufgetretenen Problemen siehe Kapitel 2.4.1). Dafür müsse zuerst § 73 LBO geändert werden, der die Ermächtigungen für Rechtsverordnungen enthält. Zur Frage, in welchem Umfang Ladeinfrastruktur gefordert wird, gebe es gerade bei den Nichtwohnnutzungen unterschiedliche Meinungen in den Ministerien. Zum Teil werde die Auffassung vertreten, dass die Vorgaben in der EU-Richtlinie zur Gesamteffizienz von Gebäuden überschritten werden sollen. Der Befragte wies darauf hin, dass neben dem Einbau von Ladestationen auch die Anschlussleitungen und -kapazitäten außerhalb des Gebäudes sowie die dafür erforderlichen Abrechnungsverfahren bedacht werden müssen, die meist hohe Kosten verursachen.

Satzungsermächtigung zur Einschränkung der Stellplatzpflicht für Wohnungen

Zur Frage, weshalb im Jahr 2014 die Ermächtigungsgrundlage für Stellplatzeinschränkungen auch auf Wohnungen ausgeweitet wurde (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO), führte der Befragte aus, dass auch für Wohnungsstellplätze eine stärkere Kommunalisierung der Stellplatzpflicht ermöglicht werden sollte. Die Gemeinden sollten gestärkt und in die Lage versetzt werden, die in der Landesbauordnung vorgeschriebene Zahl notwendiger Stellplätze zu unterschreiten. Die Stellplatzpflicht kann so im Einzelfall bis auf Null gesenkt werden. Auf diese Weise sollten die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden auch beim Wohnungsbau vergrößert werden.

Ablöse

Da sich hier wie bei der Festlegung der Stellplatzzahlen im Wohnungsbau der sachliche Hintergrund grundlegend anders darstelle als bei Nichtwohnnutzungen, werde für Wohnungen die Ablöse ausgeschlossen. Der Landesgesetzgeber vertrete die Meinung, dass bei jeder Wohnung ein Stellplatz notwendig ist, der in der Nähe der Wohnung hergestellt werden muss. Die Ablöse widerspreche diesem Grundsatz der Nähe, da sie für die Errichtung von Stellplätzen an anderer Stelle im Gemeindegebiet oder sogar für sonstige Verkehrsinvestitionen verwendet werden kann. Die Ablöse führe zu einer Dezentralisierung und Entflechtung von Bauvorhaben und Stellplatz, die bei Wohnungen nicht gewollt sei. Bei anderen Nutzungen werde dies als vertretbar angesehen. Der Befragte wies darauf hin, dass das Thema Ablöse auch bei anderen Nutzungen sehr schwierig ist. Aus seiner Sicht könnte die Möglichkeit der Ablöse ganz abgeschafft werden. Immer wieder gebe es Vorwürfe an die Gemeinden, die Ablösen für die Generierung von Einnahmen zu missbrauchen. Bislang habe es keine Forderungen oder Diskussionen gegeben, für Wohnungen Ablösen in die Landesbauordnung aufzunehmen.

Abweichungen und Befreiungen von der Stellplatzpflicht

Laut dem Befragten sind Abweichungen und Befreiungen von der Stellplatzpflicht in der Praxis absolute Ausnahmen. Es lägen zwar keine genauen Informationen darüber vor, inwieweit Baurechtsbehörden von der Stellplatzpflicht befreien, aber Gemeinden seien sehr zurückhaltend mit dem Erteilen von Befreiungen. Zudem wurde darauf verwiesen, dass die Hürden für Befreiungen in der Bauordnung allgemein sehr hoch sind, weil es sich in der Regel um Baupolizeirecht zur Gefahrenabwehr handelt. Befreiungen kommen in der Regel erst bei unbilliger Härte oder bei atypischen Sonderfällen (z.B. steilen Hanglagen) in Betracht. Der Ministeriumsmitarbeiter wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in Baden-Württemberg in vielen Gemeinden die untere Baurechtsbehörde nicht Teil der Stadtverwaltung ist, sondern in einer Verwaltungsgemeinschaft organisiert ist. Da die Baurechtsbehörden ohne Einvernehmen mit der Gemeinde Befreiungen von der Landesbauordnung zulassen können, könnten sie die Planungshoheit der Gemeinde „hintertreiben“. Es könne aber von einer breiten Zustimmung bei den verschiedenen Behörden ausgegangen werden, dass die Gemeinden wegen der erheblichen Auswirkungen auf den Verkehr über die Stellplatzherstellung selbst entscheiden sollten. Der Interviewpartner ging davon aus, dass in der kommunalen Praxis nur sehr wenige Abweichungen auf Grund einer unzumutbaren Herstellung von Stellplätzen erteilt werden (§ 37 Abs. 7 LBO). Bei der Stellplatzherstellung gebe es keine genauen Vorgaben, ab wann diese unzumutbar ist. Die Baurechtsbehörden hätten darüber im Einzelfall zu entscheiden.

Pflicht zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen

Der Befragte teilte im Rahmen des Interviews mit, dass die im Jahr 2014 eingeführte Regelung für notwendige Fahrradabstellplätze für Wohnungen im Zuge der gerade laufenden Überarbeitung der Landesbauordnung wieder geändert wird. Zur konkreten Ausgestaltung der Lockerung herrsche aber seit einiger Zeit Uneinigkeit zwischen

verschiedenen Ministerien. Beabsichtigt sei, für die Fahrradabstellplätze ein Berechnungssystem wie für die Stellplätze bei Nichtwohnnutzungen aufzunehmen. Die Baurechtsbehörden sollten demnach selbst nach dem konkreten Bedarf entscheiden. Dies könne aber auch dazu führen, dass beispielsweise bei größeren Wohnungen – anders als bisher – auch mehr als zwei Fahrradabstellplätze erforderlich werden.

5.3.4 Zusammenfassende Bewertung der aktuellen Regelungen der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg

Stellplatzpflicht für Wohnungen

Aktuell verfolgt der Gesetzgeber in Baden-Württemberg mit dem 1:1-Stellplatzschlüssel die Strategie, die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsbau pauschal und strikt zu regeln. Änderungen sind seitens des Gesetzgebers derzeit nicht geplant. Die Vorgehensweise bei der Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze beruht bei Wohnungen auf einem anderen Konzept als bei Nichtwohnnutzungen. Während pro Wohnung ohne jegliche Berücksichtigung von Rahmenbedingungen ein Stellplatz gefordert wird, wird bei allen sonstigen Nutzungen die Qualität der ÖPNV-Anbindung berücksichtigt. Das Experteninterview machte deutlich, dass in Baden-Württemberg der Stellplatz für Wohnungen anders bewertet und behandelt wird als für sonstige Nutzungen. Dies zeigt sich sowohl in der pauschalen Stellplatzforderung als auch im Ausschluss von Ablösen.
Die aktuellen Stellplatzregelungen sind das Ergebnis zahlreicher Überarbeitungen in den letzten Jahrzehnten. Im Jahr 1995 wurde die Stellplatzpflicht für Wohnungen völlig neu konzipiert und ist in ihren Grundsätzen bis heute unverändert gültig. Die Auswertung der Sitzungsprotokolle ließ erkennen, dass verglichen mit anderen Vorschriften die Regelungen zur Stellplatzpflicht im Landtag stets intensiv und kontrovers diskutiert wurden. Bemerkenswert ist, dass bis in die 1990er Jahre weniger der Neubau, sondern wegen des dortigen Stellplatzmangels der Bestand im Fokus stand. Bis zur Neufassung der Landesbauordnung im Jahr 1995 ging es vor allem um Regelungen, die es ermöglichen sollten, im Bestand (v.a. in den Kernstädten) Stellplätze nachzufordern und im Falle einer unmöglichen Herstellung Ablösen zu erheben, um damit die Errichtung von Parkierungsanlagen finanzieren zu können. Mit Hilfe der Stellplatzpflicht sollte in der Landesbauordnung ein „Geldbeschaffungsprogramm“ (Landtag von Baden-Württemberg 1983a: 40) für Gemeinden eingeführt werden. Die Ablöse sollte neben der 1971 eingeführten Städtebauförderung zur Sanierung der Kernstädte und zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen. Allerdings bewährte sich die Vorschrift, im Bestand Stellplätze nachzufordern, in der Praxis nicht, sodass sie 1995 ersatzlos gestrichen wurde (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 100). Auffallend bei der Auswertung der verschiedenen Unterlagen, die im Zuge der Aufstellung und Änderungen der Landesbauordnung entstanden sind, ist, dass die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in neuen Wohngebieten in der politischen Diskussion kaum thematisiert wurde. Erst bei dem 1995 eingeführten Regelungsmodell, das pauschal einen Stellplatz pro Wohnung vorsieht, wurde verstärkt über die Parkierung im Wohnungsneubau diskutiert. Die Untersuchung der für die Stellplatzpflicht relevanten Paragrafen zeigte, dass die baden-württembergische Landesbauordnung – abgesehen von dem streng geregelten 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnungen – zahlreiche rechtliche Möglichkeiten für die Gemeinden eröffnet, die Herstellung von Stellplätzen in eigener Verantwortung zu steuern.

Abweichungen von der Herstellungs- bzw. der Stellplatzpflicht

Auch wenn vom Grundsatz her rechtlich eine Härte bei der Stellplatzpflicht durchaus gewollt ist, wurden in der Neufassung der Landesbauordnung im Jahr 1995 Abweichungsmöglichkeiten eingeführt, damit Vorhaben zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum nicht daran scheitern, dass Stellplätze nicht oder nur mit unzumutbarem Aufwand hergestellt werden können (§ 37 Abs. 7 LBO). Diese wurden seinerzeit aber nicht mit dem Ziel eingeführt, um im Neubau Härtefälle zu vermeiden, sondern vor allem im Bestand. Da der Handel die Wohnnutzungen in Kernstädten immer mehr zurückdrängte, sollte beispielsweise die Schaffung von Wohnraum durch Umnutzung nicht dadurch erschwert werden, dass Stellplätze geschaffen oder abgelöst werden müssen. Da es sich bei der Ablöse um ein interessantes Instrument für die Erbringung des Stellplatznachweises handelt, ist es bemerkenswert, dass es in den ausgewerteten Unterlagen nie Thema war, dies auch für Wohnungen zuzulassen.
Abweichungen von der Stellplatzpflicht im Wohnungsneubau sind aktuell nur in Ausnahmefällen möglich. Auch wenn die Landesbauordnung einige Möglichkeiten vorsieht, von der Herstellungspflicht abzuweichen (z.B. ver-

spätete Herstellung, Aussetzung, Errichtung auf Gemeindegebietsgrundstück, Befreiung bei Erprobung neuer Bau- und Wohnformen), so sind die Hürden und die zu erfüllenden Voraussetzungen sehr hoch. Bei der Aussetzung gemäß § 37 Abs. 4 LBO ist beispielsweise für die Nachrüstung eine über Baulast gesicherte, geeignete Fläche erforderlich, deren Vorhaltung problematisch sein kann.

Anzahl notwendiger Stellplätze im Wohnungsbau

Die Auswertung der verschiedenen Unterlagen, die im Zuge von Gesetzesänderungen entstanden sind, zeigte, dass die Frage, welche Anzahl an notwendigen Stellplätzen im Wohnungsbau vorgeschrieben werden soll, sowohl in den Gesetzesbegründungen als auch bei Beratungen im Landtag kaum behandelt wurde. Dass der geforderte 1:1-Stellplatzschlüsseln nicht in Frage gestellt wird, bestätigte sich auch beim Experteninterview. Eine Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels in der Landesbauordnung hielt der Interviewte nicht für erforderlich, weil Gemeinden die Möglichkeit hätten, in örtlichen Bauvorschriften eigene Regelungen zu treffen. Ebenso waren laut seiner Aussage Reduzierungen in Abhängigkeit von der Lage, der ÖPNV-Anbindung oder wohnungsbezogenen Merkmalen (z.B. Größe der Wohnung) nie Gegenstand der Debatte. In den ausgewerteten Drucksachen und Gesetzesbegründungen waren keine Erläuterungen oder statistischen Auswertungen zu finden, wie viele Autos beispielsweise durchschnittlich in einem Haushalt oder einer Wohnung vorhanden sind. Laut Experteninterview werden bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen in der Regel keine statistischen Daten heranzogen. Nur vereinzelt war es in den Gesetzesberatungen Thema, dass es auf Grund der heterogenen Raumstruktur in Baden-Württemberg mit den vielen Mittel- und Kleinstädten und den Ballungszentren schwierig ist, einheitlich für ein Flächenland die Stellplatzanzahl zu regeln (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995c: 5921). Erst im Jahr 2014 wurden die Gemeinden durch eine entsprechende Satzungsbefugnis in die Lage versetzt, zumindest in örtlichen Bauvorschriften für Wohnungen selbst einen geringeren Stellplatzschlüssel vorzusehen. Auffallend bei den Drucksachen und Gesetzesbegründungen war, dass es auch keine Untersuchungen und Evaluierungen gibt, wie sich die Regelungen der Stellplatzpflicht in der Praxis auswirken. Diese Vorgehensweise bestätigte sich auch beim Experteninterview.

Handhabbarkeit und Rechtssicherheit der Regelung

Die Forderung von einem Stellplatz pro Wohnung ist in der Handhabung simpel, reagiert aber nicht auf wohnungs- bzw. standortbezogene Rahmenbedingungen, die einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen. Dass der Gesetzgeber Berechnungen von Stellplatzzahlen beispielsweise in Abhängigkeit bestimmter Kriterien kritisch gegenüber steht, bestätigten sowohl das Experteninterview als auch eine Erläuterung in der Begründung der Gesetzesänderung im Jahr 2014. Damals schlug der ADFC im Rahmen der Verbändeanhörung zum Beispiel vor, die Zahl notwendiger Fahrradstellplätze auf Grundlage der Zimmeranzahl in einer Wohnung zu berechnen. Der Gesetzgeber griff diesen Vorschlag nicht auf und begründete dies damit, dass durch die Vorgabe einer Einheitszahl pro Wohnung die notwendigen Abstellplätze schnell und einfach ermittelt werden können (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 32). Dem Gesetzgeber geht es bei der konkreten Ausgestaltung der Stellplatzpflicht auch darum, einfache und eindeutige Bemessungs- und Berechnungsverfahren vorzugeben. Im Experteninterview zeigte sich, dass die Pauschalforderung von einem Stellplatz pro Wohnung als zielführend und ausreichend flexibel gesehen wird, wenn die Gemeinden die Möglichkeit haben, in eigenen örtlichen Bauvorschriften abweichende Stellplatzzahlen festzulegen. Aufwändige Berechnungen und Prüfungen von Baugesuchsunterlagen, die zu Verzögerungen bei der Baugenehmigung führen können, sollen vermieden werden. Ein Vorteil der aktuellen, einfachen Regelung besteht sicherlich darin, dass die Bauherren von Anfang an Planungssicherheit haben, wie viele Stellplätze im Wohnungsbau errichtet werden müssen, weil es kein Ermessen der Baurechtsbehörde und keine sonstigen Anpassungsmöglichkeiten gibt. Flexibilisierungen sollen auf der Ebene der Kommune erfolgen.

Verkehrsplanung bzw. -politik

Die Auswertung der Gesetzentwürfe und der Plenarprotokolle des Landtags machte deutlich, dass die Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung auch als verkehrspolitisches Instrument genutzt wurde bzw. wird. Mit Hilfe der Stellplatzpflicht wurde in den 1960er bis 1990er Jahre die Strategie verfolgt, die großen Missstände durch die zunehmende Motorisierung vor allem dadurch zu lösen, dass für bestehende Anlagen die Herstellung von Stell-

plätzen oder deren Ablöse verlangt werden konnte. Im Neubau sollten neue Missstände durch die konsequente Schaffung von ausreichend Stellplätzen vermieden werden. Die parteipolitische Dimension beim Stellplatzthema zeigt sich beispielhaft bei der Stellplatzpflicht für Fahrräder, die 2014 auf Betreiben der Grünen eingeführt wurde, aber schon nach fünf Jahren gelockert wurde.

Regelungen auf der Ebene des Landes oder der Gemeinden

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg hat sich bei der Regelung der Stellplatzpflicht weit von der Musterbauordnung entfernt (siehe Kapitel 3.4.2). Die Musterbauordnung fordert seit ihrer Überarbeitung im Jahr 2002 keine Stellplätze mehr, sondern enthält nur noch für die Gemeinden entsprechende Satzungsbefugnisse, die Herstellung von notwendigen Stellplätzen in eigenen Satzungen zu regeln. In Baden-Württemberg wurde dieses Stellplatzmodell nicht übernommen, weil es von einzelnen Verbänden und aus den Gemeinden massive Widerstände dagegen gab. Gerade kleinere Städte und Gemeinden wollten vermeiden, eigene Stellplatzsatzungen erarbeiten zu müssen, da dies in der Regel mit einem beträchtlichen Aufwand und wegen der politischen Brisanz des Themas mit erheblichen Widerständen in den Gremien verbunden ist. In Baden-Württemberg haben die Gemeinden neben der landesgesetzlichen Stellplatzpflicht seit 1983 die Möglichkeit, die Zahl notwendiger Stellplätze in örtlichen Bauvorschriften einzuschränken, um auf lokale Gegebenheiten reagieren zu können. Bis 2015 waren davon allerdings Wohnungen ausgenommen, für die in Baden-Württemberg die Bauordnung strikt die Herstellung von einem Stellplatz pro Wohnung vorschreibt.

Bewertung der Indikatoren: Wohnkosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung, Stadtraumqualität

Die Auswertung der verschiedenen Fassungen der Landesbauordnung, der im Zuge von Gesetzesänderungen entstandenen Dokumente und das Experteninterview ließen erkennen, dass bei der Ausgestaltung der Stellplatzpflicht die Themen Kosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung und Stadtraumqualität zwar durchaus auch eine Rolle spielen. Das primäre Ziel besteht allerdings im Neubau seit den Anfängen der Bauordnung darin, eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Verkehrsraum zu vermeiden, was vor allem der Stadtrauqualität zu Gute kommt. Bei allen Änderungen der Landesbauordnung wurde als allgemeine Zielsetzung genannt, gesetzliche Anforderungen bedarfsgerecht zu senken und das Baugenehmigungsverfahren zu vereinfachen, um so Kosten zu sparen. In einigen Gesetzesbegründungen wurde auch ausdrücklich die Einsparung von Flächen als Ziel genannt. Die Auswertung der Dokumente und das Experteninterview zeigten, dass es bislang keine konkreten Überlegungen gab und gibt, den 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnungen abzusenken, um Kosten im Wohnungsbau zu sparen und die Entstehung von bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen. Die Landesbauordnung trägt mit der konsequenten Forderung eines Stellplatzes pro Wohnung zumindest dazu bei, dass der öffentliche Raum von parkenden Autos entlastet und dadurch die Qualität des Stadtraums nicht weiter beeinträchtigt wird. Das Thema flächen- und kostensparendes Bauen rückte bei der Novellierung der Landesbauordnung 1982/ 1983 in den Fokus. Damals wurden einige Möglichkeiten für die Abweichung von der Stellplatzpflicht eingeführt, um zu vermeiden, dass Wohnraum nicht geschaffen werden kann, weil der Stellplatznachweis nicht erbracht werden kann (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1982: 1, 89). Im Hinblick auf die Einsparung von Flächen ist die Satzungsbefugnis in § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO hervorzuheben, die Kommunen ermächtigt, in örtlichen Bauvorschriften vorzuschreiben, dass Stellplätze nur in platzsparender Bauart hergestellt werden dürfen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Strategie des Landesgesetzgebers in Baden-Württemberg nicht in besonderer Weise davon geprägt ist, über die Stellplatzpflicht im Wohnungsbau zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beizutragen. Vereinzelt gibt es zwar Bemühungen, über andere Regelungen wie die verpflichtende Herstellung von komfortablen Fahrradabstellplätzen oder die Möglichkeit von abweichenden Stellplatzzahlen in örtlichen Bauvorschriften einen umweltfreundlichen Verkehr zu fördern. Die eigentliche Verantwortung bei der Stellplatzfrage wird aber in die Hände der Kommunen gelegt. Wie diese damit (v.a. Reduzierung der Wohnungsstellplätze) umgehen, wird in Kapitel 7 vertieft untersucht.

5.4 Bauordnungen der Länder außerhalb von Baden-Württemberg

Im Folgenden wird dargestellt, welche Strategien die einzelnen Bundesländer außerhalb von Baden-Württemberg aktuell in ihren Bauordnungen bei der Stellplatzpflicht verfolgen, weil es hier große Unterschiede gibt. Da auch Abstellplätze für Fahrräder für die Fragestellung von Interesse sind, werden auch diese Regelungen betrachtet.

Bayern

Bayerische Bauordnung (BayBo) vom 14.08.2007, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.07.2020

In Bayern besteht eine Herstellungspflicht von Stellplätzen für Wohnungen (§ 47 Abs. 1 BayBO). In § 47 Abs. 2 BayBO ist geregelt, dass das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Zahl der notwendigen Stellplätze in einer Rechtsverordnung festlegt. Es handelt sich neben Nordrhein-Westfalen um das einzige Bundesland, das die Zahl der notwendigen Stellplätze in der Rechtsform der Verordnung[7] konkretisiert – in anderen Ländern handelt es sich dabei meist um Verwaltungsvorschriften oder -hinweise. Die Bayerische Bauordnung enthält eine Satzungsbefugnis für Gemeinden, die Zahl sowie die Größe und Beschaffenheit der Stellplätze durch örtliche Bauvorschriften festzulegen (§ 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO). Bestimmte Rechtfertigungsgründe als Voraussetzung für den Erlass von stellplatzbezogenen Satzungen werden in der Bayerischen Bauordnung nicht genannt. Örtliche Bauvorschriften können auch direkt im Bebauungsplan selbst erlassen werden (§ 81 Abs. 2 BayBO). Wenn keine kommunalen örtlichen Bauvorschriften vorliegen, legt die Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) die Anzahl notwendiger Stellplätze fest. In der aktuell gültigen Fassung der GaStellV wird pro Wohnung ein Stellplatz gefordert (§ 20 GaStellV und Anlage). Dies stellt laut Gesetzesbegründung das sicherheitsrechtlich unverzichtbare Minimum an Stellplätzen dar. Eine Ablöse von notwendigen Stellplätzen ist in Bayern für alle Nutzungen möglich und gilt neben der Realherstellung auf dem eigenen oder einem anderen Grundstück als gleichwertige Erfüllungsmöglichkeit der Stellplatzpflicht. Die vorherige Fassung der Bauordnung sah eine Ablöse nur im Falle der unmöglichen Herstellung vor. Da ein Ablösevertrag erforderlich ist, liegt die Entscheidung, ob und unter welchen Voraussetzungen Stellplätze abgelöst werden können, weiterhin bei der Gemeinde (§ 47 Abs. 3 BayBO) (vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 2007: Punkt 47.3.3; Busse 2018a: 211 f., 219 f.; Busse 2018b: 397). Außer für Sonderbauten wird in Bayern ein vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren durchgeführt (§ 59 BayBO), in dessen Rahmen die Einhaltung der Stellplatzvorschriften gemäß § 47 BayBO nicht geprüft wird. Nur wenn Stellplatzsatzungen vorliegen, wird deren Vollzug geprüft. Die Bayerische Bauordnung enthält seit der Novellierung 2007/ 2008 keine kommunale Satzungsbefugnis mehr für eine Beschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung (vgl. Busse 2018a: 211; Busse 2018b: 397 f.). Die Abschaffung dieser Ermächtigungsgrundlage führte dazu, dass z.B. die Stadt München eine bestehende Beschränkungssatzung aufheben musste (siehe Kapitel 5.5). Im Zuge der Änderung der Bauordnung im Jahr 2018 wurden die Verwendungszwecke der Ablösebeträge erweitert (z.B. für Ausstattung mit Ladestationen, Bau und Errichtung von Mietfahrradanlagen; § 47 Abs. 4 Nr. 2 BayBO). Ebenso wurde bei der Satzungsermächtigung für örtliche Bauvorschriften ergänzt, dass Gemeinden die Ausstattung mit Elektroladestationen regeln können (§ 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO) (vgl. Bayerische Staatsregierung 2018: 526, 530; Busse 2018a: 211).
Gemäß den Vollzugshinweisen zur BayBO 2008 kann eine Abweichung von der Herstellungspflicht bei Projekten des autofreien Wohnens gewährt werden. Die Abweichung kann an Bedingungen geknüpft werden und im Falle von Missständen eine nachträgliche Errichtung der Stellplätze durch öffentlich-rechtlichen Vertrag abgesichert werden (vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 2007: 15).
Fahrrad: Die Bayerische Bauordnung enthält die Regelung, dass für Gebäude der Klassen 3 bis 5 für jede Wohnung leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume u.a. für Fahrräder geschaffen werden müssen (§ 46 Abs. 2 BayBO). Die Ermächtigung für kommunale Satzungen umfasst auch die Festlegung von Abstellplätzen für Fahrräder (§ 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO), für die auch Ablösemöglichkeiten festgelegt werden können. (vgl. Grünewald 2016: Rn. 128-129)

[7] „Rechtsverordnungen sind untergesetzliche Rechtsnormen, die von Verwaltungsbehörden aufgrund einer gesetzlichen Ermächtigung erlassen werden." (Ipsen 2019: 31) Rechtsverordnungen können nur auf Grundlage hinreichend bestimmter Ermächtigungen erlassen werden. Rechtsverordnungen müssen mit höherrangigem Recht vereinbar sein (vgl. ebd.: 31-33, 81 f.). Verwaltungsvorschriften werden unter unterschiedenen Bezeichnungen erlassen (z.B. Richtlinie, Anweisung, Anordnung, Runderlass, Dienstanweisung). Da Gesetze und Verordnungen in der Regel Interpretationsspielräume lassen, können vorgesetzte Behörden allen nachgeordneten Behörden Weisungen erteilen, wie die Amtsgeschäfte zu erledigen sind (vgl. ebd.: 40-44, 58).

Berlin

Bauordnung für Berlin (BauO Bln) vom 29.09.2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.05.2020

Sowohl für Wohnungen als auch für alle sonstigen Nutzungen fordert die Berliner Bauordnung seit 1997 keine Stellplätze mehr. Bauherren steht es somit frei, ob und in welchem Umfang sie Abstellflächen für Autos im Wohnungsneubau errichten. Lediglich bei der Errichtung öffentlich zugänglicher Gebäude regelt die Bauordnung (§ 49 Abs. 1 BauO Bln), dass Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlfahrer hergestellt werden müssen. Die vollständige Aufhebung der Stellplatzpflicht führt in Berlin dazu, dass die Stadt aus Ablösen keine Einnahmen mehr für Maßnahmen im Verkehrsbereich generieren kann. § 86 Abs. 6 BauO Bln ermächtigt die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung, durch Rechtsverordnung bei Vorliegen bestimmter Gründe (z.B. Erschließungsqualität durch den ÖPNV) Bereiche festzulegen, in denen die Herstellung von Stellplätzen eingeschränkt oder ausgeschlossen wird. Ebenfalls können bei Nutzungen, die in besonderem Maße Stellplätze erfordern, abweichende Regelungen getroffen werden. (vgl. Lehmbrock 2000: 68, 87-89, 124 f.)
Fahrrad: Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, fordert die Berliner Bauordnung Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe (§ 49 Abs. 2 BauO Bln). Im Gegensatz zu Baden-Württemberg dürfen notwendige Fahrradabstellplätze auch auf öffentlichen Flächen errichtet werden. Seit Juli 2020 gibt es neue Ausführungsvorschriften für die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze). Darin werden viele und zum Teil hohe Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze gestellt (z.B. ebenerdige Erreichbarkeit). Für eine Wohnung bis zu 50 m² wird ein Fahrradabstellplatz gefordert; pro zusätzlichen 25 m² Wohnfläche kommt ein weiterer Abstellplatz dazu. Für Wohnungen ab 100 m² sind mindestens vier Fahrradabstellplätze zu errichten (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2020: 2 f., Anlage 2). Zuvor waren pro Wohnung pauschal zwei Abstellmöglichkeiten vorgeschrieben (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007: 2 und Anlage 2). Gemäß § 49 Abs. 3 BauO Bln besteht grundsätzlich die Möglichkeit notwendige Fahrradabstellplätze abzulösen. In Abhängigkeit der Lage bzw. Gebietszone beträgt der Ablösebetrag 250 oder 500 Euro pro Abstellplatz (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2008: 1). Die Einnahmen dürfen als Maßnahme zur Radverkehrsförderung nur für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen verwendet werden (§ 49 Abs. 3 Satz 4 BauO Bln).

Auswirkungen der Abschaffung der Stellplatzpflicht

Ein Jahr nach der Abschaffung der Stellplatzpflicht zeigte eine Untersuchung unter knapp 20 Bauvorhaben, dass nur in einem Fall weniger Stellplätze als früher vorgeschrieben erstellt wurden. Mehrheitlich wurden im Wohnungsbau mehr Stellplätze gebaut. Auffallend war die Vereinfachung und Beschleunigung der Baugenehmigungsverfahren (vgl. Lehmbrock 2000: 109-111, 117). Im Jahr 2005 stellte eine Abgeordnete (Bündnis 90/ Die Grünen) eine kleine Anfrage, in welcher Größenordnung der Senat auf Ablöseeinnahmen infolge der Abschaffung der Stellplatzpflicht verzichtet. In der Antwort wurde ausgeführt, dass nur für weiter zurückliegende Jahre entsprechende Auswertungen vorlagen. Im Jahr 1992 wurden demnach knapp 30 Mio. DM und im Jahr 1993 etwa 52 Mio. DM aus Ablösen (alle Nutzungen) eingenommen. Auf die Frage, wie sich die Abschaffung der Stellplatzpflicht auf die Zahl der hergestellten Stellplätze ausgewirkt hat, wird erläutert, dass sich die Erwartungen einer abnehmenden Stellplatzherstellung grundsätzlich nicht erfüllt haben. Beispielhafte empirische Untersuchungen im Bereich Mitte würden dies belegen. Bei Wohn- und Büronutzungen würden dort sogar zum Teil mehr Stellplätze errichtet. (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2005: 1 f.)
In der Untersuchung von Stellplatzsatzungen der LK Argus GmbH aus dem Jahr 2015 wurde die Berliner Bauordnung betrachtet und mit einem Mitarbeiter des zuständigen Referats ein Telefoninterview geführt. Die wesentlichen Inhalte werden nachfolgend kurz zusammengefasst. Der Befragte erläuterte, dass mit der Abschaffung der Stellplatzpflicht das Ziel verfolgt wurde, Investoren in die Innenstadt zu ziehen. Mit den Baukostensenkungen, die sich dadurch erzielen lassen, wollte sich Berlin gegenüber anderen Großstädten einen Standortvorteil verschaffen. Zehn Jahre nach der obigen Anfrage der Grünen 2005 wird nun festgestellt, dass im Bezirk Mitte nach dem Wegfall der Stellplatzpflicht um etwa ein Viertel weniger Stellplätze hergestellt worden seien. Gerade im hochpreisigen Wohnungsbau würden wegen der dortigen starken Nachfrage oft weiterhin in großem Umfang Stellplätze errichtet. Die Aufhebung der Stellplatzpflicht führte insgesamt zu einer Verringerung der Baukosten und des Verwaltungsaufwands sowie zu Erleichterungen für die Bauherren. Als nachteilig wurde erwähnt, dass keine Stellplatzablösen mehr eingenommen werden können. In dem Interview wurde darauf hingewiesen, dass es in Berlin schon länger Thema ist, eine Stellplatzobergrenze einzuführen, was bislang allerdings noch nicht erfolgt ist. (vgl. LK Argus GmbH 2015: 17 f.)

Brandenburg

Brandenburgische Bauordnung (BbgBO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.2018

Die Brandenburgische Bauordnung sieht seit ihrer Neufassung im Jahr 2003 keine Herstellungspflicht für Stellplätze mehr vor. In § 49 Abs. 1 BbgBO ist geregelt, dass notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nur hergestellt werden müssen, wenn eine Gemeinde eine entsprechende örtliche Bauvorschrift erlassen hat. Für den Erlass von Stellplatzsatzungen durch die Kommunen enthält § 87 Abs. 4 BbgBO die entsprechende Ermächtigung. Bei der Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze sind verkehrliche, wirtschaftspolitische oder städtebauliche Gründe zu berücksichtigen. Bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen ermöglicht die BbgBO den Gemeinden, die Herstellung von Stellplätzen und Garagen zu untersagen oder einzuschränken (§ 87 Abs. 4 Nr. 2 BbgBO). In § 87 Abs. 8 BbgBO ist im Hinblick auf das Verfahren genau vorgegeben, wer vor dem Erlass einer örtlichen Bauvorschrift zu beteiligen ist. Gemeinden können mit dem Bauherrn durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag vereinbaren, dass der Stellplatznachweis über Ablöse erbracht wird (§ 49 Abs. 3 BbgBO). Ablösen sind sowohl für Stellplätze als auch für Fahrradabstellplätze möglich.
In der Gesetzesbegründung wurde die Abschaffung der landesrechtlich festgesetzten Stellplatzpflicht folgendermaßen gerechtfertigt: „Da sich die städtebaulichen Strukturen und auch die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den brandenburgischen Gemeinden stark unterscheiden, ist es zweckmäßig, die Entscheidung über die Zahl der notwendigen Stellplätze in die Hände der jeweils von den Auswirkungen des ruhenden Verkehrs betroffenen Kommune zu legen.“ (Landtag Brandenburg 2003: 88) Der Gesetzgeber ging seinerzeit davon aus, dass alle Gemeinden von der Satzungsermächtigung Gebrauch machen werden (vgl. ebd.: 152). Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung hat 2005 einen Leitfaden für den Erlass von Stellplatz- und Stellplatzablösesatzungen veröffentlicht (vgl. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2005). Nach der Aufhebung der allgemeinen Stellplatzpflicht in der Bauordnung im Jahr 2003 gab es in der Verwaltungsvorschrift zur BbgBO eine Richtlinie, wie bis zum Inkrafttreten einer örtlichen Bauvorschrift die Zahl notwendiger Stellplätze festzusetzen ist. Dieser Übergangszeitraum endete zum 31.12.2004. Je Wohnung bis 100 m² Wohnfläche wurde ein Stellplatz gefordert; bei Wohnungen über 100 m² erhöhte sich der Stellplatzschlüssel auf zwei. Eine Minderung der Stellplatzzahl um bis zu 20 % war möglich, wenn das Vorhaben bestimmte Anforderungen bei der ÖPNV-Anbindung erfüllte (vgl. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 2003a: Anlage 2).
Fahrrad: In einem separaten Absatz (§ 87 Abs. 5 BbgBO) ermächtigt der Landesgesetzgeber die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Schaffung notwendiger Abstellplätze für Fahrräder detailliert zu regeln (Anzahl, Lage, Größe, Ausstattung). § 48 Abs. 3 BbgBO fordert zudem, dass in Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 Abstellräume u.a. für Fahrräder erstellt werden.

Bremen

Bremische Landesbauordnung (BremLBO) vom 04.09.2018

Die Bremische Landesbauordnung gilt für die beiden Städte Bremen und Bremerhaven. Sie fordert seit dem Jahr 2010 keine Stellplätze mehr für Wohnungen und sonstige Nutzungen, sondern enthält nur die Ermächtigung, dass die Städte örtliche Bauvorschriften über die Zahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen erlassen können (§ 86 Abs. 1 Nr. 4 BremLBO). Eine Ablöse von Stellplätzen für Wohnungen ist grundsätzlich möglich, muss aber ebenfalls von den Städten in entsprechenden Satzungen geregelt werden. Eine Ermächtigung, die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen, ist in der Bremischen Landesbauordnung nicht enthalten. Bei der letzten Überarbeitung der Bremischen Landesbauordnung im Jahr 2018 wurde die Ermächtigungsgrundlage an aktuelle Mobilitätsentwicklungen angepasst, indem Zubehörnutzungen (z.B. Ladestationen für Autos und Fahrräder, Abstellplätze für Lastenfahrräder) auch Bestandteil von kommunalen Satzungen werden können (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018: 61, 84). Außerdem wurde bei der Gesetzesnovellierung eingeführt, dass bei der Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze neben der ÖPNV-Anbindung auch die städtebauliche Situation berücksichtigt werden kann (vgl. o. A. 2018: 83).
Fahrrad: Im § 48 `Wohnungen´ der Bremischen Landesbauordnung ist geregelt, dass in Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 Abstellräume u.a. für Fahrräder herzustellen sind (§ 48 Abs. 2 BremLBO). Eine bestimmte Anzahl pro Wohnung wird nicht vorgeschrieben; es wird aber den Kommunen ermöglicht durch örtliche Bauvorschriften entsprechende Vorgaben zu machen (§ 86 Abs. 1 Nr. 4 BremLBO).

Hamburg

Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14.12.2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.02.2020

In Hamburg wurde im Jahr 2014 die Stellplatzpflicht für Wohnungen und Wohnheime generell aufgehoben – für andere Nutzungen sind weiterhin Stellplätze gesetzlich vorgeschrieben (§ 48 Abs. 1 und 1a HBauO). Der Gesetzgeber fügte in § 48 Abs. 1a HBauO diesen bewusst als Appell formulierten Satz ein, der das weiterhin vorhandene öffentliche Interesse an der Herstellung von ausreichend Stellplätzen betonen sollte: „Bei Wohnungen oder Wohnheimen entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen sollen." Der Gesetzgeber setzt darauf, dass die Bauherren für Wohnungen freiwillig weiterhin ausreichend Stellplätze gerade auch für mobilitätseingeschränkte Personen errichten. Mit der Aufhebung der Stellplatzpflicht wurde in Hamburg das Ziel verfolgt, den Wohnungsbau zu vereinfachen und zu beschleunigen. Die Abschaffung wurde u.a. auch damit begründet, dass es nicht möglich sei, die Stellplatzregelung so auszugestalten, dass sie jedem Einzelfall gerecht wird. Bei Nichtwohnnutzungen wurde die Stellplatzpflicht beibehalten, da dort – anders als bei Wohnungen – nicht von einem regelhaft vorhandenen Eigeninteresse an Stellplätzen ausgegangen werden kann. Die Höhe der wegfallenden Einnahmen aus Stellplatzablösen wurde auf 30.000 bis 50.000 Euro pro Jahr geschätzt, da in Hamburg Wohnungsstellplätze nur selten abgelöst worden waren. (vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2013c: 1-10; Oberthür 2019: 163)

Vor der Aufhebung der Stellplatzpflicht mussten in Hamburg notwendige Stellplätze entsprechend einer Richtzahlenliste hergestellt werden. In Mehrfamilienhäusern waren mindestens 0,6 bis 0,8 Stellplätze je Wohnung (abhängig von der Lage im Stadtgebiet) zu errichten. Allerdings war es möglich, den Stellplatzschlüssel bei Wohnungen unter besonderen, teilweise sehr strengen Vorgaben (autoarmes Wohnen, Verzicht auf eigenen Pkw) auf bis zu 0,2 zu reduzieren (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2013: 6-8).

Die Hamburgische Bauordnung enthält in § 48 Abs. 4 HBauO eine Regelung, dass die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise untersagt werden kann, wenn im Bereich des Grundstücks eine Verkehrsüberlastung besteht bzw. droht oder das Grundstück gut mit dem ÖPNV erschlossen ist. § 48 Abs. 2 HBauO regelt darüber hinaus, dass die Errichtung von Kinderspielflächen und von notwendigen Fahrradabstellplätzen Vorrang vor der Unterbringung von Stellplätzen hat. (vgl. Oberthür 2019: 164 f.)

Fahrrad: Für Wohnungen müssen in Hamburg notwendige Fahrradabstellplätze errichtet werden (§ 48 Abs. 1 HBauO) – eine Ausgleichszahlung (Ablöse) ist möglich, wenn die Fahrradabstellplätze nicht oder nur unter unzumutbaren Schwierigkeiten hergestellt werden können. Direkt in der Bauordnung sind die Höhen der Ausgleichsbeträge festgelegt (600 oder 1.000 Euro je Abstellplatz in Abhängigkeit der Lage; § 49 Abs. 2 HBauO). Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze richtet sich nach der Größe der Wohnung. Für eine Wohnung bis 50 m² Wohnfläche ist ein Fahrradabstellplatz notwendig; für alle weiteren 25 m² Wohnfläche kommt ein Fahrradabstellplatz dazu (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2013: Anlage 1: 2 f.). § 48 Abs. 3 Satz 2 HBauO enthält eine Sonderregelung, dass einzelne Stellplätze in vorhandenen Garagen auch als Fahrradabstellplätze genutzt werden dürfen.

Auswirkungen der Abschaffung der Stellplatzpflicht für Wohnungen

Im Zuge der Aufhebung der Stellplatzpflicht im Jahr 2014 wurde im Gesetz vereinbart, dass die Auswirkungen zum 31.12.2017 evaluiert werden und bei Bedarf Nachjustierungen erfolgen. In dem im Januar 2018 vorgelegten Bericht wird festgestellt, „dass Stellplätze auch ohne gesetzlichen Zwang in angemessenem Umfang hergestellt werden und die Abschaffung der Herstellungspflicht zu einer deutlich spürbaren Senkung der Baukosten sowie Entlastung von Baugenehmigungsverfahren geführt hat. Die Wiedereinführung einer zwingenden Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen in einer festgelegten Anzahl ist nicht erforderlich.

Die erfolgte Deregulierung unterstützt flexible, differenzierte und vorhabenbezogene Lösungen der Stellplatzfrage, die starre gesetzliche Regelungen nicht abbilden können. Der Verzicht auf starre Quoten ermöglicht den Bauherren flexible, vorhabenspezifische und ortsindividuelle Stellplatzlösungen und ermöglicht das flexible Reagieren auf sich verändernde Mobilitätsbedarfe." (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2018a: 1) In der Evaluierung wurden Vorhaben mit mehr als 15.500 Wohneinheiten nach verschiedenen Kriterien und mit unterschiedlichen Methoden untersucht. Es lag somit für die Auswertung eine hohe Fallzahl und eine gute Datengrundlage vor.

Die Erhebung ergab, dass bei allen untersuchten Bauvorhaben Stellplätze realisiert wurden. Beim Geschosswohnungsbau zeigte sich eine große Spannbreite bei den realisierten Stellplatzschlüsseln (von 0,25 bis 1,4 ST/ WE). Dies sah die Stadt als Bestätigung der These an, dass im Wohnungsbau viele Faktoren Einfluss auf den Stellplatzbedarf haben, die durch die vorher geltenden Stellplatzregelungen nicht abgebildet werden konnten. Eine Auswertung der Bauaufsichtsbehörde ergab, dass 81,4 % der Stellplätze, die vor der Aufhebung der Stellplatzpflicht nachzuweisen gewesen wären, freiwillig beantragt wurden (in Ein-, Zwei- und Mehrfamilienhäusern). Werden nur die Mehrfamilienhäuser betrachtet, dann wurden in zentralen Stadtteilen 86,8 % und im übrigen Stadtgebiet 71,5 % der bis 2014 vorgeschriebenen Stellplätze hergestellt. Die Auswertung lässt den Schluss zu, dass die Zentralität bzw. die Lage eines Vorhabens offenbar den Stellplatzbedarf deutlich weniger beeinflusst als zuvor angenommen. Große Unterschiede bei den realisierten Stellplätzen ließen sich zwischen Miet- und Eigentumswohnungen feststellen. Eine weitere von der Wohnungswirtschaft in Hamburg durchgeführte Erhebung ergab, dass im Betrachtungszeitraum im Geschosswohnungsbau zur Miete durchschnittlich 0,7 Stellplätze je Wohnung hergestellt wurden, während im Eigentumswohnungsbau der Stellplatzschlüssel bei 0,85 lag. Die Evaluierung ergab keine Hinweise, dass nach der Gesetzesänderung die Stellplatzherstellung im Wohnungsneubau vernachlässigt worden wäre. Die Stadt kam deshalb zum Ergebnis, dass die Bauherren auch ohne rechtlichen Zwang ausreichend Stellplätze errichten, sodass gesetzlich nicht nachgesteuert werden muss. Laut Evaluierung konnten die Ziele einer Senkung von Baukosten und einer Entlastung des Baugenehmigungsverfahrens erreicht werden. (vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2018a: 1-6; Munske 2018: 13)

Hessen

Hessische Bauordnung (HBO) in der Fassung von 28.05.2018, zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.06.2020

In der Hessischen Bauordnung regelt § 52 Abs. 1, dass die „Gemeinden [...] unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest[legen], ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, geeignete Stellplätze für Kraftfahrzeuge, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen, errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen (notwendige Stellplätze).“ Bereits im Jahr 1993 wurde bei der Neufassung der Hessischen Bauordnung die Regelung der Stellplatzpflicht vollständig in den Aufgabenbereich und damit in die Eigenverantwortung der Gemeinden übertragen; die Bauordnung selbst fordert seither keine notwendigen Stellplätze mehr (vgl. Hessischer Landtag 1993: 146). Die Formulierung in § 52 Abs. 1 HBO „Die Gemeinden legen […] fest“ bedeutet, dass die Kommunen nicht nur berechtigt, sondern explizit verpflichtet sind, die Zahl notwendiger Stellplätze durch eine Stellplatzsatzung festzulegen, wenn die örtlichen Verkehrsverhältnisse dies erfordern. Tatsächlich vorhandene Probleme mit dem ruhenden Verkehr darf die Gemeinde nicht ignorieren. Gibt es solche Probleme nicht, können Gemeinden auf den Erlass einer Stellplatzsatzung verzichten, was besonders in ländlichen Regionen der Fall sein kann (vgl. Hornmann 2019b: Rn. 52-53). Laut Begründung zum Gesetzentwurf ist diese Formulierung als Aufforderung an die Gemeinden zu verstehen, „ein örtliches Verkehrskonzept zu erstellen, aus dem sich der Stellplatzbedarf ergibt.“ (Hessischer Landtag 2017: 94). In einer Kommentierung zur Hessischen Bauordnung wird die Meinung vertreten, dass es auf Grund der Formulierung der Vorschrift („… unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse …“) „durchaus zulässig und auch vom Gesetzgeber beabsichtigt [sei], dass die Stellplatzpflicht als Teil eines umfassenden örtlichen Verkehrskonzepts betrachtet wird und durch bewusst niedrig angesetzte Stellplatzzahlen der weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegengewirkt wird (…).“ (Allgeier/ Rickenberg 2013: 402 Rn. 7)
§ 52 Abs. 2 Satz 2 HBO schreibt vor, dass Gemeinden den Standort, die Größe, die Zahl und die Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze bestimmen müssen, wenn sie eine entsprechende Satzung erlassen. Dabei haben sie Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlage zu berücksichtigen. Die Hessische Bauordnung enthält eine Satzungsbefugnis für die Gemeinden, dass auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen vollständig oder teilweise verzichtet werden kann, soweit der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen verringert wird (§ 52 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 HBO). Verzicht bedeutet, dass die Herstellungspflicht entfällt, und hat zur Folge, dass in diesen Fällen keine Ablöse möglich ist. Diese Satzungsermächtigung umfasst alle Maßnahmen, durch die der Stellplatzbedarf reduziert werden kann (z.B. Jobtickets, Carsharing) (vgl. Allgeier/ Rickenberg 2013: 405 f.; Möller-Meinecke 2016: Rn. 79). § 52 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 HBO ermöglicht den Gemeinden, die Herstellung von Stellplätzen aus verkehrlichen und städtebaulichen

Gründen einzuschränken oder zu untersagen. In diesen Fällen ist keine Ablöse für die nicht herstellbaren Stellplätze möglich. Die Hessische Bauordnung ermöglicht den Gemeinden außerdem, bestimmte Konstruktionen für die Stellplätze (z.B. Stapel-, Tiefgaragen) und gewisse Anteile an barrierefreien Stellplätzen vorzuschreiben (§ 52 Abs. 2 Satz 2 Nr. 6 und 8 HBO). Die Ablöse der Herstellungspflicht ist möglich, wenn eine entsprechende Satzung vorliegt (§ 52 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 HBO).
Falls keine Stellplatzsatzung vorliegt, ermächtigt § 52 Abs. 2 Satz 3 HBO die Gemeinden (nicht die Baurechtsbehörden), im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen zu fordern, wenn dies zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Bei der Novellierung des Hessischen Bauordnungsrechts im Jahr 2018 wurde in § 52 Abs. 4 HBO eine neue Regelung eingeführt, dass bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden können. Dabei ersetzen vier Fahrradabstellplätze einen notwendigen Stellplatz. Diese Fahrradabstellplätze werden dann zur Hälfte auf die notwendigen Fahrradabstellplätze angerechnet. Ziel dieser Kompensationsregel ist es, den nicht-motorisierten Individualverkehr zu stärken. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, in Satzungen zu bestimmen, dass die landesrechtliche Kompensationsregelung nicht oder nur modifiziert gilt (vgl. Hessischer Land 3017: 94 f.). In der Hessischen Bauordnung ist eine Zweckentfremdung sowie ein Überlassen von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen an Dritte außerhalb des Bauvorhabens untersagt, solange die ständigen Benutzer und Besucher des Vorhabens die Parkierungsanlagen selber benötigen (§ 52 Abs. 6 HBO). Ergänzend zu den Regelungen im Stellplatzparagrafen (§ 52 HBO) enthält der Paragraf zu örtlichen Bauvorschriften (§ 91 Abs. 1 Nr. 4 HBO) die Ermächtigung für Gemeinden, durch Satzung die Ausstattung, Gestaltung, Größe und Zahl der Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder festzulegen.
Fahrrad: Im Vergleich zur vorherigen Version wurde bei der Neufassung der Bauordnung 2018 die Fahrradstellplatzpflicht aus dem Paragrafen mit den Wohnungsanforderungen (§ 43 Abs. 4 HBO i.d.F.v. 2011) herausgenommen und in den Stellplatzparagrafen § 52 HBO integriert und inhaltlich erweitert. § 52 Abs. 5 HBO schreibt vor, dass Fahrradabstellplätze in solcher Zahl herzustellen sind, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung des Vorhabens ausreichen. Wenn keine kommunale Satzung mit entsprechenden Regelungen vorliegt, müssen die notwendigen Abstellplätze hinsichtlich Zahl, Gestaltung und Größe gemäß einer Rechtsverordnung errichtet werden, die am 01.11.2020 in Kraft trat. Je 35 m² Wohnfläche muss mindestens ein Fahrradabstellplatz hergestellt werden. Neben der Vorgabe in der Bauordnung, dass Fahrradabstellplätze schwellenlos erreichbar sein müssen, stellt die Verordnung weitere umfangreiche Anforderungen an die Abstellplätze. (vgl. Hessische Staatskanzlei 2020: 355-358)

Mecklenburg-Vorpommern

Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBau M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.2015, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.11.2019

Die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern enthält keine Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen, sondern nur eine Ermächtigung für die Gemeinden, entsprechende Verpflichtungen in örtlichen Bauvorschriften zu erlassen (§ 86 Abs. 1 Nr. 4 LBau M-V). Wenn eine entsprechende örtliche Bauvorschrift vorliegt, regelt die Bauordnung, dass die notwendigen Stellplätze entweder auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon hergestellt werden müssen (§ 49 Abs. 1 LBau M-V). Die Formulierung in der Landesbauordnung entspricht genau jener in der Musterbauordnung. Laut § 86 Abs. 1 Nr. 4 LBau M-V können die Gemeinden in örtlichen Bauvorschriften Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze regeln. Eine Ablöse für Wohnungsstellplätze ist grundsätzlich möglich (§ 49 Abs. 2 LBau M-V). Eine Satzungsermächtigung, die Herstellung von Stellplätzen zu untersagen oder einzuschränken, enthält die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern nicht.
Fahrrad: In den örtlichen Bauvorschriften können Kommunen auch Vorgaben zu notwendigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erlassen (§ 86 Abs. 1 Nr. 4 LBau M-V) – diese Ermächtigungsgrundlage wurde erst mit Änderung der Landesbauordnung 2015 eingeführt. Außerdem ist geregelt, dass für Wohnungen (Gebäudeklasse 3 bis 5) Abstellräume u.a. für Fahrräder zu errichten sind (§ 48 Abs. 2 LBau M-V).

Niedersachsen

Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012, zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.07.2020

In Niedersachsen gilt eine Stellplatzpflicht für alle Nutzungsarten. Bei der Herstellung notwendiger Stellplätze müssen die Vorgaben entweder der Bauordnung oder – falls vorhanden – der örtlichen Bauvorschriften einer Gemeinde eingehalten werden (§ 47 Abs. 1 NBauO). Die Niedersächsische Bauordnung schreibt in § 47 Abs. 1

Satz 1 NBauO vor, dass notwendige Stellplätze in einer solchen Anzahl zur Verfügung stehen müssen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher einer baulichen Anlage aufnehmen können. In einer Kommentierung zur Niedersächsischen Bauordnung wird die Auffassung vertreten, dass in örtlichen Bauvorschriften auf Grund der besonderen Formulierung der Regelungen abweichend vom Grundsatz der Bedarfsdeckung auch geringere Stellplatzzahlen festgelegt werden können. Das heißt, die in örtlichen Bauvorschriften vorgegebenen Stellplatzforderungen müssen – im Gegensatz zu vielen anderen Bauordnungen – den Bedarf nicht zwingend vollständig decken (vgl. Wiechert 2013b: Rn 17).
In der Niedersächsischen Bauordnung wird in § 47 Abs. 1 Satz 1 NBauO bewusst der Begriff „müssen zur Verfügung stehen“ anstatt „sind herzustellen“ verwendet, um klarzustellen, dass bauliche Anlagen nur mit nutzbaren notwendigen Stellplätze rechtmäßig sind. Eine einmalige Herstellung reicht nicht aus. Auf Grund der speziellen Ausgestaltung der Regelung ist eine Befreiung von der Stellplatzpflicht nicht möglich. Vermieter müssen die Stellplätze den Bewohnern der baulichen Anlage zu angemessenen Konditionen anbieten und überlassen, da sie nur so tatsächlich zur Verfügung stehen. Die Stellplätze müssen zudem eine geeignete Beschaffenheit und Lage aufweisen, sodass sie auch tatsächlich von den Benutzern und Besuchern genutzt werden können, sowie angemessen instandgehalten werden. (vgl. Wiechert 2013a: Rn. 17, 20-22)
Im Jahr 2019 wurde die Ausführungsempfehlung zum Stellplatzparagrafen (§ 47 NBauO) vom zuständigen Ministerium in großen Teilen überarbeitet. Darin werden zwei Varianten für die Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze beschrieben. Bei der ersten Variante „entscheidet die Bauaufsichtsbehörde unter Berücksichtigung aller vorliegenden, maßgeblichen Informationen des Einzelfalls über die Anzahl der herzustellenden Einstellplätze“ (Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2019: 1). Es werden zahlreiche Aspekte aufgelistet, deren Berücksichtigung bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen empfohlen wird (z.B. ÖPNV-Anbindung, Mobilitätskonzepte). Die zweite Variante sieht vor, dass zur Bemessung der Stellplatzpflicht auf Richtzahlen zurückgegriffen wird, die in der Anlage der Ausführungsempfehlung enthalten sind. Bei diesen Richtzahlen handelt es sich um Orientierungswerte zur Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze im Einzelfall. Diese Richtzahlen können reduziert werden, wenn wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von MIV (z.B. Carsharing, gute ÖPNV-Anbindung) dargelegt werden. Für Mehrfamilienhäuser liegt die aktuelle Richtzahl bei 0,5 bis zwei Stellplätzen je Wohnung. Zehn Prozent der Stellplätze sollen für Besucher geeignet sein. In der vorher geltenden Ausführungsbestimmung war die Mindestrichtzahl mit ein bis 1,5 Stellplätze je Wohnung höher festgelegt. (vgl. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2016: 1 f.; Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2019: 1-3)
Die Ablöse von Stellplätzen bei Wohnungen ist in Niedersachsen grundsätzlich möglich. Der Bauherr kann die Ablöse verlangen, wenn die Gemeinde dies in einer Satzung bestimmt oder im Einzelfall zugestimmt hat. Zur Verwirklichung bestimmter verkehrlicher oder sonstiger städtebaulicher Absichten können die Kommunen in örtlichen Bauvorschriften für Teile des Gemeindegebiets die Herstellung von Stellplätzen einschränken oder untersagen (§ 84 Abs. 2 NBauO) – die Stellplatzverpflichtung entfällt in diesen Fällen (§ 47 Abs. 1 Satz 3 NBauO).
Im Vergleich zu den anderen Bauordnungen wird in der Niedersächsischen Bauordnung begrifflich zwischen Stellplätzen und Einstellplätzen unterschieden. Einstellplatz ist der Obergriff für (offene) Stellplätze und Garagen – es wird nicht wie in den anderen Bauordnungen zwischen Stellplätzen und Garagen unterschieden (§ 2 Abs. 9 NBauO). Die Niedersächsische Bauordnung weist eine Besonderheit auf, von der Wohnungen aber ausdrücklich ausgenommen sind: § 47 Abs. 3 NBauO ermöglicht, die Stellplatzpflicht jeweils für ein Jahr auszusetzen, wenn den ständigen Benutzern der baulichen Anlage Zeitkarten für den ÖPNV verbilligt zur Verfügung gestellt werden und dadurch ein geringerer Bedarf an Stellplätzen erwartet werden kann. Die Entscheidung darüber liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Baurechtsbehörde. Hermanns (2016: Rn. 41) weist in seiner Gesetzeskommentierung darauf hin, dass diese „systemwidrige Regelung [...] nur geringe praktische Bedeutung“ hat.
Fahrrad: In § 48 Abs. 1 NBauO ist geregelt, dass für bauliche Anlagen, bei denen mit einem Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen ist, ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten für die Benutzer und Besucher geschaffen werden müssen – ausdrücklich davon ausgenommen sind Wohnungen. § 44 Abs. 4 NBauO fordert allerdings, dass bei Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen ein leicht erreichbarer und gut zugänglicher Abstellraum u.a. für Fahrräder zur Verfügung stehen muss. § 84 Abs. 1 Nr. 3 NBauO ermächtigt Kommunen zwar, örtliche Bauvorschriften über Fahrradabstellanlagen zu erlassen. Da in diesem Zusammenhang dezidiert auf § 48 Abs. 1 Satz 1 NBauO Bezug genommen wird, der Wohnungen von der Herstellungspflicht ausnimmt, gilt diese Satzungsermächtigung nicht für Wohnungen.

Nordrhein-Westfalen

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 21.07.2018, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.04.2020

Exkurs zu Änderungen der Landesbauordnung

Die Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen wurde seit 2016 zwei Mal grundsätzlich geändert und soll aktuell ein weiteres Mal modifiziert werden. Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat am 15.12.2016 eine neue Fassung der Landesbauordnung beschlossen, wobei die meisten Paragrafen ein Jahr nach Verkündung des Gesetzes in Kraft treten sollten. Am 21.12.2017 fasste der Landtag den Beschluss, das Inkrafttreten der Landesbauordnung mit Ausnahme einiger Regelungen um ein weiteres Jahr bis zum 01.01.2019 aufzuschieben. Die gewonnene Zeit sollte dazu genutzt werden, die Regelungen der Neufassung im Hinblick auf mögliche Baukostensteigerungen und etwaige Verzögerungen bei Genehmigungsverfahren zu untersuchen. Ebenso sollte die Landesbauordnung wieder stärker an die Musterbauordnung angepasst werden. In diesem Zeitraum galt die vorherige Fassung der Landesbauordnung in der Fassung vom 01.03.2000 fort. Auf Grundlage der Überprüfungen wurde das `Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW)´ erarbeitet, das am 12.07.2018 beschlossen wurde und zu zahlreichen Änderungen der 2016 beschlossenen Landesbauordnung führte – u.a. bei der Stellplatzpflicht. Die neu gefasste Landesbauordnung trat am 01.01.2019 in Kraft. (vgl. Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: 1 f.)
Im September 2020 wurde der Landtag über einen von der Landesregierung beschlossenen Entwurf für die erneute Änderung der Landesbauordnung unterrichtet. Zu diesem Entwurf findet aktuell die Anhörung der Verbände statt. In diesem Gesetzentwurf wird die geltende Regelung der Stellplatzpflicht grundsätzlich beibehalten, aber umfangreiche Änderungen bei der Ausgestaltung des Stellplatzparagrafens vorgenommen. Viele der derzeit in der Landesbauordnung getroffenen Regelungen sollen künftig in Form einer Rechtsverordnung getroffen werden (vgl. MHKBG 2020: 8 f., 23-25, in Begründung: 11 f., 48 f.).

Aktuelle Regelung der Stellplatzpflicht

Nachdem in der (nie in Kraft getretenen) Fassung von 2016 die Regelung der Stellplatzpflicht auf die Kommunen übertragen worden war, wurde bei der Modernisierung der Landesbauordnung im Jahr 2018 die Stellplatzpflicht wieder in die Landesbauordnung eingeführt. In der Gesetzesbegründung wird erläutert, dass es zwar für sinnvoll gehalten wird, die Stellplatzpflicht wegen der großen Abhängigkeit von örtlichen Gegebenheiten und von verkehrspolitischen Konzepten generell den Kommunen zu überlassen. Aufgrund der großen Kritik der Gemeinden wurde die 2016 beschlossene Kommunalisierung der Stellplatzpflicht aber wieder verworfen. Stattdessen wurde erstmals in Nordrhein-Westfalen eine Ermächtigung für kommunale Stellplatzsatzungen in die Bauordnung aufgenommen. (vgl. Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: 144; Schulte 2019: 350 Rn. 3)
§ 48 Abs. 1 Satz 1 BauO NRW regelt aktuell, dass bei der Errichtung von Anlagen, bei denen einen Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze in ausreichender Zahl, Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind. Im Vergleich zur alten Fassung (§ 51 Abs. 1 Satz 1 BauO NRW i.d.F.v. 2000) wurde der Satzteil weggelassen, dass Stellplätze hergestellt werden müssen, „wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt“. In einem Kommentar zur Bauordnung begrüßen die Autoren diese Streichung, weil diese Forderung in den Baurechtsämtern zu vielen Unsicherheiten geführt habe. Um auf örtliche Verkehrsverhältnisse reagieren zu können, stehe nun die Ermächtigung für entsprechende örtliche Bauvorschriften zur Verfügung (vgl. Schulte 2019: 353 Rn. 18). In Absatz 2 von § 48 BauO NRW wird das für Bauen zuständige Ministerium ermächtigt, über eine Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze sowie weitere Anforderungen zu regeln. In der Gesetzesbegründung wird erläutert, dass in dieser Rechtsverordnung lediglich das unverzichtbare Minimum an Stellplätzen vorgeschrieben werden soll. Für darüber hinausgehende Anforderungen sollen die Gemeinden örtliche Bauvorschriften erlassen, zu deren Erlass sie die Landesbauordnung befugt. Damit haben Gemeinden die Möglichkeit, auf spezifische Gegebenheiten zu reagieren und Veränderungsprozesse beim Mobilitätsverhalten voranzutreiben (vgl. Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: 2 f., 91, 144; Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 17 f.). Wenn eine örtliche Bauvorschrift oder ein Bebauungsplan die Zahl der notwendigen Stellplätze festlegt, sind diese Zahlen anzuwenden (§ 48 Abs. 2 Satz 2 BauO NRW). Sowohl in § 48 Abs. 3 BauO NRW als auch in § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW werden die Gemeinden ermächtigt, festzulegen, ob und in welchem Umfang Stellplätze zu errichten sind, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen. In der Geset-

zesbegründung wird herausgestellt, dass es primäres Ziel der Stellplatzpflicht ist, den öffentlichen Verkehrsraum von ruhendem Verkehr zu entlasten. Mit der Regelung könne einerseits an dem bauordnungsrechtlichen Grundsatz festgehalten werden, dass bei der Errichtung von Anlagen, die einen Zu- oder Abgangsverkehr verursachen, Stellplätze in ausreichender Zahl herzustellen sind. Andererseits werden den Gemeinden umfangreiche Satzungsbefugnisse eingeräumt, um über Umfang und Erfüllungsmodalitäten der Stellplatzpflicht selber zu entscheiden. Als Experimentierklausel wurde aufgenommen, dass Städte teilweise oder ganz auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten können, wenn besondere Maßnahmen umgesetzt werden (vgl. Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: 142 f., 202; Schulte 2019: 359; Wiesmann 2019: 688 Rn. 7). In § 48 Abs. 3 Satz 7 BauO NRW wurde eine neue Regelung eingeführt, dass bis zum einem Viertel der notwendigen Stellplätze, die in einer Stellplatzsatzung gefordert werden, durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden können. Für einen Stellplatz sind vier Fahrradabstellplätze herzustellen. Dies soll Bauherren dazu anregen, freiwillig auf die Herstellung von Stellplätzen zu verzichten (vgl. Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: 146; Schulte 2019: 358 f.).
Bislang liegt die Rechtsverordnung nicht vor, auf die in der Landesbauordnung in § 48 Abs. 2 BauO NRW verwiesen wird. Diese unklare Situation bereitet den Städten ohne Stellplatzsatzung in Nordrhein-Westfalen aktuell Schwierigkeiten bei der Planung und Genehmigung von Vorhaben. Beispielsweise ist die Stadt Düren gerade dabei, auf die Schnelle eine Stellplatzsatzung zu erlassen, um bei wichtigen Bauprojekten Planungssicherheit zu schaffen (vgl. Stadt Düren 2020). In der Begründung zur aktuellen Bauordnung wird erläutert, dass sich die am Bau Beteiligten bislang an einer Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW; `Richtzahlen für den Stellplatzbedarf´) orientieren, die aber bereits seit 31. Dezember 2005 außer Kraft ist. Darin ist festgelegt, dass die Zahl notwendiger Stellplätze grundsätzlich im Einzelfall auf Grundlage von vor Ort vorhandenen Kenntnissen über die Verkehrsverhältnisse zu ermitteln ist. Erst wenn diese (z.B. Verkehrsgutachten) nicht ausreichen, sollen die in der Verwaltungsvorschrift enthaltenen Richtzahlen angewendet werden. Pro Wohnung sehen diese Richtzahlen einen Stellplatz vor. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des ÖPNV sollten davon Abschläge vorgenommen werden (vgl. Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport 2000: 43 f. und Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW; Landtag von Nordrhein-Westfalen 2018: 143 f.).
Die Gemeinden werden durch § 48 Abs. 3 Satz 2 Nr. 8 BauO NRW ermächtigt, in Satzungen die Ablöse der Herstellungspflicht zu regeln. § 48 Abs. 4 BauO NRW enthält zahlreiche Möglichkeiten für die zweckgebundene Verwendung der Ablösebeträgen. Beispielsweise können damit Bestandteile eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts finanziert werden. Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern, können Gemeinden durch örtliche Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen einschränken oder untersagen (§ 48 Abs. 3 Satz 2 Nr. 5 BauO NRW).
Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat im Jahr 2019 gemeinsam mit Institutionen wie dem Städtetag NRW und mit kommunalen Experten eine Musterstellplatzsatzung für Nordrhein-Westfalen sowie einen begleitenden Leitfaden zur Erstellung von Stellplatzsatzungen erarbeitet. Darin werden detailliert die Möglichkeiten für die Ausgestaltung von kommunalen Stellplatzsatzungen erläutert (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019).
Fahrrad: In § 48 Abs. 1 BauO NRW werden Fahrradabstellplätze analog zu Stellplätzen gefordert sowie qualitative Anforderungen an deren Zugänglichkeit gestellt. Mit dieser Vorschrift soll der wachsenden Bedeutung des Fahrrads als zentralem Element der Nahmobilität Rechnung getragen werden. Durch die einfache Erreichbarkeit soll die Fahrradnutzung attraktiv gestaltet werden. In kommunalen Satzungen kann auch die Ablöse von Fahrradabstellplätzen festgelegt werden (vgl. Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: 143, 145).

Rheinland-Pfalz

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998, zuletzt durch Gesetz vom 18.06.2019

Die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz regelt, dass bauliche Anlagen, die Zu- und Abgangsverkehr erwarten lassen, nur errichtet werden dürfen, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden. Die Zahl und Größe richtet sich nach der Zahl der vorhandenen und der zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Benutzer und Besucher der Anlage. Im Gesetzestext ist bestimmt, dass bei der Bemessung der Stellplatzzahlen die Möglichkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel berücksichtigt werden muss (§ 47 Abs. 1 LBauO). Das zuständige Ministerium der Finanzen erließ im Jahr 2000 eine Verwaltungsvorschrift zur Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze. In der Anlage zu dieser Verwaltungsvorschrift sind Richtzahlen enthalten, die dem durchschnittlichen Stellplatzbedarf entsprechen und für Mehrfamilienhäuser einen bis 1,5 Stellplätze pro

Wohnung vorsehen. Während bei anderen Nutzungen z.B. auf Grundlage der ÖPNV-Anbindung und der örtlichen Gegebenheiten Abschläge von den Richtzahlen gemacht werden können, sieht die Verwaltungsvorschrift bei Wohngebäuden eine Unterschreitung der Richtzahlen in der Regel nicht vor, da Wohnungen laut Normgeber immer einen Stellplatzbedarf auslösen (vgl. Ministerium der Finanzen 2000: 1-4 und Anlage 1). In einem Rundschreiben im Jahr 2015 gab das Ministerium für Finanzen aktuelle Hinweise zum Vollzug der Landesbauordnung. Darin wurde ausgeführt, dass bei einer geförderten Wohnung unabhängig von der Wohnungsgröße ein Stellplatz ausreicht, wenn die Wohnung Haushalten mit einer bestimmten Einkommensobergrenze zur Verfügung gestellt wird oder eine gute ÖPNV-Anbindung besteht (vgl. Ministerium für Finanzen 2015: 28 f.).
Eine Ablöse von Stellplätzen ist möglich (§ 47 Abs. 4 LBauO), wenn die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten erfolgen kann. Die Gemeinde muss die Höhe des Ablösebetrags durch Satzung festlegen. Die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz enthält zudem ein Zweckentfremdungsverbot von Stellplätzen (§ 47 Abs. 9 LBauO). Über § 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO werden die Gemeinden in die Lage versetzt, die Zahl notwendiger Stellplätze durch Satzung festzulegen. Gemeinden in Rheinland-Pfalz können durch Satzung bei Vorliegen bestimmter Bedingungen für abgegrenzte Bereiche oder für bestimmte Fälle auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichten. Ebenso können sie in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder einschränken (§ 88 Abs. 3 LBauO). In diesen Fällen sieht § 47 Abs. 4 LBauO ausdrücklich vor, dass für die nicht herstellbaren Stellplätze Ablösen erhoben werden können.
Fahrrad: Die Landesbauordnung fordert Abstellplätze für Fahrräder, wenn mit entsprechendem Zu- und Abgangsverkehr zu rechnen ist und die Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern (§ 47 Abs. 1 Satz 6 LBauO). § 88 Abs. 3 Nr. 4 LBauO ermächtigt die Gemeinden, Satzungen über die Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen aus verkehrlichen Gründen zu erlassen. Gemäß § 44 Abs. 4 LBauO sollen für Gebäude mit Wohnungen oberhalb des zweiten Obergeschosses Abstellräume u.a. für Fahrräder hergestellt werden. (vgl. Wieseler/ Teuchert/ Zajonz 2016: 137 f., 161)

Saarland

Landesbauordnung Saarland (LBOSaar) vom 18.02.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.12.2019

Gemäß der Landesbauordnung Saarland müssen Stellplätze in ausreichender Zahl, Größe sowie geeigneter Beschaffenheit errichtet werden, wenn bei der Errichtung von Anlagen Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist. Als Grundlage für die Bemessung dient die Zahl der vorhandenen und unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des ÖPNV zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Nutzer und Besucher der baulichen Anlage. Bei Wohngebäuden mit bis zu zwei Wohnungen entfällt die Stellplatzpflicht (§ 47 Abs. 1 LBOSaar). § 85 Abs. 1 Nr. 7 LBOSaar ermächtigt die Gemeinden, örtliche Bauvorschriften „über die Herstellungspflicht von Stellplätzen oder Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder für bestehende bauliche Anlagen“ zu erlassen, wenn Bedürfnisse des Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfordern. Da in diesem Satzteil die Formulierung `für bestehende bauliche Anlagen´ Interpretationsspielraum dahingehend lässt, ob sie sich nur auf die Fahrradabstellplätze oder auch auf die Pkw-Stellplätze bezieht, ergab eine Nachfrage beim zuständigen Landesministerium, dass die Herstellungspflicht für Fahrradabstellplätze nur bestehende bauliche Anlagen betrifft (vgl. Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland 15.01.2019).
Durch § 85 Abs. 1 Nr. 8 LBOSaar werden Kommunen befugt, Satzungen über das Verbot oder die Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen zu erlassen, wenn und soweit Gründe des Verkehrs, Festsetzungen einer städtebaulichen Satzung oder sonstige städtebauliche Gründe dies erfordern. Zudem müssen die Belange des ruhenden Verkehrs angemessen berücksichtigt werden. Eine Ablösung der Stellplätze ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich, wenn eine Ablösesatzung vorliegt (§ 47 Abs. 3 LBOSaar). Vorgaben oder Richtwerte für die Zahl notwendiger Stellplätze gibt es im Saarland nicht. Früher gab es einen Garagenerlass, dessen Rechtskraft aufgehoben wurde (vgl. o.A. 1976). Auch ohne Rechtsgrundlage wenden ihn Verwaltungen allerdings noch häufig an (vgl. Website Buss 2017). Notwendige Parkierungsanlagen dürfen nicht zweckentfremdet werden (§ 47 Abs. 8 LBOSaar).
Fahrrad: Analog zu den Stellplätzen fordert die Bauordnung Abstellplätze für Fahrräder, wenn mit entsprechendem Zu- und Abgangsverkehr zu rechnen ist (§ 47 Abs. 4 LBOSaar). Für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen sind gemäß § 46 Abs. 3 LBOSaar Abstellräume u.a. für Fahrräder herzustellen. Die Herstellungspflicht bei Wohnungen entfällt, soweit die Herstellung von Fahrradabstellplätzen für Besucher nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist (§ 47 Abs. 4 LBOSaar).

Sachsen

Sächsische Bauordnung (SächsBO) vom 11.05.2016, zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.12.2018

Die Sächsische Bauordnung schreibt vor, dass für Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, Stellplätze in erforderlichem Umfang herzustellen sind, soweit dies nicht in örtlichen Bauvorschriften geregelt ist (§ 49 Abs. 1 SächsBO). Mit dem 2. Gesetz zur Änderung der Sächsischen Bauordnung vom 16.12.2015 wurde in § 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO den Gemeinden in Sachsen erstmals die Möglichkeit eingeräumt, örtliche Bauvorschriften über die Zahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen zu erlassen (vgl. Sächsischer Landtag 2015a: 1, 19, 32). Bei der Bestimmung der notwendigen Stellplätze sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sowie die Erschließung durch den ÖPNV zu berücksichtigen. In einer Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung (VwVSächsBO) sind Richtzahlen enthalten, die für Ein- und Mehrfamilienhäuser einen bis zwei Stellplätze je Wohnung vorsehen. Während bei anderen Nutzungen unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. ÖPNV-Anbindung) von den Richtzahlen abgewichen werden kann, wird dies in der Verwaltungsvorschrift für Wohngebäude ausdrücklich ausgeschlossen (vgl. Sächsisches Staatsministerium des Innern 2005: 16 f. und Anlage mit Richtzahlentabelle).
Bei der Novellierung der Bauordnung im Jahr 2015 war die gänzliche Übertragung der Stellplatzpflicht auf die Gemeinden ein kontrovers und langwierig diskutiertes Thema auf Landesebene. Im ersten Gesetzentwurf der Staatsregierung war vorgesehen, die Stellplatzpflicht in der Bauordnung aufzuheben und den Gemeinden zu ermöglichen, Stellplatzsatzungen zu erlassen. Nach einer Übergangsfrist von zwei Jahren hätte ohne entsprechende örtliche Bauvorschrift keine Stellplatzpflicht bestanden (vgl. Sächsischer Landtag 2015a: 8, 19, 21, 32). Nach einer Anhörung von Sachverständigen im Innenausschuss, bei der zahlreiche Bedenken gegenüber einer vollständigen Kommunalisierung der Stellplatzpflicht vorgebracht wurden, wurde entschieden, dass die Landesbauordnung weiterhin grundsätzlich Stellplätze fordern soll, aber die Gemeinden die Möglichkeit erhalten, in örtlichen Bauvorschriften abweichende Vorgaben zu machen (vgl. Sächsischer Landtag 2015b: 3-7, 14, 18; Sächsischer Landtag 2015c: 12, 26, 27; Sächsischer Landtag 2015d: 1936-1940, 1943, 1946).
Die Kommunen in Sachsen können Satzungen über die Ablöse von Stellplätzen erlassen – allein auf Grundlage der Landesbauordnung ist keine Erhebung von Ablösebeträgen möglich (§§ 47 Abs. 2, 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO). Die Sächsische Bauordnung enthält keine ausdrückliche Satzungsbefugnis für die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen zu untersagen oder zahlenmäßig einzuschränken.
Fahrrad: § 48 Abs. 2 SächsBO gibt vor, dass für Wohngebäude der Klassen 3 bis 5 Abstellräume u.a. für Fahrräder errichtet werden müssen. Zudem fordert § 49 Abs. 1 SächsBO, dass für Anlagen, bei denen entsprechender Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Abstellplätze für Fahrräder im erforderlichen Umfang hergestellt werden müssen. In der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung wird als Richtzahl ein bis zwei Fahrradabstellplätze pro Wohnung genannt (vgl. Sächsisches Staatsministerium des Innern 2005: 16 f. und Anlage mit Richtzahlentabelle). Die Ermächtigung, kommunale Satzungen zu erlassen, umfasst auch Abstellplätze für Fahrräder (§ 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO).

Sachsen-Anhalt

Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) vom 10.09.2013, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2018

Die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt enthält keine Verpflichtung für die Herstellung von Stellplätzen, sondern nur eine Ermächtigung für die Gemeinden, entsprechende örtliche Bauvorschriften zu erlassen (§ 85 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 BauO LSA). Liegt eine Stellplatzsatzung vor, so bestimmt die Bauordnung, dass dementsprechend Stellplätze errichtet werden müssen (§ 48 Abs. 1 BauO LSA). Bis zum Jahr 2004 war die Herstellung notwendiger Stellplätze in der Landesbauordnung Sachsen-Anhalt verbindlich geregelt. Mit der Änderung der Bauordnung durch das 2. Gesetz zur Erleichterung von Investitionen im Land Sachsen-Anhalt wurde die Zuständigkeit vollständig an die Gemeinden delegiert (vgl. Landtag von Sachsen-Anhalt 2003a: 10, 31 f.; Landtag von Sachsen-Anhalt 2003b: 19 f.). In einer früheren Fassung der Bauordnung aus dem Jahr 2005 war vorgeschrieben, dass örtliche Bauvorschriften fünf Jahre nach Rechtskraft automatisch außer Kraft treten, wenn die Gemeinde nicht eine Verlängerung für fünf weitere Jahre bestimmt (§ 85 Abs. 5 BauO LSA i.d.F.v. 2005). Eine solche Befristung von örtlichen Bauvorschriften ist in der aktuellen Fassung nicht mehr enthalten.
Laut § 48 Abs. 2 BauO LSA kann die Gemeinde eine Ablösung von Stellplätzen verlangen, wenn die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Zur Regelung der Ablöse können die Gemeinden entsprechende örtliche Bauvorschriften erlassen. Gemäß § 48 Abs. BauO LSA werden bei der Ermittlung des Geld-

betrags für die Ablöse die ersten acht Stellplätze nicht berücksichtigt. Aktuell befindet sich in Sachsen-Anhalt eine Gesetzesänderung im Verfahren, um die Verwendungsmöglichkeiten der Ablösen zu erweitern (vgl. Landtag von Sachsen-Anhalt 2020: 4, 9). Die Bauordnung enthält keine Satzungsbefugnis für die Gemeinden, die Herstellung von Stellplätzen in örtlichen Bauvorschriften einzuschränken oder zu untersagen.
Fahrrad: § 47 Abs. 2 BauO LSA besagt, dass in Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 Abstellräume u.a. für Fahrräder herzustellen sind. Wie für Stellplätze enthält § 85 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 BauO LSA die Ermächtigung, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl und Beschaffenheit von Abstellplätzen für Fahrräder zu regeln.

Schleswig-Holstein

Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO SH) vom 22.01.2009, zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.10.2019

Die Herstellung von Stellplätzen ist in der Landesbauordnung von Schleswig-Holstein in § 50 LBO SH sehr detailliert in insgesamt zwölf Absätzen geregelt. Gemäß der Landesbauordnung dürfen bauliche Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden, wenn ausreichend geeignete Stellplätze hergestellt werden. Anzahl und Größe richten sich nach Art und Anzahl der tatsächlich vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Benutzer und Besucher der Anlage (§ 50 Abs. 1 LBO SH). Richtzahlen dafür gibt es aktuell nicht – ein Stellplatzerlass mit Richtwerten trat zum 31.12.2013 ersatzlos außer Kraft. Darin war für Mehrfamilienhäuser ein Stellplatzschlüssel von 0,7 bis 1,0 vorgesehen (vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag 2015: 66). Wenn die Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Stellplätze durch örtliche Bauvorschriften festgelegt wird, sind diese Vorschriften zu beachten. Eine entsprechende Befugnis für örtliche Bauvorschriften wurde bei der Änderung der Bauordnung im Jahr 2016 in § 84 Abs. 1 Nr. 8 LBO SH aufgenommen. Zuvor war es den Gemeinden nur möglich, bei bestehenden Anlagen unter bestimmten Voraussetzungen Stellplätze durch örtliche Bauvorschriften zu fordern oder für begrenzte Teile des Gemeindegebiets die Herstellung zu untersagen oder zu beschränken (vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag 2015: 18, 37, 91 f.).
Bei der Änderung der Landesbauordnung im Jahr 2016 fügte der Gesetzgeber bei der Regelung zur Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze (§ 50 Abs. 1 Satz 2 LBO SH) den Begriff `tatsächlich´ in folgende Formulierung ein: „Ihre Anzahl und Größe richtet sich nach Art und Anzahl der tatsächlich vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge …“ In der Gesetzesbegründung wird erläutert, dass mit dieser Ergänzung klargestellt werden sollte, dass sich die Stellplatzzahlen am spezifischen Bedarf des jeweiligen Vorhabens orientieren sollten. Grund dafür war, dass in der Praxis viele Akteure weiterhin starr auf die Richtzahlen des außer Kraft getretenen Stellplatzerlasses zurückgegriffen hatten. In der Begründung des Gesetzes wird ausgeführt, dass Bauherren für die Ermittlung der Stellplatzzahlen in der Regel geeignete Berechnungen anzufertigen haben (vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag 2015: 66 f.; Möller/ Bebensee 2017: 251).
§ 50 Abs. 1 Satz 5 und 6 LBO SH enthält eine Öffnungsklausel: Mit Einverständnis der Gemeinde kann ganz oder teilweise auf die Herstellung von Stellplätzen und die Ablöse verzichtet werden. Das gilt v.a. in den Fällen, in denen eine gute ÖPNV-Anbindung besteht, ausreichende Fahrradwege vorhanden sind oder die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum, der im öffentlichen Interesse liegt, erschwert oder verhindert werden würde. Laut Gesetzesbegründung kann ein solcher Verzicht beispielsweise auch beim Vorliegen eines Mobilitätskonzepts mit Carsharing-Angeboten in Frage kommen (vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag 2015: 68). Stellplätze können mit Einverständnis der Gemeinde in allen Baugebieten für verschiedene Vorhaben mehrfach genutzt werden, wenn sich ihre Nutzungszeiten nicht überschneiden und deren Zuordnung zu den Vorhaben öffentlich-rechtlich gesichert ist (§ 50 Abs. 1 LBO SH). Die Landesbauordnung enthält umfangreiche Regelungen zur Ablöse. Eine Ablöse von Stellplätzen ist generell möglich und nicht nur unter der Voraussetzung, dass die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist (§ 50 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 LBO SH). Die Gemeinden werden ermächtigt, in Satzungen für bestimmte Bereiche die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen (§ 50 Abs. 5 Satz 4 LBO SH). § 50 Abs. 10 Satz 2 LBO SH fordert, dass Stellplätze für Wohnungen in ausreichender Zahl barrierefrei sein müssen. (vgl. Möller/ Bebensee 2017: 254 f.) Die Kommunen dürfen in örtlichen Bauvorschriften auch den barrierefreien Zugang von Wohnungsstellplätzen innerhalb des Grundstücks vorschreiben (§ 84 Abs. 1 Nr. 3 LBO SH).
Fahrrad: Analog zu den Stellplätzen müssen bei baulichen Anlagen ausreichend Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden (§ 50 Abs. 1 LBO SH). Die Bauordnung sieht eine Ablöse auch für Fahrradabstellplätze vor, wenn deren Errichtung schwierig oder unmöglich ist (§ 50 Abs. 6 LBO SH). Bei Wohngebäuden der Gebäude-

klassen 3 bis 5 fordert § 49 Abs. 2 LBO SH Abstellräume u.a. für Fahrräder. Die Kommunen werden ermächtigt, in örtlichen Bauvorschriften die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hinsichtlich Zahl und Beschaffenheit zu regeln (§ 84 Abs. 1 Nr. 3 LBO SH).

Thüringen

Thüringer Bauordnung (ThürBO) vom 13.03.2014, zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.07.2019

Die Thüringer Bauordnung schreibt vor, dass bei der Errichtung von Anlagen Stellplätze herzustellen sind, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des ÖPNV Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist (§ 49 Abs. 1 ThürBO; vgl. Thüringer Landtag 2013: 111-113). In den Vollzugshinweisen zur Bauordnung sind Anhaltswerte für die Berechnung des Stellplatzbedarfs enthalten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze im Einzelfall zu ermitteln ist. Insbesondere sind dabei die Anbindung an den ÖPNV sowie sonstige Besonderheiten zu berücksichtigen. Für Einfamilienhäuser sehen die Anhaltswerte einen bis zwei Stellplätze pro Wohnung vor, für Mehrfamilienhäuser einen bis 1,5 Stellplätze. Die Stellplatzschlüssel sind nicht verbindlich, sondern dienen als Orientierungswert für den durchschnittlichen Bedarf, der unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten konkretisiert werden muss. Beispielhaft wird genannt, dass besondere örtliche Verhältnisse dadurch entstehen können, dass auf der Grundlage von Statistiken oder sonstige Informationsquellen der durchschnittliche Pkw-Besatz pro Privathaushalt nachweislich abweicht (vgl. Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr 2018: 32-35; Meißner 2019: 153).
Die Bauordnung befugt die Kommunen, die Herstellung von Stellplätzen aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen in bestimmten Gebieten oder für bestimmte Nutzungen zu untersagen oder einzuschränken (§ 88 Abs. 1 Nr. 7 ThürBO). Die Thüringer Bauordnung ermächtigt die Gemeinden nicht, eigene Regelungen zur Zahl und Beschaffenheit von Stellplätzen in örtlichen Bauvorschriften zu erlassen. Neben der Beschränkung und Untersagung der Stellplatzherstellung können Gemeinden in örtlichen Bauvorschriften nur noch die Gestaltung der Stellplätze und Fahrradabstellplätze regeln (§ 88 Abs. 1 Nr. 4 ThürBO). (vgl. Thüringer Landtag 2013: 163 f.; Meißner 2010: 153 f.)
Eine Ablöse von Stellplätzen ist mit Einverständnis der Gemeinde möglich; die Höhe der Ablöse muss in einer Satzung festgelegt sein (§ 49 Abs. 3 ThürBO). Gemäß Bauordnung darf der Geldbetrag 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten nicht überschreiten. In den Vollzugshinweisen wird klargestellt, dass im Falle der Untersagung der Stellplatzherstellung durch eine kommunale Satzung keine Ablösen für nicht herstellbare Stellplätze erhoben werden dürfen (vgl. Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr 2014: 33).
In Thüringen wurde bei der Novellierung der Landesbauordnung geregelt, dass die Landesregierung dem Landtag nach fünf Jahren über die Erfahrungen mit dem Gesetz zu berichten hat (§ 91 ThürBO). Für den im Januar 2020 vorgelegten Bericht wurde zwischen Juli und November 2019 eine Befragung von Bauaufsichtsbehörden durchgeführt. Eine Frage bestand darin, ob ein weiterer Regelungsbedarf bei Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen gesehen wird. 87 % der Befragten sahen keine Notwendigkeit für weitere Regelungen. 13 % der befragten Behörden gaben an, sich klarere Regelungen für die Anwendung der Stellplatzschlüssel zu wünschen. Thematisiert wurden auch die Voraussetzungen für Reduzierungen sowie Lösungen für Vorhaben in innerstädtischen Bereichen, wo im Zuge von Nachverdichtungen hohe Ablösebeträge fällig werden können. Seitens der befragten Behörden wurde beispielsweise kritisiert, dass die Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse bei den Stellplatzanforderungen zu viel Interpretationsspielraum lässt. (vgl. Thüringer Landtag 2020: 4, 11, 15)
Fahrrad: In der Thüringer Bauordnung ist geregelt, dass im Gegensatz zu den Stellplätzen Fahrradabstellplätze nur dann hergestellt werden müssen, wenn mit einem `erheblichen´ Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen ist (§ 49 Abs. 5 ThürBO). Für Wohngebäude der Gebäudeklassen 3 bis 5 müssen leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Fahrräder errichtet werden (§ 48 Abs. 2 ThürBO).

5.5 Vergleichende Auswertung der Bauordnungen nach Themen

Die Auswertung, wie die Stellplatzpflicht in den jeweiligen Landesbauordnungen und in der Musterbauordnung geregelt wird, zeigte auf der Landesebene sehr unterschiedliche Ansätze und Strategien. In vielen Ländern wurden in den letzten Jahren die Stellplatzvorschriften geändert. Regelungsinhalte und -dichte der Stellplatzparagrafen weisen in den Landesbauordnungen große Unterschiede auf. Im Folgenden werden die wesentlichen Regelungen zur Stellplatzherstellung aus den jeweiligen Landesbauordnungen in eine Gesamtschau gebracht.

Grundsätzliche Strategien zur Regelung der Stellplatzpflicht

In der Gesamtschau der 16 Bauordnungen lassen sich grundsätzlich drei Strategien unterscheiden, wie auf der Landesebene die Herstellung von Stellplätzen geregelt wird (in Anlehnung an LK Argus GmbH 2016: 7-13).

Strategietyp 1: Übertragung der Stellplatzpflicht auf die Kommunen (Kommunalisierung)
Die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen bei einem Bauvorhaben entsteht nicht auf Grundlage der Bauordnung, sondern erst durch den Erlass einer entsprechenden örtlichen Bauvorschrift durch die Gemeinde. Dafür enthalten die Bauordnungen geeignete Satzungsermächtigungen für die Gemeinden. Diese Vorgehensweise entspricht der Regelung in der aktuellen Musterbauordnung. Fünf Bundesländer haben derzeit die Stellplatzpflicht auf diese Weise kommunalisiert: Brandenburg, Bremen, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt. Bei dieser Strategie liegt die Forderung von Stellplätzen in der Eigenverantwortung der Gemeinden, denen es freisteht, eine Stellplatzsatzung in Form örtlicher Bauvorschriften zu erlassen. Wenn keine entsprechende Satzung vorliegt, kann die Gemeinde die Herstellung von Stellplätzen nicht verlangen; der Bauherr muss keine Stellplätze errichten. Lediglich die Hessische Bauordnung enthält eine Rückfallebene, dass im Falle des Fehlens einer Stellplatzsatzung die Gemeinde im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen fordern kann, wenn dies die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert (§ 52 Abs. 2 Satz 3 HBO).

Strategietyp 2: Festlegung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung
Neun Bundesländer legen aktuell die Stellplatzpflicht in ihren Bauordnungen fest und fordern die Herstellung von notwendigen Stellplätzen: Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen. Wenn bauliche Anlagen errichtet werden, sind gemäß Landesrecht Stellplätze für die Benutzer und Besucher herzustellen. Im Detail sind die Vorschriften, in welcher Zahl notwendige Stellplätze herzustellen sind, unterschiedlich ausgestaltet. Abweichungen von den notwendigen Stellplätzen sind nur sehr eingeschränkt möglich und in den Landesbauordnungen und zugehörigen Ausführungsbestimmungen verschiedenartig geregelt. Die Bauordnungen (mit Ausnahme von Thüringen) enthalten zudem eine Ermächtigung, dass die Gemeinden in örtlichen Bauvorschriften eigene Regelungen zur Anzahl, aber auch zur Beschaffenheit von Stellplätzen erlassen können.

Strategietyp 3: Keine Stellplatzpflicht für Wohnungen in der Landesbauordnung
Sowohl in Berlin als auch in Hamburg besteht keine Stellplatzpflicht mehr für Wohnungen. Berlin hat bereits im Jahr 1997 in seiner Bauordnung generell die Stellplatzbaupflicht abgeschafft. In Hamburg erfolgte dies im Jahr 2014 nur für Wohnungen. In den beiden Stadtstaaten ist es somit möglich, beim Bau von Wohnungen komplett auf die Herstellung von Stellplätzen zu verzichten. Stellplätze für Fahrräder müssen aber weiterhin errichtet werden.

Die Länder, die die Regelung der Stellplatzpflicht den Gemeinden übertragen haben, haben die Stellplatzpflicht – wie von der Musterbauordnung empfohlen – als bauordnungsrechtliches Rechtsinstrument aufgegeben. In den anderen Bundesländern, in denen noch eine landesrechtlich geregelte Stellplatzpflicht besteht, enthalten mit Ausnahme von Thüringen mittlerweile alle Bauordnungen eine Ermächtigung zur kommunalen Regelung der Stellplatzzahlen in örtlichen Bauvorschriften. Falls keine Ortssatzung vorliegt, stellt die Landesbauordnung ein `Backup´ dar, dass dennoch Stellplätze im Neubau errichtet werden.
Die Auswertung zeigt, dass bisher nur etwa ein Drittel der Bundesländer das Stellplatzkonzept der Musterbauordnung umsetzen. Nur ein Bundesland (Mecklenburg-Vorpommern) hat wortgleich die Formulierung der Musterbauordnung in § 49 Abs. 1 MBO in seine Bauordnung übernommen; in Bremen erfolgte dies mit leichten Anpassungen. Im Rahmen der Stellplatzpflicht stellt sich die grundsätzliche Frage, ob sich das Bauordnungsrecht wie in seinen Ursprüngen nur auf die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben beschränken oder auch dafür genutzt werden soll, Belange der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu steuern. In den Bundesländern, in denen die Regelung der Stellplatzpflicht vollständig den Kommunen übertragen wurde, wird dies in den Gesetzesbegründungen wie in der Musterbauordnung damit gerechtfertigt , dass die Freihaltung des öffentlichen Raums von ruhenden Verkehr nicht mehr als spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen gesehen wird, sondern als Frage der kommunalen Verkehrskonzeption und -politik (z.B. Hessischer Landtag 1993: 146; Landtag von Sachsen-Anhalt 2003a: 31 f.). Die Übertragung der Stellplatzpflicht auf die Gemeinden führt dazu, dass Gemeinden Stellplatzsatzungen

erarbeiten müssen, um weiterhin Stellplätze fordern zu können. Wie in Nordrhein-Westfalen bei der Novellierung der Bauordnung 2016 kann dies bei den Kommunen auf Ablehnung stoßen – selbst wenn wie im vorliegenden Fall Übergangszeiten von mehreren Jahren für den Erlass entsprechender Stellplatzvorschriften eingeräumt wurden.

Tabelle 7 und Abbildung 35: grundsätzliche Strategien bei der Regelung der Stellplatzpflicht: länderspezifischer Überblick

	Strategie 1: Kommunalisierung der ST-Pflicht	Strategie 2: ST-Pflicht in Bauordnung	Strategie 3: Aufhebung der ST-Pflicht für Wohnungen
Musterbauordnung (MBO)	●		
Baden-Württemberg (LBO)		●	
Bayern (BayBO)		●	
Berlin (BauO Bln)			●[1]
Brandenburg (BbgBO)	●		
Bremen (BremLBO)	●		
Hamburg (HBauO)			●
Hessen (HBO)	●		
Mecklenburg-Vorpommern (LBau M-V)	●		
Niedersachsen (NBauO)		●	
Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)		●	
Rheinland-Pfalz (LBauO)		●	
Saarland (LBOSaar)		●	
Sachsen (SächsBO)		●	
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)	●		
Schleswig-Holstein (LBO SH)		●	
Thüringen (ThürBO)		●	

[1] in Berlin bei sämtlichen Nutzungsarten keine Stellplatzpflicht

Quellen: eigene Darstellungen (Grundlage für Karte siehe Bildnachweis)

Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen

Die Bestimmung der Anzahl von Stellplätzen eines Bauvorhabens, die für die Aufnahme des verursachten MIV notwendig ist, erweist sich seit der Einführung der Reichsgaragenordnung 1939 als zentrale Fragestellung bei der Ausgestaltung der Stellplatzpflicht. Die Länder, die die Stellplatzpflicht landesgesetzlich regeln, verfolgen bei der rechtlichen Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze unterschiedliche Strategien. Baden-Württemberg ist das einzige Bundesland, das direkt in seiner Bauordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen absolut festlegt (§ 37 Abs. 1 Satz 1 LBO). In den anderen Ländern wird in den Bauordnungen sinngemäß gefordert, dass bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die einen Zu- und Abfahrtsverkehr erwarten lassen, Stellplätze in solcher Anzahl hergestellt werden müssen, dass sie die Kraftfahrzeuge der Benutzer und Besucher aufnehmen können. In vielen Bundesländern geben die zuständigen Ministerien in ergänzenden Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften, die unter verschiedenen Bezeichnungen erlassen werden (z.B. Erlass, Fachanweisung, Empfehlung), vor, wie die Zahl der notwendigen Stellplätze ermittelt werden muss bzw. soll[8]. In den meisten Fällen wird für die genannten Stellplatzzahlen der Begriff `Richtwert/ Richtzahl´ oder `Anhaltswert´ verwendet und Spannbreiten angegeben, die bei Mehrfamilienhäusern von 0,5 bis zwei Stellplätze je Wohnung reichen. Bei den Richtzahlen handelt es sich meist um Anhaltswerte für den durchschnittlichen Bedarf, die im Sinne des Gleichheitsgrundsatzes eine einheitliche Handhabung gewährleisten sollen. Bei der Berechnung der Stellplatzzahlen für Wohnungen werden in den Ländern unterschiedliche Vorgehensweisen verfolgt. Während einige Länder in den ergänzenden Ausführungsbestimmungen (z.B. Thüringen) ausdrücklich ermöglichen, bei Wohnungen von den genannten Richtzahlen bei Vorliegen bestimmter Rahmenbedingungen abzuweichen (z.B. ÖPNV-Anbindung), wird dies in anderen Ländern für Wohnungen explizit ausgeschlossen (z.B. Sachsen, Rheinland-Pfalz). Wieder andere Länder (z.B. Schleswig-Holstein) haben die Nennung von Richtzahlen aufgegeben, damit spezifisch für jedes Vorhaben die Zahl notwendiger Stellplätze ermittelt wird. Mit diesen Bestrebungen treffen sie allerdings auf der kommunalen Ebene häufig auf Baurechtsbehörden, die es bevorzugen, die Stellplatzzahlen pauschal auf

[8] Zu den Unterschieden zwischen Rechtsverordnung und Verwaltungsvorschrift siehe Ipsen 2019: 31-33, 40-44, 58, 81 f.

Grundlage vorgegebener Werte zu berechnen. Beispielsweise wird in einer Vorlage zur Änderung der Landesbauordnung in Schleswig-Holstein im Jahr 2015 erläutert, dass die Kommunen trotz der Aufhebung einer entsprechenden Vorschrift in der Praxis weiterhin außer Kraft gesetzte Richtwerte anwenden, anstatt wie vorgesehen individuell für die Bauvorhaben die Anzahl notwendiger Stellplätze zu ermitteln (vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag 2015: 66). Ähnlich gehen die Baurechtsbehörden im Saarland vor, wo bei der Bemessung der Zahl der Stellplätze häufig weiterhin auf einen nicht mehr rechtskräftigen Garagenerlass aus dem Jahr 1976 zurückgegriffen wird (vgl. Website Buss 2017). Die Auswertung der ergänzenden Ausführungsbestimmungen zeigte, dass in keinem anderen Bundesland der ÖPNV-Abschlag so differenziert berechnet wird, wie in der VwV Stellplätze in Baden-Württemberg, die allerdings nicht für Wohnungen angewendet wird.
Gemäß dem Prinzip der Stellplatzpflicht, dass der durch eine bauliche Anlage ausgelöste ruhende Verkehr außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen untergebracht werden soll, lässt sich bei allen Regelungen die grundsätzliche Zielsetzung erkennen, den zu erwartenden Bedarf zu decken; eine bewusste Verknappung von Parkraum beispielsweise zur Reduzierung des MIV wird zumindest nicht ausdrücklich angestrebt.
Bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen für Wohnungen wird zumeist zwischen Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern unterschieden. Abgesehen davon werden bei den Berechnungsmethoden auf Landesebene keine unterschiedlichen Stellplatzzahlen beispielsweise in Abhängigkeit von sonstigen Kriterien wie der Wohnungsgröße vorgegeben. In der Regel sind die Stellplätze für Besucher in den Richtzahlen enthalten – einige Verordnungen weisen separat aus, wie viele Stellplätze für Besucher geschaffen werden müssen (meist 10 % der Wohnungsstellplätze). In den ausgewerteten Bauordnungen und ergänzenden Bestimmungen zur Berechnung der Mindeststellplatzzahlen wird nur in Niedersachsen in den 2019 aktualisierten Ausführungsempfehlungen darauf hingewiesen, dass eine Reduzierung erfolgen könnte, wenn ein vertraglich gesichertes Carsharing in fußläufiger Entfernung vorhanden ist. Ansonsten ließen sich bislang in keinem anderen Land Berechnungsmethoden finden, die alternative Mobilitätsformen zum Privatauto bei der Ermittlung der Stellplatzzahlen berücksichtigen.

Tabelle 8: Vorschriften und Hinweise für die Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze in den Bundesländern im Überblick

Land	Anzahl notwendiger Stellplätze	Regelung in …
Baden-Württemberg	1 ST/ WE	Landesbauordnung (§ 37 Abs. 1 Satz 1 LBO)
Bayern	1 ST/ WE bei EFH und MFH (davon 10 % für Besucher)	Garagen- und Stellplatzverordnung (§ 20 GaStellV)
Berlin	(keine Stellplatzpflicht)	
Brandenburg	(Kommunalisierung)	
Bremen	(Kommunalisierung)	
Hamburg	(keine Stellplatzpflicht für Wohnungen)	
Hessen	(Kommunalisierung)	
Mecklenburg-Vorpommern	(Kommunalisierung)	
Niedersachsen	Berechnung im Einzelfall oder: Richtzahlen als Orientierungswerte: 0,5-2 ST/ WE bei MFH (davon 10 % für Besucher) 1-2 ST/ WE bei EFH (Möglichkeit der Reduzierung)	Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO[1]
Nordrhein-Westfalen	Rechtsverordnung soll Zahl der notwendigen ST regeln (Stand 9/ 2020 noch nicht erlassen)	Rechtsverordnung gemäß § 48 Abs. 2 BauO NRW
Rheinland-Pfalz	1-1,5 ST/ WE bei MFH 1-2 ST/ WE bei EFH (Richtzahl, aber für Wohnungen ausdrücklich keine Reduzierung)	Verwaltungsvorschrift[2]
Saarland	Stellplatzpflicht, aber keine Vorgaben oder Richtwerte	
Sachsen	1-2 ST/ WE bei EFH und MFH (Richtwert, aber für Wohngebäude ausdrücklich keine Reduzierung)	Verwaltungsvorschrift[3]
Sachsen-Anhalt	(Kommunalisierung)	
Schleswig-Holstein	Stellplatzpflicht, aber keine Vorgaben oder Richtwerte	
Thüringen	1-1,5 ST/ WE bei MFH 1-2 ST/ WE bei EFH (Anhaltswerte: Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse etc.; Ermittlung im Einzelfall alternativ möglich)	Vollzugshinweise[4]

[1] Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2019: 1-3 [2] Ministerium der Finanzen 2000: 2 und Anlage [3] Sächsisches Staatsministerium des Innern 2005: 18 und Anlage mit Richtzahlentabelle [4] Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr 2018: 32-35

Quelle: eigene Darstellung

Satzungsbefugnis zum Erlass örtlicher Bauvorschriften über die Zahl notwendiger Stellplätze

Mit Ausnahme von Thüringen sowie den beiden Stadtstaaten Hamburg und Berlin, in denen die Stellplatzpflicht für Wohnungen abgeschafft wurde, ermächtigen mittlerweile alle Bauordnungen die Gemeinden, örtliche Bauvorschriften zu erlassen, in denen die Zahl notwendiger Stellplätze geregelt wird. Fast alle Länder ermöglichen somit den Gemeinden, eigene Strategien zu entwickeln, wie die Stellplatzpflicht im Neubau zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung eingesetzt werden kann. Sämtliche Länder (ohne Berlin und Hamburg), die die Stellplatzpflicht auf Landesebene abgeschafft haben, ermächtigen als Folge dessen, die Gemeinden eigene Vorschriften zu erlassen. Die Ausgestaltung der Satzungsbefugnisse in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg unterscheidet sich von jener in den anderen Bauordnungen und in der Musterbauordnung. Während die meisten Bauordnungen sinngemäß auf die Formulierung zurückgreifen, dass die Gemeinde die Zahl notwendiger Stellplätze selber festlegen kann (d.h. Minderung oder Erhöhung), ermächtigt die baden-württembergische Bauordnung zunächst nur, die gesetzliche Stellplatzverpflichtung einzuschränken (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO). Lediglich für Wohnungen kann die Stellplatzpflicht auch auf bis zu zwei notwendige Stellplätze pro Wohnung erhöht werden (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO). Von der Reduzierung des Stellplatzschlüssels waren bis zur Gesetzesnovellierung im Jahr 2014 Wohnungen ausdrücklich ausgenommen (siehe Kapitel 5.3.2.3).

Tabelle 9: Bauordnungen mit Ermächtigungen für den Erlass örtlicher Bauvorschriften über die Zahl notwendiger Stellplätze

	Bauordnungen mit Ermächtigung für Erlass örtlicher Bauvorschriften über die Zahl notwendiger Stellplätze	Stellplatzpflicht (zusätzlich) in Bauordnung geregelt (Strategietyp 2)
Musterbauordnung (MBO)	●	
Baden-Württemberg (LBO)	●[1]	●
Bayern (BayBO)	●	●
Berlin (BauO Bln)	[2]	
Brandenburg (BbgBO)	●	
Bremen (BremLBO)	●	
Hamburg (HBauO)	[2]	
Hessen (HBO)	●	
Mecklenburg-Vorpommern (LBau M-V)	●	
Niedersachsen (NBauO)	●	●
Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)	●	●
Rheinland-Pfalz (LBauO)	●	●
Saarland (LBOSaar)	●	●
Sachsen (SächsBO)	●	●
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)	●	
Schleswig-Holstein (LBO SH)	●	●
Thüringen (ThürBO)		●

[1] in der Landesbauordnung Baden-Württemberg Sonderregelungen in § 74 Abs. 2 LBO: Die Ermächtigung umfasst nicht allgemein die Anzahl. Gemeinden können die gesetzlichen Stellplatzzahlen nur einschränken; lediglich bei Wohnungen ist eine Erhöhung möglich.
[2] Stellplatzpflicht für Wohnungen grundsätzlich abgeschafft (in Berlin zudem für alle anderen Nutzungen)

Quelle: eigene Darstellung

In der Musterbauordnung steht, dass in örtlichen Bauvorschriften die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze „unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs“ festzulegen sind. Fünf Länder haben diese Abwägungsleitlinie direkt übernommen, während andere Bundesländer diese erweitert oder gänzlich darauf verzichtet haben (z.B. Bayern). Beispielsweise ist in der Brandenburgischen Bauordnung vorgegeben, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze „unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe“ festzusetzen ist (§ 87 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 BbgBO). Die Hessische Bauordnung nennt in § 52 Abs. 1 und 2 HBO eine Vielzahl an Belangen, die Gemeinden bei der Festlegung der Pflichtstellplätze zu berücksichtigen haben (örtliche Verkehrsverhältnisse, Erfordernisse des ruhenden Verkehrs, Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge). Einzig in Baden-Württemberg wird ausdrücklich in der Landesbauordnung geregelt, dass stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften nur in dem Umfang erlassen werden dürfen, wie Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen (§ 74 Abs. 2 LBO).

Weitere stellplatzbezogene Satzungsbefugnisse in Form örtlicher Bauvorschriften

Über die Zahl der notwendigen Stellplätze hinaus enthalten die Landesbauordnungen in unterschiedlichem Umfang weitere Ermächtigungen, damit Gemeinden verschiedene Aspekte der Stellplatzherstellung in örtlichen Bauvorschriften eigenverantwortlich regeln können.

Tabelle 10: Überblick über verschiedene Satzungsermächtigungen in den Landesbauordnungen (ohne Berlin und Hamburg)

	Größe	Beschaffenheit	Herstellung auf anderem Grundstück	Standort	platzsparende Bauweise	Ausstattung / E-Ladestationen	Konstruktion	Unterbringung in Garagen oder Gebäuden	Anteil barrierefreie ST	barrierefreier Zugang von ST zu Wohnung
Musterbauordnung (MBO)	●	●								
Baden-Württemberg (LBO)			●		●					
Bayern (BayBO)	●	●				●				
Brandenburg (BbgBO)										
Bremen (BremLBO)	●	●				●				
Hessen (HBO)	●[1]	●[1]		●		●	●	●	●	
Mecklenburg-V. (LBau M-V)	●	●								
Niedersachsen (NBauO)										
NRW (BauO NRW)	●[1]	●[1]				●	●			
Rheinland-Pfalz (LBauO)										
Saarland (LBOSaar)										
Sachsen (SächsBO)	●	●								
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)	●	●								
Schleswig-Holstein (LBO SH)		●								●
Thüringen (ThürBO)										

[1] Wenn Gemeinden örtliche Bauvorschriften erlassen, muss dies neben der Anzahl an Stellplätzen geregelt werden (§ 52 Abs. 2 Satz 2 HBO).

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermächtigungsparagrafen für örtliche Bauvorschriften sind in den jeweiligen Landesbauordnungen als Kann-Vorschriften (`Die Gemeinden können örtliche Bauvorschriften erlassen …´) ausgestaltet. Etwa die Hälfte der Länder ermöglicht analog zur Musterbauordnung den Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften auch die Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen zu regeln. Unter den Begriff Beschaffenheit können der technische Aufbau, die Lage und Gestaltung einschließlich grünordnerischer Anforderungen fallen (z.B. wasserdurchlässige Beläge, Bepflanzung). Andere Regelwerke wie die Garagenverordnungen können ebenfalls entsprechende Vorschriften enthalten (vgl. Allgeier/ Rickenberg 2013: 411 Rn. 44). Vereinzelt wird in Bauordnungen bei den Satzungsermächtigungen für Stellplätze ausdrücklich erwähnt, dass auch die Gestaltung vorgegeben werden kann. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass Bauordnungen in der Regel auch allgemeine Ermächtigungen enthalten, die Gestaltung von baulichen Anlagen zu regeln (Gestaltungssatzungen). Im Vergleich der Bundesländer enthält die 2018 überarbeitete Hessische Bauordnung die umfangreichsten Satzungsermächtigungen zur Steuerung der Stellplatzherstellung (z.B. Anteil der barrierefreien Stellplätze, Konstruktion). Als einzige Bauordnung enthält die Landesbauordnung für Baden-Württemberg eine Ermächtigung, in örtlichen Bauvorschriften zu bestimmen, dass Stellplätze nur in platzsparender Bauweise oder abseits der Baugrundstücks hergestellt werden dürfen (§ 74 Abs. 2 Nr. 4 und 5 LBO).

Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen

Die meisten Bauordnungen ermächtigen die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen. Das heißt, Bauherren dürfen nicht mehr Stellplätze als vorgegeben errichten. Wenn Stellplätze gesetzlich gefordert werden, kann mit solchen Vorschriften die Realherstellung von Stellplätzen reduziert werden, wobei die eigentliche Stellplatzpflicht formal bestehen bleibt (siehe Erläuterungen zu § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO, Kapitel 5.3.2.3). Entsprechend der aktuellen Musterbauordnung enthalten die Bauordnungen von Bayern, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt keine Ermächtigungen (mehr) für die Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung. In den anderen Ländern können ent-

sprechende Satzungen nur erlassen werden, wenn bestimmte, in den jeweiligen Bauordnungen unterschiedlich definierte Voraussetzungen vorliegen. Einige Bauordnungen legen ausdrücklich fest, dass Einschränkungs- und Untersagungssatzungen nur für Teile des Gemeindegebiets oder für bestimmte Nutzungen bzw. Fälle erlassen werden dürfen. In der folgenden Aufstellung ist zusammengefasst, welche Länder den Gemeinden Satzungsbefugnisse geben, um die Herstellung von Stellplätzen zu untersagen oder einzuschränken, und welche Rechtfertigungsgründe dafür vorliegen müssen.

Tabelle 11: Bauordnungen mit Satzungsermächtigungen für örtliche Bauvorschriften zur Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung

	Satzungsermächtigung für Einschränkung oder Untersagung der ST-Herstellung durch örtliche Bauvorschrift	Voraussetzungen/ Rechtfertigungsgründe für die Einschränkung bzw. Untersagung
Musterbauordnung (MBO)		
Baden-Württemberg (LBO)	●	§ 74 Abs. 2 LBO „Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, …“
Bayern (BayBO)		
Berlin (BauO Bln)	○[1]	§ 86 Abs. 6 BauO Bln „... aus Gründen der vorherrschenden Nutzung, des Umweltschutzes, der straßenverkehrlichen Belange oder der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr ...“
Brandenburg (BbgBO)	●	§ 87 Abs. 4 BbgBO „... wenn verkehrliche, wirtschaftspolitische oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen und Stellplätze für die allgemeine Benutzung in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen ...“
Bremen (BremLBO)		
Hamburg (HBauO)	○[2]	§ 48 Abs. 4 HBauO „... wenn 1. die öffentlichen Wege im Bereich des Grundstücks oder die nächsten Verkehrsknoten durch den Kraftfahrzeugverkehr ständig oder regelmäßig zu bestimmten Zeiten überlastet sind oder ihre Überlastung zu erwarten ist oder 2. das Grundstück durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen ist.“
Hessen (HBO)	●	§ 52 Abs. 2 Nr. 5 HBO „... soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern ...“
Mecklenburg-V. (LBau M-V)		
Niedersachsen (NBauO)	●	§ 84 Abs. 2 NBauO „Zur Verwirklichung bestimmter verkehrlicher oder sonstiger städtebaulicher Absichten ...“
Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)	●	§ 48 Abs. 3 Nr. 5 BauO NRW „... soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern ...“
Rheinland-Pfalz (LBauO)	●	§ 88 Abs. 3 Nr. 3 LBauO „... soweit Bedürfnisse des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern …“
Saarland (LBOSaar)	●	§ 85 Abs. 1 LBOSaar „ ... wenn und soweit Gründe des Verkehrs, Festsetzungen einer städtebaulichen Satzung oder sonstige städtebauliche Gründe dies erfordern und die Belange des ruhenden Verkehrs angemessen berücksichtigt werden …“
Sachsen (SächsBO)		
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)		
Schleswig-Holstein (LBO SH)	●	§ 50 Abs. 5 Satz 4 LBO SH „...wenn und soweit Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe des Umweltschutzes dies erfordern.“
Thüringen (ThürBO)	●	§ 88 Abs. 1 Nr. 7 ThürBO „... wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen.“

○ = Regelung nicht in Form einer örtlicher Bauvorschrift

[1] In Berlin handelt sich nicht um eine örtliche Bauvorschrift, sondern um eine Rechtsverordnung (§ 86 Abs. 6 BauO Bln).

[2] In Hamburg handelt es sich bei der Untersagung von Stellplätzen nicht um eine örtliche Bauvorschrift, sondern um eine Regelung direkt in der Bauordnung (§ 48 Abs. 4 HBauO).

Quelle: eigene Darstellung

Kommunale Satzungen zur Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung können in den meisten Fällen aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen erlassen werden, wobei letzterer Grund – wie bereits erläutert – wegen offensichtlicher Überschneidungen zum Bauplanungsrecht in der juristischen Literatur und Rechtsprechung nicht unumstritten ist (siehe Kapitel 5.3.2.3). In Berlin (§ 86 Abs. 6 BauO Bln) und in Schleswig-Holstein (§ 50 Abs. 5 Satz 4 LBO) kann aus Gründen des Umweltschutzes eine Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung gerechtfertigt werden. In Brandenburg sind entsprechende Satzungen nur möglich, wenn verkehrliche, wirtschaftspolitische und städtebauliche Gründe dies rechtfertigen und zudem ausreichend Stellplätze für die allgemeine Benutzung zur Verfügung stehen (§ 87 Abs. 4 Nr. 2 BbgBO).

Die Musterbauordnung enthielt bis zu ihrer Überarbeitung im Jahr 2002 eine Satzungsermächtigung, die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen. Begründet wurde der Entfall damit, dass „für eine Beschränkung oder einen Ausschluss von Stellplätzen aus städtebaulichen Gründen […] § 12 Abs. 6 BauNVO eine ausreichende und kompetenzgerechte Rechtsgrundlage“ bietet (ARGEBAU 2002: 61). Ein weiterer Grund lag darin, dass zeitgleich in der Musterbauordnung die Ablösepflicht für solche Stellplätze abgeschafft wurde, die zwar notwendig sind, aber nicht hergestellt werden dürfen. Da es somit nicht mehr möglich war, über die Einschränkung oder Untersagung Einnahmen aus Ablösen zu generieren, konnte auch die entsprechende Ermächtigung entfallen (vgl. ebd.: 62).

Alternative Möglichkeit zur Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung durch die Baunutzungsverordnung (§ 12 Abs. 6 BauNVO)

Wenn die Bauordnungen keine Satzungsermächtigung enthalten, auf deren Grundlage die Herstellung von Stellplätzen eingeschränkt oder untersagt werden kann, bedeutet dies nicht, dass Städte überhaupt keine Möglichkeiten haben, die Errichtung von Stellplätzen ganz oder teilweise auszuschließen. Wie bereits in Kapitel 3.4.3.2 dargestellt, kann zumindest in Bebauungsplänen auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO festgesetzt werden, dass in bestimmten Bereichen Stellplätze unzulässig oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind, soweit landesrechtliche Regelungen nicht entgegenstehen. Es wird auf Kapitel 3.4.3.2 verwiesen, in dem bereits die Problematik des entgegenstehenden Landesrechts und der unklaren Kompetenzverteilung zwischen Bauordnungs- und Bauplanungsrecht erläutert wurde. In einigen Gesetzeskommentaren wird etwa die Meinung vertreten, dass Gemeinden aus Gründen der Rechtssicherheit einen Ausschluss von Stellplätzen auf § 12 Abs. 6 BauNVO und nicht auf eine bauordnungsrechtliche Ermächtigungen stützen sollten (z.B. Vietmeier 2018: 457).

Beschränkungssatzungen und Erhebung von Ablösen für nicht herstellbare Stellplätze

Die Auswertung der Bauordnungen, der Gesetzesbegründungen und der juristischen Kommentare zeigte, dass bei örtlichen Bauvorschriften, die die Herstellung von Stellplätzen beschränken oder untersagen, eine wichtige Frage darin besteht, ob für rechtlich notwendige Stellplätze, die faktisch nicht hergestellt werden können, trotzdem Ablösen erhoben werden dürfen. Wenn Gemeinden in örtlichen Bauvorschriften die Zahl der herstellbaren Stellplätze reduzieren und für die Differenz zu den notwendigen Stellplätzen Ablösen erheben, lassen sich erhebliche Einnahmen generieren, die zweckgebunden für den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden können (Zwangsablöse als Finanzierungsinstrument). Die Gesetzgeber in den Ländern vertreten unterschiedliche Auffassungen, ob es legitim ist, für nicht herstellbare Stellplätze Ablösebeträge zu verlangen. Einige Gesetzgeber schließen dies ausdrücklich aus (z.B. Hessen: § 52 Abs. 2 Nr. 7 HBO, Thüringen: 49.3.2 VollzBekThürBO), während andere Länder dies explizit in der Bauordnung vorsehen (z.B. Rheinland-Pfalz: § 47 Abs. 4 LBauO, Saarland: § 47 Abs. 3 LBOSaar). Manche Bauordnungen treffen dazu keine Aussage. In Niedersachen entfällt in solchen Fällen die Stellplatzpflicht ganz und damit auch die Ablöse (§ 47 Abs. 1 Satz 3 NBauO). In der Rechtsliteratur wird die Rechtmäßigkeit der Erhebung von Stellplatzablösen im Falle von Herstellungsbeschränkungen häufig kritisch gesehen. Volpert/ Bachmann/ Diederichsen (2003: 375) sprechen beispielsweise von einer indirekten „Nahverkehrssteuer“, deren Verfassungsmäßigkeit bezweifelt werden kann. In der Musterbauordnung war bis zur Neufassung des Stellplatzparagrafens im Jahr 2002 in § 48 Abs. 5 Satz 3 MBO i.d.F.v. 1997 geregelt, dass Gemeinden Stellplatzausschluss- und -einschränkungssatzungen erlassen und für nicht herstellbare Stellplätze Ablösen verlangen können (§ 48 Abs. 6 Satz 2 MBO i.d.F.v. 1997). „Diese Regelung entsprach zwar konsequent dem Verursacherprinzip […], da die Bauten auch dann, wenn sie im Bereich solcher Verbote liegen, ruhenden Verkehr verursachen. Sie wurde jedoch als `erzwungene Ablöse´ heftig kritisiert und in der Literatur als dem Bauordnungsrecht sachfremd […] und als verfassungswidrige Sonderabgabe […] angesehen.“ (Wiechert 2013a: Rn. 32) In Hessen wurde die Abschaffung der Ablöse für rechtlich untersagte Stellplätze im Jahr 2010 damit begründet, dass „nur wenige Kommunen von der Ermächtigung Gebrauch gemacht [haben]. Die erzwungene Ablösung von Stellplätzen kann sich als spürbares Investitionshemmnis auswirken und zu städtebaulich zweifelhaften Verlagerungen von Investitionen in Gebiete führen, die keinen vergleichbaren Restriktionen unterliegen.“ (Hessischer Landtag 2010: 15) Im Gegensatz zu den anderen Bundesländern tritt in Baden-Württemberg bei Vorliegen einer Einschränkungs- oder Untersagungssatzung im Wohnungsbau die Situation ein, dass für die nicht herstellbaren Stellplätze keine Ablöse erhoben werden kann, weil im Falle einer rechtlichen Unmöglichkeit eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zugelassen werden muss (§ 37 Abs. 7 LBO).

Die Änderung dieser Satzungsermächtigung in Bauordnungen kann weitreichende Folgen für die Städte haben. Als in der Bayerischen Bauordnung im Jahr 2007 die Satzungsermächtigung für die Einschränkung oder Untersagung der Stellplatzherstellung gestrichen wurde, war die Stadt München wegen der „Systemwidrigkeit zur BayBO-Novelle […] sowie zur Vermeidung von Vollzugserschwernissen“ gezwungen, eine bestehende Stellplatzbeschränkungssatzung aufzuheben (vgl. Stadt München 2007b: 6-10). In Frankfurt am Main galt ebenfalls ab Mitte der 1990er Jahre eine eigenständige Stellplatzeinschränkungssatzung mit zum Teil erheblichen Absenkungen der real herzustellenden Stellplätze – Wohngebäude waren davon allerdings ausgenommen. Die Änderung der Hessischen Bauordnung im Jahr 2010 führte dazu, dass die Stadt Frankfurt für Stellplätze, deren Realherstellung eingeschränkt wurde, keine Ablöse mehr verlangen konnte. Der Stadt entgingen folglich pro Jahr Einnahmen aus der Stellplatzablöse in Millionenhöhe, die nicht mehr in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert werden konnten (vgl. Stadt Frankfurt am Main 1998; Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2010: 1; Stadt Frankfurt am Main 2016: 3; Stadt Frankfurt am Main 2018: 5; Website Schulze 2010).

Ablöse von Stellplätzen

Die Diskussion, ob die Stellplatzpflicht durch die Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde erfüllt werden kann, wird schon seit der Einführung der Reichsgaragenordnung geführt. Die Möglichkeit, statt der Realherstellung notwendige Stellplätze abzulösen, ist grundsätzlich in allen Bundesländern vorhanden, aber im Detail sehr unterschiedlich geregelt. In den Bauordnungen werden für diese Art der Erfüllung der Stellplatzpflicht verschiedene Begriffe verwendet. Neben dem Begriff `Ablöse´ gibt es noch die Bezeichnungen `Ablösung´ (z.B. BayBo, BremLBO) oder `Ausgleichsabgabe´ (HBauO). Im Folgenden wird einheitlich der Begriff `Ablöse´ verwendet.

Tabelle 12: Überblick über die Möglichkeit der Stellplatzablöse in den Ländern (ohne Berlin und Hamburg)

	Ablöse für Wohnungen grundsätzlich möglich	Ablöse für Wohnung in Bauordnung vorgesehen	Ablöse nur möglich, wenn Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich	Ermächtigung zur Regelung der Ablöse in örtlicher Bauvorschrift	Ermächtigung zur Bestimmung der Höhe des Ablösebetrags in örtlicher Bauvorschrift
Musterbauordnung (MBO)	●			●	●
Baden-Württemberg (LBO)	[1]				
Bayern (BayBO)	●	●[2]		●	●
Brandenburg (BbgBO)	●	●			●
Bremen (BremLBO)	●			●	●
Hessen (HBO)	●			○[4]	○[4]
Mecklenburg-Vorp. (LBau M-V)	●			●	●
Niedersachsen (NBauO)	●	●[3]		○[4]	○[4]
Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)	●			●	●
Rheinland-Pfalz (LBauO)	●	●	●		●
Saarland (LBOSaar)	●	●	●		●
Sachsen (SächsBO)	●			●	●
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)	●	●	●	●	●
Schleswig-Holstein (LBO SH)	●	●		●	●
Thüringen (ThürBO)	●	●			○[5]

○ = Sonderfall

[1] Ablöse in Baden-Württemberg nur für Nichtwohnnutzungen möglich, wenn Herstellung unmöglich oder unzumutbar (§ 37 Abs. 6 und 7 LBO).

[2] Ablöse in Bayern gleichwertig zur Realherstellung (§ 47 Abs. 3 Nr. 3 BayBO)

[3] Ablöse auf Verlangen des Bauherren, soweit Gemeinde dies durch Satzung bestimmt oder im Einzelfall zustimmt (§ 47 Abs. 5 NBauO)

[4] Sonderfälle in Hessen und Niedersachsen: Die Bauordnungen regeln, dass Ablösen möglich sind, wenn eine entsprechende Satzung vorliegt. Allerdings handelt es sich bei der Satzung nicht um eine örtliche Bauvorschrift gemäß Bauordnung, sondern um eine allgemeine kommunalrechtliche Satzung, da die Bauordnungen keine Ermächtigung enthalten, in örtlichen Bauvorschriften die Ablösebedingungen zu regeln (vgl. Wiechert 2013a: Rn. 63 f.)

[5] In der Thüringer Bauordnung ist gefordert, dass die Höhe der Ablöse durch Satzung festzulegen ist (§ 49 Abs. 5 ThürBO). Es handelt sich dabei allerdings nicht um eine Satzung in Form einer örtlichen Bauvorschrift, sondern um eine allgemeine kommunale Satzung (keine Ermächtigung in § 88 ThürBO enthalten).

Quelle: eigene Darstellung

Im Ländervergleich ist die Regelung in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg, die eine Ablöse von notwendigen Stellplätzen bei Wohnungen grundsätzlich ausschließt, einmalig (§ 37 Abs. 7 Satz 1 LBO; siehe Kapitel 5.3.2.2). Im Falle der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung ist in Baden-Württemberg statt der Ablöse eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zuzulassen (§ 37 Abs. 7 LBO). In allen anderen Bundesländern besteht prinzipiell die Möglichkeit, Stellplätze für Wohnungen abzulösen, wenn die Gemeinde zustimmt. In manchen Bundesländern sind direkt in den Bauordnungen Regelungen enthalten, wie Stellplätze abgelöst werden können, während in anderen Bundesländern die Gemeinden hierfür erst Ablösesatzungen erlassen müssen. Ob die Gemeinde eine Stellplatzablöse zulässt, entscheidet sie nach pflichtgemäßem Ermessen (vgl. Wiechert 2013a: Rn. 63). In keinem Bundesland kann der Bauherr ohne Einigung mit der Gemeinde Stellplätze ablösen.

Ablösemodelle

In der Gesamtschau der ausgewerteten Bauordnungen können die folgenden Strategien bei der Ablöse von Wohnungsstellplätzen unterschieden werden:

1. Bauherren können gleichwertig zur Realherstellung die Ablöse in Anspruch nehmen. Eine rechtliche oder tatsächliche Unmöglichkeit oder Unzumutbarkeit der Herstellung muss nicht vorliegen, allerdings ist eine Einigung (z.B. Ablösevertrag) mit der Gemeinde erforderlich (z.B. Bayern).
2. Notwendige Stellplätze können nur abgelöst werden, wenn deren Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Dies ist nur mit Zustimmung oder auf Verlangen der Gemeinde möglich (z.B. Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt).
3. Stellplätze für Wohnungen können nicht abgelöst werden. Wenn eine Herstellung nicht möglich oder unzumutbar ist, ist eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zuzulassen (Baden-Württemberg).
4. Die Bauordnung selbst enthält keine Regelungen zur Ablöse. Sie ermächtigt aber die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Voraussetzungen und die Höhe der Ablöse festzusetzen (z.B. Sachsen).
5. Weil die Stellplatzpflicht für Wohnungen abgeschafft wurde, gibt es auch keine Ablöse (z.B. Hamburg).

Höhe und Verwendung der Ablösebeträge

Für die Bestimmung der Höhe der Ablösebeträge lassen sich in den Bauordnungen verschiedene Verfahren und Richtlinien finden. In Hamburg sind die Ablösebeträge für die Nichtwohnnutzungen direkt in der Bauordnung enthalten (§ 49 Abs. 2 HBauO). Die Niedersächsische Bauordnung bestimmt in § 47 Abs. 6 NBauO, dass die Höhe nach dem Vorteil aus der Nichterrichtung des Stellplatzes zu bemessen ist – es sind allerdings auch abweichende Regelungen in kommunalen Satzungen möglich. Einige Bauordnungen deckeln die Höhe der Ablösebeträge: Während die Bauordnungen im Saarland und in Schleswig-Holstein bestimmen, dass die Ablösebeträge 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkierungseinrichtungen (inklusive Grundstück) nicht überschreiten dürfen, wird in Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ein Prozentsatz von maximal 60 % festgelegt. Je nach Häufigkeit und Höhe der Ablösebeträge erhalten Städte über Ablösen finanzielle Mittel für Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung. So nahm etwa die Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2018 rund 385.000 Euro aus Ablösebeträgen ein (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019: 81).

Die Landesbauordnungen verpflichten die Gemeinden, die eingenommenen Ablösebeträge zweckgebunden für verkehrliche Maßnahmen zu verwenden. Alle Bauordnungen geben aktuell vor, dass die Einnahmen für die Herstellung oder Verbesserung von Parkierungseinrichtungen sowie für Maßnahmen zur Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr eingesetzt werden dürfen. In früheren Bauordnungen war meist geregelt, dass Ablösebeträge nur für die Schaffung von Parkraum in der Nähe des Grundstücks verwendet werden dürfen (vgl. Teichgräber/ Sprenger/ Wiebusch-Wothge 1985: 16). Mittlerweile geht die Zweckbindung weit über Parkierungsanlagen hinaus und umfasst beispielsweise in allen Bundesländern ausdrücklich investive Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (außer Thüringen). In den Bauordnungen werden die Verwendungszwecke laufend ausgeweitet. Baden-Württemberg und Bayern haben beispielsweise 2019 bzw. 2020 die Ausstattung von Parkeinrichtungen mit Elektroladestationen in die Bauordnungen aufgenommen. Seit der Neufassung der Landesbauordnung in Nordrhein-Westfalen können mit Ablösebeträgen auch Maßnahmen kommunaler oder interkommunaler Mobilitätskonzepte finanziert werden. Nur die Landesbauordnung von Baden-Württemberg sieht aktuell vor, dass Ablösen auch für die Einrichtung von Parkeinrichtungen für Carsharing verwendet werden können. Seit 2020 können in Bayern Ablösen auch für gemeindliche Mietfahrradanlagen verwendet werden. Nur in Hessen (§ 52 Abs. 3 Satz 2 HBO) fordert die Bauordnung, dass die Verwendung des Geldbetrags für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens ein Vorteil bewirken muss. In der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz werden die Verwendungszwecke priorisiert (§ 47 Abs. 4 LBauO).

Fahrradabstellplätze: Herstellungspflicht in der Bauordnung und Ermächtigung für örtliche Bauvorschriften

Um den Fahrradverkehr zu fördern, haben in den letzten Jahren viele Länder die Rahmenbedingungen für das Abstellen von Fahrrädern in ihren Bauordnungen verbessert. In zehn Bauordnungen wurde die Herstellung von notwendigen Fahrradabstellplätzen analog zu den Pkw-Stellplätzen in die Stellplatzvorschriften integriert. In Rheinland-Pfalz und Thüringen besteht die Pflicht nicht bedingungslos, sondern nur, wenn weitere Voraussetzungen vorliegen (v.a. Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern). In Niedersachsen wird zwar in § 48 Abs. 1 NBauO allgemein die Herstellung von Fahrradabstellplätzen gefordert, aber Wohnungen ausdrücklich ausgenommen. Zumeist wird gefordert, dass Fahrradabstellplätze entsprechend der Nutzung in ausreichender Zahl herzustellen sind. Nur wenige Bauordnungen oder dazugehörige Ausführungsbestimmungen geben eine konkrete Anzahl vor. Beispielsweise werden in Hamburg und Berlin für eine Wohnung bis 50 m² Wohnfläche ein Fahrradabstellplatz und pro zusätzlichen 25 m² Wohnfläche ein weiterer Abstellplatz gefordert (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2013a: Anlage 1; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2020: 2 f., Anlage 2). Analog zu den Stellplätzen enthalten fast alle Bauordnungen eine Ermächtigung für die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder zu fordern. Neben der Anzahl können häufig auch die Beschaffenheit, Lage und Größe geregelt werden. Nicht nur im Stellplatzparagrafen, sondern auch in dem Paragrafen, in dem die Mindestanforderungen an Wohnungen bestimmt werden, finden sich in den Bauordnungen Vorschriften, die die Unterbringung von Fahrrädern betreffen. In Anlehnung an die Musterbauordnung ist in zwölf Bauordnungen in diesem Paragrafen sinngemäß geregelt, dass in Wohngebäuden bestimmter Gebäudeklassen leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Fahrräder, Kinderwagen und Mobilitätshilfen herzustellen sind. Eine Größenordnung oder weitere spezifische Anforderungen an die Abstellräume enthalten die Vorschriften aber nicht.
In Hamburg, Berlin und Schleswig-Holstein ist in der Bauordnung geregelt, dass Fahrradabstellplätze unter bestimmten Voraussetzungen abgelöst werden können. In der Hälfte der Länder sind zumindest die Gemeinden ermächtigt, in örtlichen Bauvorschriften die Ablöse zu ermöglichen. In Baden-Württemberg gibt es keine Ablösemöglichkeit für Fahrradabstellplätze, da nach Meinung des Gesetzgebers Fahrradabstellplätze unbedingt herzu-

Tabelle 13: Überblick über die Regelungen zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen bei Wohnungen in den Bauordnungen

	Herstellungspflicht für Fahrradabstellplätze im Stellplatzparagrafen	Möglichkeit der Ablöse von Fahrradabstellplätzen in der Bauordnung	Forderung von Abstellräumen u.a. für Fahrräder in Wohngebäuden	Ermächtigung zur Forderung von Fahrradabstellplätzen in ÖBV	Ermächtigung für Ablöse von Fahrradabstellplätzen in ÖBV
Musterbauordnung (MBO)				●	●
Baden-Württemberg (LBO)	●			●	
Bayern (BayBO)			●	●	●
Berlin (BauO Bln)	●	●	●		
Brandenburg (BbgBO)			●	●	●
Bremen (BremLBO)			●	●	●
Hamburg (HBauO)	●	●			
Hessen (HBO)	●			●	●
Mecklenburg-Vorp. (LBau M-V)			●	●	●
Niedersachsen (NBauO)			●		
Nordrhein-Westf. (BauO NRW)	●			●	●
Rheinland-Pfalz (LBauO)	●[1]		●	●	
Saarland (LBOSaar)	●		●		
Sachsen (SächsBO)	●		●	●	●
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)			●	●	
Schleswig-Holstein (LBO SH)	●	●	●	●	●
Thüringen (ThürBO)	●[2]		●		

[1] In Rheinland-Pfalz sind Abstellplätze für Fahrräder nur herzustellen, soweit Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist und Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern. [2] In Thüringen sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nur herzustellen, wenn mit erheblichen Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen ist (§ 49 Abs. 5 ThürBO).

Quelle: eigene Darstellung

stellen sind (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014: 23; Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 08.01.2019). In einigen Ländern werden besondere, zum Teil hohe Anforderungen an die Erreichbarkeit und Ausstattung der Fahrradabstellplätze gestellt. In der baden-württembergischen Bauordnung wurden im Jahr 2019 die zuvor eingeführten Anforderungen an Fahrradabstellplätze wieder gelockert. Nur in Berlin ist geregelt, dass private Abstellplätze auch im öffentlichen Raum nachgewiesen werden können (§ 49 Abs. 2 BauO Bln). Die Hamburgische Bauordnung enthält Regelungen, dass die Unterbringung von Fahrradabstellplätzen Vorrang vor Stellplätzen hat und dass einzelne Stellplätze in Garagen trotz Zweckentfremdungsverbot zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden dürfen (§ 48 Abs. 2 und 3 HBauO). Die Auswertung der Bauordnungen zeigte, dass Baden-Württemberg das erste Bundesland war, das einen Ersatz von bis zu einem Viertel der notwendigen Pkw-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze ermöglichte (allerdings nicht bei Wohnungen) (§ 37 Abs. 1 Satz 4 LBO). Mittlerweile finden sich in den Bauordnungen von Hessen (§ 52 Abs. 4 HBO) und Nordrhein-Westfalen (§ 48 Abs. 3 Satz 7 BauO NRW) gleiche Regelungen, wobei die Kompensation dort auch für Wohnungen möglich ist.

Weitere Regelungen zu Stellplätzen in den Bauordnungen im Überblick

In den untersuchten Bauordnungen werden in unterschiedlichem Umfang weitere Regelungen getroffen, mit denen die Länder ihre strategischen Zielsetzungen bei der Herstellung von Stellplätzen umsetzen.

Tabelle 14: Überblick über weitere Regelungen in den Bauordnungen (ohne Berlin und Hamburg wegen nicht bestehender Stellplatzpflicht für Whg.)

	Abweichung von ST-Pflicht, falls Vorhaben erheblich erschwert oder unmöglich	Verbot der Zweckentfremdung der notwendigen ST	Barrierefreiheit bzw. Forderung von ST für Menschen mit Behinderung	Nachforderung von ST im Bestand	Fälligkeit der Herstellung von ST (spätere Fertigstellung)	Aussetzung der ST-Pflicht	Möglichkeit der Übernahme von örtlichen Bauvorschriften in B-Pläne
Musterbauordnung (MBO)							●
Baden-Württemberg (LBO)	●				●	●	
Bayern (BayBO)							●
Brandenburg (BbgBO)			○ [2]				●
Bremen (BremLBO)							●
Hessen (HBO)		●	● [3]				●
Mecklenburg-Vorpom. (LBau M-V)							●
Niedersachsen (NBauO)				○ [6]		○ [7]	●
Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)			○ [4]				●
Rheinland-Pfalz (LBauO)		●		●	●		●
Saarland (LBOSaar)		●	●	○ [5]			●
Sachsen (SächsBO)				○ [6]			●
Sachsen-Anhalt (BauO LSA)							●
Schleswig-Holstein (LBO SH)	● [1]		●	●	●		●
Thüringen (ThürBO)							●

○ = Sonderfall [1] Mit Einverständnis der Gemeinde kann auf Stellplatzherstellung und Ablöse verzichtet werden (§ 50 Abs. 1 Satz 5 LBO SH). [2] Vorschrift in der Brandenburgischen Garagen- und Stellplatzverordnung: in Großgaragen Errichtung von 5 % der Stellplätze, mindestens jedoch vier Stellplätze, für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung (§ 4 Abs. 8 BbgGStV) [3] In Bauordnung Forderung, dass Gemeinden auch Zahl der Stellplätze für Menschen mit Behinderung festlegen (§ 52 Abs. 1 Satz 1 HBO); Ermächtigung zur Bestimmung des Anteils an barrierefreien Stellplätzen in örtlichen Bauvorschriften; Vorschrift in Hessischer Garagenverordnung: in Großgaragen mindestens 3 % der Stellplätze barrierefrei (§ 3 Abs. 2 GaV Hessen) [4] In (noch nicht vorliegender) Rechtsverordnung soll Näheres zu Stellplätzen für Menschen mit Behinderung geregelt werden (§ 48 Abs. 2 BauO NRW). [5] Im Bestand können nur Fahrradabstellplätze nachgefordert werden (§ 85 Abs. 7 LBOSaar). [6] Auf Grund der besonderen Formulierung der allgemeinen Stellplatzpflicht können in Niedersachsen und in Sachsen auch ohne separate Regelung bei bestehenden Anlagen Stellplätze gefordert werden. [7] Mit Ausnahme von Wohnungen Aussetzung der Stellplatzpflicht unter bestimmten Voraussetzungen möglich (§ 47 Abs. 3 NBauO).

Quelle: eigene Darstellung

Abweichungen von der Stellplatzpflicht

Nur die Landesbauordnung für Baden-Württemberg enthält im Stellplatzparagrafen eine Sonderregelung, dass eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zuzulassen ist, wenn dadurch die Errichtung von Wohnungen erheblich erschwert oder behindert wird (§ 37 Abs. 7 LBO). Damit soll das Scheitern von Wohnungsbauvorhaben vermieden werden. Eine ähnliche Regelung enthält lediglich die Bauordnung von Schleswig-Holstein in § 50 Abs. 1 LBO SH. Diese besagt, dass mit dem Einverständnis der Gemeinde auf die Herstellung von Stellplätzen und die Zahlung eines Ablösebetrags insbesondere dann verzichtet werden kann, wenn eine günstige Anbindung mit dem ÖPNV oder mit Fahrradwegen besteht oder die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum, die im öffentlichen Interesse liegt, erschwert oder verhindert würde. In den anderen Ländern müssen die Bauherren im Falle der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung eine Ablöse zahlen. Da es diese Option für Wohnungen in Baden-Württemberg nicht gibt, hat die Baurechtsbehörde in diesen Fällen eine Abweichung zuzulassen.

Zweckentfremdungsverbot und Überlassung an Dritte

In der Musterbauordnung gab es bis zur Überarbeitung im Jahr 2002 eine Regelung, die eine Zweckentfremdung von Stellplätzen untersagte (§ 48 Abs. 10 MBO i.d.F.v. 1997). Die Bauordnungen von Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland enthalten bis heute ein ausdrückliches Zweckentfremdungsverbot von notwendigen Stellplätzen. Die Hessische Bauordnung (§ 44 Abs. 3 HBO) regelt, dass notwendige Stellplätze nur dann an Dritte außerhalb des stellplatzpflichtigen Vorhabens überlassen werden dürfen, wenn und solange die tatsächlichen Benutzer und Besucher sie nicht selber benötigen.

Stellplätze für Menschen mit Behinderung bzw. mit Mobilitätseinschränkung

Die Bauordnungen enthalten in aller Regel Bestimmungen zum barrierefreien Bauen – meistens ist vorgeschrieben, dass in Mehrfamilienhäusern bestimmte Wohnungen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein müssen. Analog zur Musterbauordnung regeln die meisten Bauordnungen allerdings nur für öffentlich zugängliche Gebäude, dass in ausreichender Anzahl Stellplätze barrierefrei sein müssen. Nur in den Bauordnungen von Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland und Schleswig-Holstein wird in den jeweiligen Stellplatzparagrafen das Thema barrierefreie Stellplätze für Wohnungen aufgegriffen. Laut Hessischer Bauordnung (§ 52 Abs. 1 und 2 HBO) sollen Gemeinden in ihren Stellplatzsatzungen regeln, in welchem Umfang Stellplätze für Menschen mit Behinderung zu schaffen sind. Zudem wird in der Hessischen Garagenverordnung gefordert, dass in Mittel- und Großgaragen mindestens 3 % der Stellplätze barrierefrei sein müssen (§ 3 Abs. 2 GaV Hessen). In Nordrhein-Westfalen wurde bei der Überarbeitung der Bauordnung im Jahr 2018 bestimmt, dass in der noch zu erstellenden Rechtsverordnung Regelungen zu Stellplätzen für Menschen mit Behinderung getroffen werden müssen. Im Saarland (§ 47 Abs. 5 Satz 3 LBOSaar) und in Schleswig-Holstein (§ 50 Abs. 10 LBO SH) müssen Stellplätze für die gesetzlich geforderten barrierefreien Wohnungen in ausreichender Zahl ebenfalls barrierefrei sein. Die Garagenverordnung von Brandenburg enthält die Regelung, dass in Großgaragen mindestens 5 % der Stellplätze für Menschen mit Behinderung zu errichten sind (§ 4 Abs. 8 BbgGStV).

Bestand: nachträgliche Forderung von Stellplätzen

Die Musterbauordnung sah bis zur Überarbeitung im Jahr 2002 vor, dass bei bestehenden baulichen Anlagen entweder im Einzelfall oder durch Satzung in festgelegten Bereichen die Herstellung von Stellplätzen gefordert werden kann, wenn die Bedürfnisse des ruhenden und fließenden Verkehrs dies erfordern (§ 48 Abs. 3 MBO i.d.F.v. 1997). Bei der Überarbeitung im Jahr 2002 entfiel diese Regelung, da sie wegen des komplexen Verfahrens (Teilwiderruf der bestehenden Baugenehmigung) in der Praxis kaum angewendet wurde. Des Weiteren wurde angenommen, dass die anderen bauordnungs- und verwaltungsverfahrensrechtlichen Instrumente ausreichen (vgl. ARGEBAU 2002: 60).

Die Landesbauordnungen von Rheinland-Pfalz und von Schleswig-Holstein ermächtigen die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen für bestehende bauliche Anlagen zu verlangen, wenn bestimmte Gründe vorliegen. In den Bauordnungen von Niedersachsen und Sachsen ist die allgemeine Stellplatzverpflichtung so formuliert, dass sich die Herstellung der Stellplätze nicht nur auf Errichtungsvorhaben, sondern allgemein auf sämtliche bauliche Anlagen bezieht, die einen Zu- und Abfahrtsverkehr erwarten lassen. Angesichts dieser Formulierung könnten Bauaufsichtsbehörden grundsätzlich auch für Bestandsgebäude Stellplätze fordern (vgl. Wiechert 2013a: Rn. 13).

In der Landesbauordnung für Baden-Württemberg gab es bis 1995 im Stellplatzparagrafen die Regelung, dass für bestehende bauliche Anlagen die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen verlangt werden kann, soweit dies zur Gewährleistung von öffentlicher Sicherheit oder Ordnung geboten ist (§ 39 Abs. 3 LBO i.d.F.v. 1983). Bei der Novellierung der Bauordnung 1995 entfiel diese Regelung, da sich diese Vorschrift in der Praxis nicht bewährt hatte. In der Gesetzesbegründung wird ausgeführt, dass die Baurechtsbehörden im Einzelfall nicht nachweisen konnten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung tatsächlich in Gefahr ist. Eine solche Forderung konnte zudem auch nur durchgesetzt werden, wenn es keine Möglichkeit gab, durch verkehrsregelnde Maßnahmen Abhilfe zu schaffen (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 1995e: 100).

Aussetzung der Stellplatzpflicht und Fälligkeit der Herstellung notwendiger Stellplätze
Analog zu Baden-Württemberg ist nur in den Bauordnungen von Rheinland-Pfalz, Niedersachsen und Schleswig-Holstein geregelt, dass eine verspätete Herstellung von notwendigen Stellplätzen gestattet werden kann. Die Regelung in Baden-Württemberg, dass die Herstellung von Stellplätzen auszusetzen ist, solange und soweit nachweislich kein Bedarf nach Stellplätzen besteht, gibt es in dieser Art in keiner anderen Bauordnung (in § 37 Abs. 4 LBO). Lediglich die Niedersächsische Bauordnung enthält in § 47 Abs. 3 NBauO eine Regelung, dass die Bauaufsichtsbehörde die Herstellung von notwendigen Stellplätzen aussetzen kann, solange bestimmte Maßnahmen umgesetzt werden, die einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen (z.B. Bereitstellung von Zeitfahrkarten für ÖPNV). In diesen Fällen müssen Bauherren jährlich den Minderbedarf der Baurechtsbehörde nachweisen. Für Wohnungen ist diese Möglichkeit der Aussetzung von Stellplätzen aber explizit ausgeschlossen.

Möglichkeit der Übernahme von örtlichen Bauvorschriften in Bebauungspläne
Gemäß § 9 Abs. 4 BauGB können Länder bestimmen, dass auf Landesrecht beruhende örtliche Bauvorschriften in Bebauungspläne als Festsetzungen aufgenommen werden können. Damit können grundsätzlich auch Regelungen der Stellplatzpflicht in Bebauungspläne integriert werden. Wie in Kapitel 5.3.2.3 erläutert verzichtet der Gesetzgeber in Baden-Württemberg aus verschiedenen Gründen darauf (§ 74 Abs. 7 LBO). Damit ist Baden-Württemberg bundesweit das einzige Bundesland, in dem örtliche Bauvorschriften nicht direkt in Bebauungspläne übernommen, sondern nur im Satzungsverbund mit einem Bebauungsplan erlassen werden können.
Mit Bezug auf § 9 Abs. 4 BauGB regeln die Länder in unterschiedlicher Weise, welche Vorschriften des Baugesetzbuchs bei den als örtliche Bauvorschriften integrierten Festsetzungen anzuwenden sind. Die Bauordnungen in Bayern, Bremen, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen und Thüringen verweisen wie auch die Musterbauordnung in den entsprechenden Paragrafen darauf, dass für Abweichungen von diesen integrierten örtlichen Bauvorschriften die Regelungen des Baugesetzbuchs in § 31 BauGB und nicht mehr die landesrechtlichen Abweichungsvorschriften anzuwenden sind.

Regelungen zur Gestaltung von Stellplätzen

Die Auswertung der Bauordnungen der 16 Bundesländer zeigte, dass über die Stellplatzpflicht hinaus zum Teil auch Regelungen getroffen werden, wie die Stellplätze zu gestalten sind. Beispielsweise legt die Hamburgische Bauordnung (§ 9 Abs. 2 Satz 2 HBauO) fest, dass in vielen Baugebieten Stellplätze nur zulässig sind, sofern die Gartengestaltung nicht erheblich beeinträchtigt wird und ein durch Vorgärten geprägtes Straßenbild erhalten bleibt. In der Niedersächsischen Bauordnung wird etwa in § 9 Abs. 4 NBauO bestimmt, dass die Befestigung von Parkierungsflächen so ausgeführt werden muss, dass der Großteil des Niederschlagswassers versickern kann. Die Bauordnungen von Rheinland-Pfalz (§ 47 Abs. 6 und 7 LBauO) und von Schleswig-Holstein (§ 50 Abs. 11 LBO SH) schreiben vor, dass Stellplätze von den öffentlichen Verkehrsflächen aus sicher und auf möglichst kurzem Weg zu erreichen sein müssen. Zudem kann in Rheinland-Pfalz das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern verlangt werden. In Schleswig-Holstein wird darauf hingewiesen, dass in Vorgärten keine Rampen angelegt werden sollen. Die Bauordnungen im Saarland und in Schleswig-Holstein enthalten eine Vorschrift, dass Stellplatzflächen durch Anpflanzungen gestaltet werden sollen. Die Saarländische Bauordnung bestimmt zudem, dass Flächen mit mehr als acht Stellplätzen mit Bäumen und Gehölzen zu bepflanzen sind (§ 47 Abs. 7 LBOSaar).
Zum Teil wurden im Laufe der Zeit in den Bauordnungen Vorschriften zur Gestaltung gestrichen, weil es sich dabei um nicht notwendige Detailregelungen handelt, die bei Bedarf auch in separaten Gestaltungssatzungen geregelt werden können (vgl. Möller-Meinecke 2016: Rn. 12).

Ladeinfrastruktur

Viele Bauordnungen enthalten eine Ermächtigung für Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Beschaffenheit von Stellplätzen vorzuschreiben. Einige Länder wie Bayern oder Bremen haben in den letzten Jahren in den Gesetzestext aufgenommen, dass dies auch die Ausstattung mit Elektroladestationen[9] umfasst (z.B. § 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO, § 86 Abs. 1 BremLBO). Die Bauordnung von Nordrhein-Westfalen ermöglicht den Gemeinden, Maßnahmen zur optionalen Verlegung von Stromleitungen für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. Falls keine Stellplatzsatzung vorliegt, ist in der Bauordnung festgelegt, dass die Gemeinde im Einzelfall eine solche Ausstattung von Stellplätzen fordern kann (§ 48 Abs. 3 Satz 2 Nr. 7 und Satz 4 BauO NRW). Eine zusätzliche Auswertung der Garagenverordnungen ergab, dass Hessen das einzige Bundesland ist, in dem Ladeinfrastruktur in Garagen gefordert wird. Gemäß § 2 Abs. 3 GaV müssen mindestens 5 % der Stellplätze über einen Anschluss an Ladestationen verfügen.

5.6 Zusammenfassung und Bewertung

Bauordnungen der Länder in der Gesamtschau

Die Auswertung der Musterbauordnung sowie der bundesweit derzeit gültigen Bauordnungen im Vergleich zur Landesbauordnung für Baden-Württemberg zeigte, dass die Länder bei der Regelung der Stellplatzpflicht für Wohnungen sehr unterschiedliche Strategien verfolgen. Auf die grundsätzliche Frage, ob das Bauordnungsrecht wieder verstärkt nur der Abwehr von Gefahren für Leib und Leben dienen (z.B. Brandschutz) und weniger auf gesellschaftliche und sonstige Belange (z.B. Barrierefreiheit) eingehen soll, haben die Länder in den letzten Jahren unterschiedliche Antworten gefunden. Das Spektrum reicht von einer vollständigen Abschaffung der Stellplatzpflicht bei Wohnungen über eine Verlagerung der Stellplatzforderung auf die Gemeinden bis hin zu genau vorgegebenen Stellplatzzahlen in der Bauordnung, von denen nur unter eng gefassten Voraussetzungen abgewichen werden kann. Die liberalsten Regelungen finden sich in den beiden Stadtstaaten Hamburg und Berlin, die die Stellplatzpflicht für Wohnungen komplett aufgehoben haben (Berlin sogar für alle Nutzungen), sodass die Errichtung von Stellplätzen vollständig im Ermessen der Bauherren liegt. Bemerkenswert dabei ist, dass verschiedene Untersuchungen ergaben, dass trotzdem kein unvertretbarer Stellplatzmangel eingetreten ist.
Seit ihren Anfängen in der Reichsgaragenordnung wird mit der Stellplatzpflicht das Ziel verfolgt, die Verlagerung von ruhendem Verkehr eines Neubauvorhabens in den öffentlichen Raum zu vermeiden. Die Auffassung, dass die Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraums von ruhendem Verkehr kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen ist, sondern eine Frage kommunaler Verkehrskonzepte und -politik, führte bereits 1993 in der Hessischen Bauordnung und 2002 in der Musterbauordnung zu einer Abschaffung der Stellplatzpflicht auf Landesebene. Die Betrachtung von früheren Fassungen und -begründungen von Bauordnungen ließ erkennen, dass in vielen Ländern bei den Stellplatzregelungen das Ziel einer Deregulierung und Entbürokratisierung verfolgt wird. Bauordnungsrechtliche Anforderungen sollen soweit reduziert werden, wie sie fachlich vertretbar und mit den Schutzzielen der Bauordnung vereinbar sind. Die Strategie, auf der Landesebene die Stellplatzpflicht abzuschaffen und gänzlich den Gemeinden zu überlassen, führt häufig zu erheblichen Widerständen bei den Gemeinden, da der Erlass ortsspezifischer kommunaler Stellplatzsatzungen meist mit erheblichem Aufwand und politischen Auseinandersetzungen verbunden ist. In den Bauordnungen mit bestehender Stellplatzpflicht verfolgen die Gesetzgeber bei der Ausgestaltung der Stellplatzvorschriften und bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen zum Teil sehr unterschiedliche Strategien.
Die verschiedenen Strategietypen für die Regelung der Stellplatzpflicht auf Landesebene haben unterschiedliche Vor- und Nachteile. Wenn die Stellplatzzahlen pauschal geregelt werden, ist die Berechnung zwar einfach, aber es kann kaum auf projektspezifische Gegebenheiten eines Bauvorhabens reagiert werden und es besteht die Gefahr, dass zu viele Stellplätze errichtet werden. Die Bestimmung im Einzelfall kann wiederum zu erheblichem Aufwand für die Baurechtsbehörden, zu Planungsunsicherheit bei Investoren und somit zu Erschwernissen bei der Schaffung von Wohnraum führen. Aber auch die in Baden-Württemberg verfolgte Strategie, pauschal Stell-

[9] Wie in Kapitel 2.4.1 dargestellt befindet sich derzeit das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in Aufstellung, das die entsprechende EU-Richtlinie auf Bundesebene umsetzt und nach aktuellem Stand den Ländern keine Regelungskompetenz einräumt. Das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg vertritt die Auffassung, dass es wegen der konkurrierenden Gesetzgebung nicht möglich ist, darüber hinausgehende Regelungen zu treffen (vgl. Website VM BW 2020). Diese rechtliche Fragestellung kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht abschließend geklärt werden.

plätze auf Landesebene vorzuschreiben und gleichzeitig die Gemeinden zur Festlegung abweichender Zahlen zu ermächtigen, kann für die Gemeinden zu einem erheblichen Aufwand bei der Aufstellung und Anwendung einer Satzung führen. Wenn die Regelung der Stellplatzpflicht komplett den Gemeinden übertragen wird, müssen sie in jedem Fall den Aufwand betreiben und eigene Stellplatzsatzungen erlassen, wenn sie weiterhin rechtlich die Herstellung von Stellplätzen gewährleisten möchten. In Nordrhein-Westfalen wurde eine sogar bereits beschlossene, aber noch nicht rechtskräftige Kommunalisierung der Stellplatzpflicht 2018 wegen großer Widerstände wieder verworfen. Allerdings besteht ein Vorteil dieses Modells darin, dass sich die Gemeinden explizit mit ihrer verkehrlichen Entwicklung auseinandersetzen müssen und ortsspezifische Lösungen für den ruhenden Verkehr erarbeiten. Bei einer generellen Aufhebung der Stellplatzpflicht fällt zwar der Prüfaufwand für die Baurechtsbehörde weg, aber die Gemeinde hat so keine Einflussmöglichkeiten mehr auf die Schaffung von Parkraum bei Bauvorhaben. Außerdem fallen Einnahmen aus Ablösen weg, die in innovative Verkehrsprojekte investiert werden können, sowie die Möglichkeit, Anreize für bestimmte Mobilitätsmaßnahmen durch Abschläge bei der Stellplatzzahl zu schaffen (z.B. Stellplatzreduzierungen durch Carsharing). Die meisten Länder verfolgen wie Baden-Württemberg eine Kombinationslösung: Sie fordern einerseits auf Landesebene Stellplätze und ermöglichen andererseits den Gemeinden, davon abweichende Regelungen zu treffen.

Große Unterschiede zwischen den Ländern ließen sich auch beim Umgang mit der Ablöse von Stellplätzen erkennen. Baden-Württemberg ist dabei das einzige Bundesland, das diese Möglichkeit des Stellplatznachweises bei Wohnungen grundsätzlich ausschließt. Die Auswertung dokumentiert, dass die Ablöse von Stellplätzen ein wichtiges regelungswahrendes Instrument darstellt und die Chance bietet, die Stellplatzpflicht zu flexibilisieren.

Bei den Bauordnungen, die noch Stellplätze fordern, wurden die Vorschriften im Laufe der Jahre umfangreicher und komplexer. In einigen Bauordnungen ist die Stellplatzpflicht ein von vielen Vorgaben, aber auch zahlreichen Ausnahmen geprägtes Regelungsgefüge. Insgesamt ist in den Bauordnungen deutlich erkennbar, dass das Fahrrad als Individualverkehrsmittel an Bedeutung gewinnt. So gibt es vermehrt auch eine Stellplatzpflicht für Fahrräder und dabei zum Teil hohe Anforderungen an den Umfang, die Zugänglichkeit und die Ausstattung der Abstellplätze.

Nur in Baden-Württemberg wird direkt in der Landesbauordnung ein pauschaler Stellplatzschlüssel bei Wohnungen gefordert. In allen anderen Ländern mit Stellplatzpflicht ist geregelt, dass bei der Errichtung von Anlagen entsprechend des zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehrs ausreichend Stellplätze zu errichten sind. Während in manchen Ländern bewusst auf die Vorgabe von Stellplatzzahlen verzichtet und damit die Einzelfallberechnung bevorzugt wird, gibt es in anderen Ländern für die Ermittlung der Stellplatzzahlen ergänzende Ausführungsbestimmungen mit Richtwerten. Der oft verfolgte pauschale Ansatz, dass alle Wohnungen einen identischen Stellplatzbedarf auslösen, ermöglicht zwar eine einfache Berechnung und Anwendung der Vorschrift, erscheint aber angesichts der Vielfalt an Projekten, die derzeit auf dem Wohnungsmarkt entstehen, nicht immer bedarfsgerecht. Nur in wenigen Bundesländern wird der Tatsache Rechnung getragen, dass identische Wohngebäude an verschiedenen Standorten unterschiedliche Bedarfe auslösen können. In mehreren ausgewerteten Dokumenten wurde auf die Problematik hingewiesen, dass Baurechtsbehörden statt Einzelfallbetrachtungen klare Vorschriften bei der Berechnung der Stellplatzzahlen bevorzugen und daher zum Teil sogar auf Verwaltungsvorschriften zurückgreifen, die schon außer Kraft getreten sind (z.B. Schleswig-Holstein).

Viele Regelungen bei der Stellplatzpflicht in den Bauordnungen oder den zugehörigen Ausführungsbestimmungen (z.B. Verwaltungsvorschriften) sind als gebundene Entscheidungen und nicht als Ermessensentscheidungen (Einzelfallbetrachtung) ausgestaltet. In Hamburg (§ 48 Abs. 2 Satz 2 HBauO) und in Hessen (§ 52 Abs. 1 Satz 1 HBO) griffen die Gesetzgeber bewusst auf appellierende Formulierungen zurück, um Bauherren bzw. Gemeinden dazu zu veranlassen, Stellplätze zu errichten bzw. eigene Satzungen zu erarbeiten. Insgesamt zeigte die Auswertung der herangezogenen Unterlagen, dass die gesetzlichen Regelungen im Detail sehr komplex sind und oft Interpretationsspielräume lassen, sodass sich auch die Gerichte häufig mit Fragen der Stellplatzherstellung beschäftigen müssen. Zum Teil wird mit sehr ausdifferenzierten Formulierungen versucht, eine hohe Verbindlichkeit und Rechtsklarheit herzustellen (z.B. in Niedersachen: statt Stellplatz `herstellen´ Verwendung des Begriffs `zur Verfügung stehen´). Mitunter sind die Vorschriften selbst für Experten schwer verständlich formuliert. Ein Beleg dafür ist beispielsweise die Studie der LK Argus GmbH (2016), die im Auftrag des BBSR Stellplatzsatzungen untersucht hat. Bei der Auswertung von Bauordnungen wird in dem Bericht fälschlicherweise erläutert, dass es in Bayern auf Grundlage von § 47 Abs. 1 Satz 3 BayBO möglich sei, von der Stellplatzbaupflicht abzusehen, wenn Wohnbauvorhaben wegen der Stellplatzvorschriften zu scheitern drohen (vgl. LK ARGUS GmbH 2016: 11). Auf den ersten Blick lässt der Gesetzestext diese Schlussfolgerung zu, die aber nicht korrekt ist. Denn Abweichungen

sind nur bei (Nutzungs-)änderungen von Anlagen, die im vorherigen Satz erwähnt werden, zulässig und nicht bei der Errichtung von Anlagen.
Die Untersuchungen weisen nach, dass es große Schwierigkeiten bereitet, für ein gesamtes Bundesland bedarfsgerecht und rechtssicher zu regeln, wie viele Stellplätze in welcher Beschaffenheit bei Neubauvorhaben herzustellen sind. Erschwerend kommt hinzu, dass für Änderungen von Regelungen auch immer politische Mehrheiten erforderlich sind. Die Recherchen in den Parlamentsinformationssystemen der Länder haben gezeigt, dass zum Thema Stellplatzpflicht oft viele Änderungsanträge mit gegensätzlichen Zielsetzungen gestellt und langwierige Diskussionen geführt werden. Im Experteninterview mit einem Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums, das in Baden-Württemberg für die Landesbauordnung zuständig ist, kam mehrfach zur Sprache, dass es im Vorfeld der parlamentarischen Beratungen häufig kontroverse Diskussionen unter den Ministerien und Verbänden, die an Gesetzesänderungen beteiligt werden, zum Thema Stellplätze gibt.
Auffallend bei der Auswertung der Gesetzesbegründungen war, dass nur selten evaluiert wird, wie sich Änderungen bei den Stellplatzregelungen in der Praxis auswirken. Eine Ausnahme bildet Hamburg, wo nach der Abschaffung der Stellplatzpflicht umfangreich untersucht wurde, wie sich die Zahl der realisierten Stellplätze verändert hat. In Thüringen ließ sich eine vom Ministerium durchgeführte Befragung unter Baurechtsbehörden finden, in der nach Änderungswünschen bei der Regelung der Stellplatzpflicht gefragt wurde (vgl. Thüringer Landtag 2020). Laut dem interviewten Ministeriumsmitarbeiter wurden solche Untersuchungen in Baden-Württemberg bislang nicht durchgeführt und sind auch nicht geplant.

Bewertung der Strategien der Länder an Hand der Indikatoren (Stadtentwicklungspotenziale)

Die Analyse der 16 Bauordnungen und der Musterbauordnung sowie das Experteninterview zeigten, dass die Länder bei der Ausgestaltung der Stellplatzpflicht verschiedene strategische Möglichkeiten haben, die Nachteile des Stellplatzbaus zu mindern und so zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beizutragen. Deutlich ließ sich erkennen, dass bei der Ausformulierung der Vorschriften auf Landesebene unterschiedliche Beweggründe und Zielsetzungen eine Rolle spielen, die zum Teil aber auch in Widerspruch zueinander stehen. Den größten Einfluss auf die Ausschöpfung der Stadtentwicklungspotenziale kann der Regelung zugesprochen werden, wie viele Stellplätze pro Wohnung errichtet werden müssen. Zudem schaffen die Länder mit den Regelungen in ihren Bauordnungen die Rahmenbedingungen, damit die Gemeinden auf kommunaler Ebene den Stellplatz strategisch für die Stadtentwicklung einsetzen können.

Wohnkosten

Die Auswertung verschiedener Gesetzesbegründungen dokumentiert, dass schon seit Jahrzehnten die Kosten, die durch Vorschriften in Bauordnungen hervorgerufen werden, ein zentrales Thema bei der Änderung von Regelungen sind. In Nordrhein-Westfalen wurde beispielsweise kurz nach Beschluss der Novellierung im Jahr 2016 die Bauordnung unter Kostengesichtspunkten überprüft und daraufhin erneut umfassend überarbeitet. In den Fällen, in denen die Stellplatzpflicht kommunalisiert wurde, wurde dies in aller Regel nicht mit Kosteneinsparungen begründet, sondern vorrangig damit, dass die Stellplatzherstellung nicht Kernaufgabe der Bauordnung ist. Berlin und Hamburg führten als Grund für die Abschaffung der Stellplatzplicht unter anderem an, dass dadurch die Schaffung von Wohnraum erleichtert wird und Stellplätze bedarfsgerechter entstehen sollen, wodurch sich deutlich Kosten senken lassen. Tatsächlich ergaben Untersuchungen, dass tendenziell weniger, aber dennoch ausreichend Stellplätze errichtet werden. Somit konnten durch die Abschaffung der Stellplatzpflicht Kosten in Millionenhöhe eingespart werden.
Die Zahl der notwendigen Stellplätze, die in den Bauordnungen oder in zugehörigen Ausführungsbestimmungen vorgesehen sind, haben weitreichende finanzielle Konsequenzen für Wohnungsbauprojekte. In den meisten Fällen wird pro Wohnung in einem Mehrfamilienhaus mindestens ein Stellplatz gefordert. Um das Scheitern von Wohnbauvorhaben zu vermeiden, enthält nur die baden-württembergische Bauordnung die ausdrückliche Regelung, dass bei einer unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung auch im Neubau eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zugelassen werden muss. In den anderen Ländern müssen in diesen Fällen Ablösebeträge entrichtet werden, die je nach Höhe Bauprojekte ebenfalls finanziell belasten. Die meisten Landesgesetzgeber ermächtigen die Gemeinden, neben der Anzahl eine große Bandbreite an Eigenschaften von Stellplätzen in örtlichen Bauvorschriften vorzuschreiben. Je nachdem, wie die Gemeinden die Anforderungen in den kommunalen

Satzungen ausgestalten, kann dies auch zu Mehrkosten führen. Auffallend war, dass in den verschiedenen Vorschriften oder Hinweisen zur Berechnung der Mindeststellplatzzahl sozialer Wohnungsbau nicht als Kriterium für Stellplatzreduzierungen genannt wird. Lediglich in Rheinland-Pfalz wurde in einem Rundschreiben des zuständigen Ministeriums darauf hingewiesen, dass bei sozial geförderten Wohnungen die Untergrenze des Stellplatzrichtwerts anzuwenden ist, wenn bestimmte weitere Rahmenbedingungen vorliegen. Zu beachten sind bei der Kostenfrage auch die vermehrt geforderten Fahrradabstellplätze, an deren Erreichbarkeit und Ausstattung mitunter hohe Anforderungen gestellt werden. Diese zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität sinnvollen Maßnahmen können auch zu Mehrkosten im Wohnungsbau führen.

Flächenverbrauch

Die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme stellt kein originäres Ziel der Bauordnung dar. Einige Regelungen zur Stellplatzherstellung auf Landesebene wirken sich allerdings durchaus darauf aus, wie stark Baugrundstücke versiegelt und überbaut werden. Wenn in großem Umfang notwendige Stellplätze gefordert werden, führt die Herstellung der Parkierungsanlagen zwangsläufig zu einem hohen Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad. Baden-Württemberg ist das einzige Bundesland, in dem stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften ausdrücklich aus `Gründen sparsamer Flächennutzung´ erlassen werden können und die Herstellung von Stellplätzen in platzsparender Bauart vorgeschrieben werden kann (§ 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO). Diese Vorgabe (z.B. mehrgeschossige Parkierungsanlagen) kann zu erheblichen Mehraufwendungen und somit zu einem Zielkonflikt zwischen Kosten- und Flächeneinsparungen führen. Nur in Schleswig-Holstein findet sich in der Bauordnung eine Vorschrift, dass in Vorgärten keine Rampen errichtet werden sollen (§ 50 Abs. 10 LBO SH), was zu Flächeneinsparungen auf Baugrundstücken beitragen kann. Außerdem ist vorgeschrieben, dass Stellplätze auf möglichst kurzem Wege zu erreichen sein müssen. Einige Bauordnungen regeln, dass die Errichtung von Garagen gefordert werden kann. Wenn anstatt einer offenen Herstellung Stellplätze in Gebäude integriert oder in begrünten Tiefgaragen untergebracht werden, lässt sich dadurch die Versiegelung von Flächen reduzieren. Die meisten Bauordnungen ermöglichen den Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Beschaffenheit von Stellplatzflächen zu reglementieren, wodurch z.B. wasserdurchlässige Beläge vorgeschrieben werden können.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

In Weiterführung des Grundgedankens der Reichsgaragenordnung beruhen die Bauordnungen bei der Stellplatzpflicht darauf, dass der Bedarf an Stellplätzen, der sich aus dem MIV der Nutzer und Besucher einer neuen Anlage ergibt, außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen zu decken ist. Dadurch soll der öffentliche Straßenraum von ruhendem Verkehr entlastet werden. Dieses Prinzip, auf Privatgrundstücken in ausreichender Zahl Stellplätze herzustellen, kann aber dazu führen, dass die Attraktivität und Nutzung des Autos eher zu- statt abnehmen. Prioritäres Ziel von Bauordnungen ist es vor diesem Hintergrund nicht, die Verkehrsbelastung zu reduzieren, sondern den ruhenden Verkehr von Bauvorhaben so unterzubringen, dass der MIV ungestört rollen kann. In den meisten Bauordnungen sind zumindest indirekt in Form der Ermächtigungen für Stellplatzsatzungen Regelungen enthalten, die zu einer Reduzierung des MIV beitragen können. Durch diese Befugnisse haben Gemeinden die Möglichkeit, auf kommunaler Ebene die Stellplatzpflicht so auszugestalten (z.B. Kompensation von Stellplätzen durch Mobilitätskonzepte), dass der MIV im Idealfall abnimmt.

Mit Ausnahme von Baden-Württemberg ermöglichen alle Bauordnungen den Gemeinden, auch im Wohnungsbau Stellplätze abzulösen und somit zweckgebundene Einnahmequellen zu generieren. Diese Gelder können neben Investitionen in Parkierungsanlagen auch für solche Maßnahmen eingesetzt werden, die eine Reduzierung des MIV befördern (z.B. Ausbau von ÖPNV oder Fahrradwegen). Viele Bundesländer haben die Zwecke, für die Ablösebeträge verwendet werden dürfen, in den letzten Jahren systematisch ausgeweitet.

Nur in wenigen Ländern kann auch bei Wohnungen die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert werden, wenn das Vorhaben gut an den ÖPNV angebunden ist. Das heißt, die Verordnungsgeber gehen wegen der guten Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln von weniger Autos und somit einem geringeren Stellplatzbedarf aus. Darüber hinausgehende Mobilitätsangebote, die eine alternative Fortbewegung zum Auto fördern, werden ansonsten bei der Stellplatzberechnung auf der Landesebene bislang so gut wie nicht berücksichtigt (z.B. Carsharing, Mobilitätskonzepte). Lediglich in den Ausführungsempfehlungen in Niedersachsen wird ausgeführt, dass Minderungen möglich sind, wenn wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von MIV (z.B. Mobilitätskonzepte) dargelegt werden (vgl. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2019: 2). In immer mehr Bauord-

nungen wird auch die Schaffung von attraktiven Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gefordert, um diese umweltfreundliche Form der Fortbewegung zu fördern und den MIV zu mindern. In Hamburg und Berlin wurde die Stellplatzpflicht abgeschafft, während die verpflichtende Herstellung von Fahrradabstellplätzen beibehalten wurde.

Stadtraumqualität

Die Grundidee der Stellplatzpflicht besteht darin, eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs durch parkende Autos auf den Straßen zu vermeiden. Von einer solchen Entlastung des öffentlichen Raums von ruhendem Verkehr profitiert auch die Qualität des Stadtraums. Ob für die ausreichende Schaffung von Stellplätzen auf privatem Grund allerdings eine gesetzliche Verpflichtung erforderlich ist, dazu gibt es unterschiedliche Auffassungen (siehe Hamburg und Berlin). In den Bauordnungen finden sich nur vereinzelt Klauseln, die es Gemeinden ermöglichen, die Gestaltung und Ausführung von Parkierungsanlagen vorzuschreiben. Auch wenn vermutlich allein stadtgestalterische Gründe dafür nicht ausreichen, kann z.B. in Baden-Württemberg oder Schleswig-Holstein gefordert werden, dass Stellplätze nicht offen, sondern in Garagen hergestellt werden. Wie in der vergleichenden Auswertung dargestellt, enthalten einige Bauordnungen verschiedene Regelungen, wie Parkierungsanlagen herzustellen sind (z.B. Verbot von Rampen in Vorgärten in Schleswig-Holstein). In mehreren Bauordnungen wird allgemein gefordert, dass Stellplätze auf kurzem Wege zu erreichen sein müssen und so anzulegen sind, dass sie die Umgebung möglichst wenig beeinträchtigen. Einige Bauordnungen ermächtigen die Gemeinden ausdrücklich, in örtlichen Bauvorschriften die Gestaltung von Stellplätzen zu regeln. Wenn dies nicht in Zusammenhang mit Stellplätzen genannt ist, enthalten die Bauordnungen in der Regel weitere umfangreiche Satzungsbefugnisse zum Erlass von Satzungen zur Gestaltung baulicher Anlagen, zu denen auch Stellplätze gehören.

Bausteine für die Regelung und Steuerung der Stellplatzherstellung auf der Landesebene

Die bundesweite Auswertung von Bauordnungen zeigte, dass den Ländern zahlreiche Regelungsbausteine zur Verfügung stehen, um ihre Strategien bei der Stellplatzfrage durch entsprechende Vorschriften umzusetzen. In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Bausteine dargestellt und Fragestellungen zusammengetragen, die jeweils in diesem Zusammenhang von Relevanz sind. Bei den Bausteinen können im Hinblick auf die Handlungsebene drei Regelungsvarianten unterschieden werden:

1. Der Sachverhalt wird nur in der Landesbauordnung geregelt. Es besteht keine Möglichkeit für Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften abweichende Regelungen zu treffen.
2. Die Landesbauordnung enthält nur eine Ermächtigung für Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften einen Sachverhalt zu regeln (z.B. Kommunalisierung der Stellplatzpflicht). In der Bauordnung selbst gibt es diesbezüglich keine Vorschriften.
3. Der Sachverhalt wird direkt in der Bauordnung geregelt, die aber auch eine Ermächtigung für Gemeinden enthält, in örtlichen Bauvorschriften vom Landesrecht abweichende Regelungen zu treffen (Kombilösung).

Tabelle 15: Überblick über die Bausteine zur Ausgestaltung der Stellplatzpflicht in Landesbauordnungen (Baukasten)

	Baustein	Erläuterung und Fragestellungen
1	**Forderung von notwendigen Stellplätzen bei Wohnbauvorhaben**	Soll eine Mindestzahl an Stellplätzen in der Bauordnung gefordert werden? Soll analog zur Musterbauordnung die Forderung von Stellplätzen auf die Gemeinden übertragen werden? Soll die Stellplatzpflicht gänzlich abgeschafft werden? Sollen im Einzelfall Stellplätze gefordert werden können, auch wenn keine Stellplatzpflicht besteht? Soll zugelassen werden, dass Stellplätze zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden können? Soll eine Aussetzung der Stellplatzpflicht unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden?
2	**Anzahl notwendiger Stellplätze**	Wie wird die Zahl notwendiger Stellplätze bestimmt? Werden konkrete Stellplatzschlüssel oder nur Anhaltswerte vorgegeben? Soll eine individuelle Berechnung für den Einzelfall stattfinden? Welche Kriterien (z.B. ÖPNV-Anbindung, Wohnungsgröße) eignen sich für Abschläge? Wo werden die Stellplatzzahlen geregelt (direkt in der Bauordnung, in Verordnungen bzw. Vorschriften, in Verwaltungshinweisen oder -empfehlungen)? Sollen notwendige Stellplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden können (wenn ja, in welchem Umfang)?

3	**Ablöse von Stellplätzen**	Wird eine Ablöse von Stellplätzen im Wohnungsbau ermöglicht? Unter welchen Voraussetzungen wird die Ablöse von Stellplätzen zugelassen? Wird Ablöse nur zugelassen, wenn die Herstellung unmöglich oder unzumutbar, oder gleichwertig zur Realherstellung? Soll ein Höchstwert für die Ablöse festgesetzt werden? Für welche Zwecke können die Ablösebeträge verwendet werden? Sollen Gemeinden selber die Ablösebedingungen regeln können?
4	**Abweichungen/ Befreiungen**	Werden Abweichungen von der Stellplatzpflicht zugelassen? Unter welchen Voraussetzungen sollen diese möglich sein? Gibt es ein Ermessen für die Baurechtsbehörde bzw. die Gemeinde oder sind bei Vorliegen bestimmter Rahmenbedingungen Abweichungen zuzulassen?
5	**Beschränkung der Herstellung von Stellplätzen**	Soll den Gemeinden ermöglicht werden, örtliche Bauvorschriften zur teilweisen oder gänzlichen Untersagung der Stellplatzherstellung zu erlassen? Soll dies direkt in der Bauordnung geregelt werden? Sollen für Stellplätze, deren Herstellung untersagt ist, Ablösen erhoben werden dürfen? Unter welchen Voraussetzungen dürfen solche Satzungen erlassen werden?
6	**Fahrradabstellplätze**	Sollen Abstellplätze für Fahrräder vorgeschrieben werden? In welcher Zahl? Welche Anforderungen werden an die Zugänglichkeit und Ausstattung gestellt? Soll eine Ablöse von Fahrradabstellplätzen ermöglicht werden? Soll eine Herstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten auch auf öffentlicher Fläche ermöglicht werden?
7	**Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen**	Sollen Stellplätze für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung gefordert werden? Sollen Vorgaben zur Gestaltung von Stellplätzen getroffen werden (z.B. Bepflanzungen)? Soll Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorgeschrieben werden (soweit rechtlich zulässig)? Soll geregelt werden, wie Stellplätze errichtet werden müssen (z.B. barrierefrei)?
8	**Sonstige Regelungen:** − Ort der Herstellung (eigenes oder anderes Grundstück; Bestimmung durch Behörde) − Forderung von Garagen statt offenen Stellplätzen − Verbot der Zweckentfremdung − Verbot der Überlassung an Dritte − Nachforderung von Stellplätzen im Bestand − Stellplatzpflicht bei Änderungen und Nutzungsänderungen − wechselseitige Nutzung im Bauvorhaben oder darüber hinaus	

Quelle: eigene Darstellung

6 Stellplatzregelungen auf kommunaler Ebene: Stellplatzsatzungen außerhalb von Baden-Württemberg

6.1 Methode

Ziel der Untersuchung

Die vorangegangene Untersuchung der Bauordnungen aller Bundesländer zeigte, dass viele Landesgesetzgeber die Strategie verfolgen, dass die Gemeinden in eigener Verantwortung ortsbezogene und bedarfsgerechte Stellplatzsatzungen erlassen (siehe Kapitel 5.5). Vor diesem Hintergrund rückte die Frage in den Fokus, inwieweit Städte in der Praxis auf solche Satzungen zurückgreifen, um die Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsbau zu regeln. In Baden-Württemberg ist es Kommunen erst seit März 2015 möglich, auch für Wohnungen in örtlichen Bauvorschriften den in § 37 Abs. 1 LBO vorgeschriebenen 1:1-Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Da in den meisten anderen Bundesländern[10] die Städte schon seit vielen Jahren gesetzlich dazu ermächtigt sind, wird im vorliegenden Kapitel untersucht, inwieweit diese Möglichkeit auch genutzt wurden. Die seit 2015 in Baden-Württemberg erlassenen Stellplatzsatzungen werden detailliert in Kapitel 7.4, das die Situation in Baden-Württemberg vertieft behandelt, analysiert und bewertet. Im folgenden Kapitel werden zunächst die rechtlichen Grundlagen und Anforderungen an kommunale selbständige Stellplatzsatzungen aufgearbeitet. Anschließend wird untersucht, wie stark Stellplatzsatzungen in den einzelnen Bundesländern verbreitet sind und welche Regelungen für den Wohnungsbau darin getroffen werden.

Auswahl der Städte

Für die Untersuchung der Verbreitung und inhaltlichen Ausgestaltung von Stellplatzsatzungen wurde auf Grund der begrenzten Forschungskapazitäten eine Auswahl von Städten getroffen. Diese erfolgte wegen der unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen in den Landesbauordnungen auf Grundlage der Zugehörigkeit zu einem Bundesland sowie der Einwohnerzahl. In jedem Bundesland (ohne Baden-Württemberg, Thüringen, Berlin, Hamburg) wurden jeweils die vier größten Großstädte und die vier größten Mittelstädte ausgewählt. Da Rückschlüsse für das vertieft untersuchte Bundesland Baden-Württemberg gewonnen werden sollten, dessen Raumstruktur von Mittelstädten geprägt ist, sollte nicht nur in Groß-, sondern auch gezielt in Mittelstädten untersucht werden, wie häufig Stellplatzsatzungen erlassen wurden und wie diese rechtlich ausgestaltet sind. Pro Bundesland waren somit maximal acht Städte Gegenstand der Untersuchung. Da es in einigen Bundesländern wie Sachsen-Anhalt oder Mecklenburg-Vorpommern keine vier Großstädte gibt, variiert die Zahl der untersuchten Städte pro Bundesland zwischen fünf und acht Städten. Insgesamt wurde somit in 77 Städten unterschiedlicher Größe geprüft, ob eine kommunale Stellplatzsatzung vorhanden ist. Wenn dies der Fall war, wurde anhand eines vorab festgelegten Analyserasters ausgewertet, wie die Herstellungspflicht für Wohnungen im Detail geregelt wurde. Die begrenzte Auswahl der Städte lässt keine allgemeine repräsentative Aussage zu, wie viele Städte in einem Bundesland bzw. in Deutschland von den landesrechtlichen Satzungsbefugnissen letztlich Gebrauch machen. Die Untersuchung bietet aber dennoch Anhaltspunkte, ob Städte tendenziell häufig das Instrument der Stellplatzsatzung nutzen.

Vorgehensweise bei der Untersuchung

Die ausgewählten Städte wurden in zwei Stufen untersucht. Um die Häufigkeit von selbständigen Stellplatzsatzungen zu erheben, wurde auf den Internetseiten der 77 ausgewählten Städte in der Rubrik Stadt- bzw. Ortsrecht geprüft, ob eine rechtskräftige Stellplatzsatzung vorliegt. In Städten sowohl mit als auch ohne Stellplatzsatzung wurde anschließend im städtischen Online-Ratsinformationssystem in der Suchfunktion mit den Begriffen `Stellplatz´ und `Stellplatzsatzung´ nach relevanten Informationen gesucht. Die Prüfung, ob in einer ausgewählten Stadt eine selbständige Stellplatzsatzung gilt, wurde im November 2018 durchgeführt. Im Zuge der Fertigstellung der Arbeit erfolgte im Oktober 2020 eine Aktualisierung (letzter berücksichtigter Stand: 01. Oktober 2020), um insbesondere die Städte in Nordrhein-Westfalen erfassen zu können, die erst seit 01. Januar 2019 zu örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzregelungen ermächtigt sind.

[10] In Thüringen gibt es in der Landesbauordnung keine Satzungsermächtigung für die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl der notwendigen Stellplätze zu bestimmen. In Nordrhein-Westfalen sind die Gemeinden erst seit Anfang 2019 dazu ermächtigt, eigene Stellplatzsatzungen zu erlassen.

Die auf diese Weise erschließbare Quellenlage war sehr unterschiedlich und beruhte auf Dokumenten, die infolge unterschiedlicher Verfahren beim Erlass nicht in jeder Stadt in gleicher Qualität und gleichem Umfang öffentlich zur Verfügung standen. Während einige Städte zu förmlichen Beteiligungsschritten gesetzlich verpflichtet waren, orientierten sich manche Städte auch ohne gesetzliche Vorschriften am Aufstellungsverfahren von Bebauungsplänen und führten eine Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durch. Vor allem die Abwägungen von Stellungnahmen, die dem Gemeinderat für die Entscheidungsfindung vorgelegt wurden, stellten aufschlussreiche Dokumente dar.
Zahlreiche Städte fertigten Begründungen zu den Satzungen an, die Aufschluss über die Ziele und Auslegung der Regelungen geben. In Einzelfällen wurden eigens Studien zur Untersuchung bestimmter Sachverhalte erstellt, die als Anlagen den Beschlussvorlagen beigefügt wurden und somit für die Auswertung herangezogen werden konnten. Die folgenden Dokumente wurden in den Städten, die über eine Stellplatzsatzung verfügen, in der Regel ausgewertet:

- Satzungstext der selbständigen örtlichen Bauvorschrift inklusive Anlagen
- Gemeinderatsdrucksachen: Mitteilungs- und Beschlussvorlagen der Verwaltung im Verfahren inklusive Anlagen, Anträge von Fraktionen, Protokolle der Sitzungen des Stadtrats (allerdings nicht in allen Städten vorhanden), Beratungsverlauf und -ergebnisse
- Begründungen zu den Satzungen (falls vorhanden)

In einzelnen Städten gab es zudem Leitfäden oder Ausführungsbestimmungen zur Stellplatzsatzung, in denen die Verwaltung die Anwendung bestimmter Regelungen erläutert. In den Satzungen wurden nur die Regelungen für konventionelle Standardwohnungen in Mehrfamilienhäusern ausgewertet. Vorschriften zu Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Sonderformen des Wohnens (z.B. Studierendenwohnheime) wurden nicht einbezogen. In vereinzelten Fällen wurden bei Unklarheiten die jeweiligen Stadtverwaltungen per Mail angeschrieben, um bestimmte Fragen zu klären.
In der vorliegenden Untersuchung fallen unter den Begriff selbständige Stellplatzsatzung solche örtlichen Bauvorschriften, die unabhängig von einem Bebauungsplan Regelungen zur Herstellung und Anzahl an notwendigen Stellplätzen enthalten. Bei den Recherchen zeigte sich, dass einige Städte auch Satzungen, die nur die Ablöse von Stellplätzen regeln, als Stellplatzsatzung bezeichnen. In der folgenden Auswertung wird auf Basis der Regelungsinhalte durchweg zwischen Stellplatzsatzungen und Ablösesatzungen unterschieden. Das heißt, Satzungen, die von den Städten zwar als Stellplatzsatzung bezeichnet werden, aber faktisch nur Ablösen regeln, werden konsequent Ablösesatzungen genannt. Da die meisten Stellplatzsatzungen über keine Kurzbezeichnung verfügen und im Auswertungstext häufig Paragrafen genannt werden, die einen entsprechenden Zusatz erfordern, wurden den Satzungen eigene Abkürzungen verliehen (z.B. StS N für die Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg). Diese sind ebenso wie die recherchierten Quellen ergänzend zum alphabetischen Gesamtliteraturverzeichnis in den Anlagen sortiert nach Städten zu finden.
Die Satzungstexte sowie die weiteren Dokumente, die Stadtverwaltungen im Rahmen der Erarbeitung einer Stellplatzsatzung erstellt haben, wurden systematisch nach vorgegebenen Kategorien mittels Inhaltsanalyse ausgewertet. Um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, inwieweit Städte bestimmte stellplatzbezogene Belange durch Ortsrecht regeln, wurden die erhobenen Stellplatzsatzungen zum Teil auch quantitativ analysiert (Häufigkeit). Wenn Stellplatzsatzungen besondere bzw. beispielhafte Regelungen enthalten, wurden diese im folgenden Text nach Themen sortiert aufgearbeitet.

6.2 Grundlagen: örtliche Bauvorschriften

6.2.1 Allgemeine Anforderungen an örtliche Bauvorschriften

Örtliche Bauvorschriften wurden ursprünglich in die Bauordnungen eingeführt, um den Gemeinden zu ermöglichen, für Belange des Erhalts und der Pflege des Ortsbilds eigene Regelungen zu erlassen. Selbständige Stellplatzsatzungen werden als örtliche Bauvorschriften erlassen und gehören zum öffentlichen Baurecht. Die Auswertung aller aktuell gültigen Bauordnungen zeigte, dass in den Gesetzen in unterschiedlichem Umfang und Detaillierungsgrad Satzungsermächtigungen für die Stellplatzherstellung enthalten sind. Neben der Zahl können die Gemeinden vor allem auch Größe, Beschaffenheit und die Ablöse regeln (siehe Kapitel 5.5). In einigen Bundesländ-

dern wurden die Satzungsbefugnisse zuletzt vor allem um die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur erweitert. In allen Bundesländern liegt der Erlass örtlicher Bauvorschriften im Ermessen der Gemeinden (kann-Regelung). Alle Bundesländer (außer Berlin und Hamburg) sehen grundsätzlich zwei verschiedene Möglichkeiten für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften durch die Kommunen vor:

- in einer selbständigen Satzung oder
- im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan bzw. einer sonstigen städtebaulichen Satzung

Das Verfahren für den Erlass örtlicher Bauvorschriften ist in den Landesbauordnungen unterschiedlich geregelt. Während bei selbständigen Satzungen viele Bauordnungen keine speziellen Verfahrensregeln vorsehen, sind bei örtlichen Bauvorschriften, die in Verbindung mit einem Bebauungsplänen erlassen werden, in der Regel die Vorschriften für den Erlass von Bauleitplänen analog anzuwenden.
Wie bereits in Kapitel 5.3.2.3 angesprochen, gibt es in der juristischen Literatur unterschiedliche Auffassungen, inwieweit örtliche Bauvorschriften aus städtebaulichen Gründen, die kompetenzrechtlich dem Bauplanungsrecht (Bodenrecht) vorbehalten sind, erlassen werden können. Während einerseits die Meinung vertreten wird, dass örtliche Bauvorschriften erst nichtig sind, wenn sie keinen Bezug mehr zum Bauordnungsrecht haben und nur noch städtebauliche Ziele verfolgen, gibt es andererseits strengere Auslegungen, dass örtliche Bauvorschriften gar keine städtebaulichen Ziele verfolgen dürfen. Die Widersprüchlichkeit bei der Frage der städtebaulichen Ziele von örtlichen Bauvorschriften zeigt sich allein schon darin, dass in einigen Bauordnungen bei den Satzungsermächtigungen ausdrücklich gefordert wird, dass städtebauliche Aspekte bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen sind (z.B. Niedersachsen, Brandenburg, Rheinland-Pfalz, Saarland, Thüringen, Baden-Württemberg). (vgl. Wiechert 2013a: Rn. 24 f.; Grünewald 2016: Rn. 5-13.1, Rn. 19; Blume 2017: Rn. 31)
Örtliche Bauvorschriften müssen mit folgenden höherrangigen Rechtsfeldern vereinbar sein (vgl. Balensiefen 2016: Rn. 154):

- Selbstverwaltungsgarantie der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG)
- Schutz des Eigentums (Art. 14 GG)
- Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) und das darin begründete Bestimmtheitsgebot und Übermaßverbot

Da örtliche Bauvorschriften mit Inkrafttreten nicht nur für Baurechtsbehörden, sondern auch für Bauherren verbindlich werden, greifen sie meist in mehrfacher Hinsicht in Grundrechte einzelner ein (z.B. Inhalt und Schranken des privaten Grundeigentums) und müssen deshalb verschiedenen, nachfolgend genannten Anforderungen an die Rechtmäßigkeit genügen:

- **Bestimmtheitsgebot:** Regelungen müssen inhaltlich so eindeutig und bestimmt gefasst werden, dass der Pflichtige von vornherein mit ausreichender Sicherheit weiß, was von ihm verlangt wird. Die Grenzen des Zulässigen und Unzulässigen müssen deutlich sein, ansonsten sind die Regelungen unwirksam. Offene Bewertungsmaßstäbe wie `angemessen´ sind beispielsweise unwirksam. Der räumliche Geltungsbereich, der Gegenstand der Vorschrift sowie der Inhalt müssen ausreichend bestimmt geregelt sein. (vgl. Schlotterbeck 2016: 1293 f. Rn. 104-105; Grünewald 2016: Rn. 57-64)
- **Verhältnismäßigkeitsgebot:** Es gilt grundsätzlich für alle Maßnahmen der öffentlichen Hand im Allgemeinen und für Inhalts- und Schrankenbestimmungen nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG im Besonderen. Gemeinden dürfen nur jene Mittel einsetzen, die zur Erreichung eines legitimen Ziels erforderlich und vernünftigerweise geboten sind. (vgl. Grünewald 2016: Rn. 6-66)
- **Abwägungsgebot:** Unabhängig davon, ob in Landesbauordnungen beim Erlass von eigenständigen örtlichen Bauvorschriften eine Abwägung vorgeschrieben ist oder nicht (siehe z.B. Baden-Württemberg Kapitel 5.3.2.3) müssen örtliche Bauvorschriften auf einer sachgerechten Abwägung der Belange des Einzelnen und der Allgemeinheit beruhen. Wenn örtliche Bauvorschriften in Verbindung mit Bebauungsplänen erlassen werden, sind zumeist die Regelungen des Baugesetzbuchs mit entsprechendem Abwägungsgebot anzuwenden. (vgl. Grünewald 2016: Rn. 67-68; Faußner 2017: Rn. 14)
- **formelle Rechtmäßigkeit:** Gemeinden dürfen beim Erlass von örtlichen Bauvorschriften nur den in den Bauordnungen enthaltenen Ermächtigungskatalog nutzen. Dies gilt sowohl für selbständige Satzungen als auch für solche in Zusammenhang mit einem Bebauungsplan (vgl. Grünewald 2016: Rn. 31-32, Rn. 56). Formell müssen sie in dem dafür vorgesehenen Verfahren und in der vorgeschriebenen Form erlassen werden. Die Bundesländer sehen in ihren Bauordnungen unterschiedliche Verfahren vor.

Sowohl in den Bauordnungen als auch in der juristischen Begleitliteratur werden unterschiedliche Auffassungen vertreten, ob es sich bei örtlichen Bauvorschriften um kommunale Aufgaben im übertragenen oder im eigenen Wirkungskreis handelt. Bei Aufgaben im eigenen Wirkungskreis können die Kommunen nach pflichtgemäßem Ermessen handeln. Im übertragenen Wirkungskreis sind sie zusätzlich den fachlichen Weisungen der zuständigen Staatsbehörden unterworfen (siehe z.B. § 2 GemO; vgl. z.B. Schmidt-Eichstaedt/ Weyrauch/ Zemke 2018: 36). Schlotterbeck (vgl. 2016: 1289 Rn. 93) geht in seiner Kommentierung zur Landesbauordnung für Baden-Württemberg davon aus, dass durch den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift Gemeinden freiwillig eine öffentliche Aufgabe im eigenen Wirkungskreis erfüllen und somit autonom in ihrer Entscheidung sind.
In der Regel gelten die in den Landesbauordnungen enthaltenen Vorschriften für Abweichungen auch für örtliche Bauvorschriften, die auf deren Grundlage erlassen werden. Dabei ist zu beachten, dass die Länder unterschiedlich regeln, ob im Falle der Trennung von Baugenehmigungsbehörde und Gemeinde bei Abweichungen ein Einvernehmen mit der Gemeinde erforderlich ist. Dies betrifft viele kleine Gemeinden ohne eigene Baugenehmigungsbehörde, deren Aufgaben z.B. Verwaltungsgemeinschaften übernehmen. In Baden-Württemberg ist beispielsweise für die Erteilung von Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften durch die Baurechtsbehörde kein gemeindliches Einvernehmen erforderlich (siehe § 56 LBO). Die zuständige Baurechtsbehörde könnte somit beispielsweise ohne Einbindung und Einverständnis der betroffenen Gemeinde eine Abweichung von einer Stellplatzsatzung zulassen (vgl. Schlotterbeck 2016: 1293 Rn. 103). Auf diese Problematik wurde auch im Rahmen des durchgeführten Experteninterviews mit einem Mitarbeiter des für die Landesbauordnung zuständigen Ministeriums hingewiesen (siehe Kapitel 5.3.3).

6.2.2 Selbständige kommunale Stellplatzsatzungen

Beim Erlass von selbständigen Stellplatzsatzungen üben Gemeinden ihre Satzungshoheit als Ausprägung des durch Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich geschützten Rechts auf Selbstverwaltung aus, um die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu steuern (vgl. Faußner 2017: Rn. 3). Die bundesweite Auswertung von Bauordnungen ergab, dass in einigen Bundesländern kommunale Stellplatzsatzungen erforderlich sind, damit noch eine Stellplatzpflicht bei Neubauvorhaben besteht (siehe Kapitel 5.5). In Bundesländern mit bestehender Stellplatzpflicht können Gemeinden durch eine Stellplatzsatzung vom Landesrecht abweichende Vorschriften treffen. Die Gemeinden können stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften nach eigenem Ermessen erlassen. Begrenzt wird das Regelungsermessen allerdings durch die oben genannten Rechtsmäßigkeitsanforderungen an örtliche Bauvorschriften. Bei der Zahl der notwendigen Stellplätze greift dabei insbesondere das Verhältnismäßigkeitsgebot. Stellplatzzahlen, die erkennbar über den zu erwartenden Bedarf hinausgehen, würden gegen das Übermaßverbot verstoßen. Bei einer zu starken Absenkung der Stellplatzzahlen würden die negativen Auswirkungen fehlender Stellplätze dem gemeindlichen Regelungsermessen Grenzen setzen (vgl. Blume 2017: Rn. 26). In der juristischen Literatur wird es für legitim gehalten, dass Gemeinden zu gleichen Themen wie der Stellplatzherstellung unterschiedliche Vorschriften erlassen. Bei einer Übertragung von Aufgaben auf die Gemeinde kann davon ausgegangen werden, dass jede Gemeinde eigene Lösungen entwickelt (vgl. Grünewald 2016: Rn. 30).

Verfahren für den Erlass selbständiger Stellplatzsatzungen

Wie in Kapitel 5.3.2.3 dargestellt, enthält die Landesbauordnung für Baden-Württemberg in § 74 Abs. 6 LBO Vorgaben, welche Schritte aus dem Bebauungsplanverfahren beim Erlass von örtlichen Bauvorschriften anzuwenden sind. Im Gegensatz zu Baden-Württemberg enthalten viele andere Bauordnungen keine speziellen Verfahrensvorschriften für den Erlass von selbständigen örtlichen Bauvorschriften. In diesem Fall sind selbständige örtliche Bauvorschriften wie Satzungen entsprechend den jeweils geltenden Gemeindeordnungen und kommunalen Hauptsatzungen zu erlassen. Anders als beim Erlass von Bebauungsplänen gilt somit – wie in Baden-Württemberg – in den meisten Bundesländern beim Erlass von selbständigen örtlichen Bauvorschriften keine explizite Begründungs- und Abwägungspflicht. In einigen Gesetzeskommentaren wird darauf hingewiesen, dass eine Dokumentation zu den Verfahrensschritten sowie zu den Er- und Abwägungen dennoch empfehlenswert ist. Es wird auch als durchaus sinnvoll erachtet, bestimmte Verfahrensvorschriften des Baugesetzbuchs für örtliche Bauvorschriften anzuwenden, da die Vorschriften oft sachlich mit Bebauungsplanfestsetzungen zusammenhängen. Zudem seien die Gemeinden in der Anwendung dieser Vorschriften geübt und die verschiedenen berührten

Belange dadurch bestmöglich berücksichtigt (vgl. Wiechert 2013b: Rn. 74). Bei örtlichen Bauvorschriften, die die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verbieten, wird es in der Rechtsliteratur wegen des starken Eingriffs in die Eigentumsrechte trotz fehlender Verfahrensvorschriften als erforderlich gehalten, die betroffenen Grundstückseigentümer zu informieren und zu beteiligen. In diesen Fällen ergibt sich das Abwägungsgebot aus dem Eigentumsrecht und dem Verhältnismäßigkeitsgebot (vgl. ebd.: Rn. 26, Rn. 103).
Wenn sich die Regelungen in einer Bauordnung ändern (z.B. Abschaffung bestimmter Satzungsermächtigungen), bleiben örtliche Bauvorschriften, die auf Grundlage der zum Zeitpunkt geltenden Gesetzeslage rechtmäßig erlassen wurden, in der Regel auch weiterhin gültig (vgl. Ruf 1996: 300). Allerdings können Landesgesetzgeber in Übergangsregelungen besondere Bestimmungen treffen, wie bei Gesetzesänderungen mit bereits erlassenen örtlichen Bauvorschriften umgegangen wird.

Relevanz von selbständigen Stellplatzsatzungen

Im Gegensatz zur vorhabenbezogenen Regelung der Stellplatzpflicht im Rahmen von Bebauungsplänen bestimmen selbständige kommunale Stellplatzsatzungen unabhängig von einem konkreten Planungsvorhaben die Herstellung von Stellplätzen bei der Errichtung oder Änderung von Anlagen. Stellplatzsatzungen können in der Regel für das gesamte Gemeindegebiet oder für Teile davon erlassen werden. Selbständige Satzungen haben den Vorteil, dass auch bei Vorhaben, für die kein Bebauungsplan erforderlich ist oder bereits ein Bebauungsplan vorliegt, die Herstellung von Stellplätzen geregelt werden kann. Die Bedeutung von selbstständigen Stellplatzsatzungen unabhängig von Bebauungsplänen zeigt sich bei einem Blick darauf, wie viele Neubauvorhaben im unbeplanten Innenbereich (auf Grundlage von § 34 BauGB) oder im Geltungsbereich von bestehenden Bebauungsplänen entstehen. Da es dazu keine aussagekräftigen statistischen Daten gibt, wurde auf die 2017 veröffentlichte Studie `Aktuelle Trends der Wohnungsbautätigkeit in Deutschland´ des BBSR (Bearbeitung: Quaestio Forschung & Beratung) zurückgegriffen. In fünf Städten wurde untersucht, auf welcher planungsrechtlichen Grundlage Neubauvorhaben genehmigt wurden. Wie Tabelle 16 erkennen lässt, wurden in den untersuchten Städten viele Neubauvorhaben im Geschosswohnungsbau nicht auf Grundlage neu aufgestellter Bebauungspläne genehmigt, in denen spezielle Stellplatzvorschriften hätten festgesetzt werden können. Stattdessen entstanden in großem Umfang Wohnungsbauprojekte im unbeplanten Innenbereich auf Grundlage von § 34 BauGB (vgl. Quaestio/ BBSR 2017). Wenn Gemeinden die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsneubau also auf breiter Ebene steuern möchten, reicht es nicht aus, lediglich in neuen Bebauungsplänen entsprechende Vorschriften zu machen. Vielmehr sind selbständige Stellplatzsatzungen erforderlich, die für alle Vorhaben im Geltungsbereich gültig sind.

Tabelle 16: Genehmigungsgrundlagen der analysierten Neubauvorhaben in der Studie von Quaestio/ BBSR 2017 (Anteil der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern)

	§ 34 BauGB	B-Plan mehr als 20 Jahre in Kraft	B-Plan 10-20 Jahre in Kraft	B-Plan 5-10 Jahre in Kraft	B-Plan weniger als 5 Jahre in Kraft	ohne neues Baurecht
Aachen	75 %	10%	0 %	0 %	15 %	
Dresden	70 %	3 %	17 %	5 %	4 %	
Düsseldorf	15 %	15 %	2 %	39 %	29 %	
Freiburg	29 %	17 %	6 %	6 %	20 %	23 %[1]
Nürnberg	50 %	18 %	25 %	0 %	3 %	

[1] Kategorie `ohne neues Baurecht´ in Freiburg: Bebauungspläne, die lediglich der Festsetzung bestimmter städtebauliche Ziele (z.B. Geschossigkeit) dienen; schon vorher Baurecht nach § 34 BauGB

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Quaestio/ BBSR 2017: 29 f., 39 f., 49 f., 61 f., 72 f.

Leitfäden für Gemeinden zur Erstellung von Stellplatzsatzungen

In zwei Bundesländern ließen sich Leitfäden für die Erstellung von Stellplatzsatzungen finden. In Brandenburg erstellte das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung nach der Aufhebung der landesgesetzlichen Stellplatzpflicht im Jahr 2005 eine Handreichung für die Städte. Zur Entscheidungsfindung, ob eine Stellplatzsatzung erlassen werden soll, werden darin zahlreiche Punkte genannt, an denen sich die Städte orientieren können. Unter anderem wird auf den Verwaltungsaufwand für die Aufstellung und den Vollzug der Satzung verwiesen. Falls sich eine Gemeinde bei der Ausweisung von Neubaugebieten im Wettbewerb mit anderen Kommunen be-

findet, wird zu bedenken gegeben, dass Vorgaben zu Stellplätzen, die Kosten verursachen, zu einer Abwanderung von Investoren führen können. Der 22-seitige Leitfaden enthält neben zahlreichen Erläuterungen zu möglichen Regelungen, eine Mustersatzung sowie eine Prüfliste für notwendige Verfahrensschritte. (vgl. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2005)
In Nordrhein-Westfalen haben die Städte seit dem 1. Januar 2019 die Möglichkeit, selbständige Stellplatzsatzungen zu erlassen (siehe Kapitel 5.4). Um den Städten diese Aufgabe zu erleichtern, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit zahlreichen Institutionen wie dem Städtetag und mit kommunalen Experten eine Musterstellplatzsatzung sowie einen umfangreichen Leitfaden zum Erstellen von Stellplatzsatzungen erarbeitet. Die Rahmenwerte für die Zahl notwendiger Stellplätze wurden in einem Expertenworkshop erarbeitet. (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019)

6.3 Verbreitung von selbständigen Stellplatzsatzungen

Städte in der Auswertung

Unter den insgesamt 77 Städten aus zwölf Bundesländern befanden sich 33 Großstädte und 44 Mittelstädte. Die größte Stadt war München mit etwa 1,54 Mio. Einwohnern (2018) und die kleinste Stadt war Sankt Ingbert (Saarland) mit ca. 35.500 Einwohnern. 28 Städte gehören zu dem in Kapitel 5.5 identifizierten Strategietyp 1, bei denen eine Stellplatzpflicht nur dann besteht, wenn die Gemeinde eine entsprechende Satzung erlassen hat. 49 Städte liegen in Bundesländern, in denen die jeweilige Landesbauordnung sowohl die Herstellung von Stellplätzen vorschreibt als auch die Gemeinden ermächtigt, eigene örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Stellplatzpflicht zu erlassen (Strategietyp 2).

Tabelle 17: Überblick über die 77 untersuchten Städte mit oder ohne eine Stellplatz- und/ oder Ablösesatzungen

Stadt	Einwohner 2017	StS	AbS	Stadt	Einwohner 2017	StS	AbS	Stadt	Einwohner 2017	StS	AbS	Stadt	Einwohner 2017	StS	AbS
Bayern				Darmstadt	158.254	■		Düsseldorf	617.280	■	■	**Sachsen**			
München	1.456.039	■		Hanau	96.130	■		Dortmund	586.600	■		Leipzig	581.980	■	■
Nürnberg	515.201	■		Gießen	87.343	■		Essen	583.393	■		Dresden	551.072	■	
Augsburg	292.851	■		Marburg	76.226	■		Gütersloh	99.315		■	Chemnitz	246.855		■
Regensburg	150.894	■		Fulda	67.973	■		Witten	96.565		■	Zwickau	90.192		■
Bamberg	77.179	■		**Mecklenburg-Vorpommern**				Iserlohn	92.928	■		Plauen	65.148		■
Bayreuth	73.999	■		Rostock	208.409	■		Düren	90.502		■	Görlitz	56.391		■
Landshut	71.193	■		Schwerin	95.797			**Rheinland-Pfalz**				Freiberg	41.496		■
Aschaffenburg	69.928	■		Neubrandenburg	64.259			Mainz	215.110	■	■	**Sachsen-Anhalt**			
Brandenburg				Stralsund	59.517	■		Ludwigshafen	168.497		■	Halle (Saale)	239.173	■	
Potsdam	175.710	■		Greifswald	58.886	■		Koblenz	113.844		■	Magdeburg	238.478		
Cottbus	101.036	■	■	**Niedersachsen**				Trier	110.013		■	Dessau Roßlau	82.111	■	■
Brandenburg*	71.886	■		Hannover	535.061	■	■	Kaiserslautern	99.684		■	Wittenberg	46.272	■	■
Frankfurt (Oder)	58.237	■		Braunschweig	248.023		■	Worms	83.081		■	Weißenfels	40.874		
Oranienburg	43.982	■		Oldenburg	167.081	■	■	Neuwied	64.661		■	Halberstadt	40.871		
Falkensee	43.552	■		Osnabrück	164.374	■		Neustadt a.d. W.	53.353		■	**Schleswig-Holstein**			
Bremen				Delmenhorst	77.521		■	**Saarland**				Kiel	247.943	**	
Bremen	568.006	■		Wilhelmshaven	76.316			Saarbrücken	180.966		■	Lübeck	216.318		
Bremerhaven	113.026	■		Lüneburg	75.192		■	Neunkirchen	46.767	■		Flensburg	88.519	■	
Hessen				Celle	69.706		■	Homburg	41.934		■	Neumünster	79.335		
Frankfurt a.Main	746.878	■		**Nordrhein-Westfalen**				Völklingen	39.376		■	Norderstedt	78.679		
Wiesbaden	278.654	■		Köln	1.080.394	**	■	Sankt Ingbert	35.951			Elmshorn	49.618		■

* Brandenburg an der Havel; ** keine Stellplatzsatzung, aber eine Verwaltungsrichtlinie; StS = Stellplatzsatzung; AbS = Ablösesatzung

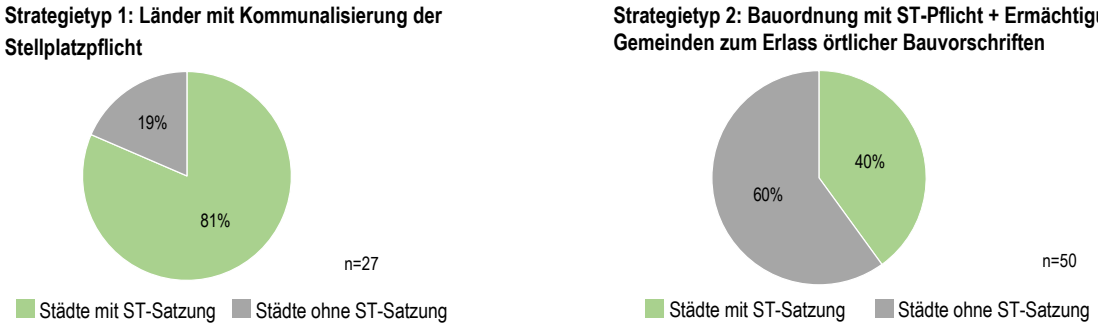
Quelle: eigene Darstellung

Existenz von Stellplatzsatzungen und Anlass

In 42 der insgesamt 77 untersuchten Städte (54,5 %) lag zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit (Stand: Oktober 2020) eine rechtskräftige Stellplatzsatzung vor. In vier Städten befanden sich gerade Stellplatzsatzungen in Aufstellung (Oldenburg, Köln, Düren, Magdeburg). In Oldenburg besteht seit 2014 eine Stellplatzsatzung nur für einen Bereich in der Innenstadt. Seit 2017 läuft dort das Verfahren, eine Stellplatzsatzung für das gesamte Stadtgebiet zu erlassen (vgl. Stadt Oldenburg 2018). In Magdeburg verlor eine 2016 beschlossene

Stellplatzsatzung im Oktober 2018 ihre Rechtskraft. Seit dem Jahr 2017 ist die Stadt damit beschäftigt, eine neue Stellplatzsatzung zu erarbeiten, und stößt dabei auf erhebliche Widerstände (vgl. Stadt Magdeburg 2016a; Stadt Magdeburg 2017; Stadt Magdeburg 2020). In Köln und Düren befanden sich Anfang Oktober gerade kommunale Stellplatzsatzungen erstmals in Aufstellung, für die bereits Entwürfe vorlagen. Die Erhebung ergab somit, dass in 32 der insgesamt 77 Städte weder eine rechtskräftige Stellplatzsatzung vorliegt noch sich in Aufstellung befindet. Des Weiteren ließen sich in zwei Städten (Kiel, Köln) zwar keine kommunalen Satzungen für die Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze finden, aber Richtlinien, auf deren Grundlage die Verwaltung arbeitet.
In den Bundesländern, in denen es auf Landesebene keine Stellplatzpflicht mehr gibt, haben von den insgesamt 27 ausgewerteten Städten 22 (81 %) eine rechtskräftige Stellplatzsatzung (bis auf Schwerin, Neubrandenburg, Weißenfels, Halberstadt, Magdeburg). In Sachsen-Anhalt verfügten die Städte Weißenfels und Halberstadt einst über Stellplatzsatzungen, die allerdings aufgehoben wurden. Grund dafür war, dass in der früheren Landesbauordnung geregelt war, dass örtliche Bauvorschriften nach fünf Jahren ihre Gültigkeit verlieren (§ 85 Abs. 7 BauO LSA i.d.F.v. 2005; siehe Kapitel 5.4). In den Ländern, in denen der Landesgesetzgeber sowohl in der Bauordnung Stellplätze fordert, als auch die Gemeinden zu abweichenden Regelungen ermächtigt, haben 20 der insgesamt 50 betrachteten Städte (40 %) mit einer selbständigen Satzung die landesrechtlichen Vorschriften ersetzt. In zwei weiteren Städten befanden sich erstmals Stellplatzsatzungen in Aufstellung.

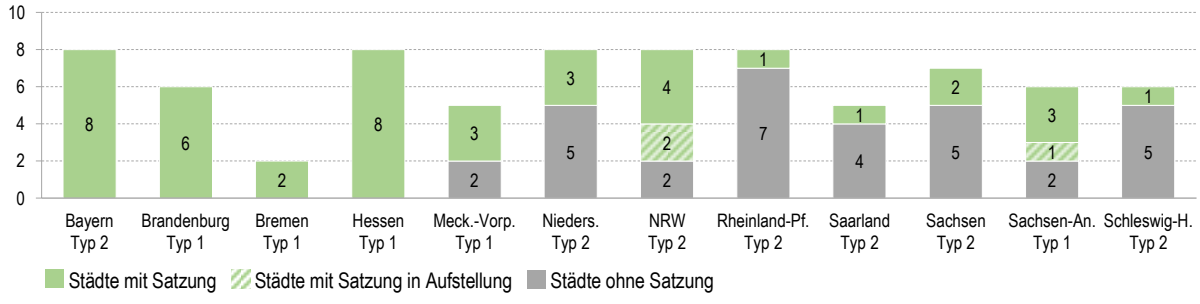
Diagramm 79: Anteil der Städte mit bzw. ohne Satzung nach Strategietyp in der Bauordnung



Quelle: eigene Darstellung

Die Erhebung ließ erkennen, dass es bei gleicher Regelung der Stellplatzpflicht auf der Landesebene zum Teil deutliche Unterschiede gibt, wie viele Städte Stellplatzsatzungen erlassen haben. Während beispielsweise in Bayern alle untersuchten Städte über eine selbständige Stellplatzsatzung verfügten, fiel dieser Anteil in Niedersachen (38 %) oder Rheinland-Pfalz (13 %) deutlich geringer aus. In Sachsen, wo erst 2015 die Ermächtigung für kommunale Stellplatzsatzungen in die Landesbauordnung eingeführt wurde, haben zwischenzeitlich zwei Städte davon Gebrauch gemacht. In Nordrhein-Westfalen, wo Gemeinden seit Anfang 2019 selbständige Stellplatzsatzungen erlassen können und eine Rechtsverordnung des Landes zur Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze geplant ist, haben bis Oktober 2020 drei Viertel der untersuchten Städte entweder bereits eine Satzung erlassen oder sind damit im Verfahren. Dass die Städte selber aktiv wurden, hat zum Teil damit zu tun, dass die angekündigte Rechtsverordnung bis dato nicht vorliegt (vgl. z.B. Stadt Düren 2020: 2).

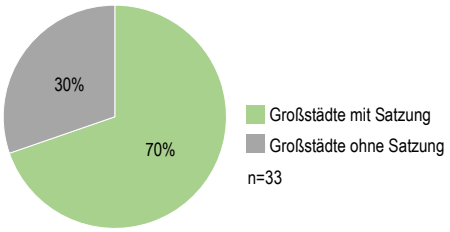
Diagramm 80: Anzahl der Städte mit bzw. ohne Stellplatzsatzung in den Bundesländern außerhalb von Baden-Württemberg



Quelle: eigene Darstellung

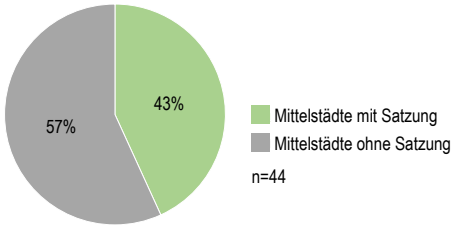
Ein deutlicher Unterschied kristallisierte sich bei der Betrachtung heraus, inwieweit Städte in der Gruppe der Groß- bzw. Mittelstädte auf Stellplatzsatzungen zurückgreifen. Während 70 % der untersuchten Großstädte in selbständigen örtlichen Bauvorschriften die Stellplatzpflicht regeln, ist dies bei Mittelstädten mit einem Anteil von 43 % deutlich seltener der Fall.

Diagramm 81: Großstädte mit bzw. ohne Stellplatzsatzung



Quelle: eigene Darstellung

Diagramm 82: Mittelstädte mit bzw. ohne Stellplatzsatzung



Quelle: eigene Darstellung

Exkurs: Stellplatzverzichtssatzung

Weitere zwei Städte verfügen über Sonderfälle von selbständigen Stellplatzsatzungen. In Ludwigshafen und Düren gibt es örtliche Bauvorschriften, in denen geregelt ist, dass in bestimmten Bereichen der Stadt auf die Herstellung von Stellplätzen verzichtet wird, um Ziele der Stadtentwicklung zu unterstützen. In Ludwigshafen wird durch Satzung in zwei Bestandsgebieten (Teilfläche der Stadtmitte und Geltungsbereich eines förmlichen Sanierungsgebiets) bei bestimmten Bauvorhaben auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen verzichtet, um vor Ort bauliche Veränderungen zu erleichtern (vgl. Stadt Ludwigshafen 2007: 1 f.; Stadt Ludwigshafen 2009: 1 f.). In Düren gibt es seit 1990 (zuletzt 1993 geändert) eine Satzung, die im gesamten Stadtgebiet u.a. für Wohnungsneubauvorhaben in Baulücken auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen verzichtet (vgl. Stadt Düren 1993). Beim Verzicht auf die Stellplatzherstellung wird keine Ablöse fällig. Auch wenn diese Satzungen vorzugsweise für Bestandsgebiete von Relevanz sind, bieten sie weitere Möglichkeiten, die Herstellung von Stellplätzen zu flexibilisieren.

6.4 Thematische Auswertung

Alter und Geltungsbereiche der Stellplatzsatzungen

Die ausgewerteten Stellplatzsatzungen sind zwischen 2004 und 2020 beschlossen bzw. zuletzt geändert worden. Über die am längsten unverändert gültige Stellplatzsatzung verfügt in der Untersuchung die Stadt Cottbus (seit 2004). Zwischen der ersten Erhebung im November 2018 und der Aktualisierung vor Fertigstellung der vorliegenden Arbeit (1. Oktober 2020) haben neun Städte ihre Stellplatzsatzung überarbeitet und fünf Städte erstmalig eine Satzung erlassen. Darunter befinden sich vier Städte aus Nordrhein-Westfalen, die erst mit der Änderung der Landesbauordnung seit 2019 dazu ermächtigt waren (Essen, Dortmund, Düsseldorf, Iserlohn) sowie die Stadt Hannover. Vor 2010 sind sechs der untersuchten Satzungen erlassen wurden, weitere 22 Satzungen entstanden zwischen 2010 und 2018. Dass fast in jeder fünften untersuchten Stadt zwischen 2018 und 2020 Regelungen zur Stellplatzpflicht eingeführt oder geändert wurden, könnte darauf hindeuten, dass immer mehr Städte Stellplatzsatzungen als strategisches Instrument für die Stadtentwicklung und Mobilitätssteuerung erkennen.
In der Regel gelten die ausgewerteten Stellplatzsatzungen für das gesamte Stadtgebiet oder große Teile davon; aber es gibt einige Ausnahmen. In Oldenburg trifft die seit 2014 gültige Stellplatzsatzung beispielsweise nur Regelungen für die Innenstadt und das Bahnhofsviertel. Eine Satzung für das gesamte Stadtgebiet befindet sich seit einigen Jahren in Aufstellung.

Aufbau der Stellplatzsatzungen und ergänzenden Bestimmungen

In den meisten Fällen umfassen die ausgewerteten Stellplatzsatzungen einen Textteil mit Regelungen und zugehörige Anlagen, in denen in Tabellenform die Zahlen für die notwendigen Stellplätze aufgelistet sind. In zahlrei-

chen Satzungen sind auch Karten enthalten, in denen beispielsweise unterschiedliche Zonen bei der ÖPNV-Anbindung eingezeichnet sind, um die Abschläge von den Stellplatzzahlen bestimmen zu können. In der Gesamtschau ist die Stellplatzsatzung der Stadt Flensburg hervorzuheben, die als einzige eine Präambel enthält, in der explizit erläutert wird, dass mit den Vorschriften zum ruhenden Verkehr die verkehrspolitischen Ziele der Stadt unterstützt werden sollen (vgl. Stadt Flensburg 2017).
In vielen Städten werden die Regelungen für die Berechnung, Herstellung und Ablöse von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in einer kommunalen Stellplatzsatzung gebündelt getroffen. Es gibt aber auch einige Städte, in denen die Modalitäten für die Ablöse in separaten Satzungen geregelt werden (z.B. Düsseldorf, Cottbus). Insgesamt ließen sich unterschiedliche Strategien in den untersuchten Städten feststellen, inwieweit Bestimmungen und Vorgaben in der Rechtsform der Satzung erlassen werden oder andere Verfahren Anwendung finden. Beispielsweise werden in München die Beträge für die Ablöse nicht in einer Satzung festgeschrieben, sondern sind nur auf der städtischen Internetseite zu finden (vgl. Website LHM 2020). Auch die Möglichkeiten, wie die Stellplatzzahlen bei geförderten Mietwohnungen sowie bei Mobilitätsmaßnahmen und Modellprojekten reduziert werden können, sind nicht direkt in der Münchner Stellplatzsatzung geregelt. Stattdessen beschloss der Stadtrat im Jahr 2016, wie die Verwaltung auf Grundlage einer in der Satzung enthaltenen Abweichungsklausel in diesen Sonderfällen die Zahl der notwendigen Stellplätze berechnet (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b). Teilweise arbeiten die Verwaltungen bei der konkreten Auslegung der verschiedenen Regelungen mit internen Vorschriften. In Frankfurt am Main hat die Bauaufsicht einen Leitfaden zur Stellplatzsatzung erarbeitet, der ergänzende Festlegungen enthält, die in anderen Städten oft auch direkt in Stellplatzsatzungen zu finden sind (vgl. Bauaufsicht Frankfurt 2020). In Nürnberg gibt es eine vom Stadtrat beschlossene Vollzugsanweisung zu § 47 der Bayerischen Bauordnung und zur kommunalen Stellplatzsatzung, in der unter anderem bestimmt wird, wie viele notwendige Stellplätze durch Carsharing-Stellplätze ersetzt werden können (vgl. Stadt Nürnberg 2016c: 2). Während die meisten Städte in der Stellplatzsatzung auch die Herstellung von Fahrradabstellplätzen regeln, existieren in München oder Oranienburg separate örtliche Bauvorschriften für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen (vgl. Website Stadt Oranienburg 2018; Landeshauptstadt München 2020a).

Aufwand für die Verwaltung bei Erstellung und Anwendung der Stellplatzsatzungen

Die Recherchen in Ratsinformations- bzw. Bürgerinformationssystemen gaben in einigen Städten Einblick in den Erarbeitungsprozess der Stellplatzsatzung. Dabei wurde deutlich, dass in einigen Städten die Aufstellung erheblichen Aufwand verursachte und sich über mehrere Jahre hingezogen hat. Je nachdem, welche Beteiligungsverfahren freiwillig oder auf Grund gesetzlicher Verfahrensvorgaben verfolgt werden und wie die Akzeptanz in der Stadtpolitik und Bürgerschaft ausfällt, kann der Abstimmungsprozess sowohl innerhalb der Verwaltung als auch bei der Beteiligung von Externen langwierig sein. In einer Drucksache erläuterte beispielsweise die Stadtverwaltung Chemnitz, dass angesichts der erforderlichen Abstimmungen in den verschiedenen Gremien und dem großen Recherche- und Abstimmungsaufwand, der für eine rechtssichere Erarbeitung erforderlich ist, von einem Zeitaufwand von zwei bis drei Jahren für den Erlass der Stellplatzsatzung auszugehen ist (vgl. Stadt Chemnitz 2017: 1). Dass die Erarbeitung einer Satzung mitunter mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann, war auch einer Sitzungsvorlage in Bamberg zu entnehmen: „Infolge Änderung der Bayerischen Bauordnung im Jahr 2008 war die Stadt Bamberg verpflichtet, die städtische Stellplatzsatzung zu aktualisieren. Nach sehr langen inhaltlich-fachlichen Abstimmungen zwischen allen betroffenen Fachabteilungen sowie einem Einbinden der Betroffenengruppen in der Stadtgesellschaft ist schließlich im Jahr 2014 die neue Stellplatzsatzung der Stadt Bamberg in Kraft getreten.“ (Stadt Bamberg 2017: 1)
Je nach Umfang der Beteiligung und der Rückmeldungen kann die Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen sowie die weitere Abstimmung und Aushandlung von Lösungen erhebliche Zeit in Anspruch nehmen. Zu berücksichtigen ist, dass die Städte bei der Aufstellung einer Satzung meistens Regelungen und Stellplatzzahlen nicht nur für Wohnen, sondern auch für eine Vielzahl anderer Nutzungen (z.B. Einzelhandel, Büros) treffen, die je nach Ausprägung Konfliktpotenzial bergen. Häufig waren die Innenstädte, in denen vielerorts die verkehrlichen Probleme zunehmen, ein intensiv diskutiertes Thema, da dort die Stellplatzfrage eng mit der Stärkung der Wirtschaft bzw. des Einzelhandels und der Wohnnutzung zusammenhängt. Wegen der hohen Komplexität und zahlreichen Regelungsbedarfe gingen Städte wie Leipzig (vgl. Stadt Leipzig 2018b: 4) schrittweise vor und erließen zunächst eine Satzung für solche Nutzungen, bei denen dringender Handlungsbedarf besteht (z.B. für Wohnungen und Bildungsbauten). Wie aufwändig sich der Erlass einer selbständigen Stellplatzsatzung entwickeln kann, zeigt

exemplarisch auch die Stadt Magdeburg. Während der Beteiligung gab es zahlreiche Stellungnahmen von Interessensvertretern. Zu einer Vorlage, mit der die Auslegung des Satzungsentwurfs beschlossen werden sollte, gingen im Jahr 2017 von den Fraktionen daraufhin insgesamt 62 Änderungsanträge ein, die von der Verwaltung behandelt werden mussten (vgl. Website Stadt Magdeburg 2017). Obwohl die alte Stellplatzsatzung im Jahr 2018 außer Kraft getreten ist, lag bis Oktober 2020 in Magdeburg noch keine neue rechtskräftige Satzung vor.
Aber nicht nur das Verfahren der Stellplatzsatzung kann zu einem erheblichen Aufwand führen, sondern auch der spätere Vollzug der Regelungen durch die Baurechtsbehörden. Differenzierte Regelungen der Stellplatzpflicht mit Ermessensspielräumen oder Einzelfallentscheidungen können bei Baugenehmigungsbehörden zu einem erheblichen Prüfaufwand führen. In Bamberg war beispielsweise in einem Erfahrungsbericht zur Novellierung der dortigen Stellplatzsatzung zu lesen, dass das „Bauordnungsamt [...] auf die Feststellung [Wert legt], dass der Bearbeitungsaufwand hinsichtlich erforderlicher Beratung und Überprüfung durch die neuen Regelungen für nun zwei getrennte Berechnungen (Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze) um rund 50 % gestiegen ist.“ (Stadt Bamberg 2015: 1) Einige in den letzten Jahren erlassene Stellplatzsatzungen ermöglichen, auf Grundlage bestimmter Mobilitätsmaßnahmen die Zahl notwendiger Stellplätze bis zu einem bestimmten Prozentsatz zu senken. Außerdem wird beim Stellplatzschlüssel eine Spanne (von-bis-Wert) genannt. Solche Ermessensspielräume können je nach Lage des Falls zu aufwändigen Abstimmungen zwischen Stadtverwaltung und Bauherren führen.

Diskussionen zur generellen Abschaffung der Stellplatzpflicht

Nur in wenigen der untersuchten Dokumente aus städtischen Ratsinformationssystemen war es Thema, die Stellplatzpflicht für Wohnungen wie in Berlin oder Hamburg gänzlich abzuschaffen (vgl. z.B. Stadt Bremen 2012b: 2; Stadt Magdeburg 2017: 2; Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2016: 2). Als Hauptgrund für die Abschaffung wurde meist die Beseitigung von Investitionshemmnissen angeführt. Dies betraf allerdings oft nicht nur den Wohnungsbau, sondern auch gewerbliche Nutzungen. Wesentliche Argumente für eine Beibehaltung der Stellplatzpflicht bestanden darin, dass der freie Markt von sich aus nicht ausreichend Stellplätze schafft und mit Hilfe einer entsprechend ausgestalteten Stellplatzsatzung die lokale Verkehrsentwicklung unterstützt werden kann (vgl. z.B. Stadt Frankfurt (Oder) 2010: 2 f.). Ein weiterer Grund, die generelle Aufhebung der Stellplatzpflicht abzulehnen, lag in dem dadurch verursachten Wegfall von Ablösebeträgen für Investitionen in verkehrliche Maßnahmen. Zudem wurde mit Blick auf das Beispiel Berlin, wo die Stellplatzpflicht bereits im Jahr 1997 abgeschafft wurde, darauf verwiesen, dass dies nicht übertragbar sei, da dort überdurchschnittlich große Straßenräume, die einen Teil des ruhenden Verkehrs aufnehmen können, sowie ein gut ausgebauter ÖPNV vorhanden sind. In Bremen sprachen sich bei der Erarbeitung der Stellplatzsatzung im Jahr 2012 Wirtschaftsvertreter sowie Umweltverbände für eine Abschaffung der Stellplatzpflicht aus. In der Gesetzesbegründung wird das Festhalten an dieser Pflicht damit gerechtfertigt, dass es sich bei der Stellplatzsatzung nicht nur um ein Instrument für die Realherstellung von Parkraum oder für die Einnahme von Ablösebeträgen handelt, sondern um ein wichtiges Anreizsystem für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Carsharing (vgl. Stadt Bremen 2012b: 2 f.). In Frankfurt am Main wurde in einer Drucksache im Rahmen der Novellierung der Stellplatzsatzung davon gesprochen, dass es „in Stadtquartieren mit intensiver Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge […] nach den Erfahrungen des Magistrats nicht [genügt], auf die Einsicht der Bauherren zu vertrauen.“ (Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2016: 2) Eine andere Strategie wurde in der 41.000-Einwohner-Stadt Halberstadt in Sachsen-Anhalt verfolgt. Bereits vor dem automatischen Auslaufen auf Grund einer entsprechenden Regelung in der Landesbauordnung (§ 85 Abs. 7 BauO LSA i.d.F.v. 2005) hob im Jahr 2010 die Stadt die Stellplatzsatzung auf, da die Bauherren in jedem Fall ausreichend Stellplätze errichten, keine Ablösen eingenommen werden und der Prüfaufwand für den Nachweis somit in keinem Verhältnis zum Nutzen steht (vgl. Stadt Halberstadt 2010).
Für die Tatsache, dass es viele Städte für strategisch wichtig halten, bei der Errichtung von Vorhaben Stellplätze fordern zu können, spricht die große Zahl an Stellplatzsatzungen in Städten solcher Länder, in denen die Stellplatzpflicht in der Bauordnung abgeschafft wurde. Insbesondere in Brandenburg, wo im Jahr 2003 auf Landesebene die Stellplatzverpflichtung aufgehoben wurde, ließen die Erhebungen erkennen, dass die dortigen Gemeinden eine Beibehaltung der Stellplatzpflicht vorangetrieben haben. Insgesamt hielten sie es für unwahrscheinlich, dass die Bauherren ohne entsprechende Vorschriften ausreichend Stellplätze errichten. So führte die Stadt Cottbus in der Beschlussvorlage zur Stellplatzsatzung aus, dass „davon auszugehen ist, dass unter dem Prinzip der Freiwilligkeit die Bauherren nicht hinreichend für den entstehenden Zu- und Abgangsverkehr Vorsorge treffen werden und das Problem der Stellplatzschaffung sukzessive ganz oder teilweise auf die öffentliche Hand verla-

gert wird." (Stadt Cottbus 2004d: 2) Auch in Frankfurt (Oder) gab es Bedenken, dass Bauherren aus Kostengründen auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten. Auch wenn unterstellt werden könne, dass in bestimmtem Umfang dem Bedarf der Nutzer entsprochen wird, wurden eine höhere Belastung des öffentlichen Straßenraums und in der Folge Forderungen gegenüber der Stadt, für Ausgleich zu sorgen, befürchtet. Durch den Wegfall von Ablösen würde sich zudem die Finanzsituation der Stadt verschlechtern (vgl. Stadt Frankfurt (Oder) 2011a: 3, 6). Einige Städte wie Wittenberg sahen Schwierigkeiten nicht in erster Linie bei Wohnnutzungen, sondern bei größeren Bauvorhaben wie Diskotheken oder Sportanlagen, wenn dort nicht ausreichend Parkraum geschaffen wird. Eine verpflichtende Herstellung von ausreichend Stellplätzen sei daher unerlässlich, um Beeinträchtigungen der Umgebung durch den ruhenden Verkehr möglichst gering zu halten (vgl. z.B. Stadt Wittenberg 2010: 3).

Regelungsstrategien und Formulierungshilfen

Wie bereits in Kapitel 5.5 dargestellt, sind die Stellplatzpflicht und die Ermächtigungsgrundlagen für örtliche Bauvorschriften in den Landesbauordnungen sehr unterschiedlich ausgestaltet. Der vorliegende Vergleich, wie Städte die Stellplatzpflicht in selbständigen örtlichen Bauvorschriften regeln, ist deshalb immer vor dem Hintergrund der Satzungsbefugnisse in dem jeweiligen Bundesland zu sehen. Neben Regelungen zur Zahl, Beschaffenheit und Ablöse von Stellplätzen enthalten viele Landesbauordnungen weitere Befugnisse beispielsweise zur Gestaltung, Konstruktion oder behindertengerechten Ausführung. Die ausgewerteten Stellplatzsatzungen zeigen hierzu eine große Bandbreite an Detailregelungen und Stellplatzzahlen. Viele Städte reagieren mit differenzierten Vorschriften auf die lokalen Gegebenheiten.

Aus der Inhaltsanalyse der 42 rechtskräftigen Stellplatzsatzungen konnte abgeleitet werden, dass sich grundsätzlich zwei Strategien unterscheiden lassen, wie Städte die örtlichen Bauvorschriften anlegen: Während die einen Städte versuchen, für möglichst viele Fallkonstellationen bei Neubauprojekten spezifische Regelungen zu treffen, verfolgen die anderen Städte die Strategie, die Stellplatzvorschriften möglichst allgemeingültig für eine große Bandbreite an Fällen zu formulieren und darüber hinaus verschiedene Abweichungsoptionen zuzulassen. Viele Satzungen sind von Bestrebungen geprägt, die Kriterien für die Berechnung von Stellplätzen und Abschlägen möglichst genau und abschließend festzulegen. Andere Satzungsgeber hingegen greifen gezielt auf eher weiche Formulierungen zurück, die Entscheidungsspielraum bei der Frage der Stellplatzreduzierung lassen, damit Satzungen angesichts der laufenden Veränderungen beim Thema Mobilität nicht ständig angepasst werden müssen (vgl. z.B. Bauaufsicht Frankfurt 2020: 6 f.). Immer mehr Stellplatzsatzungen enthalten auch sog. Öffnungs- bzw. Generalklauseln (siehe separate Erläuterung unten), die Anpassungen ermöglichen, wenn die satzungsgemäß ermittelte Zahl der notwendigen Stellplätze in einem objektiv belegbaren Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht (vgl. z.B. München in § 2 Abs. 2 StPIS M). Städte wie München verfolgen eine solche Strategie und legen dann ergänzend in Stadtratsbeschlüssen für eine einheitliche Anwendung in der Verwaltungspraxis die Möglichkeiten für Abschläge von den Stellplatzzahlen fest (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b).

Die Recherchen in den kommunalen Ratsinformationssystemen ließen erkennen, dass es Städte gibt, in denen Stellplatzsatzungen ohne größere Schwierigkeiten erlassen werden, während es in anderen Städten wie Magdeburg oder Oldenburg erhebliche Bedenken auszuräumen gilt, sodass sich der Erlass über mehrere Jahre hinziehen kann. In einigen Beschlussvorlagen wiesen die Verwaltungen darauf hin, dass die Regelungen bewusst einfach gehalten wurden, damit sie in der Praxis unkompliziert anwendbar sind (vgl. z.B. Stadt Flensburg 2015a: 2). Zum Teil werden in den Satzungen unbestimmte Rechtsbegriffe verwendet (vgl. z.B. Mainz in § 6 Abs. 2 St MZ: „In `größeren Fahrradabstellanlagen´…"), die zu Unklarheiten führen können. Um einen gewissen Ermessensspielraum zu haben, wird in mehreren Satzungen auf Formulierungen wie `im Regelfall´ zurückgegriffen, um nicht unbillige Härten entstehen zu lassen und auf besondere Rahmenbedingungen bei Bauvorhaben reagieren zu können (vgl. z.B. Potsdam in § 5 Abs. 1 StS P). Die ausgewerteten Satzungen enthalten neben `Muss-Vorschriften´ auch oft `Soll-Regelungen´. Vor allem bei den Anforderungen an Fahrradabstellplätze griffen viele Satzungsgeber auf Soll-Formulierungen zurück.

Als hilfreich haben sich in diesem Zusammenhang Leitfäden für die Erstellung von Stellplatzsatzungen (z.B. des Mobilitätsnetzwerks NRW oder des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung in Brandenburg) erwiesen. Viele Städte in Nordrhein-Westfalen verwiesen in ihren Drucksachen darauf, für die Ausgestaltung der Regelungen auf diese Handreichung zurückgegriffen zu haben. Einige Stadtverwaltungen (z.B. Frankfurt am Main, Rostock) erarbeiteten auch selbst einen Leitfaden zur Stellplatzsatzung, um Mitarbeiter und Bauherren bei der

Anwendung und einheitlichen Auslegung zu unterstützen. In Frankfurt am Main wird der Leitfaden von der Bauaufsicht laufend fortgeschrieben und ist öffentlich im Internet abrufbar (vgl. Bauaufsicht Frankfurt 2020). In Nürnberg wurde als Ergänzung zur Stellplatzsatzung eine Vollzugsanweisung ausgearbeitet, in der verschiedene Regelungen der Stellplatzsatzung vertieft erörtert werden (vgl. Stadt Nürnberg 2016c).

Rechtsverhältnis der Stellplatzsatzungen zu nebenstehendem und übergeordnetem Recht

34 der 42 betrachteten Satzungen erhalten die Klarstellung, dass die Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen von der Stellplatzsatzung unberührt bleiben. In der 2020 in Kraft getretenen Stellplatzsatzung in Hannover wird bestimmt, dass die Satzung Vorrang vor bestehenden Bebauungsplänen hat – außer in den Fällen, in denen planungsrechtlich weniger Stellplätze gefordert werden (vgl. Landeshauptstadt Hannover 2020: 4). Die restlichen Stellplatzsatzungen enthalten keine Aussage, in welchem Rechtsverhältnis die selbstständige Satzung zu bereits bestehenden örtlichen Bauvorschriften in Bebauungsplänen steht.

Eine ähnliche Fragestellung ergibt sich, wenn bestimmte Veränderungen von Bauordnungen auf Landesebene eintreten: Sind dann Gemeinden gezwungen, bestehende Satzungen anzupassen oder neue zu erlassen, damit sie weiterhin rechtskonform sind? Die Änderung der Bayerischen Bauordnung im Jahr 2007 nahmen viele Städte zum Anlass, ihre kommunalen Stellplatzsatzungen zu aktualisieren. Dies war in der Regel für die Stadtverwaltungen mit einem erheblichen Aufwand verbunden und wurde in Vorlagen mehrfach beklagt. Die Stadt München hat beispielsweise Ende 2007 die Stellplatzsatzung neu erlassen und wegen Wegfalls der vormaligen Ermächtigungsgrundlage die bis dahin geltende Beschränkungssatzung aufgehoben (vgl. Landeshauptstadt München 2007b: 1-5). In Bamberg konnte die 2008 angestoßene Neufassung der Stellplatzsatzung laut Sitzungsvorlage nach „sehr langen inhaltlich-fachlichen Abstimmungen zwischen allen betroffenen Fachabteilungen sowie einem Einbinden der Betroffenengruppen in der Stadtgesellschaft“ (Stadt Bamberg 2017: 1) erst im Jahr 2014 in Kraft treten.

Zahl der notwendigen Stellplätze

Die Auswertung der Satzungen und der im Aufstellungsprozess entstandenen Dokumente machte deutlich, dass viele untersuchte Städte Schwierigkeiten hatten, die Zahl der notwendigen Stellplätze im Wohnungsneubau so festzulegen, dass sie bestmöglich dem tatsächlichen Bedarf entsprechen. Viele Städte orientierten sich an landesrechtlichen Vorschriften oder anderen Städten und legten ihre Stellplatzzahlen ohne eigene vertiefte Untersuchungen fest. Allgemein ließ sich feststellen, dass die Städte starken Absenkungen der Zahl der notwendigen Stellplätze kritisch gegenüberstehen. Ein Hauptgrund dürfte darin liegen, dass nach der Genehmigung eines Bauvorhabens eine Nachsteuerung nicht mehr möglich ist. Zudem wurde in vielen städtischen Dokumenten, die während des Aufstellungsverfahrens entstanden sind und ausgewertet wurden, darauf hingewiesen, dass eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Raum unbedingt zu vermeiden ist.

In den meisten Satzungen wird im Textteil auf eine Tabelle im Anhang verwiesen, in der für die unterschiedlichen Nutzungen die Zahl der notwendigen Stellplätze aufgelistet ist. Häufig finden sich im Satzungstext weitere Regelungen, ob und unter welchen Voraussetzungen von diesen Stellplatzzahlen abgewichen werden kann. Bei den Abschlägen ist grundsätzlich zu unterscheiden, ob ein konkreter Wert für die möglichen Abzüge angegeben oder ob nur eine allgemein gehaltene Formulierung ohne genaue Quantifizierung verwendet wird. Die Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze – sei es als Richtwerte oder absolute Werte – muss stets im Kontext gesehen werden, welche Abweichungsoptionen in der Satzung eröffnet werden. Die Reduzierung der Stellplatzpflicht ging in einigen Städten mit flankierenden Maßnahmen wie einer Erhöhung der Fahrradabstellplatzpflicht einher (z.B. Stadt Oldenburg 2017c: 5).

Zu beachten ist, dass die Städte bei der Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze Ermessen nur im Rahmen der geltenden allgemeinen Anforderungen an örtliche Bauvorschriften (siehe Kapitel 6.2) haben sowie Aspekte berücksichtigen müssen, die in einigen Bauordnungen ausdrücklich in den Ermächtigungsgrundlagen genannt werden (z.B. unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs). Die untersuchten Städte greifen vorzugsweise auf objektive, rechtssichere und leicht zu bestimmende Kriterien für die Bemessung zurück.

Stellplatzermittlung bei sonstigen Wohnnutzungen

In den beigefügten Berechnungstabellen der Stellplatzsatzungen werden stets verschiedene Wohnformen als eigenständige Verkehrsquellen unterschieden. Zumeist erfolgt eine Unterscheidung zwischen Ein- und Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern sowie weiteren Sonderwohnformen (z.B. Studierenden- oder Altenwohnungen, Wohnheime). Auf Grund sich weiter ausdifferenzierender Wohnformen wurde in mehreren ausgewerteten Dokumenten auf die Schwierigkeit hingewiesen, die Wohnformen für eine rechtssichere Einordnung hinreichend zu bestimmen und dafür passende Stellplatzzahlen festzulegen. Für die Kategorie `Altenwohnungen´ (dazu wurden auch Seniorenwohnungen bzw. betreutes Wohnen in der Auswertung gezählt) ließen sich in den betrachteten Städten unterschiedliche Vorgehensweisen finden. Die Hälfte der 42 Städte mit Stellplatzsatzung stellen hierfür deutlich geringere Stellplatzanforderungen (Stellplatzschlüssel zwischen 0,08 und 0,75 ST/ WE). Andere verzichten mittlerweile bewusst auf diese Ausdifferenzierung. Begründet wurde dies damit, dass auch bei dieser Wohnform von einer zunehmenden Motorisierung der älteren Bewohner ausgegangen wird und der Begriff der Altenwohnung gesetzlich nicht definiert ist, was in der Anwendung und Sicherung solcher Wohnformen Schwierigkeiten in der Praxis bereitet. So wurde in Marburg bei der Änderung der Stellplatzsatzung im Jahr 2014 der Entfall von Altenwohnungen damit begründet, dass wegen der gestiegenen Mobilität von älteren Menschen keine Notwendigkeit für eine geringere Stellplatzforderung gesehen wird. Daher gibt es nur noch eine Unterscheidung zwischen Wohngebäude und Seniorenwohnheim – Wohnformen des betreuten Wohnens fallen unter `normale´ Wohngebäude (vgl. Stadt Marburg 2014b: 1 f. in Anhang 6). Auch in Dresden wurde bei der Erarbeitung der Stellplatzsatzung im Jahr 2018 auf die Übernahme der Verkehrsquelle `Gebäude mit Seniorenwohnungen´ aus der VwVSächsBO verzichtet, weil dieser privilegierte Nutzungszweck nach Auffassung der Stadt nicht bzw. nur mit einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand überwacht werden kann. Zudem wies die Stadt darauf hin, dass angesichts der stetig zunehmenden Lebenserwartung der Bevölkerung das Halten eines Pkw immer häufiger bis ins hohe Alter üblich ist und der Besitz eines Kraftfahrzeugs weniger vom Alter als vielmehr vom Einkommen und der ÖPNV-Erschließung abhängt (vgl. Stadt Dresden 2018b: 12).

Bemerkenswert ist, dass in Marburg bei der Änderung der Stellplatzsatzung 2014 die Verkehrsquelle `Freiberufliche und gewerbliche Nutzungen innerhalb von Wohnungen´ aufgenommen wurde und dafür ergänzend ein Stellplatz vorgeschrieben ist. Mit dieser Forderung wollte die Stadt der wachsenden Zahl an psychologischen und physiotherapeutischen Praxen und Kleingewerbe innerhalb von Wohnungen Rechnung tragen (vgl. Stadt Marburg 2014b: Anhang 6 Seite 2).

Stellplatzermittlung bei klassischen Wohnnutzungen

In den meisten Fällen handelt es sich bei der Zahl notwendiger Stellplätze in den Satzungen um einen `Richtwert´ bzw. eine Richtzahl, von der unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden kann. In vier der untersuchten Stellplatzsatzungen griff der Satzungsgeber auf einen von-bis-Wert für die Berechnung der notwendigen Mindeststellplatzzahlen zurück. Am häufigsten wird in den ausgewerteten Satzungen die Zahl der notwendigen Stellplätze in Bezug auf eine Wohneinheit angegeben (z.B. 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit). Ansonsten werden auch folgende Kriterien als Bezugsgrößen zur Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze herangezogen:

- Wohnflächen (z.B. je Wohnung bis 80 m² Wohnfläche)
- Bruttogrundfläche (z.B. je 100 m² Bruttogrundfläche des Vorhabens)
- geförderte Wohnung (z.B. Förderung mit bestimmtem Wohnraumförderungsprogramm)
- Kleinstwohnungen/ Einzimmerappartement meist mit Maximalwohnfläche
- Wohnungen in bestimmten Gebieten (z.B. Sanierungsgebiet)
- Qualität der ÖPNV-Anbindung
- Anzahl der Wohnungen in einem Gebäude

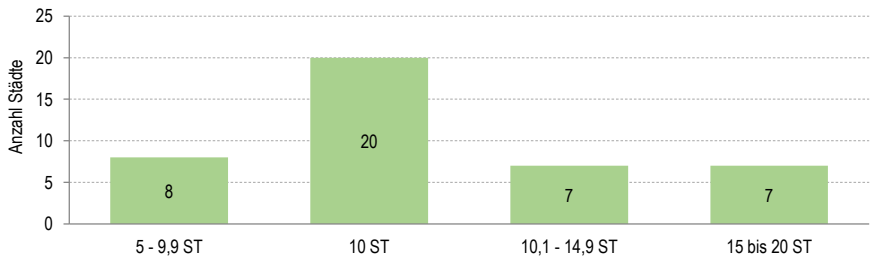
25 der 42 ausgewerteten Satzungen (60 %) geben einen Stellplatzschlüssel vor, der je nach Größe der Wohnung unterschiedlich hoch ist. In einigen Fällen wird dabei nur zwischen Kleinwohnungen (bis ca. 50 m² Wohnfläche) und größeren Wohnungen unterschieden; in anderen wie z.B. in Düsseldorf werden bei den Wohnungsgrößen bis zu vier Abstufungen gebildet. In elf Städten werden direkt in der Tabelle verminderte Stellplatzzahlen für geförderte Wohnungen vorgegeben. In einigen Satzungen wird vorgeschrieben, dass ein bestimmter Anteil der Stellplätze für Besucher vorgehalten werden muss (meist 10 %).

Eine besondere Berechnungsmethode wendet die Stadt Fulda an, indem die Zahl der notwendigen Stellplätze pro Wohnung davon abhängig gemacht wird, wie viele Wohneinheiten sich in einem Gebäude befinden. So gilt in

Wohngebäuden bis zur 10. Wohnung ein Stellplatzschlüssel von 1,5, der sich ab der 11. Wohnung um 0,3 auf 1,2 Stellplätze je Wohnung reduziert (vgl. Stadt Fulda 2018: Anlage 1). In Bremen und Bremerhaven erfolgt die Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze sowohl in Abhängigkeit der Größe der Wohnung als auch des Bauvorhabens. Bei Bauvorhaben mit mehr als vier Wohnungen bis zu je 90 m² Nutzfläche beträgt der Stellplatzschlüssel 0,8 statt 1,0 (vgl. Stadt Bremen 2012a: Anlage 1; Stadt Bremerhaven 2012: Anlage 1). In Düsseldorf wurden in Abhängigkeit von Wohnungsgröße und ÖPNV-Anbindung sehr differenzierte Stellplatzschlüssel entwickelt (vgl. Website Stadt Düsseldorf 2019a). In zwei der analysierten Satzungen werden in abgegrenzten Gebieten der Stadt keine Stellplätze für Mehrfamilienhäuser gefordert (in einem Sanierungsgebiet in Brandenburg an der Havel; in Zone IV in Frankfurt am Main).
Von den 42 untersuchten Stellplatzsatzungen enthalten 21 eine Regelung, dass bei gemischt genutzten Anlagen eine wechselseitige Nutzung der Stellplätze zulässig ist, wenn eine zeitliche Überschneidung ausgeschlossen und dies öffentlich-rechtlich gesichert ist. In manchen Städten ist vorgesehen, dass eine wechselseitige Benutzung auch über das eigene Vorhaben hinaus möglich ist, wenn die Stellplätze in zumutbarer Entfernung liegen. Einige Städte (Potsdam, Rostock, Greifswald) schließen allerdings eine wechselseitige Nutzung bei Wohnnutzungen ausdrücklich aus.

Vergleichsuntersuchung: notwendige Stellplätze für ein durchschnittliches Mustergebäude
Da die in den jeweiligen Stellplatzsatzungen aufgeführten Stellplatzzahlen wegen der unterschiedlichen Bezugsgrößen und weiteren Differenzierungen (z.B. Zonen) nicht direkt miteinander vergleichbar sind, wurde für ein durchschnittliches Mehrfamilienhaus im Neubau eine vergleichende Berechnung durchgeführt. Hierfür wurden folgende Annahmen getroffen: Auf Grundlage der Baufertigstellungszahlen des statistischen Bundesamts wurde berechnet, dass sich in einem 2018 fertiggestellten Mehrfamilienhaus im Durchschnitt zehn Wohneinheiten befinden, die jeweils eine mittlere Wohnfläche von 78 m² (ca. 104 m² BGF[11]) aufweisen (vgl. Website Destatis 2020). Bei Satzungen, in denen die Stellplatzzahl in Abhängigkeit von der Lage ermittelt wird, wurde die Zone heranzogen, die außerhalb des Innenstadtbereichs liegt, da davon auszugehen ist, dass Wohnungsneubau am ehesten dort stattfindet. Wenn die Zahl der notwendigen Stellplätze mit einer Spanne (von-bis-Wert) angegeben war, wurde bei der vergleichenden Betrachtung der Mittelwert angesetzt. Bei einer Differenzierung nach Wohnungsmarktsegmenten wurde der Stellplatzschlüssel des frei finanzierten Wohnungsbaus gewählt und bei Kommastellen kaufmännisch gerundet. Die teilweise möglichen Abschläge von diesen Werten (beispielsweise für eine gute ÖPNV-Anbindung) blieben in der beispielhaften Berechnung unberücksichtigt.
Die Vergleichsuntersuchung ergab, dass je nach ausgewerteter Satzung für das Mehrfamilienhaus mit zehn Wohnungen zwischen fünf und 20 Stellplätzen errichtet werden müssen. Die wenigsten Stellplätze müssten in Potsdam nachgewiesen werden (0,5 ST/ WE) und die meisten Stellplätze in der Brandenburgischen Stadt Falkensee (ca. 43.500 Einwohner, 2 ST/ WE). In Potsdam wäre bei einer entsprechend guten ÖPNV-Anbindung sogar noch eine weitere Reduzierung um 25 % möglich. In 20 Städten müsste für das Mustergebäude ein 1:1-Stellplatzschlüssel realisiert werden. In weiteren acht Städten wären fünf bis zehn Stellplätze für das Bauvorhaben erforderlich, während in 14 Städten sogar ein Stellplatzschlüssel größer 1,0 anzusetzen wäre. Es zeigte sich, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze vor allem in Abhängigkeit von der Stadtgröße variiert: Während in den ausgewerteten Großstädten für das Mustergebäude im Schnitt zehn Stellplätze notwendig sind, liegt dieser Wert in Mittelstädten bei durchschnittlich zwölf Stellplätzen.

Diagramm 83: Anzahl der notwendigen Stellplätze für das Mustergebäude mit zehn Wohnungen (Anzahl der Städte)



Quelle: eigene Darstellung

[11] Annahme: Umrechnung BGF in Wohnfläche mit Faktor 0,75

Strategien zur Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze

Die Auswertung der Stellplatzsatzungen und ergänzenden Unterlagen zeigte, dass die Städte bei der Festlegung der Mindeststellplatzzahlen unterschiedliche Strategien verfolgen, um eine möglichst hohe Passgenauigkeit zu erreichen. Die Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze wird in vielen betrachteten Städten als Chance gesehen, den MIV zu beeinflussen und zu reduzieren. Allerdings ließen sich nur bei wenigen Städten in den ausgewerteten Unterlagen Hinweise finden, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze gezielt verknappt werden sollte, um so den MIV und im Idealfall den Bestand an Pkw zu verringern. Beispielsweise wurde in einer Gemeinderatsdrucksache der Stadt Potsdam im Jahr 2018 ausgeführt, dass durch eine bewusst niedrig angesetzte Zahl notwendiger Stellplätze (0,5 ST/ WE) die ständige Pkw-Verfügbarkeit gemindert und so das Ziel einer Reduzierung des MIV erreicht werden soll. Ein großzügiges Stellplatzangebot würde die allgemeinen Ziele der Verkehrsentwicklung konterkarieren (vgl. Landeshauptstadt Potsdam 2018a: 1 f.). Andere Städte wie Frankfurt am Main verfolgen die Strategie, durch eine Verknappung von Stellplätzen nicht am Wohnort, sondern am Zielort (v.a. an den Arbeitsplätzen) die Autonutzung zu verringern (vgl. Bauaufsicht Frankfurt 2017: 5; Stadt Frankfurt am Main 2016: 3).

Im Grunde ließen sich in den ausgewerteten Satzungen zwei Strategien bei der Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze feststellen. Manche Städte verfolgen den Ansatz, die Zahl der notwendigen Stellplätze am unteren Limit festzulegen, und räumen dann in der Satzung Möglichkeiten ein, in begründeten Einzelfällen auch mehr Stellplätze zu fordern (z.B. in Potsdam: § 3 Abs. 3 Satz 2 StS P). Abweichungen können entweder auf Grundlage entsprechender Regelungen in der Stellplatzsatzung selbst oder auf Grundlage der entsprechenden Paragrafen in der Bauordnung zugelassen werden, sofern die Satzung darauf verweist. Deutlich häufiger haben die analysierten Städte die Zahlen für Pflichtstellplätze eher großzügig bemessen und anschließend unter bestimmten Voraussetzungen Abschläge ermöglicht. In vielen Satzungen sichern sich die Städte rechtliche Möglichkeiten, im Einzelfall mehr oder weniger Stellplätze zu fordern, da nicht auszuschließen ist, dass bei einem Bauvorhaben ein höheres oder geringeres Verkehrsaufkommen als in der Richtzahlentabelle angenommen zu erwarten ist. Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass die untersuchten Städte die Stellplatzzahlen bei Wohnnutzungen eher zurückhaltend reduzieren. Weit verbreitet ist die Zielsetzung, die Zahlen so bemessen, dass keine Verlagerung des privaten Stellplatzbedarfs in den öffentlichen Straßenraum zu befürchten ist.

Datengrundlagen zur Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze

Trotz der Zielsetzung, die Zahl der notwendigen Stellplätze möglichst bedarfsgerecht festzulegen, waren in den ausgewerteten öffentlich zugänglichen Unterlagen nur wenige Hinweise darauf zu finden, dass empirische Untersuchungen oder statistische Auswertungen als Grundlage dienten. Des Öfteren wurde in den Drucksachen erläutert, dass die Satzungen vergleichbarer Städte als Orientierung herangezogen wurden (z.B. Stadt Frankfurt (Oder) 2011a: 6). Mehrfach wiesen die Stadtverwaltungen in den ausgewerteten Unterlagen darauf hin, dass es für die bedarfsgerechte Festlegung der Stellplatzzahlen an fundierten, breit abgesicherten Untersuchungen mangelt. Im Rahmen der Erarbeitung der Stellplatzsatzung weist beispielsweise die Stadtverwaltung in Dresden in einer Drucksache darauf hin, dass es „sehr schwierig [ist], verkehrswissenschaftlich belastbare und damit rechtssichere Grundlagendaten für verschiedene aktuell erforderliche Richtzahlen zur Stellplatzberechnung in der Fachliteratur zu finden. [...]. Es ist vergleichsweise hoher Recherche- und Abstimmungsaufwand festzustellen, [...].“ (Stadt Dresden 2016: 2)

Im Folgenden wird exemplarisch dargestellt, wie einige Städte bei der Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze vorgegangen sind. Die Stadt Mainz nahm am SrV 2008 und SrV 2013 teil und konnte so auf diese Ergebnisse zurückgreifen, um eine teilweise Absenkung der Stellplatzzahlen zu begründen. Darüber hinaus wertete die Stadt statistische Daten zu Pkw-Zulassungen kleinräumig aus und führte eine eigene Erhebung zur Zahl der Haushalte durch. Die gewonnenen Erkenntnisse hat die Stadt mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft rückgekoppelt. In einer Anlage zur Beschlussvorlage mit der Bezeichnung `Herleitung der Kennwerte Stellplatz je Wohnung´ fasste die Stadt die Vorgehensweise zusammen (vgl. Stadt Mainz 2015b: 2-4; Stadt Mainz 2015c: 1-4). Die Stadt Leipzig hat im Rahmen der Erarbeitung der Stellplatzsatzung im Jahr 2018 untersucht, wie viele Pkw durchschnittlich in Wohnungen unterschiedlicher Größe vorhanden sind. Ebenso wurden differenziert nach Wohnungsgrößen die jeweiligen Anteile der Wohnungen ermittelt, in denen kein, ein oder mehrere Pkw vorhanden sind (siehe Tabelle 18). Auf dieser Grundlage wurde in der Stellplatzsatzung in Abhängigkeit der Wohnungsgröße ein Stellplatzschüssel definiert (vgl. Stadt Leipzig 2018d; Stadt Leipzig 2019j: Anlage 1).

Tabelle 18: Ergebnisse der Untersuchung des durchschnittlichen Pkw-Bestands in Leipzig

Wohnungen nach Wohnungsgröße	Privat- und Firmen-PKW im Haushalt			
	Durchschnittliche Anzahl an PKW pro Wohnung	Anteil an Wohnungen nach Anzahl an PKW im Haushalt		
		Kein Pkw	1 Pkw	2 und mehr PKW
unter 50 m²	0,4	61 %	35 %	4 %
50 bis unter 60 m²	0,7	37 %	59 %	4 %
60 bis unter 70 m²	0,8	36 %	52 %	12 %
70 bis unter 80 m²	0,9	26 %	59 %	15 %
80 bis unter 90 m²	1,1	18 %	56 %	27 %
90 bis unter 100 m²	1,1	11 %	64 %	25 %
100 bis unter 110 m²	1,2	12 %	55 %	33 %
110 bis unter 130 m²	1,3	11 %	51 %	38 %
130 bis unter 300 m²	1,6	4 %	36 %	60 %
insgesamt	**0,8**	**35 %**	**50 %**	**15 %**

Quelle: Stadt Leipzig 2018d (eigene Darstellung)

In Frankfurt am Main führte die Stadtverwaltung in der Beschlussvorlage der Stellplatzsatzung aus, dass sich die Zahlen der notwendigen Stellplätze neben Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis an einem Fachgutachten orientieren, das von der Stadt beauftragt wurde. Allerdings liegt dieses Gutachten der Vorlage für die Entscheidungsfindung nicht bei (vgl. Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2016: 3). In München wird in der Stellplatzsatzung zwar pauschal ein Stellplatz pro Wohnung gefordert, aber eine sog. Generalklausel ermöglicht Abweichungen davon. Inwieweit auf Grundlage dieser Klausel vom Stellplatzschlüssel abgewichen werden kann, hat der Stadtrat 2016 beschlossen. In der betreffenden Beschlussvorlage erläutert das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dass zur bedarfsgerechten Anpassung des Stellplatzschlüssels bei geförderten Wohnungen Parkraumerhebungen in ausgewählten Gebieten durchgeführt wurden. Diese hätten ergeben, dass es keine Abhängigkeit zwischen ÖPNV-Anbindung und Stellplatzbedarf gibt. Des Weiteren wurden in insgesamt 13 geförderten Wohnanlagen mit über 1.000 Wohneinheiten die Pkw-Zulassungen ausgewertet, um so den Stellplatzbedarf bei gefördertem Wohnraum abzuleiten (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: 5 f.). In Darmstadt ließ die Stadtverwaltung im Zuge der Änderung der Stellplatzsatzung 2009 vom Institut Wohnen und Umwelt (IWU) eine gutachterliche Stellungnahme erarbeiten. Der dabei festgestellte geringere Stellplatzbedarf bei sozial geförderten Wohnungen diente als Grundlage für eine angemessene Reduzierung des Stellplatzschlüssels (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009b: 2; IWU o.J.). In Aschaffenburg wurde bei der Frage, inwieweit bei sozial geförderten Wohnungen die Stellplatzzahlen reduziert werden können, die Vermietungspraxis der Stadtbau Aschaffenburg überprüft. Bei dem Wohnungsunternehmen handelt es sich um den einzigen relevanten Anbieter von Sozialwohnungen in der Stadt (vgl. Stadt Aschaffenburg 2015).
In den ausgewerteten Unterlagen keiner Stadt ließen sich Hinweise finden, dass bestehende Regelungen in Stellplatzsatzungen umfassend evaluiert wurden. Keines der recherchierten Dokumente enthielt eine Untersuchung, wie viele Stellplätze beispielsweise Bauherren aktuell im Wohnungsbau errichten oder ob mögliche Absenkungen der Stellplatzpflicht tatsächlich ausgeschöpft werden. Es ist zwar nicht auszuschließen, dass es im Zuge der Erarbeitung von Satzungen solche Erhebungen in Städten gegeben hat. In den öffentlich zugänglichen Unterlagen, die im Rahmen der Arbeit ausgewertet wurden, konnte allerdings kein entsprechender Nachweis gefunden werden.

General- bzw. Öffnungsklauseln

Die Analyse ließ erkennen, dass immer mehr Satzungen sog. General- bzw. Öffnungsklauseln enthalten. Sie ermöglichen die Zahl der gemäß Satzung ermittelten notwendigen Stellplätze anzupassen, wenn sie auf Grund besonderer, objektiv belegbarer Umstände in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht. Da die Zahl der notwendigen Stellplätze in aller Regel abstrakt typisierend festgelegt wird, ermöglichen solche Klauseln den Städten, im konkreten Einzelfall und für gleich gelagerte Fälle die Stellplatzzahlen flexibel nach oben oder unten zu korrigieren (vgl. z.B. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017a: 3). In der Regel liegt die Nachweis- und Begründungspflicht beim Bauherrn. Eine allgemein gehaltene Formulierung solcher Klauseln lässt den Städten viel Beurteilungsspielraum. In München und Frankfurt am Main wird beispielsweise direkt in der Satzung klargestellt, dass im geförderten Wohnungsbau in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen ist und somit die Klausel angewendet werden kann. Der Stadtrat von München hat dann auf Grundlage der Generalklausel (§ 2 Abs. 2 StPlS M) beschlossen, in welchem Umfang bei geförderten Wohnun-

gen und beim Vorliegen von Mobilitätskonzepten Stellplatzreduzierungen zugelassen werden können (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b). Insgesamt enthalten 23 der 42 ausgewerteten Stellplatzsatzungen eine solche General- bzw. Öffnungsklausel, die eine Minderung, aber auch eine Erhöhung der regulär ermittelten Stellplatzzahlen ermöglicht. In vier weiteren Satzungen sieht diese Klausel nur eine Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze vor.

Beispiele für die Formulierung von Generalklauseln aus den untersuchten Städten:

München (§ 2 Abs. 2 StPlS M) *„Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern. Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist dabei in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen."*

Frankfurt am Main (§ 2 Abs. 4 StpS F) *„Steht die Zahl der nach § 1 herzustellenden, notwendigen Garagen, Stellplätze und Abstellplätze in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden. Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist dabei regelmäßig von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen."*

Oranienburg (§ 5 Abs. 1 StS OR) *„Die Anzahl der notwendigen Stellplätze kann verringert werden, wenn die örtlichen Verhältnisse oder die besondere Art oder Nutzung der baulichen Anlagen dies erfordern oder zulassen."*

Cottbus (§ 2 Abs. 2 StS CB) *„Die Anzahl der notwendigen Stellplätze ist im Einzelfall auf Nachweis zu erhöhen oder zu vermindern, wenn die besondere Art oder Nutzung der baulichen oder anderen Anlage dies erfordert oder zulässt."*

Gebietsbezogene Berechnung der Zahl notwendiger Stellplätze

In 19 der 42 Städte wird die Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen auch in Abhängigkeit von der Lage des Bauvorhabens im Stadtgebiet bestimmt. Es gibt noch weitere Satzungen mit unterschiedlichen Stellplatzzonen, die allerdings nicht für Wohnnutzungen gelten. Die Abgrenzung der verschiedenen Bereiche erfolgt meist auf Basis der Lage (z.B. Alt- bzw. Innenstadt) und der ÖPNV-Erschließungsqualität und weist beim Detaillierungsgrad große Unterschiede auf. Meist sind die unterschiedenen Zonen in Karten eingetragen oder die Adressen genannt und dienen nicht nur der Bemessung der Stellplatzreduzierungen, sondern auch für die Bestimmung der Ablösebeträge.

Zur Frage, ob in bestimmten Gebieten ein geringerer Stellplatzbedarf besteht, lassen sich in den untersuchten Städten unterschiedliche Auffassungen finden. In München hat beispielsweise das zuständige Referat untersucht, ob analog zu Nichtwohnnutzungen auch für Wohnen Zonen mit Abschlägen eingeführt werden können. In einer Drucksache aus dem Jahr 2016 wird erläutert, dass es bei Wohnnutzungen fachlich nicht schlüssig möglich sei, bestimmte Stellplatzzonen abzugrenzen, da sachliche Anhaltspunkte fehlen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017a: 3). Allerdings greift fast die Hälfte der analysierten Städte auf eine Untergliederung verschiedener Zonen zurück. Je nach Lage werden in den Satzungen Abschläge zwischen 20 und 50 % von dem ansonsten geltenden Stellplatzschlüssel vorgenommen. Oft handelt es sich bei den Zonen mit den höchsten Abschlägen um die historischen Stadtzentren und die direkt angrenzenden Gebiete. Ziel ist es, dort die Entstehung weiterer Stellplätze zu vermeiden und Investitionshemmnisse zu reduzieren. Viele Städte unterscheiden nur zwischen einer Innenstadt-Zone und einer weiteren Zone außerhalb (z.B. Nürnberg). Manche Städte wie Mainz, Düsseldorf oder Flensburg haben die Zonen auf Grundlage der Qualität der ÖPNV-Anbindung festgelegt. In Mainz kann in einem Online-Stadtplan auf der städtischen Internetseite parzellenscharf geprüft werden, ob das betreffende Grundstück in der Zone des ÖPNV-Bonus liegt (vgl. Website Stadt Mainz 2020). In Osnabrück wird in der Begründung zur Satzung ausführlich beschrieben, nach welchen Kriterien (Siedlungsdichte, Geschossigkeit, Stellplatzmangel, Entfernung zur Kernzone) und mit welchen Zielsetzungen das Stadtgebiet in einzelne Zonen aufgeteilt wurde. In der Kernzone müssen nur 50 % und im erweiterten Innenstadtbereich 75 % der regulär notwendigen Stellplätze nachgewiesen werden. Damit soll die Nutzung innerstädtischer Flächen für Wohnen erleichtert werden (vgl. Stadt Osnabrück 2018a: 2; Stadt Osnabrück 2019: 3). Die Stadt Fulda erläutert in ihrer Stellplatzsatzung, dass die drei Verkehrszonen auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans gebildet wurden (vgl. Stadt Fulda 2018: 2, 7, 10). Die Stadt Hannover, die im Jahr 2020 erstmals eine Stellplatzsatzung erlassen hat, hat das gesamte Stadtgebiet in drei Zonen aufgeteilt und dafür unterschiedliche Stellplatzschlüssel festgelegt. Für die

Zonierung wurde ein spezielles Verfahren entwickelt, bei dem die Stadtstruktur, die Lage, der ÖPNV sowie der MIV und Fahrradverkehr berücksichtigt werden (vgl. Landeshauptstadt Hannover 2020: 2, 12 f.).

Größe der Wohnung

Wie bereits erwähnt, wird in mehr als der Hälfte der untersuchten Stellplatzsatzungen (60 %) die Zahl der notwendigen Stellplätze auch unter Berücksichtigung der Wohnungsgröße berechnet. Im Detail lassen sich bei der Definition der Wohnungsgrößen sehr unterschiedliche Ansätze finden. Während die einen Städte nur für Klein(st)-wohnungen weniger Stellplätze (0,5 bis 1,0 ST/ WE) fordern, schreiben die anderen Städte erst für überdurchschnittlich große Wohnungen mehr Stellplätze vor. Beispielsweise verdoppelt sich in Bremen erst ab einer Wohnfläche von 160 m² die reguläre Stellplatzpflicht von einem auf zwei Stellplätze. In Bamberg wird diese Grenze (2 ST/ WE) bereits ab 90 m² und in Landshut ab 130 m² Wohnfläche je Wohnung erreicht.
Viele Satzungen sehen drei Abstufungen von Wohnungsgrößen vor, für die in unterschiedlichem Umfang Stellplätze gefordert werden. Unter welchen Gesichtspunkten die Unterteilung der Wohnflächen erfolgte, wurde in den ausgewerteten Unterlagen nur vereinzelt erläutert. In Düsseldorf wurden die Abstufungen anhand der Wohnflächenobergrenzen der Bestimmungen der Landeswohnraumförderung festgelegt (vgl. Stadt Düsseldorf/ Keller 2016: 1; Website Stadt Düsseldorf 2019a). Wenn bei der Berechnung der Stellplatzzahlen die Wohnungsgröße berücksichtigt wird, setzen die Städte als Bezugsgröße in der Regel die Wohnfläche an. Eine andere Strategie verfolgt die Stadt Frankfurt am Main. Bei der Novellierung der Stellplatzsatzung im Jahr 2016 wurde der Bezug auf Nutzflächen aufgegeben, da die Ermittlung dieser Flächen im Baugenehmigungsverfahren ansonsten nicht erforderlich ist. Stattdessen wurde zur Vereinfachung als Bemessungsgrundlage die Bruttogrundfläche (BGF) nach DIN 277 eingeführt, die sich aus den Außenmaßen des Gebäudes ergibt. Damit können zeitaufwändige Prüfungen zur Abgrenzung von Nutzflächen vermieden und die Genehmigungsverfahren vereinfacht werden. Als Berechnungsmodul wurde der Wert 100 m² BGF eingeführt, der in etwa einer durchschnittlichen Wohnung mit 75 m² Wohnfläche entspricht. Mit diesem Bezug auf BGF können die unterschiedlichen Bedarfe verschiedener Wohnungsgrößen besser abgebildet werden (vgl. Stadt Frankfurt am Main o.J.: 2 f.).

Sozial geförderter Wohnungsbau

In 13 der insgesamt 42 ausgewerteten Satzungen werden für sozial geförderte Wohnungen weniger Stellplätze als für frei finanzierte Wohnungen gefordert. In zwei weiteren Städten (München, Frankfurt am Main) enthält die Satzung eine Klausel, dass bei sozial geförderten Wohnungen von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen ist, ohne aber konkrete Werte für die Reduzierung zu nennen. Eine besondere Strategie für die Reduzierung der Stellplatzzahlen im geförderten Wohnungsbau konnte in Bamberg festgestellt werden. Da die städtische Stellplatzsatzung dafür keine Minderungen vorsieht, ließ sich die Verwaltung vom zuständigen Ausschuss im Jahr 2017 beschließen, dass bei sozial geförderten Wohnungen Abweichungen von der Stellplatzsatzung zugelassen werden können. Falls diese über die Geringfügigkeit hinausgehen, werden diese im zuständigen Ausschuss behandelt (vgl. Stadt Bamberg 2017: 1-3).
Der Mangel an bezahlbarem Wohnraum hat viele Städte dazu veranlasst, in ihren Satzungen für geförderte Wohnungen einen geringeren Stellplatzschlüssel vorzusehen. In vielen Drucksachen und Begründungen wurde darauf hingewiesen, dass in der Reduzierung und Flexibilisierung der Stellplatzzahlen eine wichtige Stellschraube liegt, um die Schaffung von kostengünstigen Wohnungen zu fördern und Wohnungsbauaktivitäten anzukurbeln. Das Maß der Reduzierung im Vergleich zum regulären Stellplatzschlüssel weist in den untersuchten Städten eine große Bandbreite auf. Wegen der unterschiedlichen Bezugsgrößen und sonstigen Parameter, die bei den Berechnungen zu berücksichtigen sind, ist ein direkter Vergleich nicht zielführend. Im Folgenden werden daher beispielhaft einige besondere Regelungen beleuchtet. Die Reduzierungen können bis zu 70 % des regulär geltenden Stellplatzbedarfs betragen. Beispielsweise wird in München auf Grundlage des ergänzenden Stadtratsbeschlusses der satzungsgemäße Stellplatzschlüssel von 1:1 in Abhängigkeit des Förderprogramms auf bis zu 0,3 Stellplätze je Wohnung reduziert (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: 5).
Da sich gezeigt hatte, dass im geförderten Wohnungsbau nicht alle Stellplätze nachgefragt werden, hat die Stadt Frankfurt am Main die Zahl der hierfür notwendigen Stellplätze gesenkt. Durch die Berechnungsformel, die einen Stellplatz je 100 m² BGF vorsieht, sind bei kleinen Wohnungsgrößen weitreichende Reduzierungen möglich. Für

bestimmte Förderprogramme sind gemäß städtischem Leitfaden zur Stellplatzsatzung sogar nur 0,3 Stellplätze je 100 m² BGF erforderlich. Beispielsweise müssen in einem Gebäude mit zehn geförderten Wohnungen mit je 80 m² BGF (entspricht ca. 60 m² Wohnfläche) nur zwei Stellplätze bzw. 0,2 Stellplätze je Wohnung[12] nachgewiesen werden (vgl. Bauaufsicht Frankfurt 2020: 14).
Die geringste Reduzierung in Höhe von 20 % der regulären Stellplatzzahl sieht die Stellplatzsatzung der Stadt Mainz vor (0,8 statt 1,0 ST/ WE) (vgl. Stadt Mainz 2015a: Anlage 1; Stadt Mainz 2015c: 4). Einige Städte stellen weitere Anforderungen an die Absenkung der Zahl notwendiger Stellplätze bei sozial geförderten Wohnungen. So wird in einigen Satzungen eine Mindestdauer der Belegungsbindung, die Nutzung bestimmter Förderprogramme oder eine Einkommensobergrenze gefordert. Zum Beispiel wird in Nürnberg für eine Minderung des Stellplatzschlüssels auf 0,5 eine Bindungsdauer von mindestens 25 Jahren sowie die Eintragung der Zweckbindung im Grundbuch verlangt. Bei einem vorzeitigen Ende der Bindung tritt wieder die ansonsten geltende Stellplatzpflicht ein (vgl. Stadt Nürnberg 2016b: 1, 4). In Augsburg ist geregelt, dass nach der 25-jährigen Bindungsdauer die Stellplatzpflicht entsprechend Satzung wieder auflebt (Stadt Augsburg 2016b: 7). Auf die Frage, wie mit den reduzierten Stellplätzen nach dem Auslaufen der Bindung umgegangen wird, antwortete das zuständige Referat in München in einer Drucksache, dass in diesen Gebäuden auch nach dem Bindungsende mit hoher Wahrscheinlichkeit weiterhin die gleichen Einkommensgruppen wohnen werden, da wegen der angespannten Wohnungsmarktsituation von einer geringen Fluktuation ausgegangen werden kann (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: 6 f.).
Die Stadt Aschaffenburg sieht im Städtevergleich besonders differenzierte Reduzierungen bei sozial geförderten Wohnungen vor. Dafür wurde im Jahr 2014 und 2016 die kommunale Stellplatzsatzung geändert. Im Jahr 2014 wurde eingeführt, dass im sozialen Wohnungsbau bis zu 50 % der notwendigen Stellplätze nicht hergestellt werden müssen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind (z.B. mindestens 20 Wohneinheiten, Carsharing-System). Im Jahr 2016 wurde ergänzend dazu der Richtwert für geförderte Wohnungen auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit gesenkt. In der entsprechenden Beschlussvorlage wurde die Absenkung damit begründet, dass im sozialen Wohnungsbau der Baukostenanteil gesenkt und das Angebot an preisgünstigen Wohnungen kurzfristig erhöht werden soll. Eine Beispielrechnung aus der Beschlussvorlage zeigt, dass durch diese beiden Maßnahmen bei einer Wohnanlage mit 30 Wohnungen zwischen 100 und 150 m² Wohnfläche statt 60 nur noch 13 Stellplätze im geförderten Wohnungsbau nachzuweisen sind (vgl. Stadt Aschaffenburg 2014 sowie § 2 Abs. 6 GaStAbS AB, Stadt Aschaffenburg 2016). In Darmstadt wurde im Rahmen einer Änderung der Stellplatzsatzung 2008/ 2009 das Institut Wohnen und Umwelt (IWU) beauftragt, gutachterlich zu untersuchen, inwieweit für geförderte Wohnungen ein reduzierter Stellplatzschlüssel gerechtfertigt ist. Mit der Argumentation, dass Berechtigte von Sozialwohnungen nachweislich weniger Autos besitzen und die Förderung von nicht nachgefragten Stellplätzen eine Fehlinvestition darstellt, erfolgte damals eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels von 1,2 auf 0,8 Stellplätze je Wohnung (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009a; IWU o.J.: 1-12).

ÖPNV-Anbindung

Von den 42 untersuchten Satzungen enthalten 15 Satzungen in irgendeiner Form Regelungen, dass bei einer guten ÖPNV-Anbindung weniger Stellplätze für Wohnungen notwendig sind. Zwei weitere Satzungen sehen zwar auch Abschläge für den ÖPNV vor, diese gelten allerdings nicht für Wohnnutzungen (München, Frankfurt am Main). Die Vorschriften für die Berücksichtigung des ÖPNV bei der Stellplatzbestimmung sind im Detail sehr unterschiedlich gefasst. Während mancherorts der Abzug automatisch im Verfahren erfolgt, muss er andernorts beantragt werden. Die Reduzierungen reichen dabei von 10 bis 70 % der notwendigen Stellplätze. In der Gesamtschau ließen sich in den ausgewerteten Satzungen folgende Kriterien finden, anhand derer die Qualität des ÖPNV bewertet wird:

- Entfernung zwischen Bauvorhaben und Haltestelle (Distanzen zwischen 200 und 600 m, entweder Radius oder tatsächlicher Fußweg unter Berücksichtigung von Barrieren wie Flüssen oder Bahnlinien)
- Bedienhäufigkeit bzw. Leistungsfähigkeit (z.B. Taktung innerhalb eines bestimmten Zeitraums nur Montag bis Freitag oder auch an Wochenenden)
- geringes Umsteigeerfordernis
- Art und Attraktivität des Verkehrsmittels (schienengebunden oder Bus)
- Fahrtzeit zu wichtigen Zielen (z.B. Bahnhof)

[12] Berechnungsweise: 80 x 10 : 100 = 8 > 8 x 0,3 = 2,4 > 2 notwendige Stellplätze

In einigen Städten können die ÖPNV-Abschläge nur für bestimmte Wohnungen angewendet werden. In Aschaffenburg kann eine ÖPNV-Reduzierung beispielsweise nur bei sozial geförderten Wohnungen erfolgen, die sich in einem Gebäude mit mindestens 20 Wohneinheiten befinden und bei denen Carsharing vorgehalten wird (vgl. Stadt Aschaffenburg 2017: 3). In Frankfurt (Oder) kann bereits ein stündlich verkehrendes Personennahverkehrsmittel (zwischen 6:00 und 22:00 Uhr) für eine Reduzierung um 20 % der regulär notwendigen Stellplätze ausreichen (§ 6 StplS FF). Die Stadt Brandenburg an der Havel hat mit angepassten Werten das Punktesystem der VwV Stellplätze aus Baden-Württemberg in seine Satzung übernommen. Wenn die Höchstwerte bei der Qualität der ÖPNV-Anbindung erreicht werden, kann sich die Stellplatzpflicht auf nur 30 % der notwendigen Stellplätze verringern (vgl. Stadt Brandenburg an der Havel 2014: 3). Zur einfachen Bestimmung stellt die Stadt Mainz im Internet eine parzellenscharfe Karte zur Verfügung, in der für jedes Grundstück der ÖPNV-Bonus abgerufen werden kann (vgl. Stadt Mainz 2015a: 4).

Begründungen für die Anwendung des ÖPNV-Abschlags

In den ausgewerteten Unterlagen ließen sich unterschiedliche Begründungen für die Ermäßigung von Stellplätzen im Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen finden. Einige Städte versuchen, mit Hilfe statistischer Daten empirisch nachzuweisen, dass in Bereichen mit guter ÖPNV-Anbindung weniger Stellplätze ausreichend sind. Andere Städte begründen Abschläge für den ÖPNV ohne statistischen Nachweis, sondern mit der Argumentation, dass bei einem guten ÖPNV-Angebot für viele Bewohner ein eigener Pkw eher verzichtbar ist und in diesen Gebieten von einer stärkeren ÖPNV-Nutzung ausgegangen werden kann. Mit ÖPNV-Abschlägen verfolgen einige Städte ausdrücklich die Strategie, dass im Einzugsbereich von Haltestellen Bauvorhaben mit weniger Stellplätzen entstehen. (z.B. Landeshauptstadt Potsdam 2012b: 1-3). Die Stadt Frankfurt (Oder) führte in der Begründung zur Stellplatzsatzung aus, dass es bei gut durch den öffentlichen Verkehr erreichbaren Grundstücken „im Sinne der Angemessenheit und des Flächenverbrauchs nicht gerechtfertigt wäre“, die Herstellung der vollen Anzahl an Stellplätzen zu fordern (Stadt Frankfurt (Oder) 2011b: 3). In München hingegen stellte die Verwaltung in einer Untersuchung fest, dass sich in Abhängigkeit von der ÖPNV-Erschließung bei Wohnungen im Gegensatz zu anderen Nutzungen (z.B. Gewerbe, Büros) ein geringerer Stellplatzbedarf nicht belegen lässt. Allein die Erschließungsqualität würde sich nicht auf die Ausstattung der Haushalte mit Pkw auswirken (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: 7; Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017a: 3). Dahingegen wurde in Düsseldorf konstatiert, dass der Motorisierungsgrad der Haushalte mit der ÖPNV-Lagegunst der Stadtteile korrespondiert. In einem eigens entwickelten Verfahren hat die Stadt Düsseldorf die Verkehrszellen des Verkehrsmodells mit der Motorisierung der Haushalte überlagert. In einer Karte wurden Haltestellen einer bestimmten Frequenz mit verschiedenen Radien umgeben. Auf diese Weise entstanden drei Zonen für die ÖPNV-Lagegunst, die für die Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze mit verschiedenen Wohnungsgrößen kombiniert wurden. Während für Wohnungsgrößen zwischen 40 und 87 m² in mittelgut erschlossenen Lagen ein Stellplatz pro Wohnung notwendig ist, halbiert sich diese Stellplatzforderung in Lagen mit sehr guter ÖPNV-Erschließung (vgl. Stadt Düsseldorf 2015: Anlage 2; Website Stadt Düsseldorf 2019a: Anlage 1 und 2). In Frankfurt am Main führt das zuständige Magistrat in einer Erläuterung zur Stellplatzsatzung aus, dass nach Auffassung der Verwaltung die Erschließungsqualität des ÖPNV das Nutzerverhalten beeinflusst. Deshalb sei es bei Wohnungen gerechtfertigt, abhängig von der ÖPNV-Lagegunst unterschiedliche Mindeststellplatzzahlen festzulegen. In Frankfurt am Main wurden dafür insgesamt fünf Zonen gebildet. In Zone IV, bei der es sich um die Innenstadt mit sehr guter ÖPNV-Erschließung handelt, besteht keine Stellplatzpflicht mehr bei Wohnungen, in den anderen Zonen werden zwischen 0,8 und 1,1 Stellplätze je 100 m² BGF gefordert (vgl. Stadt Frankfurt am Main o.J.: 3; Stadt Frankfurt am Main 2019: 2 und Anlage 1). Die Stadt Mainz hat bei der erstmaligen Aufstellung der Stellplatzsatzung im Jahr 2015 ein ÖPNV-Bonus vorgesehen. In einer Anlage zur Beschlussvorlage wurden die Kriterien (hohe Bedienhäufigkeit, kurze Reisezeiten, geringes Umsteigeerfordernis) für die Einteilung der drei Gebietszonen ausführlich beschrieben und in eine parzellenscharfe Karte übertragen. Eine statistische Auswertung der Haushaltsmotorisierung in beispielhaften Gebieten ergab, dass trotz Anwendung des ÖPNV-Bonus keine Unterschreitung der tatsächlich ermittelten Motorisierung der Haushalte zu erwarten ist (vgl. Stadt Mainz 2015b: 3-5; Stadt Mainz 2015c: 1-4; Stadt Mainz 2015d: 1-2).

Hervorzuheben ist die Stellplatzsatzung von Regensburg, in der geregelt ist, dass in Neubaugebieten geplante Buslinien bereits als Abschlag berücksichtigt werden können, wenn deren Umsetzung hinreichend gesichert ist. Damit wird auf die Problematik reagiert, dass zum Zeitpunkt des Bauantrags möglicherweise eine ÖPNV-Anbindung noch nicht vorhanden ist und somit formal auch noch nicht angerechnet werden kann (vgl. Stadt Regensburg 2019a: 2).

Mobilitätskonzepte/ Mobilitätsmanagement

Zahlreiche Stellplatzsatzungen enthalten Regelungen, die es den Bauherren ermöglichen, einen Teil der Stellplatzpflicht durch die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu erbringen. In 20 der 42 ausgewerteten Satzungen gibt es solche Regelungen, die im Detail sehr unterschiedlich ausgestaltet und oft mit weiteren Anforderungen verbunden sind. In dieser Auswertung sind nur jene Satzungen enthalten, in denen eine solche Reduktionsoption ausdrücklich in der Satzung genannt ist. Dies bedeutet aber nicht, dass Städte ohne explizite Nennung dieser Option nicht auch die Möglichkeit haben, beim Vorliegen von Mobilitätskonzepten die reguläre Stellplatzpflicht zu mindern. Wie bereits erwähnt, kann dies auch über sog. Generalklauseln oder im Wege der Abweichung zugelassen werden. Wenn die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu einer Reduzierung von Stellplätzen führt, stellt sich die Frage, wie das Vorhalten der Mobilitätsangebote langfristig gesichert werden kann. Diesbezüglich verfolgen die untersuchten Städte nachfolgende Strategien:

- In der Satzung ist allgemein formuliert, dass sich bei der Realisierung von Mobilitätsmaßnahmen die Stellplatzpflicht verringert (z.B. Leipzig mit Absicherung über öffentlich-rechtlichen Vertrag).
- Die Stellplatzpflicht reduziert sich nicht, sondern es wird lediglich die Herstellung einer bestimmten Zahl an Stellplätzen ausgesetzt, solange und soweit die Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen. Sobald dies nicht mehr der Fall ist, entsteht die reguläre Stellplatzpflicht in voller Höhe. Falls eine reale Herstellung nicht möglich ist, ist eine Ablöse zu entrichten.
- In den Satzungen ist bestimmt, dass Mobilitätsmaßnahmen für eine bestimmte Dauer vorgehalten werden müssen. Die Dauer wird so berechnet, dass der erforderliche finanzielle Aufwand für die Mobilitätsmaßnahmen ungefähr dem ansonsten zu entrichtenden Ablösebetrag entspricht. Wird die Mobilitätsmaßnahme über den gesamten vereinbarten Zeitraum vorgehalten, gilt danach die Stellplatzpflicht der ausgesetzten Stellplätze als erfüllt (z.B. Bremen, Flensburg).

Vier von 20 Satzungen sehen Reduzierungen nur für Carsharing vor, die anderen 16 erlauben auch für darüber hinausgehende Mobilitätsmaßnahmen die Minderung der Stellplatzzahl. Einige Städte legen genau fest, wie viele Stellplätze sich durch einen Carsharing-Stellplatz ersetzen lassen, andere machen dazu keine Vorgaben (z.B. Bremen). Das Spektrum liegt in den ausgewerteten Satzungen zwischen drei und zwölf konventionellen Stellplätzen, die ein Carsharing-Stellplatz kompensieren kann. Der Maximalwert von zwölf Stellplätzen sieht die Satzung in Aschaffenburg vor, die allerdings Carsharing nur im geförderten Wohnungsbau anerkennt und diese Reduzierung mit weiteren Maßnahmen koppelt. Häufig definieren die Satzungen Obergrenzen, wie viele Stellplätze maximal durch Carsharing-Stellplätze kompensiert werden können.
Mancherorts (z.B. in Flensburg) ist es Aufgabe des Bauherrn, nachzuweisen, dass die geplanten Maßnahmen den Stellplatzbedarf tatsächlich senken. Meist ist das Ersetzen von notwendigen Stellplätzen durch besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements als Kann-Bestimmung formuliert und somit als Einzelfallentscheidung ins Ermessen der Verwaltung gestellt. Viele Satzungen enthalten keine Definitionen oder weitergehenden Anforderungen an Mobilitätskonzepte. Eine Ausnahme bildet u.a. die Stellplatzsatzung der Stadt Rostock, die den Begriff `qualifiziertes Mobilitätskonzept´ verwendet und diesen folgendermaßen definiert:
„Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept […] stellt eine Konzeption dar, die geeignet ist, die Nachfrage der Bewohner bzw. Nutzer an Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen zu reduzieren. Dazu zählen insbesondere:
1. die Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept,
2. die Vorhaltung von Maßnahmen, welche die Nutzung von Fahrrädern besonders unterstützen (z.B. die Bereitstellung von E-Bikes, Lastenrädern oder Pedelecs über Bike-Sharing-Konzepte) oder die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen/-räumen (z.B. für Fahrradanhänger),
3. spezielle Angebote für Beschäftigte, Bewohner und andere Nutzer (z. B. Jobticket, Semesterticket, Jobräder, ÖPNV-Abo).“ (Hansestadt Rostock 2017a: 3)

Kriterien und Voraussetzungen für die Anrechenbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen

In den ausgewerteten Stellplatzsatzungen ließen sich folgende Maßnahmen finden, die für Reduzierungen der Anzahl notwendiger Stellplätze in Frage kommen:

- Verzicht auf Pkw-Besitz bzw. Verpflichtung zu Konzepten mit autofreiem oder autoreduziertem Wohnen: Gewährung von Stellplatzreduzierungen im Falle der Verpflichtung der Bewohner, dauerhaft auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen zu verzichten (z.B. Flensburg, Marburg).
- Carsharing: Errichtung und Bereitstellung von Stellplätzen für Carsharing, Abschluss von Vertrag mit Carsharing-Betreiber

- Bereitstellung von Zeitfahrkarten für ÖPNV (Mieterticket oder Quartiersticket)
- Förderung der Fahrradnutzung: Bereitstellung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten, Lastenfahrrädern, Anhängern oder Pedelecs
- Mobilitätsinformationen und Beratungsleistungen

In Frankfurt am Main ist im Leitfaden der Bauaufsicht beschrieben, dass die Bauaufsichtsbehörde die Einzelfallentscheidung, ob besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zugelassen werden, mit dem Stadtplanungsamt in der Ämtersitzung abstimmen muss (vgl. Bauaufsicht Frankfurt 2017: 13). In Marburg wird in der Begründung zur Stellplatzsatzung erläutert, dass der Magistrat die Entscheidung trifft, ob durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements die Stellplatzpflicht verringert wird (vgl. Stadt Marburg 2014b: 6 in Anlage 6). In Osnabrück ist gemäß Satzung jedes Jahr zum 1. März der Bauaufsichtsbehörde nachzuweisen, ob und inwieweit die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht durch Mobilitätsmaßnahmen erfüllt sind (vgl. Stadt Osnabrück 2019: 4 f.). Eine weitere Sicherungsmöglichkeit liegt in der Eintragung von entsprechenden Baulasten (z.B. Marburg § 10 Abs. 2 StS M).
Bemerkenswert ist eine Regelung im Stellplatzortsgesetz Bremen. Diese sieht vor, dass bei maximal 80 % der notwendigen Stellplätze die Herstellungspflicht ausgesetzt werden kann, „solange und soweit zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements, insbesondere durch die Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr, Errichtung und Einbindung von Car-Sharing-Stationen oder durch den dauerhaften Verzicht auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen verringert.“ (Stadt Bremen 2012a: 4, § 9 StellplOG) Wenn die Maßnahme über die gesamte Dauer der vereinbarten Aussetzung vorgehalten wird, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf erbracht (vgl. Stadt Bremen 2012a: 4; Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 42). Eine solche Regelung treffen weitere Städte (z.B. Bremerhaven) und wird auch in der Musterstellplatzsatzung für Nordrhein-Westfalen vorgeschlagen (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019: 22).
In Rostock enthält die Stellplatzsatzung seit 2017 eine Regelung, dass die Ablöse teilweise durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept ersetzt werden kann. Monetär müssen die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts den Ablösebeträgen entsprechen. Die Stadt Rostock erläutert die komplexe Regelung in einem eigens erstellten Leitfaden zur Stellplatzsatzung mit Beispielrechnungen und einem Prüfschema, wie die Ablöse durch ein Mobilitätskonzept erbracht werden kann (vgl. Hansestadt Rostock 2017a: 3; Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018: 5-11,19).
Die Stellplatzsatzung in Nürnberg enthält zwar selbst keine Regelungen zu Carsharing, allerdings bestimmt die Stadt in einer ergänzenden Vollzugsanweisung, dass bei Gebäuden mit mindestens fünf Wohneinheiten 80 % der notwendigen Stellplätze im Wege der Abweichung ausgesetzt werden können, wenn der Bauherr mit einem qualifizierten Anbieter einen Vertrag über stationsgebundenes Carsharing abgeschlossen hat. Die Herstellung eines Carsharing-Stellplatzes ersetzt dabei fünf notwendige Stellplätze. Voraussetzung für die Abweichung ist, dass die Flächen für die vier ausgesetzten Stellplätze auf dem Baugrundstück vorhanden sind und so lange begrünt werden, bis der Carsharing-Vertrag ausläuft und die Stellplätze real hergestellt werden müssen (vgl. Stadt Nürnberg 2016c: 2). In der Begründung der Marburger Stellplatzsatzung wird ausgeführt, dass bei der Einbindung von Carsharing im Grunde zwei Fälle zu unterscheiden sind. Einerseits besteht die Option, bei einem Bauvorhaben Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge zu errichten und zur Verfügung zu stellen; andererseits sollte aber auch ermöglicht werden, dass Nutzer eines Bauvorhabens bereits vorhandene Carsharing-Stellplätze nutzen, um nicht parallele Angebote mit zu wenig Nachfrage zu schaffen. Für den ersten Fall sieht die Stellplatzsatzung in Marburg den Ersatz von bis zu drei Stellplätzen durch einen Carsharing-Stellplatz vor. Inwieweit für die Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zugelassen werden kann, wird im Einzelfall geprüft (vgl. Stadt Marburg 2014b: 6 in Anhang 6).
In München werden auf Grundlage der in § 2 Abs. 2 StPlS M enthaltenen Generalklausel geringere Stellplatzzahlen zugelassen, wenn Mobilitätskonzepte vorgelegt werden (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016: 7-11; Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017a: 3). Die Stadt hat unter dem Motto `kompakt – konkret – verbindlich´ die Voraussetzungen präzisiert, damit sichergestellt ist, dass die alternativen Mobilitätsangebote die fehlenden Stellplätze kompensieren. Reduzierungen sind bis zum sog. `Mobilitätsfaktor´ von 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit möglich, wenn die folgenden Kriterien erfüllt sind:
- „gute ÖPNV-Anbindung (U-/S-Bahn, Tram, Metrobus)
- gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
- Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum oder 10 Prozent der Stellplätze werden als Gemeinschaftseigentum nicht auf Dauer vermietet

- mindestens ein Fahrradabstellplatz je 30 Quadratmeter Wohnfläche
- Abstellfläche für fahrradbasierte Sharing-Angebote und mindestens ein Angebot für Lastentransporte“ (Website LHM 2020a)

Wenn weitere umfangreiche Maßnahmen umgesetzt werden, sind zusätzliche Reduzierungen bis maximal 0,3 Stellplätze je Wohnung möglich. In diesen Fällen muss immer eine Nachrüstbarkeit bis zu einem Stellplatzschlüssel von 0,5 gewährleistet sein. Die Stadt hat ein Formular mit allen Voraussetzungen und Verpflichtungen entwickelt, damit Bauherren einen Teil des Stellplatznachweises im Rahmen der Baugenehmigung über ein Mobilitätskonzept erbringen können (vgl. Landeshauptstadt München 2020b-d; Website LHM 2020a).

Ablöse

Im Gegensatz zur Landesbauordnung für Baden-Württemberg ermöglichen alle anderen Bauordnungen, grundsätzlich auch bei Wohnungen Stellplätze abzulösen. Wie in Kapitel 5.5 erläutert, ermächtigen die Bauordnungen in unterschiedlichem Umfang die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften eigene Regelungen für die Ablöse von Stellplätzen zu erlassen. Die Frage, wie die untersuchten Städte die Stellplatzablöse regeln, hängt somit immer von den länderspezifischen Satzungsbefugnissen ab. Um bewerten zu können, inwieweit die Städte ihre Satzungsbefugnisse bei der Ablöse nutzen, wurde bei der Auswertung auf Grund der häufigen Änderungen von Bauordnungen zunächst geprüft, welche Satzungsermächtigungen zum Zeitpunkt des Erlasses der Satzung vorhanden waren. Grundsätzlich ließen sich in Sachen Ablöse beim Zusammenspiel zwischen Bauordnungsrecht auf Landesebene und Satzungen auf kommunaler Ebene die folgenden Strategien erkennen:

1. Die Landesbauordnung gibt vor, unter welchen Voraussetzungen eine Stellplatzablöse möglich ist, und die Kommunen werden ermächtigt, die Höhe der Ablösebeträge in örtlichen Bauvorschriften festzulegen.
2. In der Landesbauordnung werden keine Ablösetatbestände bestimmt. Das Landesrecht ermächtigt die Gemeinden, sowohl die Voraussetzungen, unter denen Stellplätze abgelöst werden können, als auch die Höhe der Ablösebeträge im Rahmen ihrer Selbstverwaltung festzulegen.
3. Die Bauordnung enthält Voraussetzungen für Ablösen auf Landesebene und ermächtigt zusätzlich die Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften abweichende Voraussetzungen und die Höhe der Ablöse zu benennen.

Von den insgesamt 77 betrachteten Städten verfügten zum Untersuchungszeitpunkt 65 Städte über Satzungen zur Ablöse von Stellplätzen. In 23 Städten ist nur eine Ablösesatzung und keine selbständige Satzung zur Regelung der Stellplatzpflicht vorhanden. Die meisten Städte, die eine selbständige Satzung zur Herstellung von Stellplätzen erlassen haben, haben die Ablöse in diese Satzung integriert. Acht Städte verfügen sowohl über eine Stellplatzsatzung als auch über eine Ablösesatzung. Etwa die Hälfte der Städte war durch Landesrecht ermächtigt, nicht nur die Höhe der Ablösebeträge, sondern auch die Voraussetzungen festzulegen, unter denen die Bauherren statt der Herstellung Stellplätze ablösen können. Vereinzelt ließen sich auch Städte feststellen, die eigene Bedingungen für die Ablöse festlegten, obwohl sie die Bauordnung dazu nicht ermächtigt. In der Erhebung waren auch Städte vertreten, die ihre Ablösesatzungen aufgehoben haben. In Schwerin und Neubrandenburg wurden 2014 bzw. 2012 die Ablösesatzungen aufgehoben, nachdem in der Bauordnung für Mecklenburg-Vorpommern die Stellplatzpflicht abgeschafft wurde und die beiden Städte auf den Erlass einer eigenen Stellplatzsatzung verzichtet haben.

Voraussetzungen für die Ablöse

Die Auswertung zeigte, dass – analog zu den Bauordnungen auf Landesebene – in allen kommunalen Satzungen geregelt ist, dass die Ablöse von Stellplätzen nur möglich ist, wenn die Gemeinde zustimmt. Ein genereller Anspruch des Bauherrn auf Ablöse besteht somit in keiner Landesbauordnung und in keiner kommunalen Satzung. Die Gemeinden schließen mit den Bauherren zumeist Ablöseverträge, in denen auch weitere Vereinbarungen getroffen werden können. Einige Städte verfügen über sehr alte Ablösesatzungen. Etwa die Hälfte der ausgewerteten Ablösesatzungen wurde zuletzt in den Jahren 2000/ 2001 geändert, als wegen der Währungsumstellung die Ablösebeträge von DM auf Euro umgestellt werden mussten.

Von den ausgewerteten Städten waren 35 Städte auf Grundlage der Bauordnung ermächtigt, in Satzungen selber die Bedingungen festzulegen, unter denen Bauherren notwendige Stellplätze ablösen können. 22 Städte schrie-

ben vor, dass Stellplätze nur abgelöst werden können, wenn deren Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. In zwei weiteren Städten ist festgehalten, dass eine Ablöse nur in Frage kommt, wenn die Stellplätze nicht hergestellt werden können. Acht Städte räumen den Bauherren die Möglichkeit ein, Stellplätze generell abzulösen, auch wenn deren Herstellung möglich oder zumutbar ist – die Stadt muss allerdings zustimmen. In drei Städten gibt es Sonderregelungen, dass Stellplätze zwar nur im Falle einer unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung abgelöst werden können; ausnahmsweise kann aber auch in anderen Fällen auf Antrag eine Ablöse zugelassen werden. Die kontrovers diskutierte Frage, ob Ablösen auch für Stellplätze erhoben werden können, deren Herstellung auf Grund einer Satzung beschränkt oder untersagt ist, wird in neun Städten bei den Ablösevoraussetzungen so beantwortet, dass Stellplätze auch abzulösen sind, wenn deren Herstellung aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist. Andere Städte wie z.B. Dresden regeln ausdrücklich, dass nur im Falle einer tatsächlichen und nicht einer rechtlichen Unmöglichkeit der Stellplatzherstellung Ablösen erhoben werden dürfen. Die Auswertung der Ablöseregelungen ließ erkennen, dass in den meisten Städten die reale Herstellung der notwendigen Stellplätze gegenüber der Ablöse Vorrang hat. In einigen Satzungen werden für bestimmte Bereiche oder Nutzungen unterschiedliche Regelungen getroffen (z.B. Hanau, Frankfurt am Main). In zahlreichen Satzungen sind Belange genannt, die bei der Entscheidung, ob eine Ablöse zugelassen oder abgelehnt wird, zu berücksichtigen sind.

Umsetzungsbeispiele für die Stellplatzablöse

Die Stellplatzsatzung in Frankfurt am Main sieht grundsätzlich zwei Fälle von Ablösen vor. Zum einen ist eine vollständige Ablöse möglich, wenn die Herstellung aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht möglich ist, was entsprechend nachzuweisen ist. Zum anderen wurde bei der Novellierung der Stellplatzsatzung 2016 eingeführt, dass in bestimmten Zonen in begrenztem Umfang Stellplätze auch ohne den Nachweis der unmöglichen Herstellung abgelöst werden können (§ 6 Abs. 1 und 2 StpS F; vgl. Bauaufsicht Frankfurt am Main 2017: 12).
In München wird bei der Festlegung der Ablöse zwischen Wohn- und Nichtwohnnutzungen unterschieden und in der Satzung die verschiedenen Fälle ausführlich beschrieben. Bei Wohnungen ist eine Ablöse nur möglich, wenn die notwendigen Stellplätze nicht hergestellt werden können, während bei anderen Nutzungen Ablösen auch auf Grund der Lage oder eines besonderen Einzelfalls in Frage kommen (§ 4 StplS M).
In Bremen ist eine Ablöse von Stellplätzen nur möglich, wenn bzw. soweit keine Beeinträchtigung des ruhenden und fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Radverkehrs zu erwarten ist. Wenn die abzulösenden Stellplätze nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand tatsächlich hergestellt werden können, gelten ermäßigte Ablösebeträge. Statt 50 % der durchschnittlichen Herstellungskosten, werden nur 30 % zu Grunde gelegt. Weitere Ermäßigungen (15 % der Herstellungskosten) sind bei besonderen Bauvorhaben wie z.B. in Baulücken oder in Denkmalen vorgesehen (§ 7 Abs. 1 und 2 StellplOG HB).
Differenzierte Regelungen zur Ablöse enthält auch die Stellplatzsatzung von Landshut. Eine Ablöse ist in großen Teilen des Stadtgebiets nur möglich, wenn ansonsten die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum erheblich erschwert oder verhindert werden würde (Ablösebetrag in vielen Bereichen: 2.500 Euro je Stellplatz). Im sozialen Wohnungsbau ist eine Ablöse grundsätzlich im ganzen Stadtgebiet bis zur Hälfte der notwendigen Stellplätze möglich. In den meisten Stadtgebieten beträgt die Ablöse 10.000 Euro je Stellplatz, die allerdings auf Dauer der Sozialbindung zinslos gestundet wird. Im Jahr 2019 wurde die Satzung dahingehend geändert, dass für Stundungen im sozial geförderten Wohnungsbau keine Sicherheitsleistungen mehr zu erbringen sind. Zudem ist geregelt, dass der Bausenat Abweichungen zulassen kann (vgl. Stadt Landshut 2019: 2-4, 6).
Die Stellplatzsatzung in Marburg enthält eine Sonderregelung, dass die Ablöse innerhalb von zehn Jahren zurückgezahlt wird, falls die fehlenden Stellplätze doch noch tatsächlich hergestellt werden (§ 9 Abs. 7 StS M). In Dresden wird in der Stellplatzsatzung ausführlich erläutert, unter welchen Umständen eine Unzumutbarkeit der Herstellung vorliegt. Beispielsweise kommt eine Ablöse nicht in Frage, wenn wegen einer überdurchschnittlichen Ausnutzung des Grundstücks Stellplätze nicht mehr untergebracht werden können (§ 6 Abs. 6 StGaFaS DD).

Einnahmen aus Ablösen

Je nachdem, wie die Voraussetzungen und die Höhe der Ablösebeträge geregelt sind, können Städte daraus erhebliche Einnahmen für Verkehrsmaßnahmen generieren. In einigen Städten, in denen die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert wurde, wurde in Beschlussvorlagen dargestellt, wie sich die geringeren Stellplatzforderungen finanziell auswirken werden. Beispielsweise wurden in Leipzig bei der Absenkung der Stellplatzpflicht im Jahr 2018 verschiedene Beispielrechnungen durchgeführt, um die Abnahme von Stellplatzablösebeträgen ein-

schätzen zu können. Diese ergaben, dass sich die jährlichen Einnahmen um rund 347.000 Euro verringern könnten (vgl. Stadt Leipzig 2018b: 7). Dass Ablösen für städtische Haushalte von Relevanz sind, macht auch die Begründung zum Stellplatzortsgesetz in Bremen deutlich. Als Argument gegen eine generelle Abschaffung der Stellplatzpflicht wird ausgeführt, dass der Finanzausfall aus Ablösebeträgen vermieden und die Stellplatzpflicht als Finanzierungsinstrument beibehalten werden soll. In der Begründung wurden ausführlich die Möglichkeiten erläutert, wie trotz einer Absenkung der Stellplatzzahlen die Einnahmen aus Ablösebeträgen konsolidiert werden können. Hohe Ablösebeträge wurden als kontraproduktiv angesehen, da sie eher die Realherstellung der Stellplätze fördern (vgl. Stadt Bremen 2012b: 2-6).
In den Begründungen zur Stellplatzsatzung der Stadt Brandenburg an der Havel und Regensburg wurde erläutert, dass von Aufsichtsbehörden gefordert wurde, die Einnahmequellen auszuschöpfen und angemessene Stellplatzablösen zu verlangen, um die Einnahmesituation der Stadt zu verbessern (vgl. Stadt Brandenburg an der Havel 2013: 5; Stadt Regensburg 2013: 8). In München und Frankfurt am Main ließen sich bei den Recherchen zahlreiche Ratsdokumente finden, die die Einnahmeverluste aus Ablösen zum Thema haben, nachdem es auf Grund von Änderungen in den jeweiligen Landesbauordnungen nicht mehr möglich war, für Stellplätze, deren Herstellung untersagt wird, Ablösen zu verlangen (siehe dazu Beschränkungssatzungen Kapitel 5.5).

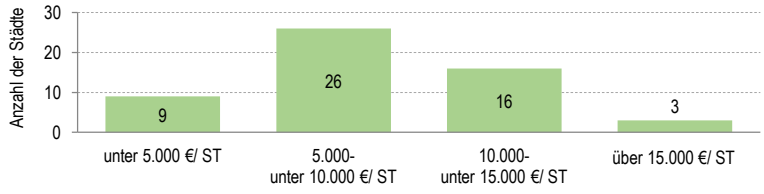
Höhe der Ablösebeträge

Welche Ablösebeträge zu welchem Zeitpunkt zu zahlen sind, ist in den ausgewerteten Satzungen unterschiedlich geregelt. In den meisten Satzungen werden für die Innenstädte separate Zonen festgelegt. In diesen Bereichen fallen in der Regel höhere Ablösen an als in den sonstigen Gebieten der Stadt. Viele Satzungen sehen für Wohnnutzungen geringere Ablösen als für sonstige Nutzungen vor. Für die Festlegung der Ablösebeträge ließen sich folgende Vorgehensweisen feststellen:

- Festlegung eines fixen Betrags pro Stellplatz (meist in Abhängigkeit verschiedener Zonen)
- Berechnungsformel aus Bodenwert und Herstellungskosten für einen Stellplatz mit bestimmten Parametern

Wenn die Ablöse auf Basis einer Berechnungsformel vorhabenbezogen ermittelt wird, legen viele Städte gleichzeitig Obergrenzen für die Ablöse fest. Ein direkter Vergleich der Höhe der Ablösebeträge unter den untersuchten Städten ist nur eingeschränkt aussagekräftig, da entweder keine festen Beträge vorliegen oder die Werte von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängen. Werden nur jene 54 Städte betrachtet, die fixe Ablösebeträge vorgeben, lassen sich bei der Höhe des Betrags, der anstatt der Herstellung eines Stellplatzes an die Stadt gezahlt werden muss, große Unterschiede feststellen. Wenn die höchsten Beträge in der jeweiligen Stadt verglichen werden, zeigt sich, dass die Stadt Rostock mit 16.090 Euro je Stellplatz in der Gebietszone I den höchsten Fixbetrag erhebt. Meist liegen die Maximalwerte zwischen 5.000 und 10.000 Euro je Stellplatz.

Diagramm 84: höchster Fixbetrag für Ablöse (Anzahl der Städte)



Quelle: eigene Darstellung

In den Großstädten werden in der Regel höhere Ablösebeträge als in den Mittelstädten verlangt. Manche Satzungen sehen Ermäßigungen für solche Bauvorhaben vor, deren Umsetzung im Interesse der Stadtentwicklung erleichtert werden soll (z.B. für Wohnungsbau, Vorhaben in Baulücken oder Sanierungsgebieten; z.B. Köln). Während manche Städte zur Kostenentlastung von Bauvorhaben die Ablösebeträge eher gering ansetzen, verfolgen vor allem jene Städte, in denen Wahlfreiheit zwischen Realherstellung und Ablöse besteht, die Strategie, durch hohe Beträge die Ablöse unattraktiv zu machen. In vielen Fällen erläutern die Städte in den Satzungen, Beschlussvorlagen oder – falls vorhanden – Begründungen, wie die Höhe der Ablösebeträge berechnet wurde. Bei den Fixbeträgen wird zumeist ein Prozentsatz der ansonsten anfallenden Herstellungskosten eines Stellplatzes

für die Ablöse angesetzt. Einige Landesbauordnungen geben dafür maximale Prozentsätze vor (z.B. § 50 Abs. 6 LBO SH). In vielen Fällen wird auf einen Anteil von 60 % entweder eines oberirdischen, ebenerdigen Stellplatzes oder eines in der jeweiligen Zone typischen Stellplatzes (z.B. in Innenstädten Tiefgaragen) zurückgegriffen. Mit der anteiligen Berechnung ist berücksichtigt, dass die Bauherren kein Nutzungs- und Verfügungsrecht über die durch ihre Ablöse geschaffenen Stellplätze oder sonstigen Maßnahmen erhalten. Die Stadt Rostock verfolgt die Strategie, dass für einen Teil der abgelösten Stellplätze Bauherren statt der Zahlung des Ablösebetrags an die Stadt in gleichem finanziellem Umfang Mobilitätsmaßnahmen umsetzen. Die Finanzmittel werden somit selber vom Bauherrn in projektbezogene Mobilitätsverbesserungen investiert (§ 7 StS HRO).

Beschränkung der Herstellung von Stellplätzen

Acht der untersuchten Satzungen enthalten eine Regelung, dass nur eine bestimmte Zahl an Stellplätzen hergestellt werden darf. Nur in Frankfurt am Main umfasst die Beschränkung der Stellplatzherstellung das gesamte Gemeindegebiet. In Cottbus, Aschaffenburg, Fulda und Osnabrück und Frankfurt (Oder) gilt die festgelegte Obergrenze nur für spezielle Gebiete in der Stadt. Dabei handelt es sich in der Regel um ausgewählte Bereiche in der Innenstadt und nicht um Gebiete, in denen im größeren Umfang Wohnungsbau entsteht. In Marburg (§ 11 StS M) und Wiesbaden (§ 2 Abs. 3 StS WI) wird die Herstellung von Stellplätzen nur in bestimmten Sonderfällen untersagt bzw. eingeschränkt, die nicht den konventionellen Wohnungsbau betreffen.
In Frankfurt am Main wurde bei der Novellierung der Stellplatzsatzung 2016 erstmals auch für Wohnnutzungen eine Obergrenze für die Stellplatzherstellung eingeführt. Bauherrn dürfen für Wohnungen maximal den zweifachen Wert der notwendigen Stellplätze errichten; im Innenstadtbereich, in dem keine Stellplätze gefordert werden, darf maximal ein Stellplatz je 100 m² BGF hergestellt werden (§ 1 Abs. 3 Satz 2 StpS F). Bei Nichtwohnnutzungen dürfen laut Satzung nicht mehr als die notwendigen Stellplätze hergestellt werden; in einigen Bereichen wird die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, deutlich beschränkt (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2019: 1 f.). Mit diesen Beschränkungen bei Nichtwohnnutzungen zielt die Stadt darauf ab, durch eine Verknappung von Parkraum an den Zielorten vieler Fahrten den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsarten zu forcieren. Die Beschränkungen sind laut Magistrat notwendig, um die Funktionsfähigkeit des städtischen Straßensystems aufrechtzuerhalten (vgl. Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2016: 3). In Frankfurt am Main ließen sich bei den Recherchen im Ratsinformationssystem zahlreiche Dokumente finden, die die Konsequenzen der Änderung der Hessischen Landesbauordnung für die kommunale Stellplatzeinschränkungssatzung und die damit verbundenen Ablöseeinnahmen thematisieren. Im Jahr 2010 wurde auf Landesebene die Regelung eingeführt, dass für Stellplätze, deren Herstellung durch Satzung untersagt wird, keine Ablösen mehr verlangt werden dürfen. Dadurch entgingen der Stadt jährlich etwa 7,8 Mio. Euro Einnahmen aus Stellplatzablösen. Die Bauherren konnten daraufhin nicht mehr an den Kosten für den ÖPNV beteiligt werden. Angesichts des großen Einnahmeverlusts richtete die Stadt Frankfurt Beschwerden ans Land, die aber ergebnislos blieben. Mit Einführung der Stellplatzsatzung am 01.02.2017 trat die bis dahin geltende Einschränkungssatzung außer Kraft und zahlreiche Regelungen flossen in die neue Satzung ein (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2018: 5; Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2010: 1; Stadt Frankfurt am Main 2019: 2).

Exkurs: Stellplatzbeschränkungssatzung von München bis 2008

In München musste die Stellplatzbeschränkungssatzung aus dem Jahr 1994 (Überarbeitung 2001), die allerdings nicht für Wohnen galt, wegen der Novellierung der Bayerischen Landesbauordnung 2008 aufgehoben werden. Dadurch verlor die Stadt wichtige Steuerungs- und Einnahmemöglichkeiten. Da auf Landesebene die Ermächtigung, die Herstellung von Stellplätzen zu beschränken oder zu untersagen, aufgegeben wurde, hielt es die Stadt München wegen des Widerspruchs zur Bauordnung und der daraus folgenden Schwierigkeiten beim Vollzug für unausweichlich, die städtische Beschränkungssatzung außer Kraft zu setzen. Somit konnte die Stadt München Bauherren nicht mehr zur Ablöse von nicht herstellbaren Stellplätzen verpflichten. In der Beschränkungssatzung war geregelt, dass in der inneren Beschränkungszone I nur 25 % und in der äußeren Beschränkungszone nur 50 % der gemäß Bauordnung erforderlichen Zahl an notwendigen Stellplätzen hergestellt werden dürfen. Begründet wurde die Einführung der Stellplatzbeschränkungssatzung in den 1990er Jahren damit, dass bei einem Realnachweis der gesetzlichen Stellplatzzahlen und dem dadurch verursachten Ziel- und Quellverkehr auf Grund der Bautätigkeit von einer Überlastung des Münchner Straßennetzes auszugehen ist. Durch die Beschränkung der Parkierungsmöglichkeiten sollte der umlegbare Verkehr (v.a. Pendler, Kunden, Besucher) tatsächlich auf den

ÖPNV verlagert werden. Für die auf Grund der Satzung nicht herstellbaren Stellplätze wurde eine sog. `obligatorische Ablöse´ erhoben. Durch die Aufhebung der Beschränkungssatzung fielen der Stadt hohe Einnahmen für verkehrliche Maßnahmen weg (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2001: 4 f., Landeshauptstadt München 2007b: 8, 27). In einer Sitzungsvorlage aus dem Jahr 2008 erläuterte die Stadt, dass die teilweise hohen Dichten bei städtebaulichen Entwicklungen nur durch die Stellplatzbeschränkungen und durch den Aufbau von ÖPNV-Infrastruktur möglich waren, wofür die Ablösen als wichtiges Finanzierungsinstrument dienten (vgl. Landeshauptstadt München 2007b: 8).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die untersuchten Städte kaum die Möglichkeit nutzen, die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, in selbständigen Satzungen zu beschränken. Wenn dies erfolgt, sind Wohnnutzungen oft davon ausgenommen oder haben deutlich höhere Obergrenzen als andere Nutzungen. Die Auswertung lässt den Schluss zu, dass in der kommunalen Praxis Beschränkungssatzungen bislang für Wohnnutzungen von untergeordneter Bedeutung sind. Für sonstige Nutzungen können die Beschränkungssatzungen – wie z.B. in Frankfurt am Main oder früher in München – sowohl für die verkehrliche Entwicklung als auch für die Generierung von Einnahmen aus den Ablösebeträgen wichtige Instrumente darstellen.

Fahrradabstellplätze

32 der 42 ausgewerteten Stellplatzsatzungen enthalten Vorschriften zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen. In München ist die Errichtung von Fahrradabstellanlagen allerdings in einer separaten Fahrradabstellsatzung geregelt (vgl. Landeshauptstadt München 2020a). In Oranienburg befindet sich eine separate Satzung für Fahrradabstellplätze in Aufstellung (vgl. Website Stadt Oranienburg 2018). Zu beachten ist, dass die drei niedersächsischen Städte mit Satzungen und die untersuchte Stadt im Saarland durch ihre Landesbauordnungen nicht ermächtigt sind, in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Fahrradabstellplätzen zu regeln.
Die Auswertung macht deutlich, dass in vielen Stellplatzsatzungen erst in den letzten Jahren die verpflichtende Herstellung von Fahrradabstellplätzen aufgenommen wurde. Häufig wird nicht nur geregelt, wie viele Fahrradabstellplätze mindestens vorgehalten werden müssen, sondern auch vorgeschrieben, wo sie zu errichten sind und wie sie beschaffen sein müssen. In den Drucksachen und Satzungsbegründungen werden die qualitativen und quantitativen Anforderungen damit gerechtfertigt, dass durch die Verfügbarkeit von sicheren und komfortablen Abstellanlagen der Fahrradverkehr in den Städten gefördert werden soll.
Bei der Bemessung der Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze wird am häufigsten auf die Wohnfläche Bezug genommen. Die Wohnfläche pro Fahrradabstellplatz liegt zwischen 30 und 50 m². Ebenso erfolgt die Berechnung oft auf Grundlage der Wohnungsgröße (z.B. ein Fahrradabstellplatz je Wohnung bis 50 m²). Nur wenige Satzungen fordern pauschal pro Wohnung eine bestimmte Zahl an Fahrradabstellplätzen. Vereinzelt gelten bei geförderten Wohnungen andere Bemessungsgrundlagen als bei frei finanzierten Wohnungen. Beispielsweise wird in Dresden im geförderten Wohnungsbau je 30 m² Wohnfläche ein Fahrradabstellplatz gefordert – im frei finanzierten Segment beträgt die Bezugsgröße 40 m². 15 Städte sehen in ihren Stellplatz- oder Ablösesatzungen die Möglichkeit vor, unter bestimmten Voraussetzungen die Herstellung der erforderlichen Fahrradabstellplätze abzulösen. Einige Städte schließen die Ablöse ausdrücklich aus, da Fahrradabstellplätze unbedingt errichtet werden sollen und dies im Vergleich zu flächenintensiven Stellplätzen auch für möglich und zumutbar gehalten wird (z.B. Stadt Marburg 2014b: 3 in Anlage 2). Die Höhe der Ablösen für Fahrradabstellplätze variieren in den ausgewerteten Satzungen stark und liegt zwischen 240 Euro in Bremerhaven und 2.300 Euro je Abstellplatz in Gütersloh. Meist liegt der Ablösebetrag unter 1.000 Euro je Abstellplatz. In der Nürnberger Satzung wird bestimmt, dass der Ablösebetrag von 500 Euro je Fahrradabstellplatz von der Stadt nur für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung öffentlicher Fahrradabstellanlagen verwendet werden darf (§ 3 Abs. 2 StS N). In anderen Satzungen ließen sich keine dezidierten Verwendungszwecke finden.
Mit Ausnahme von drei Städten stellen alle Satzungen, die Fahrradabstellplätze fordern, in unterschiedlichem Umfang Anforderungen an die Abstellanlagen. Diese sind allerdings in vielen Fällen als Soll-Vorschrift formuliert. Neben einer Mindestfläche je Abstellplatz werden u.a. folgende Anforderungen gestellt: barrierefreie Zugänglichkeit (z.B. keine Treppen), Mindestabstände zwischen den Fahrrädern, wirksame Diebstahlsicherung, ausreichend Wetterschutz und Beleuchtung. Einige Satzungen fordern zudem Steckdosen für Pedelecs oder zusätzliche Flächen für Fahrradanhänger oder Lastenfahrräder (z.B. Bremen). In Mainz wird beispielsweise gefordert, dass Fahrradabstellplätze den Wohnungen zugeordnet werden müssen (§ 6 Abs. 1 StS MZ). Die Stellplatzsatzung von

Dresden enthält die Sonderregelung, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze um 5 % reduziert werden kann, wenn alle Fahrradabstellplätze überdacht werden (§ 4 Abs. 2 StGaFaS DD). In Leipzig wird die Sachgerechtigkeit einer Absenkung des Stellplatzschlüssels für Pkw im Jahr 2018 (von 1-2 ST/ WE auf 0,5-0,7 ST/ WE) damit begründet, dass im Gegenzug die quantitativen und qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellplätze erhöht wurden (von 1-2 FST/ WE auf 2-4 FST/ WE) (vgl. Stadt Leipzig 2018b: 5; Stadt Leipzig 2019j).

Gestaltung

20 der insgesamt 42 ausgewerteten Stellplatzsatzungen enthalten Vorschriften, wie Stellplätze im Geltungsbereich der Satzung gestalterisch auszubilden sind. Etwa die Hälfte der betrachteten Städte nutzt die Stellplatzsatzung somit nicht nur dazu, durch quantitative Vorgaben Beeinträchtigungen des Stadtraums durch ruhenden Verkehr zu reduzieren, sondern auch durch qualitative Vorgaben zur Beschaffenheit und Gestaltung. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass das Fehlen von entsprechenden Regelungen in der Stellplatzsatzung nicht bedeutet, dass es in der jeweiligen Stadt überhaupt keine Vorgaben zur Stellplatzgestaltung auf kommunaler Ebene gibt. Entsprechende Anforderungen können auch in sonstigen eigenständigen Gestaltungssatzungen enthalten sein. In München gibt es beispielsweise eine separate Freiflächengestaltungssatzung, die auch Regelungen zur Gestaltung von Stellplätzen enthält.
Der Umfang und Detaillierungsgrad der Gestaltungsvorgaben ist sehr unterschiedlich. Die meisten Satzungen stellen Anforderungen insbesondere an oberirdische offene Stellplätze – vor allem, wenn sie in größerer Anzahl als Parkplatz errichtet werden. Meist werden eine wasserdurchlässige Befestigung der Oberflächen und eine Bepflanzung vorgeschrieben. Als Begrünungsmaßnahmen wird vielfach das Anpflanzen von Bäumen in Abhängigkeit einer definierten Anzahl von Stellplätzen auf dem Parkplatz oder in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang gefordert. Einige Satzungen schreiben vor, wie oberirdische Parkierungsbauwerke (z.B. mit Fassadenbegrünung) und Tiefgaragen (z.B. mit Mindesthöhe der Erdüberdeckung) zu gestalten sind. Um Beeinträchtigungen des öffentlichen Straßenraums zu verringern, beschränken manche Satzungen die maximale Breite von Zufahrten. Oft wird zudem geregelt, welche besonderen Anforderungen Besucherstellplätze im Vergleich zu Stellplätzen der ständigen Nutzer erfüllen müssen (z.B. Kennzeichnung). Mitunter wird auch das Ziel verfolgt, die Parkierungsanlagen in den Freiflächen zwischen Straße und Gebäude (Vorgärten) zu reduzieren. In Aschaffenburg wird beispielsweise in § 5 GaStAbS AB geregelt, dass Garagen und Stellplätze so anzulegen sind, dass zum öffentlichen Straßenraum keine Zu- bzw. Abfahrten entstehen, die breiter als 3,5 m sind. Die Anzahl an nebeneinander liegenden Stellplätzen, die direkt von der öffentlichen Straße angefahren werden dürfen, wird auf maximal zwei begrenzt (vgl. Stadt Aschaffenburg 201: 5).
Die Stellplatzsatzung von Kassel bestimmt, dass Stellplätze in Wohngebieten nur zulässig sind, wenn mindestens die Hälfte der Grundstücksfläche gärtnerisch gestaltet oder als Grabeland genutzt werden kann. Darüber hinaus sind bei mehr als drei Stellplätzen zentrale Zufahrten zu errichten. In Vorgärten sind auf einer Tiefe von fünf Metern entlang der Straßenbegrenzungslinie Stellplätze grundsätzlich untersagt, sofern dies nicht eine andere städtebauliche Satzung zulässt. Nur in bestimmten Ausnahmefällen können in diesem Bereich bis zu vier Stellplätze errichtet werden (vgl. Stadt Kassel 2013: § 4 StS KS). In Marburg dürfen (Ausnahme: Reihenhausbebauung) Stellplätze in Vorgärten nur angelegt werden, wenn mindestens 40 % der Vorgartenfläche als Grünfläche gestaltet wird und gleichzeitig mindestens 40 % der Breite der zur öffentlichen Verkehrsfläche orientierten Grundstücksseite als Grünfläche angelegt sind (vgl. Stadt Marburg 2014a: § 5 StS M). Die Stellplatzsatzung von Fulda enthält ebenfalls umfangreiche Vorgaben, wie Parkplätze, Tiefgaragen und Parkhäuser zu gestalten sind (vgl. Stadt Fulda 2018: § 6 StS FD).

Weitere Regelungen in den selbständigen Stellplatzsatzungen

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Sieben der 42 analysierten Satzungen schreiben vor, dass eine gewisse Zahl an Stellplätzen in einer bestimmten Form für die Installation von Ladestationen vorbereitet werden muss. Der Anteil der so ausgestatteten Stellplätze liegt in den Satzungen zwischen 10 und 25 %. Beispielsweise ist in der Stellplatzsatzung von Rostock definiert, dass bei mehr als zehn notwendigen Stellplätzen 10 % so zu gestalten sind, dass sie die Mindestanforderungen als Normalladepunkt gemäß § 3 Ladesäulenverordnung erfüllen (§ 8 Abs. 3 StS HRO). Diese Forderung wurde aus dem städtischen Aktionsplan zur Förderung der E-Mobilität abgeleitet. In einem Leitfaden der Stadt zur Stell-

platzsatzung werden die Vorgaben weiter präzisiert (vgl. Hansestadt Rostock 2017a: 4; Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018: 13-15). Die Stellplatzsatzung der Stadt Dresden aus dem Jahr 2018 enthält eine Klausel, dass ein Viertel der Stellplätze mit Leerrohren und Elektroanschluss baulich so ausgerüstet werden muss, dass bei Bedarf problemlos Lademöglichkeiten installiert werden können (vgl. Stadt Dresden 2018a: 4 bzw. § 7 Abs. 6 StGaFaS DD).

Stellplätze für Menschen mit Behinderung

In 17 der insgesamt 42 ausgewerteten Stellplatzsatzungen sind Regelungen zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Menschen mit Behinderung enthalten. Bei den Anforderungen lassen sich die folgenden Fälle unterscheiden:

- Für je eine bestimmte Anzahl notwendiger Stellplätze muss ein zusätzlicher Stellplatz für Menschen mit Behinderung erstellt werden (z.B. Nürnberg § 5 StS N: je 50 notwendiger Stellplätze)
- Ein bestimmter Prozentsatz der notwendigen Stellplätze ist für Menschen mit Behinderung herzustellen. Bei einer kleinen Anzahl an notwendigen Stellplätzen ist mindestens ein Stellplatz behindertengerecht zu errichten.
- Stellplätze für Wohnungen, die gemäß Landesbauordnung barrierefrei herzustellen sind, sind als behindertengerechte Stellplätze auszuführen (z.B. Bayreuth § 4 Abs. 1 StS Bt).

In der Regel wird vorgegeben, dass die Stellplätze für Menschen mit Behinderung zwingend auf dem Baugrundstück herzustellen sind. Bei der geforderten Anzahl an behindertengerechten Stellplätzen lässt sich eine große Bandbreite feststellen. Während in Flensburg für je 30 Stellplätze ein Stellplatz für Menschen mit Behinderung nachzuweisen ist, liegt die maßgebliche Stellplatzzahl in anderen Städten bei je 50. Wenn die Regelung über eine Prozentzahl erfolgt, müssen in der Regel 3 % der Stellplätze behindertengerecht ausgeführt werden. Ein Extremfall stellt die Stadt Brandenburg an der Havel dar, die einen Anteil von 10 % der notwendigen Stellplätze für Menschen mit Behinderung fordert. Viele Satzungen legen fest, dass mindestens ein Stellplatz behindertengerecht zu errichten ist, auch wenn der Berechnungsschlüssel in kleinen Vorhaben eigentlich keinen Stellplatz ergibt.

Sonderregelungen in einzelnen Satzungen

In Wiesbaden beinhaltet die Stellplatzsatzung eine Regelung, dass die Stadt im Einzelfall aus verkehrlichen Gründen bestimmen kann, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder einem anderen Baugrundstück herzustellen sind (vgl. Stadt Wiesbaden 2008: § 2 Abs. 2 StS WI). Die Marburger Stellplatzsatzung trifft eine Sonderregelung zur Art der Unterbringung der Stellplätze. Wenn bei der Errichtung eines Gebäudes mit Wohnungen mehr als zehn Stellplätze hergestellt werden müssen, sind alle Stellplätze – mit Ausnahme der Besucherstellplätze – entweder ebenerdig als Stapelgarage oder als Tiefgarage zu errichten. Größere oberirdische Parkplatzflächen sind somit durch die Stellplatzsatzung in Gebieten mit Wohnen ausgeschlossen (vgl. Stadt Marburg 2014a: § 6 Abs. 4 StS M). Insgesamt haben nur wenige Satzungen die Zweckentfremdung von Stellplätzen ausdrücklich untersagt.

Verfahren beim Erlass der selbständigen Stellplatzsatzungen (Fokus Beteiligung)

Beim Erlass von selbständigen Stellplatzsatzungen sind die Verfahrensvorschriften der Bauordnungen zu befolgen, sofern sie solche enthalten. Nur die Landesbauordnung des Landes Sachsen-Anhalt schreibt vor, dass beim Erlass einer selbständigen örtlichen Bauvorschrift alle Verfahrensregeln für die Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß Baugesetzbuch analog anzuwenden sind. In Baden-Württemberg sind nur Teile des Regelverfahrens für Bebauungspläne einzuhalten. Ansonsten enthält nur noch die Landesbauordnung von Brandenburg eine Vorschrift, dass vor dem Erlass den betroffenen Bürgern und Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt werden muss (§ 87 Abs. 8 BbgBO). In den anderen Bundesländern erfolgt der Erlass von selbständigen Stellplatzsatzungen gemäß den jeweils geltenden Gemeindeordnungen und kommunalen Hauptsatzungen. Auch wenn in diesen Fällen eine Beteiligung formal meist nicht vorgeschrieben ist, zeigte die Auswertung, dass einige Städte trotzdem verschiedene Akteure an der Ausarbeitung der Satzung beteiligt haben. In vielen Fällen haben Städte vor bzw. während der Erarbeitung einer kommunalen Stellplatzsatzung verschiedene Einrichtungen (z.B. Hochschulen) und Verbände (z.B. IHK) zu den geplanten Regelungen angehört und das Vorbringen von Stellungnahmen ermöglicht. Vereinzelt wurde der Satzungsentwurf auch öffentlich ausgelegt, obwohl dies verfahrensrechtlich nicht vorgeschrieben war. Manche Städte organisierten Veranstaltungen, um die geplan-

te Stellplatzsatzung mit bestimmten Interessensvertretern oder der Öffentlichkeit zu diskutieren, und verfassten ausführliche Begründungen zu den getroffenen Regelungen. In verschiedenen Städten zeigte sich, dass die Einholung und Einarbeitung der Stellungnahmen zu Verbesserungen des Regelwerks geführt haben. Mancherorts wie z.B. in Magdeburg wurde deutlich, dass Stadtverwaltungen aber auch große Schwierigkeiten haben können, eine mehrheitsfähige Stellplatzsatzung vorzubereiten, wenn die Meinungen zur Organisation des ruhenden Verkehr weit auseinander gehen. Je nach Beteiligungsformat und Akzeptanz bzw. Ablehnung kann die Aufstellung einer selbständigen Stellplatzsatzung zu einem erheblichen Aufwand in den Stadtverwaltungen führen. Allerdings kann sich der Aufwand für die offene Beteiligung und Einbeziehung der berechtigten Belange lohnen, da die Regelungen somit breit abgesichert sind und eine höhere Akzeptanz in der Praxis haben.
Als Beispiel für eine besonders transparente Vorgehensweise kann der Aufstellungsprozess in Marburg (Hessen) genannt werden. Zu Beginn des Verfahrens verfasste die Stadtverwaltung eine Vorlage, um die Stadtverordneten ausführlich über das Beteiligungsverfahren zu informieren und sich dafür einen bereits erstellten Satzungsentwurf beschließen zu lassen. Zahlreiche Akteure und Einrichtungen (z.B. Universität, Kliniken, Studentenwerk, Wohnungsunternehmen, IHK, verschiedene Verbände, Ortsbeiräte, Stadtteilgemeinden) wurden zum Entwurf der Stellplatzsatzung gehört. Zusätzlich wurde der Satzungsentwurf auf der Internetseite der Stadt zur Einsicht für die Öffentlichkeit bereitgestellt und es fand eine Informationsveranstaltung statt. Die Stellungnahmen wurden anschließend systematisch abgewogen und von der Verwaltung kommentiert. Das Ergebnis ebenso wie eine Synopse mit der Gegenüberstellung der Versionen vor und nach der Anhörung wurden den Stadtverordneten für die abschließende Beschlussfassung vorgelegt (vgl. Stadt Marburg 2013: 1-3; Stadt Marburg 2014b: 2).

Monitoring der Wirkungsweise von Regelungen

In den ausgewerteten, öffentlich zugänglichen Unterlagen, die Städte im Zuge der Aufstellung von selbständigen Satzungen erarbeitet haben, ließen sich nur sehr wenige Hinweise finden, dass Städte systematisch untersuchen, wie sich Regelungen in ihren Stellplatzsatzungen in der Praxis auswirken und inwieweit Erleichterungen auch ausgeschöpft werden. Nur in vereinzelten Fällen gibt es beispielsweise Auswertungen, wie oft von Abweichungsmöglichkeiten oder von Ablösen tatsächlich Gebrauch gemacht wurde. Des Öfteren wurde in den Unterlagen erwähnt, dass bei Änderungen auf Erfahrungswerte der Verwaltung zurückgegriffen wurde und nicht auf systematisch erhobene und ausgewertete Daten.

6.5 Zusammenfassung und Bewertung

Wesentliche Erkenntnisse aus der Auswertung der selbständigen Stellplatzsatzungen

Die durchgeführte Erhebung zeigt, dass viele untersuchte Städte außerhalb von Baden-Württemberg die Möglichkeit genutzt haben, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs bei Bauvorhaben eigenverantwortlich zu regeln und auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Vorschriften für die Stellplatzherstellung zu erlassen. Gerade in den letzten Jahren sind viele Stellplatzsatzungen entweder überarbeitet oder neu erlassen worden. Die in den Bauordnungen enthaltenen Satzungsermächtigungen ermöglichen es den Städten, eigene Strategien zu entwickeln und ein flexibles System für den Stellplatznachweis zu schaffen, das sich nach den spezifischen Rahmenbedingungen und Stadtstrukturen richtet. Mit eigenen Stellplatzsatzungen können die Städte ihre kommunale Planungshoheit nutzen und die nachteiligen Auswirkungen des Stellplatzes im Wohnungsneubau mindern, um so zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beizutragen. Die untersuchten Satzungen weisen im Hinblick auf Mindestanforderungen und Innovationsgrad große Unterschiede auf und müssen auch immer als Ergebnis einer mitunter schwierigen politischen Mehrheitsfindung gesehen werden.
Die Auswertung der 42 stellplatzbezogenen örtlichen Bauvorschriften lässt erkennen, dass auf der kommunalen Ebene viel differenziertere Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen getroffen werden als auf Landesebene in den Bauordnungen. In den ausgewerteten Unterlagen findet sich ein großes Spektrum an Vorschriften, wie und in welcher Anzahl Stellplätze bei Neubauvorhaben zu errichten oder abzulösen sind. Immer häufiger greifen Städte auch auf Spezialregelungen und kompensatorische Maßnahmen zurück (z.B. Ersatz von Stellplätzen durch Carsharing oder durch Fahrradabstellplätze).

Strategien und Instrumente

Grundsätzlich lassen sich bei den untersuchten Städten zwei Strategien erkennen, die bei der Ausgestaltung der Stellplatzsatzung bestimmend sind: Auf der einen Seite verfolgen Städte das Ziel, für alle Fälle ausreichend Stellplätze für den vorhandenen bzw. zu erwartenden Bestand an Autos zu schaffen. Auf der anderen Seite gibt es Städte, die über die Stellplatzsatzung steuernd eingreifen und eine Reduzierung des Autobestands forcieren möchten. Erkennbar ist, dass verstärkt Regelungen Eingang in Stellplatzsatzungen finden, die Alternativen zur Realherstellung von Stellplätzen vorsehen (z.B. Kompensation von Stellplätzen durch Mobilitätskonzepte, Ablöse). Wichtige Bausteine für die Konzeption eines Stellplatzmodells sind die Zahl der notwendigen Stellplätze, die Möglichkeiten für Abschläge, die Voraussetzungen für Ablösen sowie die Höhe der Ablösebeträge. Trotz der Zielsetzung, keine über die tatsächliche Nachfrage hinausgehenden Stellplatzkapazitäten bei Bauvorhaben zu schaffen und eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Raum zu vermeiden, ließen sich in den ausgewerteten Unterlagen relativ wenige Untersuchungen zum tatsächlichen Stellplatzbedarf im Wohnungsbau finden, um auf einer solchen fundierten Datengrundlage die Zahl der notwendigen Stellplätze festzulegen.
Ebenso verdeutlicht die Auswertung, dass Städte bei der Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze zwar Richtzahlen vorgeben, aber immer häufiger auch Regelungen in ihre Satzungen aufnehmen, dass unter Umständen abweichende Einzelfallentscheidungen getroffen werden können. Die ausgewerteten Drucksachen und Begründungen machen deutlich, dass kommunale Stellplatzsatzungen weit über die eigentliche Aufgabe der Bauordnung in Form der Gefahrenabwehr hinausgehen und für Städte ein wichtiges strategisches Werkzeug der Stadt- und Verkehrsentwicklung darstellen. Viele Städte entwickeln ausgereifte Sicherungsinstrumente, um neben baulichen, schwer veränderlichen Gegebenheiten auch weiche Kriterien wie Mobilitätsangebote bei der Genehmigung von Bauvorhaben berücksichtigen zu können (z.B. Sicherung von Carsharing). Die Prüfung der Drucksachen und Gesetzesbegründungen legt offen, dass keine Stadt offensiv die Strategie verfolgt, die Zahl der notwendigen Stellplätze deutlich unter den Bedarf zu senken und allein durch eine gezielte Verknappung von Parkraum die Nutzung und Haltung eines Autos unattraktiv zu machen. Stattdessen ging es vor allem darum, die Stellplatzzahlen bedarfsgerecht festzulegen und eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Raum zu vermeiden. Auffallend war, dass nur sehr selten in den ausgewerteten Dokumenten darauf verwiesen wurde, dass die Regelungen für die privaten Stellplätze durch flankierende Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum begleitet werden.
Die Untersuchung, wie auf kommunaler Ebene außerhalb von Baden-Württemberg mit dem Thema ruhender Verkehr im Neubau umgegangen wird, belegt, dass viele Städte die Chancen, die sich durch entsprechend ausgestaltete Stellplatzsatzungen für die Stadtentwicklung ergeben, erkannt haben und nutzen. In vielen Fällen handelt es sich bei Stellplatzsatzungen nicht mehr nur um ein `passives´ Instrument, das – wie einst die Reichsgaragenordnung von 1939 – nur auf einen typischerweise entstehenden Bedarf an Stellplätzen reagiert. Vielmehr wird es als `aktives´ Instrument verwendet, um wichtige Entwicklungen und Veränderungen in den Bereichen Verkehr und Wohnungsbau voranzutreiben. Erkennbar ist in vielen Städten die Bestrebung, flexibel anwendbare Regelwerke für die Stellplatzherstellung zu schaffen, um im Einzelfall auf Besonderheiten reagieren zu können. Wie in einigen Unterlagen beschrieben, führen flexible Regelungen aber auch immer zu einem erhöhten Aufwand für die Stadtverwaltung (v.a. Baugenehmigungsbehörde).
Die Auswertung macht deutlich, dass bei der Erarbeitung von Stellplatzsatzungen nicht nur der Wohnungsbau, sondern auch andere Nutzungen beispielsweise in Innenstädten ein wichtiges und konfliktträchtiges Thema darstellen können. Da es oft Bedenken gab, dass Stellplatzregelungen die Innenstädte weiter schwächen könnten, wurden für diese Bereiche häufig abweichende Regelungen getroffen. In der Praxis kann es sich schwierig gestalten im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Möglichkeiten Regelungen zu treffen, die sowohl den Interessen der Stadt als auch der Bauherren, Bewohner und sonstigen Akteure (z.B. Gewerbetreibende) gerecht werden.
Auffallend bei der Auswertung ist, dass nur in wenigen Fällen kommunale Stellplatzsatzungen aus übergeordneten Verkehrsentwicklungsplänen oder Konzepten abgeleitet wurden.
Die Untersuchung der bundesweit 77 Städte zeigt, dass Stellplatzsatzungen oft angepasst werden bzw. immer häufiger erlassen werden. Seit in Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit besteht, stellplatzbezogene örtliche Bauvorschriften zu erlassen, haben dies schon zahlreiche Städte genutzt. Die dynamische Entwicklung bei Stellplatzsatzungen in den Städten kann als weiterer Beleg dafür gesehen werden, dass Regelungen zur Stellplatzherstellung ein wichtiges Instrument für die Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung darstellen.

Bewertung der Stellplatzsatzungen anhand der Indikatoren

Wohnkosten

Die Analyse zeigt, dass viele der ausgewerteten Städte den Erlass oder die Änderung von Stellplatzsatzungen damit begründen, dass dadurch Kosten im Wohnungsbau gespart werden sollen. Die Reduktion der Zahl notwendiger Stellplätze wurde in vielen Fällen als Stellschraube erkannt, die Entstehung von bezahlbarem Wohnraum zu fördern und Investitionshemmnisse im Wohnungsbau abzubauen. Um die Minderung von Stellplatzzahlen für Wohnungen zu rechtfertigen, beriefen sich einige Städte auf die Arbeit und die Studien des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen (siehe Kapitel 2.5.1 und 3.5.5). In vielen Stellplatzsatzungen werden für sozial geförderte Wohnungen weniger Stellplätze gefordert, da bei einkommensschwächeren Haushalten von weniger Autos ausgegangen wird. In einigen Städten wie Darmstadt oder Aschaffenburg haben die städtischen Wohnungsunternehmen Analysen durchgeführt, die ergaben, dass bei einem regulären Stellplatzschlüssel im sozialen Wohnungsbau häufig Stellplätze nicht vermietet werden können. Mit den Stellplatzsatzungen wurde hier das Ziel verfolgt, unnötige Investitionen in Stellplätze zu vermeiden, die von den Mietern nicht in Anspruch genommen werden und somit unrentabel sind. In der Reduzierung von Stellplätzen sehen einige Städte ein kurzfristig umsetzbares Mittel, um die Fertigstellungszahlen im Wohnungsbau zu erhöhen und gleichzeitig die Baukosten zu senken. Andere Städte hingegen agierten bei Stellplatzreduzierungen eher zurückhaltend, weil befürchtet wurde, dass sich die Kosten für den ruhenden Verkehr ansonsten auf die Kommunen verlagern. Eine Möglichkeit für finanzielle Einsparungen liegt in der Ablöse, die günstiger als ein real hergestellter Stellplatz ist. Allerdings ist dies in den meisten untersuchten Städten nur möglich, wenn die Herstellung von Stellplätzen nicht möglich oder unzumutbar ist. Zudem sind die Ablösebeträge in einigen Städten vergleichsweise hoch. Zum Teil ließen sich in den kommunalen Stellplatzsatzungen auch Vorschriften finden, die zu Mehrkosten im Wohnungsbau führen können. Viele Städte fordern z.B. die Herstellung von Fahrradabstellplätzen mit zum Teil hohen Anforderungen, die sich auf die Baukosten auswirken können. Jene Stellplatzsatzungen, die die Umsetzung von Mobilitätskonzepten als Kompensation von Stellplätzen vorsehen, können je nach Ausgestaltung der Angebote dazu beitragen, dass Bewohner die Möglichkeit erhalten, ihre Mobilität kostengünstig ohne eigenes Auto zu organisieren. Insgesamt belegt die Auswertung, dass Städte große Einflussmöglichkeiten haben, durch Stellplatzsatzungen die Kosten im Wohnungsbau zu senken und Voraussetzungen für eine kostengünstige Mobilität der Bewohner zu schaffen.

Flächenverbrauch

Nur in sehr wenigen Unterlagen, die im Rahmen der Aufstellung von Stellplatzsatzungen veröffentlicht und in der vorliegenden Arbeit ausgewertet wurden, ist der Flächenverbrauch dezidiert ein Thema. In der Begründung zur Stellplatzsatzung in Frankfurt (Oder) wurde beispielsweise ausgeführt, dass bei einer guten ÖPNV-Anbindung „die Forderung einer vollständigen Herstellung der notwendigen Stellplätze im Sinne der Angemessenheit und des Flächenverbrauchs nicht gerechtfertigt wäre." (Stadt Frankfurt (Oder) 2011b: 3) Wenn in Satzungen Stellplatzzahlen abgesenkt wurden, erfolgte dies vor allem mit dem Ziel, Kosten zu sparen und das Stellplatzangebot dem Bedarf anzupassen. In einigen Städten wurden Stellplatzminderungen allgemein damit gerechtfertigt, dass durch die Reduzierung ein Beitrag zum Umwelt- bzw. Klimaschutz geleistet wird (z.B. Stadt Kiel 2018: 2). In immer mehr Stellplatzsatzungen können in einem bestimmten Umfang Stellplätze durch Fahrradabstellplätze kompensiert werden (meist vier Fahrradstellplätze für einen Stellplatz). Solche Regelungen können zur Einsparung von Flächen beitragen.

Auch wenn das Thema Flächeneinsparung nur am Rand behandelt wurde und kein prioritäres Ziel war, führen Satzungen, die die Zahl der notwendigen Stellplätze generell oder unter bestimmten Voraussetzungen reduzieren, dazu, dass weniger Fläche für die Unterbringung von ruhendem Verkehr in Anspruch genommen wird. Einige Stellplatzsatzungen machen Vorgaben zur Beschaffenheit von Stellplätzen und schreiben beispielsweise wasserdurchlässige Oberflächen vor, wodurch die Versiegelung von Grundstücken gemindert wird. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Stellplatzsatzung von Marburg, die bei mehr als zehn Stellplätzen für Wohnungen bei ebenerdiger Errichtung platzsparende Stapelgaragen oder Tiefgaragen vorschreibt.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Die Auswertung belegt deutlich die Absichten vieler Städte, mit Hilfe von Stellplatzsatzungen einen Beitrag zur Minderung des MIV und zur Mobilitätswende zu leisten. Viele betrachtete Städte argumentieren in den Drucksachen und Begründungen zu den Satzungen, dass durch die getroffenen Regelungen der Umstieg vom MIV auf

den Umweltverbund unterstützt werden soll. Zahlreiche Stellplatzsatzungen sehen im Einzugsbereich von Haltestellen einen geringeren Stellplatzschlüssel für Wohnungen vor. Bei der Frage, inwieweit Abschläge bei einer guten ÖPNV-Erschließung sachgerecht sind, ließen sich unterschiedliche Ansichten in den ausgewerteten Städten feststellen. Einerseits gehen zahlreiche Städte davon aus, dass eine gute ÖPNV-Anbindung das Mobilitätsverhalten der Bewohner beeinflusst und die Bedeutung eines Pkw für die Alltagsorganisation mindert. Andererseits gibt es Städte wie München, die keine statistischen Belege für einen geringeren Stellplatzbedarf bei einer guten ÖPNV-Anbindung finden konnten und daher auf Abschläge bei Wohnungen verzichten.
Dass mittlerweile fast die Hälfte der ausgewerteten Satzungen in unterschiedlicher Form Maßnahmen des Mobilitätsmanagements vorsehen, legt den Schluss nahe, dass viele Städte erkannt haben, dass der Stellplatznachweis als wichtiges Instrument zur Minderung des MIV genutzt werden kann. Viele der untersuchten Städte setzen mit ihren Stellplatzsatzungen Anreize für Bauherren, bei Neubauvorhaben alternative Mobilitätsangebote zu schaffen, indem die Herstellung von Stellplätzen oder die Zahlung einer Ablöse durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten (z.B. Carsharing) ersetzt werden kann.
Die Analyse zeigt, dass in Satzungen sowohl bei Wohnungen als auch bei anderen Nutzungen vermehrt die Verpflichtung aufgenommen wird, in einem bestimmten Umfang Fahrradabstellplätze herzustellen. Durch zum Teil hohe qualitative Anforderungen soll sichergestellt werden, dass nicht nur zahlenmäßig die Pflicht erfüllt wird, sondern die Abstellplätze auch so angeordnet und ausgeführt werden, dass deren Nutzung attraktiv ist. Durch eine ausreichende Zahl an benutzerfreundlichen Abstellanlagen soll der Fahrradverkehr als umweltfreundliche Fortbewegung gefördert und die Bereitschaft zur regelmäßigen Fahrradnutzung erhöht werden. Die Richtwerte für Stellplätze und Fahrradabstellplätze werden in den Satzungen häufig aufeinander abgestimmt – Reduzierungen bei den Stellplätzen führen zu Erhöhungen bei den Fahrradabstellplätzen.
Zusammenfassend belegt die Auswertung, dass in Stellplatzsatzungen eine Vielzahl an Regelungen getroffen werden können, die zur Reduzierung des MIV in den Städten beitragen können. In verschiedenen Kombinationen und Ausprägungen werden in den untersuchten Satzungen Stellplatzzahlen bei guter ÖPNV-Anbindung reduziert, Fahrradabstellplätze und Ladeinfrastruktur gefordert sowie Mobilitätskonzepte wie Carsharing als Alternativen zur Stellplatzherstellung ermöglicht.

Stadtraumqualität

Die Bauordnungen ermächtigen in unterschiedlichem Umfang die Gemeinden, die Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen in örtlichen Bauvorschriften zu regeln. Die untersuchten Städte nutzten diese Befugnisse in unterschiedlichem Maße. Die Gesamtschau der ausgewerteten Stellplatzsatzungen zeigt, dass für Städte weitreichende Möglichkeiten bestehen, in selbständigen Stellplatzsatzungen nicht nur die Zahl der Stellplätze, sondern auch die Ausführung und Gestaltung zu regeln, um Parkierungsanlagen stadtbildverträglich zu integrieren. Die gestalterischen Vorschriften in Satzungen zielen meistens darauf ab, große oberirdische Stellplatzflächen durch Bepflanzungen zu gliedern und aufzuwerten. Teilweise enthalten die Satzungen Regelungen, die vermeiden, dass entlang der öffentlichen Straßen Stellplätze einfach aneinander gereiht werden. Hervorzuheben ist die bereits beim Thema Flächenverbrauch genannte Regelung in der Marburger Stellplatzsatzung, die bei Bauvorhaben mit mehr als zehn Stellplätzen für Wohnungen die Errichtung von Tief- oder oberirdischen Stapelgaragen vorschreibt. Somit wird die Errichtung einer größeren Zahl an oberirdischen Stellplätzen, von denen in der Regel eine negative Beeinträchtigung des Stadtraums ausgeht, verhindert. Viele untersuchte Städte treffen mit ihren Satzungen Vorsorge vor städtebaulichen Defiziten, die durch große Parkierungsanlagen entstehen können. Gerade in den Fällen, in denen die Stellplatzzahlen für Wohnungen reduziert und somit je nach Größe des Projekts die Errichtung von Tiefgaragen zunehmend unwirtschaftlich werden, erhalten Regelungen eine besondere Relevanz, die die Errichtung ebenerdiger Stellplätze in Vorgartenbereichen nur eingeschränkt bzw. in verträglichem Umfang zulassen. Insgesamt zeigt die Auswertung der Unterlagen, dass bei der Erstellung von Stellplatzsatzungen die Stadtraumqualität eher eine untergeordnete Rolle spielt.

7 Stellplatzreduzierungen in Baden-Württemberg: Befragung von Stadtverwaltungen

7.1 Methode

Ziele der Befragung

Aus dem theoretischen Teil der Arbeit konnte die Schlussfolgerung gezogen werden, dass insbesondere die Vermeidung bzw. die Reduzierung von Stellplätzen im Wohnungsneubau dazu beitragen kann, aktuelle Probleme der Stadtentwicklung zu mindern. Die Regelungen der Stellplatzpflicht in den jeweiligen Bauordnungen der Länder sind dafür von entscheidender Bedeutung. Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg sieht im bundesweiten Vergleich strenge Vorgaben im Wohnungsneubau vor (siehe Kapitel 5). Diese wurden im Jahr 2015 zumindest dadurch gelockert, dass Gemeinden in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO ermächtigt wurden, in eigenen örtlichen Bauvorschriften auch für Wohnungen den gesetzlichen Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Um herauszufinden, inwieweit in der kommunalen Praxis von der neuen Möglichkeit für Stellplatzreduzierungen Gebrauch gemacht wird, wurde eine schriftliche Befragung unter Verwaltungen in allen Städten mit mehr als 30.000 Einwohnern in Baden-Württemberg durchgeführt. Insgesamt handelte es sich dabei um 55 Städte.
Ziel der Befragung war es, zunächst ein Überblick zu erhalten, in welchen Städten bereits Stellplatzreduzierungen auf Grundlage der neuen Ermächtigung in der Landesbauordnung (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO) erlassen wurden und in welcher Form dies erfolgte – d.h. als selbständige Satzung für einen bestimmten Geltungsbereich oder projektbezogen in Zusammenhang mit einem Bebauungsplan. Bei den Städten, die bereits über stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften verfügten, sollten anschließend Erkenntnisse über erste Erfahrungen und die praktische Umsetzung gewonnen werden. Bei den Städten ohne Stellplatzreduzierungen sollte die Befragung Aufschluss darüber geben, aus welchen Gründen bislang im Wohnungsbau keine Absenkung der Stellplatzzahlen erfolgte und ob dies möglicherweise in der Zukunft geplant ist. Zudem bot die Befragung die Möglichkeit, Kenntnisse darüber zu erlangen, wie Experten aus der kommunalen Praxis die aktuellen Regelungen der Stellplatzpflicht in der baden-württembergischen Landesbauordnung bewerten und welche Verbesserungen gewünscht werden. Ziel war es, aus den Umfrageergebnissen Rückschlüsse zu ziehen, wie derzeit Städte in Baden-Württemberg in rechtlicher Hinsicht mit dem Thema Parkierung im Wohnungsneubau umgehen und welche Änderungen der Landesbauordnung Praktiker aus Stadtverwaltungen begrüßen würden. Die Befragung wurde durchgeführt, nachdem eine vertiefte Einarbeitung in die Rechtsthematik erfolgt war, um auf Grundlage dieser Erkenntnisse die Fragen festlegen und präzise formulieren zu können.
Der Teil der Befragung, der die Verbreitung von Stellplatzsatzungen in Baden-Württemberg untersucht, kann gemäß Kromrey/ Roose/ Strübing (2016: 68) auch als „Evaluationsstudie“ betrachtet werden. Diese Arten von Studien kommen vor allem bei anwendungsbezogener Forschung vor und zielen darauf ab, „den Erfolg oder Misserfolg einer Maßnahme bzw. eines Handlungsprogramms mit Hilfe empirischer Informationen zu beurteilen, das Programm also im Lichte empirischer Daten zu bewerten.“ (ebd.: 68). Es erscheint zulässig, die Einführung der Satzungsermächtigung in die Landesbauordnung, die Kommunen die Absenkung der Stellplatzzahlen ermöglicht, als Maßnahme des Landes zur Förderung von autoreduzierten Wohnungsbauvorhaben zu betrachten. In diesem Sinne kann die vorliegende Befragung auch als Evaluierung des Erfolgs und der praktischen Anwendung dieser Anpassung der Landesbauordnung gesehen werden.

Durchführung in postalischer schriftlicher Form

Um Stadtverwaltungen die Fragen zu stellen, die sich im Grundlagenteil der Arbeit und bei der vertieften Untersuchung der Landesbauordnung (Kapitel 5.3) ergaben, kamen mehrere Arten von Befragungen in Betracht. Zunächst gab es Überlegungen, die Umfrage als Internetbefragung durchzuführen. Betreffend Internetbefragungen wird in der Fachliteratur darauf hingewiesen, dass sich mit diesem Verfahren in der Regel keine höheren Rücklaufquoten erzielen lassen und es oft auch Vorbehalte beispielsweise wegen des Datenschutzes gegen diese Art der Befragung gibt (vgl. z.B. Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 329, 446 f.). Eine Befragung per Telefon wurde unter anderem deshalb als nicht zielführend angesehen, da die Fragen wegen der zahlreichen Gesetzesbezüge und gegenseitigen Abhängigkeiten eine hohe Komplexität aufweisen, die in telefonischen Interviews zu einer Überfor-

derung der Befragten hätte führen können. Die Durchführung als schriftliche, postalische Befragung erschien nach Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Befragungsarten für die vorliegenden Fragestellungen und Zielgruppen die zweckmäßigste Form zu sein. Bei dieser Art der Befragung wird ein Fragebogen per Post an die Zielpersonen versandt und darum gebeten, diesen auszufüllen und zurückzusenden (vgl. z.B. Schnell/ Hill/ Esser 2013: 350). Dieses Verfahren wird auch als Mail-Survey bezeichnet (vgl. Häder 2010: 238). Wichtige Voraussetzungen für die Durchführung von postalischen Befragungen bestehen laut Methodenliteratur darin, dass bei den Zielpersonen von einer hohen Motivation zur Beteiligung ausgegangen werden kann und ein geeigneter Adressenpool vorhanden ist. Postalische Befragungen werden daher oft für Expertenbefragungen eingesetzt (vgl. ebd.: 248). Auch wenn die Methode der postalischen, schriftlichen Befragung einige Nachteile hat, wurde in der Arbeit darauf zurückgegriffen, um mit den begrenzten Ressourcen eine große Zahl an Kommunen in Baden-Württemberg befragen zu können. Ein wesentlicher Grund, die Erhebung auf diese Weise durchzuführen, lag in der Tatsache, dass sich bei dieser Form der Baudezernent, der persönlich angeschrieben wurde, schnell einen Überblick über den Fragenkatalog verschaffen konnte, um zu entscheiden, ob an der Umfrage teilgenommen wird und wer im Falle der Teilnahme die Fragen beantwortet. Der Versand des Fragebogens in Papierform hatte zudem den Vorteil, dass das Befragungsdokument innerhalb einer Verwaltung einfach weitergegeben werden konnte, wenn mehrere Personen oder Abteilungen die Beantwortung übernehmen sollten. Da die Fragen zur Stellplatzpflicht je nach Verwaltungsaufbau auch mehrere Abteilungen oder Personen betreffen können, sollte eine Weitergabe problemlos möglich sein. Durch das Zusenden eines Fragebogenexemplars per Post und nicht per Mail konnte gewährleistet werden, dass der Fragebogen nicht gleichzeitig an mehrere Stellen weitergegeben wird und die Beantwortung unkoordiniert erfolgt. Eine sukzessive Beantwortung durch mehrere Stellen wäre bei vielen anderen Befragungsformen (z.B. Internetbefragung) nicht oder nur erschwert möglich gewesen. Im Vergleich zu Interviews, die ebenfalls in Frage gekommen wären, bestand ein wesentlicher Vorteil der postalischen Befragungen darin, dass die Befragten den Fragebogen zu einem für sie passenden Zeitpunkt ausfüllen konnten. Zudem konnte die Beantwortung jederzeit unterbrochen werden und es stand dem Befragten beliebig viel Zeit für die Beantwortung zur Verfügung (vgl. ebd.: 239). Zudem kann laut Schnell/ Hill/ Esser (2013: 350) davon ausgegangen werden, dass „die Antworten [...] entsprechend `ehrlicher´ [sind] als bei Anwesenheit eines Interviewers“ und zudem „`überlegter´, da mehr Zeit zum Ausfüllen des Fragebogens gegeben ist“. Als Nachteile von postalischen Befragungen werden in der Methodenliteratur höhere Ausfallquoten als bei persönlichen Interviews sowie die Tatsache genannt, dass die Datenerhebungssituation nicht überwacht werden kann. Beispielsweise können externe Einflüsse auf das Antwortverhalten nicht kontrolliert und die Ernsthaftigkeit bei der Beantwortung der Fragen nicht erfasst werden. Zudem kann nicht geprüft werden, wer den Fragebogen tatsächlich ausgefüllt hat. Weitere Nachteile bestehen darin, dass keine spontanen Antworten oder direkte Nachfragen möglich sind (vgl. z.B. Häder 2010: 239-341; Schnell/ Hill/ Esser 2014: 350 f.).

Auswahl der Städte

Aus forschungsökonomischen Gründen konnten nicht sämtliche 1.001 Gemeinden in Baden-Württemberg postalisch angeschrieben werden. Um das primäre Ziel der Verbreitung von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen zu untersuchen, war dies auch nicht erforderlich, da davon ausgegangen werden kann, dass die Absenkung der Stellplatzpflicht im Geschosswohnungsneubau nur in Städten ab einer gewissen Größe ein relevantes Thema darstellt. Die bereits im Rahmen der Arbeit durchgeführten Untersuchungen (v.a. Verbreitung von Stellplatzsatzungen außerhalb von Baden-Württemberg, Kapitel 6) ließen erkennen, dass die Minderung von Stellplatzzahlen in kleinen Städten auf Grund ihrer Rahmenbedingungen von geringer Relevanz ist. Für die Befragung wurden daher Städte auf Grundlage der Einwohnerzahl ausgewählt und nur jene Städte in Baden-Württemberg angeschrieben, die mehr als 30.000 Einwohner zählen. Dieser Auswahl liegt die Annahme zu Grunde, dass mit einer Einwohnerzahl von mehr als 30.000 all jene Städte erfasst sind, in denen auf Grund der siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen Stellplatzreduzierungen bereits ein Thema sind oder noch werden könnten. Mit dieser Auswahl von Städten kann davon ausgegangen werden, dass die primäre Fragestellung geklärt werden kann, wie oft Städte in Baden-Württemberg von der neu in die Landesbauordnung eingeführten Satzungsermächtigung Gebrauch gemacht haben und den 1:1-Stellplatzschlüssel im Wohnungsneubau abgesenkt haben. Kleinere Städte wurden nicht berücksichtigt, da dort überwiegend Ein- und Zweifamili-

enhäuser errichtet werden und beispielsweise auf Grund des in der Regel geringen ÖPNV-Angebots eine starke Abhängigkeit vom Auto besteht. Da zudem in kleinen Städten viele negative Begleiterscheinungen des MIV (z.B. Stau, Emissionen) nicht so stark in Erscheinung treten wie in großen Städten, kann angenommen werden, dass wegen des geringen Problemdrucks seltener Maßnahmen zur Lösung von Verkehrsproblemen ergriffen werden. Die späteren Rückmeldungen aus einigen kleinen Mittelstädten in der Befragung bestätigten später die Annahme, dass in kleinen Kommunen Stellplatzabsenkungen kaum eine Rolle spielen. In einigen Fragebögen vermerkten die Bearbeiter, dass diese Frage für Großstädte und größere Mittelstädte von Relevanz sei, nicht aber für kleine Mittelstädte. Dort gebe es im Gegenteil eher die Forderung, die Zahl der notwendigen Stellplätze über den von der Landesbauordnung vorgeschriebenen 1:1-Stellplatzschlüssel zu heben.
Die Auswahl der Städte ermöglichte es, in der postalischen Befragung die praktische Anwendung der Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO in Baden-Württemberg zu erfassen sowie Meinungen von Experten auch nur aus solchen Städten einzuholen, in denen auf Grund der Rahmenbedingungen Stellplatzreduzierungen möglicherweise in Frage kommen. Insgesamt wurden somit Verwaltungen in allen 55 Städten in Baden-Württemberg angeschrieben, deren Einwohnerzahl am 31.12.2017 über 30.000 lag (Grundgesamtheit). Da aber nicht sämtliche Städte den Fragebogen beantwortet haben (siehe Kapitel 7.2) und somit nicht die Daten von allen Elementen der Grundgesamtheit erhoben werden konnten, handelt es sich um eine Teilerhebung. Im Ergebnis sind somit Aussagen nur zu jenen Städten möglich, die an der Befragung teilgenommen haben (Stichprobe). Da die Zahl der Fälle insgesamt gering war und der Rücklauf ungleich verteilt war, wurden keine weiterführenden statistischen Berechnungen zur Übertragung der Ergebnisse aus der Stichprobe auf die Grundgesamtheit (z.B. T-Test) durchgeführt. Aus den genannten Gründen war es nicht möglich, zuverlässige, unverzerrte Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit zu ziehen (vgl. Brosius 2018: 560 f.). Ziel der Befragung war es zudem nicht, für die gesamte Grundgesamtheit (Städte mit über 30.000 Einwohnern) statistisch fundierte Aussagen zu treffen, sondern mit Hilfe der Befragung sollte vielmehr eine Bandbreite von Maßnahmen und unterschiedlichen Einschätzungen zur Stellplatzpflicht aus der kommunalen Praxis erfasst werden. Um für die wichtige Frage der Verbreitung von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen eine Aussage für alle Städte über 30.000 Einwohner treffen zu können, wurden ergänzend zur postalischen Befragung bei jenen Städten, aus denen keine Rückmeldung vorlag, weitere Recherchen durchgeführt (siehe Kapitel 7.4.3) und damit bei dieser Frage eine Vollerhebung erreicht.

Tabelle 19 und Abbildung 36: Städte über 30.000 Einwohner (12/ 2017) in Baden-Württemberg, die im Rahmen der postalischen Befragung angeschrieben wurden (in alphabetischer Reihenfolge)

1	Aalen	20	Heilbronn	38	Rastatt
2	Albstadt	21	Herrenberg	39	Ravensburg
3	Backnang	22	Karlsruhe	40	Reutlingen
4	Baden-Baden	23	Kehl	41	Rheinfelden (Baden)
5	Balingen	24	Kirchheim unter Teck	42	Rottenburg am Neckar
6	Biberach an der Riß	25	Konstanz	43	Schorndorf
7	Bietigheim-Bissingen	26	Kornwestheim	44	Schwäbisch Gmünd
8	Böblingen	27	Lahr/ Schwarzwald	45	Schwäbisch Hall
9	Bruchsal	28	Leinfelden-Echterdingen	46	Sindelfingen
10	Crailsheim	29	Leonberg	47	Singen (Hohentwiel)
11	Esslingen am Neckar	30	Lörrach	48	Sinsheim
12	Ettlingen	31	Ludwigsburg	49	Stuttgart
13	Fellbach	32	Mannheim	50	Tübingen
14	Filderstadt	33	Nürtingen	51	Tuttlingen
15	Freiburg im Breisgau	34	Offenburg	52	Ulm
16	Friedrichshafen	35	Ostfildern	53	Villingen-Schwenningen
17	Göppingen	36	Pforzheim	54	Waiblingen
18	Heidelberg	37	Radolfzell am Bodensee	55	Weinheim
19	Heidenheim an der Brenz				

Quellen: eigene Darstellungen (Grundlage für die Karte siehe Bildnachweis)

Konstruktion des Fragebogens und der Fragen

Formulierung und Ausgestaltung der Fragen

Bei der Befragung der Stadtverwaltungen wurde auf ein selbst-administriertes Verfahren zurückgegriffen – d.h. die Befragten beantworteten die Fragen ohne Einwirkung und Präsenz eines Interviewers. In der Methodenliteratur wird darauf hingewiesen, dass Fragebögen in solchen Befragungen selbsterklärend sein müssen und darauf zu achten ist, dass das Layout das Antwortverhalten der Befragten nicht beeinflusst. Bei der Erarbeitung des Fragebogens wurde daher besonderes Augenmerk auf die Übersichtlichkeit und einfache Handhabung für die Befragten gelegt (vgl. Faulbaum/ Prüfer/ Rexroth 2009: 30, 79; Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 89-106). Entsprechend den Empfehlungen in der Methodenliteratur wurde darauf geachtet, dass den Bearbeitern des Fragebogens immer klar ist, aus welcher Perspektive die Fragen zu beantworten sind (vgl. Faulbaum/ Prüfer/ Rexroth 2009: 183). In der Befragung zielten die Meinungsfragen in aller Regel nicht auf die individuelle planerische bzw. persönliche Meinung der Person ab, die den Fragebogen bearbeitet, sondern auf die objektive Einschätzung in Bezug auf die Situation in der Stadt, in der der Befragte tätig ist. Auf diese Sichtweise wurde am Beginn des Fragebogens unter den Hinweisen zum Ausfüllen ausdrücklich aufmerksam gemacht. Zudem wurde in den einzelnen Fragen als Verdeutlichung dieser Antwortperspektive an allen Stellen, wo es möglich und sinnvoll war, darauf hingewiesen und der Name der jeweiligen Stadt eingefügt. Wenn die persönliche Meinung gefragt war, wurde dies explizit im Text erwähnt.

Der Fragebogen wurde als Forschungsinstrument dazu genutzt, nicht nur Fakten (z.B. zur Verbreitung von Stellplatzsatzungen), sondern auch Strategien und Meinungen zur Stellplatzpflicht von Akteuren aus Stadtverwaltungen zu erfassen. Hinsichtlich der Fragetypen besteht der Fragebogen aus Faktfragen zur aktuellen Situation in den jeweiligen Städten sowie aus Meinungsfragen zur Regelung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg. Der Fragebogen ist davon geprägt, ein Optimum zwischen kurzen und kompakten Fragen und einem größtmöglichen Informationsgewinn zu erreichen. Um einen hohen Rücklauf zu begünstigen, wurde darauf geachtet, dass der Zeitaufwand für die Beantwortung 20 Minuten nicht übersteigt. Laut Methodenliteratur können Fragebögen, die kurz und einfach auszufüllen sind, den Rücklauf erhöhen, weil die aufzuwendende Zeit bei vielen Befragten entscheidend für die Teilnahme ist. Um Rückmeldung im Idealfall von Führungspersonen zu erhalten, bei denen aber von einer hohen Arbeitsbelastung und Zeitmangel auszugehen ist, wurde der Fragebogen möglichst einfach und knapp konzipiert. Auf Grund von Hinweisen in der Methodenliteratur, dass offene Fragen in schriftlichen Befragungen häufig nicht beantwortet werden (vgl. z.B. Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 26, 72; Raab-Steiner/ Benesch 2015: 53), wurde überwiegend auf geschlossene oder halboffene Antwortformate zurückgegriffen. Offene Fragen hätten zwar den Vorteil gehabt, dass die Befragten ohne Vorgaben frei antworten und ihre Relevanzstrukturen zum Ausdruck hätten bringen können. Mit diesem Fragentyp wäre es möglich gewesen, durch den Verzicht auf Vorgaben das Antwortverhalten weniger zu beeinflussen als mit geschlossenen Fragen. Im Fragebogen kamen allerdings vorrangig geschlossene Fragen zur Anwendung, weil sie den Vorteil haben, dass die Antworten direkt miteinander vergleichbar sind (vgl. Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 72; Dieckmann 2012: 477 f.). Wenn es möglich und zweckmäßig war, wurde das dichotome Antwortformat (z.B. ja/ nein, richtig/ falsch) angewendet, da solche Fragen besonders schnell und einfach zu beantworten sind (vgl. Raab-Steiner/ Benesch 2015: 58).

Da bei einigen Fragen auf Grund der hohen Komplexität in der Vorerhebung nicht alle Antwortalternativen erfasst werden konnten, wurde im Fragebogen häufig auf halboffene Antwortformate (Hybridfragen) zurückgegriffen. Das heißt, die vorgegebenen Antworten wurden um eine offene Antwortoption ergänzt. Die Befragten hatten damit die Möglichkeit, nicht aufgeführte Antworten wie bei einer offenen Frage zu ergänzen (vgl. Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 75 f.; Dieckmann 2012: 478; Mayer 2013: 93; Raab-Steiner/ Benesch 2015: 53 f.). Insgesamt wurde bei der Erstellung des Fragebogens darauf geachtet, durch den gezielten Einsatz von offenen, geschlossenen und halboffenen Fragen einen möglichst hohen Rücklauf und eine möglichst hohe Datenqualität zu erreichen.

Bei der konkreten Formulierung und Ausgestaltung der Fragen wurde insbesondere auf den Leitfaden und die Empfehlungen von Dillman/ Smyth/ Christian (2009: 149 f.) zurückgegriffen. In der Methodenliteratur werden unterschiedliche Meinungen vertreten, ob bei geschlossenen Fragen die Kategorie `weiß nicht´ angeboten werden soll. Im vorliegenden Fragebogen wurde aus den nachfolgenden Gründen auf diese Kategorie verzichtet. Bei den Sachfragen wurde davon ausgegangen, dass sachkundige Mitarbeiter in Verwaltungen über ausreichendes Wissen verfügen oder – falls nicht – auf die Beantwortung verzichten. Bei den Meinungsfragen wurde die Annahme getroffen, dass Fachleute in Verwaltungen in der Lage sind, zu den gestellten Fragen qualifizierte Einschätzungen und Bewertungen abzugeben. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass auf Grund des

Fehlens der Weiß-nicht-Kategorie und des damit verbundenen Zwangs Antworten eher zufällig gewählt wurden (vgl. Häder 2010: 216-218; Schnell/ Hill/ Esser 2013: 329 f.).
Bei den Fragen mit Antwortskalen zur Bewertung wurden zumeist vier Skalenpunkte angewendet. Mit dieser Anzahl war davon auszugehen, dass die Befragten ihre Haltung ausreichend differenziert widergeben können. Auf weitere Bewertungspunkte wurde verzichtet, da laut Methodenliteratur zu viele Skalenpunkte die Klarheit der Antworten reduzieren können. Um eine klare Tendenz bei den Antworten zu erhalten, wurde von Skalenmittelpunkten als neutrale Kategorie abgesehen (vgl. Faulbaum/ Prüfer/ Rexroth 2013: 65-68). Häder (2010: 216) verweist diesbezüglich darauf, dass der „Entscheidung darüber, ob den Zielpersonen [...] eine Skala ohne Mittelkategorie präsentiert werden soll, [...] eine umfangreiche und bisher noch nicht entschiedene Diskussion gewidmet worden“ ist. „Für den Verzicht auf eine solche Mittelkategorie spricht der damit bei den Zielpersonen erzeugte Entscheidungszwang beziehungsweise die dann zu erwartende eindeutigere Antwort. Zugleich wird dadurch jedoch der bei den Befragten für die Beantwortung der Frage erforderliche kognitive Aufwand erhöht [...]“. (ebd.: 216)
Da nicht sämtliche Fragen für alle Städte relevant waren, enthält der Fragebogen einige Filterfragen (vgl. Schnell/ Hill/ Esser 2013: 336). Abhängig von der Antwort auf die Frage, ob in der jeweiligen Stadt bereits örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen erlassen wurden (Frage 2), wurde der Fragebogen so konstruiert, dass anschließend keine Fragen unnötig bearbeitet werden mussten. Städte, die bereits über solche örtlichen Bauvorschriften verfügten, wurden zu weiteren Details sowie zu ersten Erfahrungen befragt. Für Städte ohne entsprechende Satzungen waren Fragen vorgesehen, wie die Chancen für den Erlass einer Satzung eingeschätzt und welche Hemmnisse gesehen werden. Auf diese Fragen zu örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen folgten allgemeine Fragen zur Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg, die von allen Städten beantwortet werden sollten. Am Ende des Fragebogens gab es die Möglichkeit, Notizen oder Erläuterungen unterzubringen. Sofern es erforderlich war, wurden die Fragen mit Anweisungen zum Ausfüllen versehen (z.B. Mehrfachnennung möglich und in welcher Anzahl, Erläuterungen zu rechtlichen Details). Der Fragebogen ist in der Anlage zu finden.

Gestaltung des Fragebogens
Dem Format und Layout des Fragebogens kommt laut Methodenliteratur bei einer schriftlichen Befragung große Bedeutung zu. Um die Kooperationsbereitschaft der Befragten zu erhöhen, wurde bei der Gestaltung des Fragebogens darauf geachtet, dass er auf den ersten Blick Seriosität, Wichtigkeit und leichte Handhabung vermittelt (vgl. Häder 2010: 243; Schnell/ Hill/ Esser 2013: 353). Der Fragebogen wurde auf A3-Papier als Booklet ausgedruckt (Faltung auf A4). Er umfasste insgesamt 15 Seiten mit 18 Fragen, die zum Teil aus mehreren Unterfragen bestanden. Die erste Seite bestand aus einem Deckblatt mit dem Namen der Stadt, der Bezeichnung der Befragung und einer einfachen Liniengrafik eines Stellplatzes. Um die Befragten individuell anzusprechen, wurde in jedem Fragebogen an geeigneten Stellen der Name der jeweiligen Stadt eingefügt. Der Fragebogen wurde mit einem Anschreiben (siehe untenstehende Ausführungen) verschickt. Damit die Befragten die Gesetzestexte, die im Fragebogen genannt werden, gleich zur Hand haben, wurden die betreffenden Paragrafen auf einem farbigen Beiblatt in den Fragebogen eingelegt. Im Versandkuvert wurde ein A5-Briefumschlag mit Adresse für die Rücksendung beigelegt. Auf der zweiten Seite des Fragebogens befanden sich kurze Hinweise für das Ausfüllen und für die Rücksendung des Fragebogens. Am Ende des Fragebogens wurden die Bearbeiter darum gebeten, die Verfasserin der Befragung darüber zu informieren, falls sich in den nächsten Monaten Veränderungen im Hinblick auf örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen in ihrer Stadt ergeben.

Inhalt der Fragen zu örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen
Um den Umfang des Fragebogens gering zu halten, wurde bei den Städten, die bereits in örtlichen Bauvorschriften den Stellplatzschlüssel abgesenkt hatten, darauf verzichtet, nach den konkreten Regelungsinhalten zu fragen. Wenn es sich dabei um Bebauungspläne handelte, wurden die Befragten gebeten, die Namen der betreffenden Bauleitpläne zu nennen. Da es sich bei örtlichen Bauvorschriften in Form von selbständigen Satzungen oder von Bebauungsplänen um öffentlich zugängliche Dokumente handelt, war es möglich, diese auf Grundlage der Informationen der Befragten im Nachgang gezielt zu recherchieren (siehe auch Kapitel 7.4). Der Fokus der Befragung lag darauf, von Experten aus der kommunalen Praxis Informationen zur Anwendung von Stellplatzreduzierungen sowie weiterführende Einschätzungen zur Regelung der Stellplatzpflicht zu erfassen. Informationen, die sich anderweitig recherchieren lassen, waren nicht Gegenstand der Befragung. Bei den Städten, die in der Befragung angegeben hatten, bereits von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht zu haben, wurden in der Folge die selbständigen Satzungen oder Bebauungspläne beschafft und die Regelungen detailliert ausgewertet. In separa-

ten Kapiteln im Anschluss an die Auswertung (Kapitel 7.4.1 und 7.4.2) wurden die bereits rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzeinschränkungen in Baden-Württemberg ausführlich untersucht.

Pretest des Fragebogens

Vor dem Versand der Befragungsunterlagen wurden Pretests durchgeführt, um Mängel und Unklarheiten im Fragebogen zu identifizieren und die Fragen hinsichtlich Verständlichkeit zu überprüfen (vgl. Schnell/ Hill/ Esser 2013: 340; Raab-Steiner/ Benesch 2015: 63 f.). Insgesamt haben fünf Personen in unterschiedlichen Funktionen aus dem Bereich Stadt- und Verkehrsplanung den Fragebogen probeweise beantwortet und entweder schriftlich oder mündlich Rückmeldung zu Unstimmigkeiten oder Schwierigkeiten bei der Beantwortung gegeben. Zunächst testeten zwei Personen den Fragebogen und nach der Einarbeitung der Rückmeldungen weitere drei Personen. Bei dem Probelauf wurden die Testpersonen gebeten, schwerpunktmäßig auf folgende Themen zu achten (vgl. Raab-Steiner/ Benesch 2015: 64):

- Sind die Fragen und die Antwortmöglichkeiten verständlich?
- Sind die Antwortmöglichkeiten sinnvoll angeordnet?
- Ist der Aufbau des Fragebogens logisch?
- Ist das Überspringen der Fragen nachvollziehbar?
- Unter der Annahme, dass Fachleute den Fragebogen ausfüllen, sind die Sachverhalte und Grundlagen ausreichend erläutert? Sind weitere Erläuterungen erforderlich?
- Fehlen wichtige Antwortmöglichkeiten bei den geschlossenen Fragen?
- Sind die Erläuterungen zur Beantwortung ausreichend?
- Ist das Layout übersichtlich und ansprechend?

Versand, Rücklauf und Nachfragen

Der Fragebogen wurde per Post zusammen mit einem Anschreiben an den jeweiligen Baudezernenten in den 55 ausgewählten Städten versandt. Wie von Dillman/ Smyth/ Christian (vgl. 2009: 402) beschrieben, stellt die Befragung von Unternehmen und Verwaltungen/ Behörden eine besondere Schwierigkeit dar. Unter anderem muss davon ausgegangen werden, dass die eingehende Post und E-Mails von Personen in Führungsfunktionen nicht persönlich geöffnet und sortiert werden und Aufgaben umgehend delegiert werden. Das Anschreiben wurde auf dem offiziellen Briefpapier der Hochschule für Technik Stuttgart[13] gedruckt und zusätzlich von der betreuenden Professorin an der Hochschule unterschrieben. Um dem Forschungsvorhaben Nachdruck zu verleihen und eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erreichen, wurde darauf hingewiesen, dass die Dissertation vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg (MWK) gefördert wird. Im Anschreiben wurden die Baudezernenten gebeten, aus methodischen Gründen den Fragebogen nach Möglichkeit persönlich auszufüllen. Die Vorlage für das Anschreiben ist in der Anlage zur Arbeit zu finden. Das Anschreiben wurde kurz und prägnant gehalten und unter Berücksichtigung von Ratschlägen aus der Methodenliteratur aufgebaut. (vgl. z.B. Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 260 f.; Häder 2010: 242 f.; Schnell/ Hill/ Esser 2013: 354)

Die Befragung wurde im Zeitraum November 2018 bis Januar 2019 durchgeführt. Der Erstversand der 55 Fragebögen erfolgte gemäß den Empfehlungen in der Fachliteratur an einem Freitag (02.11.2018), damit die Unterlagen am Anfang der Woche den Zielpersonen vorliegen und daraufhin an den folgenden Werktagen die Beantwortung geplant bzw. veranlasst werden kann (vgl. Häder 2010: 244). Die Befragten wurden gebeten, bis zum 23.11.2018 den Fragebogen an die Bearbeiterin an der Hochschule für Technik Stuttgart zurückzuschicken. Nach dem vorgesehenen Rücksendetermin wurde noch fünf Tage abgewartet, bis fristgerecht abgeschickte Fragebögen auf dem Postweg eingetroffen sein müssten. Am 29.11.2018 wurden in einer E-Mail die Baudezernenten jener 29 Städte, aus denen bis dahin keine Rückmeldung vorlag, noch einmal an die Beantwortung des Fragebogens erinnert. Aus einigen Städten kam daraufhin die Rückmeldung, dass vor Weihnachten eine Beantwortung zeitlich nicht mehr eingerichtet werden könne und dass eine Rückmeldung im Januar 2019 möglich sei. Um einen möglichst hohen Rücklauf zu erhalten und angesichts der Tatsache, dass eine spätere Beantwortung keine Auswirkungen auf die Inhalte und die Datenqualität hat, wurden daraufhin bis Ende Januar 2019 Rückmeldungen ermöglicht. Der letzte ausgefüllte Fragebogen traf am 22.01.2019 ein.

[13] Hinweis: Zum Zeitpunkt der Befragung war die Verfasserin der Arbeit an der Hochschule für Technik Stuttgart tätig.

Auswertung der Fragebögen

Für die Auswertung der Fragebögen wurde die Statistiksoftware IBM SPSS genutzt. Jeder Fragebogen (FB) erhielt eine durchlaufende Nummer, auf die bei Bedarf in den nachfolgenden Textausführungen verwiesen wird. Die Ergebnisse werden im Folgenden textlich beschrieben und mit Diagrammen dargestellt. Die Fragen im Originalwortlaut sind jeweils bei den Diagrammen aufgeführt sowie im Fragebogen im Anhang zu finden. Bei den nachfolgenden Diagrammen wurde aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf den Quellennachweis verzichtet – es handelt sich durchweg um eigene Darstellungen.

Bei der Auswertung zeigte sich, dass sich Bearbeiter teilweise nicht an die Vorgaben zur Beantwortung hielten (v.a. Überschreitung der Maximalzahl an Antworten). Gründe dafür können darin liegen, dass die Erläuterungen zum Ausfüllen nicht verstanden oder übersehen wurden oder dass sich die Befragten nicht für die vorgegebene Zahl an Antworten entscheiden konnten. Grundsätzlich ließen sich bei den Fragen, die nicht korrekt beantwortet wurden, zwei Fälle unterscheiden: Es wurden bei einer vorgegebenen Zahl an Mehrfachnennungen zu viele Antworten gegeben oder es wurden Fragen beantwortet, die auf Grund einer entsprechenden Filterfrage hätten übersprungen werden können. Um angesichts der geringen Fallzahlen eine größtmögliche Datengrundlage zu erhalten, wurden Fragen mit zu vielen Antworten in der Regel nicht aussortiert, sondern separat ausgewertet. In den Auswertungstexten zu den einzelnen Fragen wird auf diese Fälle hingewiesen. Auf diese Weise war es möglich – auch wenn die Antworten nicht exakt den Vorgaben entsprachen – möglichst viele Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis in die Auswertung einfließen zu lassen.

Die Auswertung der Fragen erfolgte insbesondere über die Berechnung von Häufigkeiten und von Mittelwerten. An der Befragung nahmen Städte teil, die zum Teil sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen aufweisen (z.B. Einwohnerzahl, Lage im Raum). Viele Fragebögen wurden – trotz der entsprechenden Bitte im Anschreiben – nicht von den angeschriebenen Dezernenten, sondern von Mitarbeitern aus verschiedenen Verwaltungsbereichen ausgefüllt. Für weitergehende Analysen wurden die Teilnehmerstädte und die Bearbeiter des Fragebogens in verschiedene Typen unterteilt und bestimmte Fragen in Abhängigkeit dieser Typen ausgewertet. Wie die Typen gebildet wurden, wird nachfolgend beschrieben. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis konnten somit dahingehend untersucht werden, ob sich Unterschiede im Antwortverhalten zwischen den verschiedenen Typen erkennen lassen. Auf Grund der geringen Zahl an Fällen und vieler Rahmenbedingungen, die die Antworten beim Thema Stellplatzpflicht beeinflussen, ist zu beachten, dass die Aussagekraft dieser Analysen sehr eingeschränkt ist und Verallgemeinerungen in der Regel nicht möglich sind. Dennoch zeigen die Auswertungen in Abhängigkeit der verschiedenen Typen Tendenzen und Unterschiede auf, deren Aussagen aber immer im Kontext der insgesamt geringen und je nach Typ sehr unterschiedlich hohen Fallzahlen gesehen werden müssen.

A) Regions- und Stadttypen: Unterscheidung von Städten auf Grundlage der Raumstruktur und der Einwohnerzahl

Um die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis in Abhängigkeit von der Stadtgröße (Einwohnerzahl) und von siedlungsstrukturellen Merkmalen auswerten zu können, wurden verschiedene Typen von Regionen und Städten gebildet, denen die befragten Städte zugeordnet wurden. Auf Grund der Zusammenhänge von Raumstruktur und Verkehr erschien eine alleinige Untergliederung der Städte auf Grundlage der Einwohnerzahl (Groß- bzw. Mittelstadt) nicht sachgerecht. Um bei der Bildung der Stadttypen für die Mobilität relevante Aspekte berücksichtigen zu können, wurde auf die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zurückgegriffen. Bei der Regionalstatistischen Raumtypologie handelt es sich um ein sehr differenziertes Instrument für statistisch-analytische Zwecke. Wegen der insgesamt geringen Fallzahl in der vorliegenden Befragung wurden allerdings nicht alle, sehr fein gegliederten Raumtypen angewendet. Dies hätte dazu geführt, dass in einzelnen Typen nur eine oder zwei Städte vertreten gewesen wären, was keine sinnvolle Auswertung ermöglicht hätte. Auf Grundlage der RegioStaR-Typisierung wurden zunächst zwei Regionstypen (städtischer und ländlicher Raum; sog. RegioStaR 2) unterschieden, die sich jeweils in zwei Stadttypen auffächern. Als städtischer Raum gelten dabei sämtliche Großstädte mit ihren Verflechtungsbereichen. Im Regionstyp städtischer Raum wurde nicht auf die weiteren Typen der RegioStaR, sondern auf die laufende Raumbeobachtung des BBSR zurückgegriffen und auf Grundlage der Einwohnerzahl lediglich zwischen Groß- und Mittelstadt differenziert. In den ländlichen Regionen wurde es als zielführend erachtet, bei der Auswertung Mittelstädte mit einer höheren zentralörtlichen Bedeutung zu unterscheiden. Für deren Bestimmung wurde die RegioStaR-Typisierung angewendet, in der für solche Städte

der Raumtyp `zentrale Stadt´ gebildet wurde. Im ländlichen Raum erfolgt somit eine Unterscheidung in zentrale Städte und solche Mittelstädte, die nicht die Kriterien einer zentralen Stadt erfüllen (nicht-zentrale Mittelstadt). Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Typisierung nicht auf jene Definition von Mittelstädten zurückgegriffen wurde, die eigens in der RegioStaR (Raumtypen 113, 123, 213, 223) entwickelt wurde und die neben der Einwohnerzahl weitere Kriterien einbezieht (vgl. BMVI 2018a: 23). Für die Unterscheidung von Groß- und Mittelstädten wurde die Definition des BBSR bei der laufenden Raumbeobachtung genutzt (Mittelstadt: 20.000 bis 100.000 Einwohner; Großstadt: über 100.000 Einwohner) (vgl. Website BBSR o.J.).
Für die Auswertung der Befragung wurden somit die folgenden vier Stadttypen gebildet:

(1) Großstadt (nach laufender Raumbeobachtung des BBSR) im städtischen Raum (nach RegioStaR)
(2) Mittelstadt (nach laufender Raumbeobachtung des BBSR) im städtischen Raum (nach RegioStaR)
(3) zentrale Stadt (nach RegioStaR) im ländlichen Raum (nach RegioStaR)
(4) nicht-zentrale Mittelstadt im ländlichen Raum (nach RegioStaR)

Abbildung 37: Unterscheidung von Regions- und Stadttypen für die Auswertung der postalischen Befragung

Quelle: eigene Darstellung

Exkurs: Regionalstatistische Raumtypologie RegioStaR

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) die Regionalstatistische Raumtypologie konzipiert, da die über viele Jahre verwendeten siedlungsstrukturellen Kreistypen infolge von Gebietsreformen an Aussagekraft verloren hatten (vgl. BMVI 2018a: 2). Dabei handelt es sich um ein neues Instrument, um Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen zu analysieren und räumlich unterschiedliches Mobilitätsverhalten sichtbar zu machen. Die Typologie besteht aus mehreren aufeinander aufbauenden siedlungsstrukturellen Raumtypen und ist im Vergleich zu ansonsten verwendeten Raumtypologien auf der Ebene von Kreisen und kreisfreien Städten deutlich differenzierter. Die Raumtypologie wurde insbesondere für statistisch-analytische Zwecke entwickelt. (vgl. BMVI o.J.: 3)
In der Regionalstatistischen Raumtypologie werden Städte und Gemeinden mit ähnlichen, für die Verkehrsplanung relevanten siedlungsstrukturellen Merkmalen unterschieden. Die Regionalstatistische Raumtypologie ist hierarchisch aufgebaut. Von einem groben, in Stadtregionen und ländliche Regionen unterscheidenden Regionstyp (RegioStaR 2) fächert sich die Typologie über einen in vier Kategorien differenzierten Regionstyp in 17 regionalstatistische Raumtypen auf. Diese stellen den Kern der Typologie dar und reichen auf der Gemeindeebene von der Metropole bis zum kleinstädtischen, dörflichen Raum. Da es nicht immer sinnvoll und möglich ist, Daten in der Differenzierungstiefe von 17 unterschiedlichen Typen zu erfassen und auszuweisen, wurden verschiedene Zusammenfassungen entwickelt. Für die Bestimmung der regionalstatistischen Regions- und Raumtypen wurde eine Reihe von Kriterien angewendet und Berechnungen durchgeführt. Beispielsweise hat die aktuelle Untersuchung `Mobilität in Deutschland 2017´ erstmals auch auf dieses neue Instrument zurückgegriffen. (vgl. BMVI 2018a: 7-10; BMVI o.J.: 2-4; BMVI/ BBSR 2018)

Kriterien zur Bestimmung von städtischen und ländlichen Regionen

Im Folgenden wird erläutert, auf Grundlage welcher Kriterien in der Regionalstatistischen Raumtypologie Stadtregionen und ländliche Regionen unterschieden wurden. Die Differenzierung zwischen Stadtregionen und ländlichen Regionen (RegioStaR2) erfolgt auf Grundlage großräumiger Lagekriterien. Sämtliche Großstädte (mehr als 100.000 Einwohner) und deren Verflechtungsbereiche werden als städtische Regionen und die restlichen Bereiche als ländliche Regionen eingestuft. Die Bestimmung des Verflechtungsbereichs erfolgt entweder über die

Fahrzeit der Gemeinde zur nächsten Großstadt im MIV (weniger 30 Minuten) oder über den Auspendleranteil der Gemeinde in diese Großstadt (mindestens 25 %). Weitergehende Anpassungen in besonderen Einzelfällen sowie Informationen, wie im grenznahen Raum diese Kriterien angewendet wurden, finden sich im Arbeitspapier des BMVI (2018a). Mit dieser Unterscheidung in zwei Regionstypen können in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung Aussagen zu Stadt und Land getroffen und verglichen werden. (vgl. BMVI 2018a: 11 f.)

Abbildung 38: städtische und ländliche Regionen sowie zentrale Städte in Baden-Württemberg

Quelle: BMVI o.J.: 9 (grafisch überarbeitet)

Kriterien zur Bestimmung zentraler Städte

Um Städte mit stärker verstädterten städtebaulichen Strukturen und einer höheren zentralörtlichen Bedeutung in den ländlichen Regionen als zentrale Städte zu identifizieren, werden in der Regionalstatistischen Raumtypologie mehrere Kriterien bzw. Mindestanforderungen miteinander kombiniert (vgl. BMVI 2018a: 19). Folgende Kriterien müssen erfüllt sein, damit eine Mittelstadt in einer ländlichen Region zum Typ der zentralen Stadt gehört:

- Verstädterungsgrad: Für die Bestimmung wird auf die DEGURBA-Klassifizierung von Eurostat zurückgegriffen, die den Verstädterungsgrad unter Berücksichtigung der Siedlungsdichte (Wohnbevölkerung je km^2) und der Einwohnerzahl der Stadt bestimmt. Eine zentrale Stadt muss dabei als städtisch klassifiziert sein (vgl. BMVI 2018a: 19 f.).
- Einwohnerzahl und regionale Bevölkerungsdominanz: Die Mindesteinwohnerzahl für eine zentrale Stadt wurde bei etwa 40.000 Einwohnern festgelegt. Um bei der Identifizierung von zentralen Städten sicherzustellen, dass die Stadt eine bestimmte Dominanz bei der regionalen Bevölkerungsverteilung aufweist, wird die Einwohnerzahl der Stadt in Relation zum sog. distanzgewichteten Bevölkerungspotenzial gesetzt. Dies bedeutet, dass für jeden Ort in Deutschland die Einwohner der umliegenden Orte mit zunehmender Entfernung von der Gemeinde mit einem verminderten Anteil berücksichtigt werden. Abhängig von der Einwohnerzahl wurde in der RegioStaR ein unterschiedlich hoher Anteil festgelegt, den die betreffende Stadt am Bevölkerungspotenzial einnehmen muss, um als zentrale Stadt eingestuft zu werden (≥ 40.000 Einwohner: ≥ 15 %; ≥ 50.000 Einwohner: ≥ 10 %) (vgl. BMVI 2018a: 12, 19).
- Arbeitsmarkt: Um die zentralörtliche Bedeutung der Stadt in der Region hinsichtlich Wirtschaft und Beschäftigung zu erfassen, wurde auf zwei Kennwerte zur Arbeitsmarktzentralität zurückgegriffen. Für zentrale Städte muss die Arbeitsplatzdichte (Beschäftigte am Arbeitsort/ Einwohner) ≥ 0,3 sein und der Einpendler-Auspendler-Saldo positiv. Darüber hinaus wurden auch Städte mit mindestens etwa 40.000 Einwohnern als zentrale Stadt definiert, wenn sie mindestens rund 20.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort haben, aber die vorangegangenen Kriterien nicht erfüllen. Die Entwickler der RegioStaR gehen davon aus, dass diese Städte für den Arbeitsmarkt eine hervorgehobene Rolle einnehmen, die sich auch entsprechend auf den Verkehr auswirken dürfte (vgl. BMVI 2018a: 19 f.).

Von den bundesweit insgesamt 260 Städten zwischen 20.000 und 100.000 Einwohnern wurden mit diesem Verfahren 84 als zentrale Städte in ländlichen Regionen eingestuft. Zwölf davon befinden sich in Baden-Württem-

berg. Die Ergebnisse der auf diese Weise bestimmten zentralen Städte glichen die Entwickler der RegioStaR-Typisierung mit sonstigen Kategorisierungen ab. Dabei zeigte sich, dass sich die zentralen Städte im Grunde aus Ober- und Mittelzentren zusammensetzen. Ein weiterer Abgleich ergab, dass alle zentralen Städte bei der Infrastrukturausstattung bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Für die Überprüfung wurde eine Zusammenstellung von Infrastruktureinrichtungen herangezogen, die das BBSR für den Raumordnungsbericht 2011 genutzt hat. Diese umfasst 13 ausgewählte Infrastruktureinrichtungen des gehobenen Bedarfs wie öffentliche Bibliotheken, Krankenhäuser, stationäre Altenpflegeeinrichtungen, Volkshochschulen, Kino, Behörden (nicht berücksichtigt: Sportstadien). Zu beachten ist, dass bei der Bestimmung zentraler Städte die bauliche Dichte nicht berücksichtigt ist. In einem Arbeitspapier, in dem die Vorgehensweise für die Bestimmung der Typen beschrieben wird, wird darauf hingewiesen, dass dies wünschenswert wäre, aber kein geeigneter Indikator dafür zur Verfügung steht. (vgl. BMVI 2018a: 19-23)
Von den zwölf zentralen Städten in Baden-Württemberg wurden im Rahmen der postalischen Befragung alle Städte angeschrieben. Davon liegen aus sieben Städten Rückmeldungen vor:

1. Aalen (Teilnahme an Befragung)
2. Albstadt (Teilnahme an Befragung)
3. Baden-Baden
4. Friedrichshafen (Teilnahme an Befragung)
5. Göppingen (Teilnahme an Befragung)
6. Heidenheim an der Brenz (Teilnahme an Befragung)
7. Konstanz
8. Lahr
9. Ravensburg
10. Schwäbisch Gmünd (Teilnahme an Befragung)
11. Singen (Hohentwiel)
12. Villingen-Schwenningen (Teilnahme an Befragung)

B) Typen auf Grundlage des Verwaltungsbereichs, in dem der Bearbeiter des Fragebogens in der Stadtverwaltung tätig ist

Es war davon auszugehen, dass nicht alle angeschriebenen Dezernenten den Fragebogen selber beantworten, sondern ihn zur Beantwortung an geeignete Stellen in der Verwaltung weitergeben. Da für die Beantwortung je nach Zuständigkeiten und Organisation unterschiedliche Ämter in einer Verwaltung in Betracht kommen (z.B. Amt für Stadtplanung, Bauordnung, Verkehrsplanung), enthielt der Fragebogen am Ende die Frage, in welchem Bereich und in welcher Funktion der bzw. die Bearbeiter in der Stadtverwaltung tätig ist bzw. sind. Vorgeschlagen wurden bei den Verwaltungsbereichen die folgenden Bearbeitertypen: Dezernent/ Baubürgermeister, Stabstelle, Stadtplanung/ Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Baurechtsbehörde und Sonstiges. Zudem sollten die Bearbeiter im Fragebogen benennen, in welcher Funktion – d.h. Leitung oder Sachbearbeitung – sie in der Stadtverwaltung tätig sind. Einige Fragebögen wurden von mehreren Personen aus unterschiedlichen Verwaltungsbereichen ausgefüllt. Für diese Fälle wurde der Bearbeitertyp `mehrere Bereiche´ gebildet.
Bei vielen Meinungsfragen wurden die Antworten auch in Abhängigkeit des Verwaltungsbereichs ausgewertet, in dem der Bearbeiter zum Zeitpunkt der Befragung tätig war. Dadurch sollten Erkenntnisse gewonnen werden, ob sich möglicherweise Unterschiede bei den Bewertungen erkennen lassen, je nachdem, aus welchem Bereich die Antworten stammen. Bei diesen Auswertungen und Interpretationen ist zu beachten, dass es sich um Rückmeldungen von Mitarbeitern aus gleichen Verwaltungsbereichen, aber aus unterschiedlichen Städten handelt. Die vergleichende Auswertung der Antworten in Abhängigkeit der Bearbeitertypen darf nicht so interpretiert werden, als ob verschiedene Ämter in derselben Stadt zum gleichen Thema befragt wurden und somit das Ergebnis zeigt, welche Unterschiede innerhalb einer Verwaltung bestehen. Da die unterschiedenen Verwaltungsbereiche in allen Städten vom Grundsatz her die gleichen Aufgaben und Zuständigkeiten haben und die gleichen Landes- und Bundesgesetze anwenden, wurde davon ausgegangen, dass eine Auswertung in Abhängigkeit der Verwaltungsbereiche dennoch gewissen Aufschluss über unterschiedliche Einschätzungen innerhalb von Verwaltungen gibt – auch wenn die Rückmeldungen aus unterschiedlichen Städten stammen und damit die direkte Vergleichbarkeit eingeschränkt ist.

7.2 Rücklauf

Für die Befragung wurden jene 55 Städte in Baden-Württemberg, die am 31.12.2017 mehr als 30.000 Einwohner verzeichneten, per Post angeschrieben. Entsprechend der Unterscheidung auf Grundlage der Regionalstatistischen Raumtypologie lagen davon 34 Städte in städtischen Regionen sowie 21 Städte in ländlichen Regionen. Unter den Städten in den städtischen Regionen befanden sich die neun Großstädte Baden-Württembergs sowie 25 Mittelstädte. In den ländlichen Regionen erfüllten zwölf Städte die Kriterien von zentralen Städten gemäß RegioStaR. Neun weitere Städte gehörten zum Typ der nicht-zentralen Stadt im ländlichen Raum. Nur eine Stadt (Stuttgart) liegt über der 500.000-Einwohner-Marke; zwei weitere Städte haben etwa 310.000 Einwohner (Karlsruhe, Mannheim) und eine weitere Großstadt (Freiburg) etwa 230.000 Einwohner. Die restlichen fünf Großstädte sind der Größenordnung zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner zuzuordnen.

Diagramm 85: Anzahl der angeschriebenen Städte – nach Einwohnerzahl (31.12.2017)

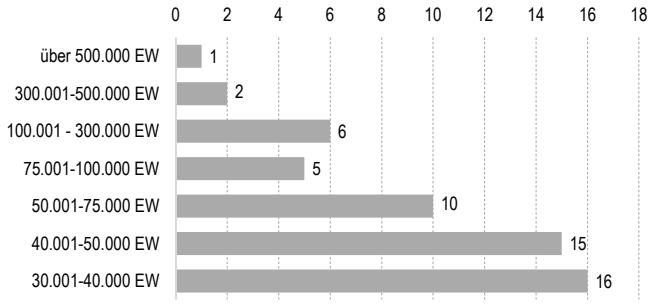
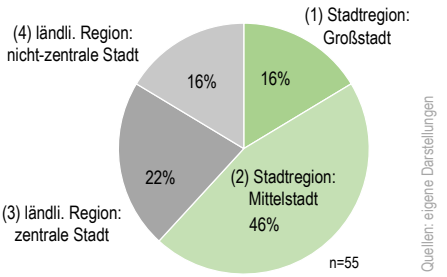


Diagramm 86: Verteilung der angeschriebenen Städte nach Stadttypen



Von den 55 angeschriebenen Stadtverwaltungen haben 44 den Fragebogen beantwortet und zurückgeschickt – dies entspricht einer Rücklaufquote von 80 %. Der sehr hohe Rücklauf lässt den Schluss zu, dass bei den Adressaten des Fragebogens ein großes Interesse an der Forschungsfrage bestand. 37 Befragte haben den Fragebogen per Post zurückgesendet, sechs weitere Befragte haben Scans des Fragebogens per Mail zurückgeschickt und in einem Fall wurde der Fragebogen persönlich übergeben.

Tabelle 20: Städte mit Rücklauf sortiert nach Einwohnerzahl

Nr.	Stadt	Einwohner 2017	Stadttyp	Nr.	Stadt	Einwohner 2017	Stadttyp	Nr.	Stadt	Einwohner 2017	Stadttyp
1	**Stuttgart**	632.743	Stadtregion: Großstadt	16	**Schwäbisch Gmünd**	60.914	ländli. Region: zentrale Stadt	31	**Nürtingen**	41.017	Stadtregion: Mittelstadt
2	**Karlsruhe**	311.919	Stadtregion: Großstadt	17	**Friedrichshafen**	60.088	ländli. Region: zentrale Stadt	32	**Kirchheim**	40.446	Stadtregion: Mittelstadt
3	**Mannheim**	307.997	Stadtregion: Großstadt	18	**Offenburg**	59.060	Stadtregion: Mittelstadt	33	**Leinfelden-Echterdingen**	39.826	Stadtregion: Mittelstadt
4	**Freiburg**	229.636	Stadtregion: Großstadt	19	**Göppingen**	57.094	ländli. Region: zentrale Stadt	34	**Schwäbisch Hall**	39.818	ländli. Region: nicht-zentrale Stadt
5	**Heidelberg**	160.601	Stadtregion: Großstadt	20	**Waiblingen**	55.123	Stadtregion: Mittelstadt	35	**Schorndorf**	39.601	Stadtregion: Mittelstadt
6	**Ulm**	125.596	Stadtregion: Großstadt	21	**Böblingen**	50.035	Stadtregion: Mittelstadt	36	**Ostfildern**	39.205	Stadtregion: Mittelstadt
7	**Heilbronn**	125.113	Stadtregion: Großstadt	22	**Heidenheim**	49.297	ländli. Region: zentrale Stadt	37	**Backnang**	36.893	Stadtregion: Mittelstadt
8	**Pforzheim**	124.289	Stadtregion: Großstadt	23	**Lörrach**	49.213	Stadtregion: Mittelstadt	38	**Kehl**	35.695	Stadtregion: Mittelstadt
9	**Reutlingen**	115.762	Stadtregion: Großstadt	24	**Leonberg**	48.222	Stadtregion: Mittelstadt	39	**Tuttlingen**	35.456	ländli. Region: nicht-zentrale Stadt
10	**Ludwigsburg**	93.593	Stadtregion: Mittelstadt	25	**Filderstadt**	45.807	Stadtregion: Mittelstadt	40	**Sinsheim**	35.439	ländli. Region: nicht-zentrale Stadt
11	**Esslingen**	93.004	Stadtregion: Mittelstadt	26	**Fellbach**	45.783	Stadtregion: Mittelstadt	41	**Kornwestheim**	33.766	Stadtregion: Mittelstadt
12	**Tübingen**	89.447	Stadtregion: Mittelstadt	27	**Weinheim**	45.114	Stadtregion: Mittelstadt	42	**Rheinfelden**	32.856	Stadtregion: Mittelstadt
13	**Villingen-Schwenningen**	84.557	ländli. Region: Zentrale Stadt	28	**Albstadt**	45.023	ländli. Region: zentrale Stadt	43	**Biberach**	32.801	ländli. Region: nicht-zentrale Stadt
14	**Aalen**	67.849	ländli. Region: zentrale Stadt	29	**Bruchsal**	44.532	Stadtregion: Mittelstadt	44	**Radolfzell**	31.064	ländli. Region: nicht-zentrale Stadt
15	**Sindelfingen**	64.599	Stadtregion: Mittelstadt	30	**Bietigheim-Bissingen**	43.266	Stadtregion: Mittelstadt				

Quelle: eigene Darstellung

Rücklauf aus den Regions- und Stadttypen

Von den neun angeschriebenen Großstädten haben alle den Fragebogen beantwortet (Rücklaufquote: 100 %). Bei den 25 Mittelstädten in Stadtregionen erfolgte von zwei Städten keine Rückmeldung (Rücklaufquote: 92 %). In den Stadtregionen konnte somit eine Rücklaufquote von 94 % erreicht werden. In den ländlichen Regionen fiel der Rücklauf deutlich geringer aus (Rücklaufquote: 57 %). Sieben der zwölf zentralen Städte und fünf der neun nicht-zentralen Mittelstädte haben den Fragebogen beantwortet. Der deutlich geringere Rücklauf aus den ländlichen Regionen kann als Bestätigung der bei der Auswahl der Städte getroffenen Annahme gesehen werden, dass das Thema der Stellplatzpflicht und -reduzierung in kleineren Städten eher von geringer Relevanz ist.

Diagramm 87: Rücklaufquote aus den Regionstypen (in Prozent)

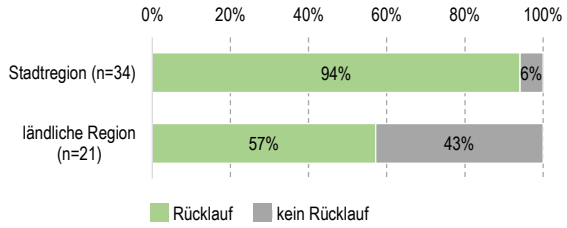
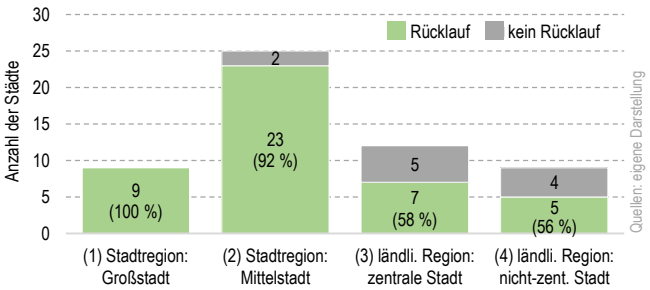
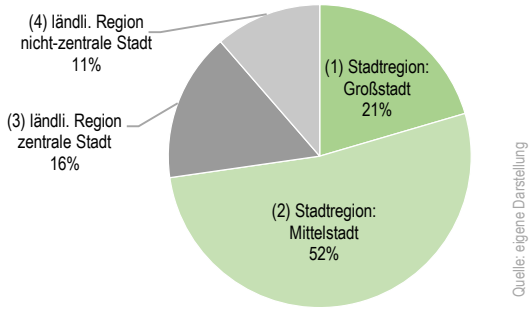


Diagramm 88: Rücklauf aus den Stadttypen (Anzahl der Städte)



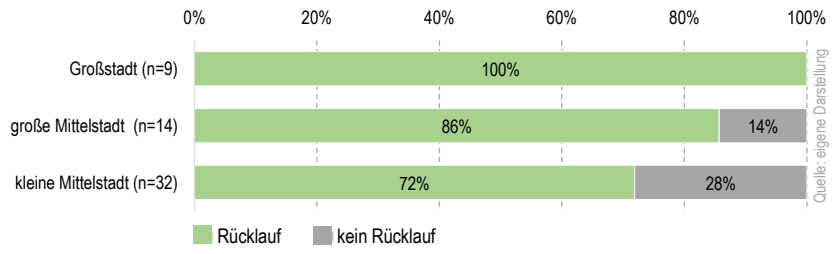
73 % aller 44 Antworten stammten somit aus Städten in Stadtregionen und 27 % der Antworten aus ländlichen Regionen. 16 % der Antworten entfielen auf zentrale Städte und 11 % der Antworten auf sonstige nicht als zentral eingestufte Städte in ländlichen Regionen. Mit einem Anteil von 52 % bilden die Mittelstädte in Stadtregionen die größte Gruppe unter allen teilnehmenden Städten.

Diagramm 89: Verteilung des Rücklaufs nach Stadttypen (in Prozent)



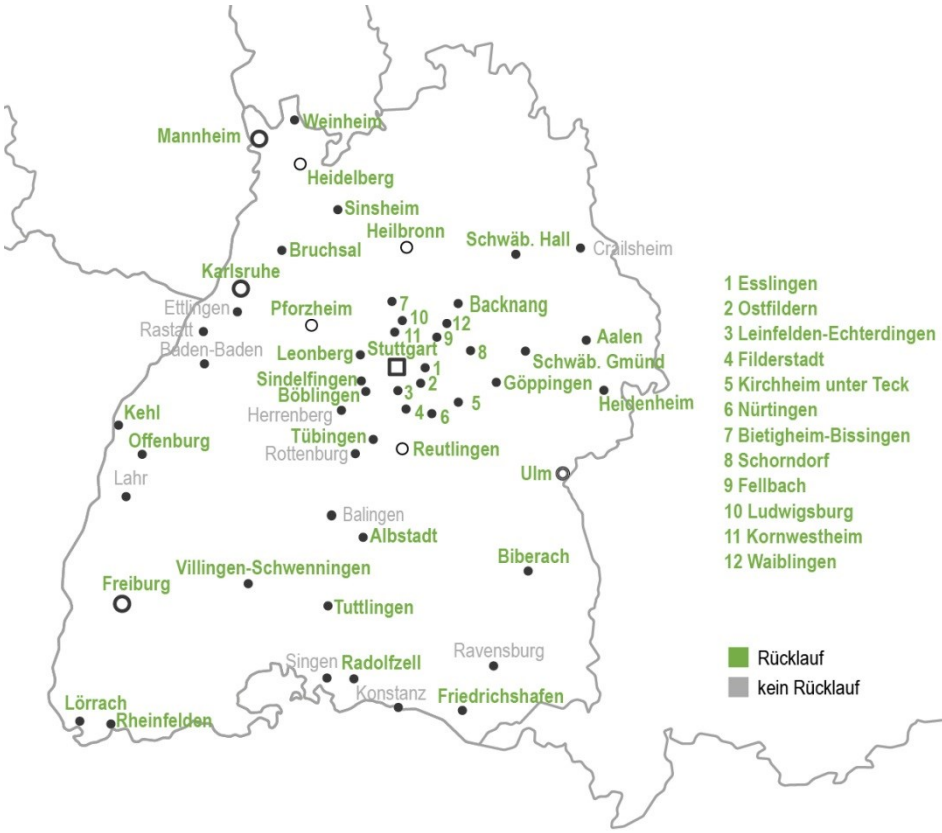
Werden die Städte nach der Einwohnerzahl in große und kleine Mittelstädte untergliedert, dann zeigt sich folgender Rücklauf: Von den 14 großen Mittelstädten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern haben zwölf Städte den Fragebogen beantwortet (Rücklaufquote: 86 %) und von den 32 kleinen Mittelstädten (30.000 bis 50.000 Einwohner) 23 Städte (Rücklaufquote: 72 %).

Diagramm 90: Rücklaufquoten aus den verschiedenen Stadtgrößen (in Prozent)



Aus einer kleinen Mittelstadt mit knapp über 30.000 Einwohnern im ländlichen Raum gab die Assistenz des Baubürgermeisters per E-Mail Rückmeldung, dass die Stadt gerne den Fragebogen beantwortet hätte. Allerdings sei in der Verwaltung – sowohl im Bereich Stadtplanung/ Stadtentwicklung als auch in den Bereichen Ordnung und Tiefbau – niemand in der Lage, den Fragebogen zu bearbeiten, da zu dem Thema keine Informationen und Erfahrungen vorliegen. Diese Rückmeldung kann als Beleg dafür gewertet werden, dass in kleinen Städten das Thema der rechtlichen Einschränkung von Stellplätzen noch weitgehend unbeachtet ist. Die Rückmeldung kann auch als Indiz dafür gesehen werden, dass in kleineren Verwaltungen möglicherweise die Qualifikation des Personals nicht ausreicht, um die komplexen Themen etwaiger Stellplatzreduzierungen zu bearbeiten.

Abbildung 39: Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, im Überblick



Quelle: eigene Darstellung

Beantwortung durch verschiedene Verwaltungsbereiche

Wie erläutert wurden in jeder Stadt die Baudezernenten angeschrieben, die in acht Fällen – wie gewünscht – den Fragebogen vollständig persönlich ausfüllten (18 % der beantworteten Fragebögen). Erwartungsgemäß leiteten die Dezernatsleitungen in 36 Fällen den Fragebogen zur Beantwortung an geeignete Stellen in der Verwaltung weiter oder beteiligten bei der Beantwortung weitere Mitarbeiter. 27 Fragebögen wurden von einer Person und neun Fragebögen von mehreren Personen aus verschiedenen Verwaltungsbereichen ausgefüllt – d.h. etwa 20 % der beantworteten Fragebögen lassen sich nicht eindeutig einem Verwaltungsbereich zuordnen. Während in sieben Städten Mitarbeiter aus zwei Fachbereichen den Fragebogen beantwortet haben, waren als Extremfall in zwei Städten vier unterschiedliche Bereiche beteiligt. Fünf Fragebögen wurden von einer Kombination aus Stadtplanung und Verkehrsplanung bearbeitet und zwei Fragebögen beantworteten Akteure aus den Bereichen Stadtplanung und Baurecht gemeinsam. Dass ein Fünftel der Fragebögen von mehreren Bereichen in Verwaltungen ausgefüllt wurde, kann als Hinweis dafür gesehen werden, dass sich die Zuständigkeit für das Thema der Stellplatzherstellung in Verwaltungen nicht eindeutig zuordnen lässt und ämterübergreifend zu betrachten ist. In einer Stadt wurde ergänzend zu den im Fragebogen vorgegebenen Verwaltungsbereichen unter Sonstiges der Bereich `Liegenschaften/ Bodenordnung´ ergänzt. Die Auswertung, wer die Fragebögen bearbeitet hat, ergab, dass insgesamt 56 Verwaltungsmitarbeiter an der Beantwortung der 44 Fragebögen beteiligt waren.

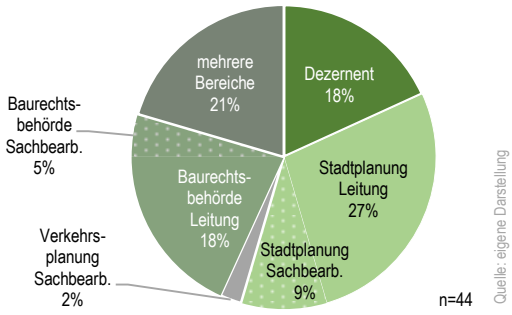
Bei den 27 Fragebögen, die von einem einzigen Mitarbeiter beantwortet wurden, zeigte sich folgende Zusammensetzung: 16 Fragebögen wurden von einer Person aus dem Bereich Stadtplanung beantwortet (davon zwölf Leitung und vier Sachbearbeitung) und zehn Fragebögen aus dem Bereich Baurecht (davon acht Leitung und zwei Sachbearbeitung). Lediglich ein Fragebogen wurde allein vom Bereich Verkehrsplanung (Sachbearbeitung) ausgefüllt. Da es sich hierbei nur um einen einzelnen Fall handelt, der beispielsweise bei der Berechnung des Anteils, wie viele Befragten aus einem Verwaltungsbereich eine bestimmte Antwort wählten, mit 100 % aufscheint, gab es zunächst Überlegungen, diesen Fragebogen einem anderen Verwaltungsbereich zuzurechnen. Auch wenn wegen der geringen Fallzahl die Auswertung nicht aussagekräftig ist, wurde schließlich darauf verzichtet, um zumindest für die eine Rückmeldung aus dem Bereich Verkehrsplanung das Antwortverhalten ersichtlich zu machen und die Ergebnisse aus den anderen Verwaltungsbereichen nicht zu verzerren. Um in den Diagrammen, in denen das Antwortverhalten aller Verwaltungsbereiche im Vergleich dargestellt wird, auf die Problematik der geringen Fallzahl hinzuweisen, wird der Bereich Verkehrsplanung sowie der dazugehörige 100-%-Anteil stets in Klammern – [Verkehrsplanung], [100 %] – gesetzt.

Tabelle 21: Häufigkeit der Bearbeitung der Fragebögen nach Verwaltungsbereichen und Funktion

	Häufigkeit	Anteil in %
Dezernent	8	18 %
Stadtplanung Leitung	12	27 %
Stadtplanung Sachbearbeitung	4	9 %
Verkehrsplanung Sachbearbeitung	1	2 %
Baurechtsbehörde Leitung	8	18 %
Baurechtsbehörde Sachbearbeitung	2	5 %
mehrere Bereiche (z.B. Stadt-, Verkehrsplanung)	9	21 %
gesamt	**44**	**100 %**

Quelle: eigene Darstellung

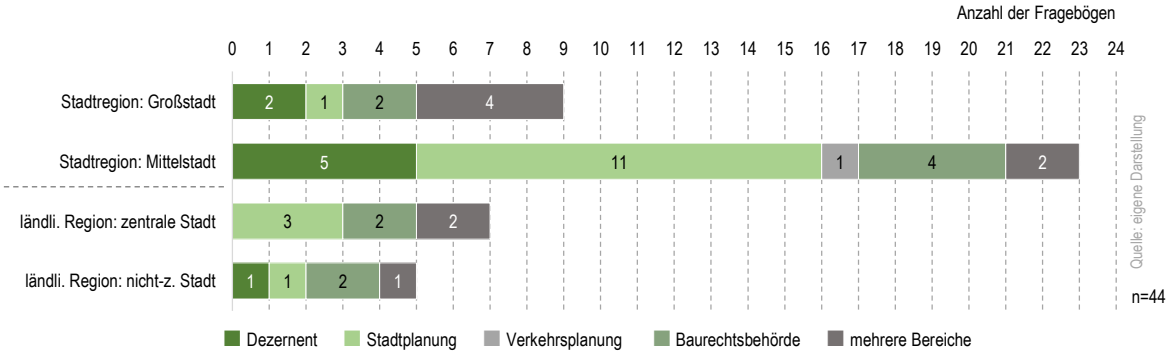
Diagramm 91: Verteilung des Rücklaufs nach Verwaltungsbereichen (in Prozent)



Quelle: eigene Darstellung

Wird verglichen, in welchem Stadttyp die meisten Fragebögen von mehreren Verwaltungsmitarbeitern bearbeitet wurden, zeigt sich, dass dies in der Gruppe der Großstädte am häufigsten der Fall war. Dass mehr als 44 % der Fragebögen in Großstädten von mehreren Bereichen ausgefüllt wurden, kann als Beleg dafür gesehen werden, dass die Zuständigkeiten in Großstadtverwaltungen stark aufgeteilt sind und mehrere Fachämter für die Beantwortung erforderlich waren. Während in den erfassten Mittelstädten in Stadtregionen rund 48 % der Fragebögen alleinig vom Bereich Stadtplanung bearbeitet wurde, lag dieser Anteil bei den Großstädten mit 11 % deutlich darunter. Bemerkenswert ist, dass in allen Stadttypen der Fragebogen auch an den Bereich Baurecht zur Beantwortung weitergegeben wurde.

Diagramm 92: Rücklauf nach Stadttypen und Verwaltungsbereichen



Quelle: eigene Darstellung

7.3 Ergebnisse der postalischen Befragung

7.3.1 Wunsch nach Flexibilisierung und Verbreitung von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften

Frage 1: Wunsch nach einer flexibleren Gestaltung der Stellplatzpflicht

Der Fachliteratur zufolge (z.B. Dillman/ Smyth/ Christian 2009: 158; Häder 2010: 243; Dieckmann 2012: 483) kommt der ersten Frage in einem Fragebogen eine besondere Bedeutung für den Einstieg und die Bereitschaft zur weiteren Bearbeitung zu. Als Auftakt wurde daher die Frage gestellt, ob sich die Befragten eine flexiblere Regelung der Stellplatzverpflichtung im Wohnungsneubau in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg wünschen, um besser auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung (z.B. bezahlbarer Wohnraum, MIV-Belastung, Flächenverbrauch) reagieren zu können. 70 % der Teilnehmer an der Befragung sprachen sich für eine flexiblere Regelung der Stellplatzverpflichtung bei Wohnungen aus. 25 % der Befragten wünschten sich nicht mehr Flexibilität. In zwei Fällen wurde die Frage nicht beantwortet.
Wenn die Regionstypen berücksichtigt werden, zeigten sich deutliche Unterschiede. Während 84 % der Befragten, die in Städten in Stadtregionen tätig sind, eine Flexibilisierung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung begrüßen würden, traf dies nur für 33 % der Befragten aus ländlichen Regionen zu. Alle Befragten aus Großstädten, die die Frage beantwortet haben, wünschten sich mehr Flexibilität in der Landesbauordnung. Wird der Verwaltungsbereich betrachtet, in dem der Befragungsteilnehmer tätig ist, ist zu erkennen, dass sich in der Gruppe der Dezernenten 88 % der Befragten und in der Gruppe der Stadtplanungsämter ebenfalls 88 % der Befragten flexiblere Regelungen wünschten, während sich nur 50 % der Befragten aus Baurechtsbehörden dafür aussprachen. Wenn Fragebögen von mehreren Mitarbeitern aus verschiedenen Verwaltungsbereichen beantwortet wurden, wurde in 56 % der Fälle der Wunsch nach mehr Flexibilität geäußert.

Frage 1: Würden Sie sich in der LBO eine flexiblere Regelung der Stellplatzverpflichtung im Wohnungsneubau wünschen, um besser auf die aktuellen Herausforderungen in Ihrer Stadt reagieren zu können?

Diagramm 93: Anteil der Befragten

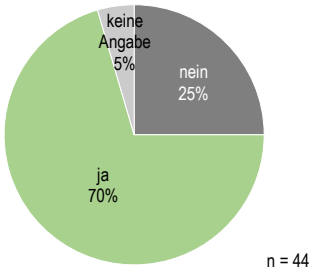


Diagramm 94: Anteil der Befragten nach Stadttypen

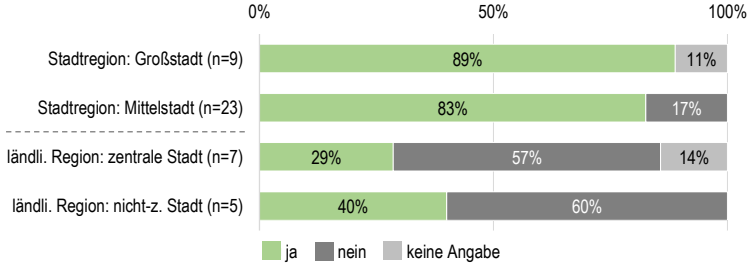


Diagramm 95: Anteil der Befragten nach Regionstypen

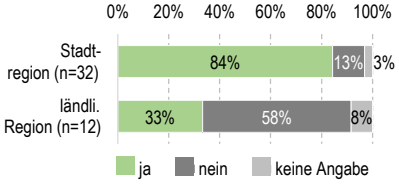
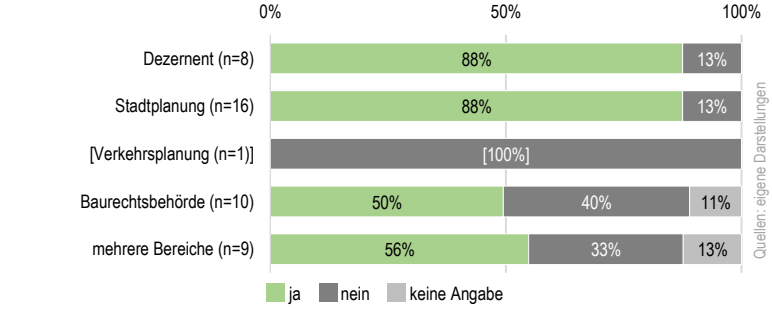


Diagramm 96: Anteil der Befragten nach Verwaltungsbereichen



Die Befragungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass in Stadtverwaltungen der Wunsch nach flexibleren Stellplatzregelungen in der Landesbauordnung weit verbreitet ist, um bestimmte Ziele der Stadtentwicklung zu erreichen. Der Vergleich der Antworten aus den verschiedenen Stadttypen macht deutlich, dass bei Befragten nicht

nur aus Großstädten, sondern auch aus Mittelstädten in Stadtregionen der Wunsch nach mehr Flexibilität ausgeprägt ist. Dass nur jeder dritte Befragte aus ländlichen Regionen eine Flexibilisierung befürwortet, erscheint aus verschiedenen Gründen schlüssig (z.B. wenig verdichteter Wohnungsbau, v.a. Einfamilienhausbau mit ausreichend Platz für die Stellplatzunterbringung, starke Abhängigkeit vom Auto). Die Tatsache, dass sich im Vergleich zu Befragten aus dem Bereich Baurecht Befragte in der Gruppe der Dezernenten und der Stadtplanungsämter deutlich häufiger für flexiblere Regelungen in der baden-württembergischen Landesbauordnung aussprachen, lässt sich möglicherweise auf die unterschiedlichen praktischen Erfahrungen bei der Tätigkeit in den jeweiligen Verwaltungsbereichen zurückführen.
In einem Fragebogen (FB 15) aus einer Stadt mit ca. 60.000 Einwohnern wurde bei der Antwort `nein´ der Kommentar eingefügt, dass Ausnahmen bzw. Abweichungen nach § 37 Abs. 7 LBO möglich seien und somit ausreichend Flexibilität gegeben sei. Diese Anmerkung deutet darauf hin, dass es in Verwaltungen unterschiedliche Auffassungen gibt, inwieweit von den strengen Regelungen der Landesbauordnung bei der Stellplatzpflicht abgewichen werden kann. Nach aktueller Gesetzeslage sind Abweichungen von der Stellplatzpflicht für Wohnungen gemäß § 37 Abs. 7 LBO nur möglich, wenn die Herstellung unmöglich oder unzumutbar ist oder auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen ist. Auch das Zulassen von Abweichungen gemäß § 56 LBO gilt weitgehend als Ausnahme in atypischen Fällen (siehe Kapitel 5.3.2.4 und 5.3.3).

Frage 2: Verbreitung von örtlichen Bauvorschriften zur Reduzierung der Stellplatzpflicht

Entsprechend dem Hauptziel der Umfrage wurden die Städte befragt, ob sie zwischenzeitlich von der im Jahr 2015 in der Landesbauordnung eingeführten Satzungsermächtigung (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO) Gebrauch gemacht und für Wohnungen die Zahl der notwendigen Stellplätze eingeschränkt haben. In neun bzw. in 20 % der 44 Städte, aus denen Rückmeldungen vorlagen, gab es zum Zeitpunkt der Befragung bereits rechtskräftige örtliche Bauvorschriften zur Absenkung der Zahl notwendiger Wohnungsstellplätze. Darunter befand sich eine Großstadt, die sowohl über rechtskräftige örtliche Bauvorschriften verfügte, als auch gerade eine weitere Satzung aufstellte (FB 44). In fünf weiteren Städten (12 %) befanden sich zum Zeitpunkt der Befragung erstmals stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften im Aufstellungsverfahren. Somit hatten 68 % der erfassten Städte bis Anfang 2019 noch nicht auf die Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zurückgegriffen oder waren im Begriff, dies zu tun.
Unter den neun Städten mit bereits rechtskräftigen Satzungen befindet sich eine kleine Mittelstadt (Stadtregion), die die Frage zunächst mit `nein´ beantwortete und im Fragebogen handschriftlich vermerkte, dass es keine separate Satzung gebe, allerdings in einigen Bebauungsplänen davon Gebrauch gemacht wurde (FB 21). Obwohl im Fragebogen in der Erläuterung zu dieser Frage darauf hingewiesen wurde, dass sowohl selbständige Satzungen als auch örtliche Bauvorschriften im Satzungsverbund mit Bebauungsplänen gemeint sind, zeigte dieser Vermerk, dass bei der Beantwortung offenbar ein Missverständnis vorlag. Ergänzende Recherchen und Auswertungen von Bebauungsplänen in der betreffenden Stadt bestätigten, dass bereits Stellplatzreduzierungen in Zusammenhang mit Bebauungsplänen erlassen wurden. Die Antwort wurde daher im Rahmen der Auswertung auf `ja, örtliche Bauvorschrift(en) rechtskräftig´ korrigiert. Je nachdem, ob bereits örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen erlassen wurden oder nicht, waren im Weiteren unterschiedliche Fragen zu beantworten. Da Informationen von Städten mit bereits vorhandenen Satzungen von großem Interesse für die Arbeit waren und gerade die Zahl dieser Städte gering war, wurde die betreffende Stadt noch einmal mit der Bitte angeschrieben, die bislang übersprungenen Fragen zu beantworten. Trotz mehrfacher Nachfragen konnte allerdings keine Rückmeldung aus dieser Stadt erreicht werden, sodass die Fragen 3 bis 9 als unbeantwortet in die Auswertung einflossen. Die teilweise vorhandenen Antworten dieser Stadt auf die Fragen 11 bis 14, die nur für Städte ohne örtliche Bauvorschriften vorgesehen waren, wurden in der Auswertung nicht berücksichtigt.
Eine weitere kleine Mittelstadt (FB 12) gab an, bereits in Bebauungsplänen Stellplatzreduzierungen vorgesehen zu haben. Bei der anschließenden Recherche nach diesen Planwerken konnten keine Bebauungspläne mit Stellplatzeinschränkungen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO gefunden werden. Die darauffolgende Nachfrage bei der Stadt ergab, dass es bei der Beantwortung des Fragebogens ein Missverständnis gab. Die Antwort wurde entsprechend korrigiert und die Stadt beantwortete nachträglich die Fragen, die zuvor übersprungen worden waren.

Frage 2: Hat die Stadt zwischenzeitlich von der Möglichkeit der Stellplatzreduzierung für Wohnungen Gebrauch gemacht?

Diagramm 97: Anteil der Städte mit bzw. ohne stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften (ÖBV)

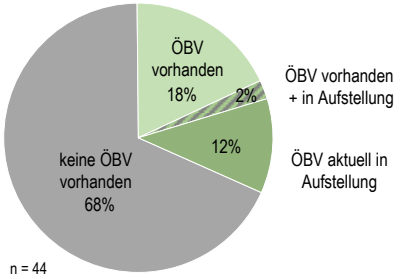


Diagramm 98: Anteil der Städte, in denen stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften entweder rechtskräftig vorhanden oder in Aufstellung waren (nach Regionstypen)

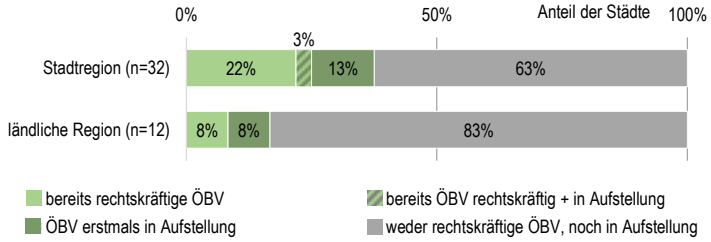


Diagramm 99: Anzahl der Städte mit bzw. ohne stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften

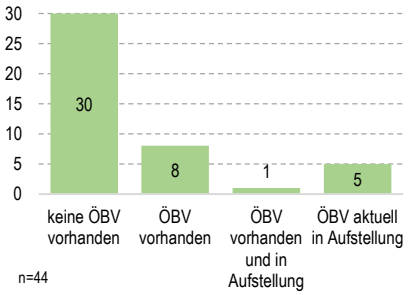
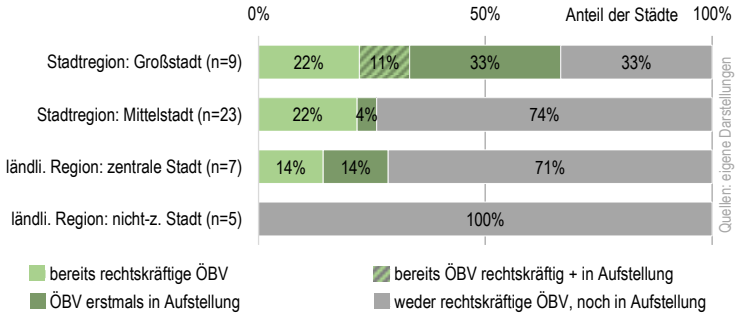


Diagramm 100: Anteil der Städte, in denen stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften entweder rechtskräftig vorhanden oder in Aufstellung waren (nach Stadttypen)



Zu den neun Städten, in denen bereits rechtskräftige stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften vorlagen, zählten drei Großstädte, fünf große Mittelstädte in Stadtregionen sowie und eine zentrale Stadt im ländlichen Raum. Mit Blick auf die Stadttypen hatte ein Drittel aller Großstädte in Baden-Württemberg zum Zeitpunkt der Befragung bereits auf die Satzungsbefugnis in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zurückgegriffen. Bei den insgesamt 23 erfassten Mittelstädten in Stadtregionen beläuft sich dieser Anteil auf 22 %. In den ländlichen Regionen hat nur eine zentrale Stadt bislang die Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch Satzung abgesenkt. Bei den fünf Städten, in denen sich erstmals zum Zeitpunkt der Befragung stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften in Aufstellung befanden, handelte es sich um drei Großstädte und um eine Mittelstadt im städtischen und eine zentrale Stadt im ländlichen Raum.

Im Fragebogen aus einer Nachbarstadt von Stuttgart mit weniger als 50.000 Einwohnern (FB 7) wurde die Erläuterung ergänzt, dass bislang nur bei einem einzigen Bauvorhaben die Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO angewendet wurde. Dabei habe es sich um ein Projekt in Erbpacht gehandelt, das in enger Abstimmung mit einem lokalen Wohnungsunternehmen entwickelt wurde. Die Zahl notwendiger Stellplätze sei dabei für einen Teilbereich auf 0,8 Stellplätze je Wohnung reduziert worden (siehe dazu auch Hinweis bei Frage 5). Der Dezernent in einer Stadt mit knapp 60.000 Einwohnern (FB 14) erläuterte bei der Antwort `nein´, dass versucht werde, Ermessensspielräume im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren zu nutzen, indem feste Fallkonstellationen definiert werden.

Die Rückmeldungen zeigen, dass in über zwei Drittel der Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, bislang noch nicht von der 2015 eingeführten Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht und die Zahl der notwendigen Stellplätze weder in selbständigen Satzungen noch bei bestimmten Projekten in Bebauungsplänen eingeschränkt wurde oder wird. Nur ein Fünftel der erfassten Städte verfügte zum Zeitpunkt der Befragung über rechtskräftige örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen für den Wohnungsbau. In den Städten, in denen sich aktuell Satzungen in Aufstellung befinden, ist nicht gesichert, ob diese im Gemeinderat eine Mehrheit finden – darauf haben manche Bearbeiter im Fragebogen hingewiesen. Im Zuge der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit (Juli 2020) wurde bei den betreffenden Städten, die den Erlass einer selbständigen Satzung beabsichtigten, recherchiert, ob diese mittlerweile rechtskräftig ist. Dabei zeigte sich, dass von den zwei örtlichen Bauvorschriften, die sich zum Zeitpunkt der Befragung (Ende 2018) in Aufstellung befanden, zwischenzeitlich eine rechtskräftig geworden ist (siehe dazu weitere Ausführungen in Kapitel 7.3.6).

Dass sich mit einer Ausnahme alle Städte mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften in städtischen Regionen befinden, kann als Hinweis dafür gesehen werden, dass in ländlichen Regionen die Minderung von Stellplätzen im Wohnungsbau eine geringe Relevanz hat. In den meisten Städten wird bisher nicht die Strategie verfolgt, über entsprechende Satzungen steuernd in den Wohnungsneubau einzugreifen.
Um eine Aussage zur Verbreitung von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften für alle Städte über 30.000 Einwohner in Baden-Württemberg treffen zu können, wurde im Nachgang der Befragung bei den elf Städten ohne Rücklauf recherchiert, ob eine selbständige Stellplatzsatzung existiert oder Bebauungspläne erlassen wurden, in denen in örtlichen Bauvorschriften die Zahl der notwendigen Stellplätze eingeschränkt wurde. Diese ergänzenden Ergebnisse sind in Kapitel 7.4.3 zu finden. Diese Recherchen ergaben, dass nur in einer Stadt ein Bebauungsplan mit Stellplatzabsenkungen erlassen worden war. Somit sind im Rahmen der Befragung alle Städte (über 30.000 Einwohner) in Baden-Württemberg erfasst, die bereits auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO in einer selbständigen Stellplatzsatzung die Zahl der notwendigen Stellplätze eingeschränkt haben.

7.3.2 Städte mit bereits rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften

Die folgenden Fragen 3 bis 9 haben nur jene neun Städte beantwortet, in denen zum Zeitpunkt der Befragung bereits örtliche Bauvorschriften zur Absenkung der Stellplatzpflicht rechtskräftig vorlagen.

Frage 3: Form der örtlichen Bauvorschrift mit Stellplatzreduzierungen

In der ersten Frage für Städte mit bereits rechtkräftigen örtlichen Bauvorschriften ging es darum, in welcher Form die Stellplatzeinschränkungen in den jeweiligen Städten erlassen wurden. Von den neun Städten, die bereits von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht hatten, erfolgte dies in drei Städten (Freiburg im Breisgau, Tübingen, Villingen-Schwenningen) in Form einer selbständigen Satzung. Dabei gab die Stadt Freiburg im Breisgau an, dass Stellplatzreduzierungen sowohl in Form einer selbständigen Satzung als auch zusammen mit Bebauungsplänen erlassen wurden. Da es sich dabei um einen Einzelfall handelte, wurde bei den folgenden Auswertungen für diese Stadt keine eigene Gruppe gebildet, sondern diese Stadt bei den entsprechenden Auswertungen der Gruppe der Städte mit selbständigen Satzungen zugeordnet. Unter den Großstädten war somit Freiburg zum Zeitpunkt der Befragung die einzige Stadt in Baden-Württemberg, die über eine selbständige Stellplatzsatzung verfügte.
Sämtliche Befragten gaben an, dass die bereits erlassene selbständige Satzung nicht für das gesamte, sondern nur für einen Teil des Gemeindegebiets gilt. Unter den sechs Städten, die stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften zusammen mit Bebauungsplänen erlassen hatten, befanden sich zwei Großstädte und vier Mittelstädte aus Stadtregionen – in ländlichen Regionen gab es zum Zeitpunkt der Befragung keine Stellplatzreduzierungen im Satzungsverbund mit einem Bebauungsplan. Im Fragebogen wurde darauf verzichtet, Details zu den getroffenen Regelungen abzufragen, da sich die entsprechenden Satzungen für eine weiterführende Auswertung im Internet recherchieren ließen (siehe Kapitel 7.4.1 und 7.4.2). Die meisten Befragten haben – wie gewünscht – die Namen der Bebauungspläne, in denen Stellplatzeinschränkungen erlassen wurden, im Fragebogen vermerkt, was die nachfolgenden Recherchen erleichterte.

Frage 3: In welcher Form wurden bisher örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung erlassen?

Diagramm 101: Anteil der Städte, die örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung als selbständige Satzung oder zusammen mit einem Bebauungsplan erlassen haben

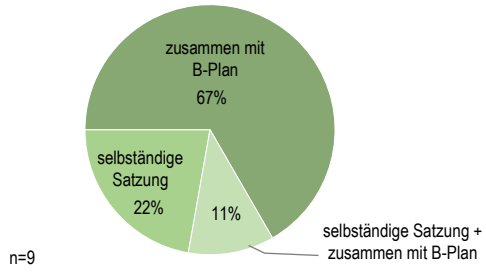
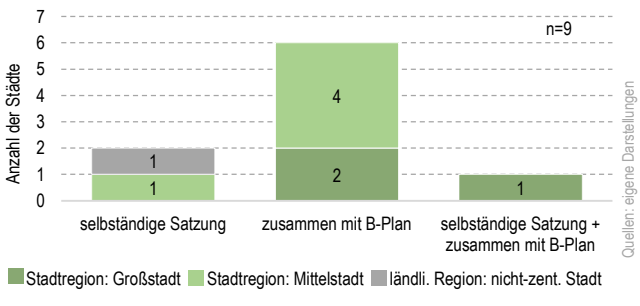


Diagramm 102: Anzahl der Städte, die örtliche Bauvorschriften als selbständige Satzung oder zusammen mit einem Bebauungsplan erlassen haben (Unterscheidung nach Stadttypen)



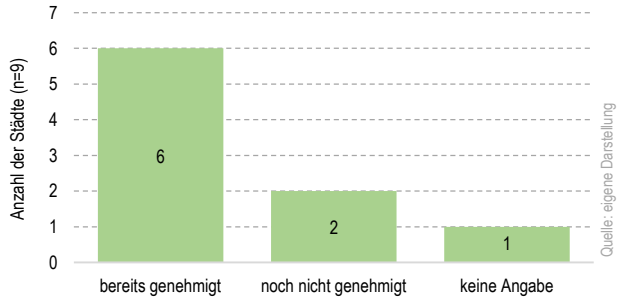
Die Rückmeldungen aus den Stadtverwaltungen zeigen, dass in Baden-Württemberg örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung bisher in der Mehrzahl der Fälle nicht als selbständige Satzungen, sondern projektbezogen zusammen mit Bebauungsplänen erlassen wurden. Selbständige Satzungen gab es in Baden-Württemberg als erstes in den beiden Universitätsstädten Freiburg im Breisgau und Tübingen. Dabei handelt es sich um Städte, die für ihre progressiven städtebaulichen Projekte bekannt sind (z.B. Vauban, Französisches Viertel) und in denen kommunalpolitisch seit vielen Jahren die Grünen die stärkste Kraft sind. Trotz der besonderen Rahmenbedingungen in Großstädten hinsichtlich der Parkierung (z.B. geringere Motorisierung der Haushalte, gutes ÖPNV-Angebot, hohe Verkehrsbelastung) hatte mit Freiburg bisher nur eine Großstadt in Baden-Württemberg eine selbständige Stellplatzsatzung erlassen, um so allen Bauherren im Geltungsbereich unter bestimmten Voraussetzungen die Errichtung von weniger Stellplätzen zu ermöglichen. Freiburg war zudem zum Zeitpunkt der Befragung die einzige Stadt, in der sowohl für einen großen Bereich des Stadtgebiets eine selbständige Stellplatzsatzung als auch für bestimmte Projekte Bebauungspläne mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften vorlagen.

Frage 4: Bereits Genehmigung von Wohnungen im Geltungsbereich

Da erst seit dem Jahr 2015 in Baden-Württemberg die Möglichkeit der Stellplatzreduzierung für Wohnungen besteht und sowohl der Erlass einer entsprechenden Satzung als auch die Genehmigung von Bauvorhaben einige Zeit in Anspruch nehmen können, wurden die Städte befragt, ob bereits Wohnungsbau im Geltungsbereich der stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften genehmigt wurde. In sechs der neun Städte, die über rechtskräftige örtliche Bauvorschriften verfügten, war dies zum Zeitpunkt der Befragung schon der Fall. Von einer Stadt lag diesbezüglich keine Antwort vor. Bei den drei Städten, die über selbständige Satzungen verfügten, war bisher nur in einem Fall noch keine Genehmigung auf Grundlage der neu geregelten Stellplatzpflicht erteilt worden.

Frage 4: Wurde bereits Wohnungsneubau genehmigt, der im Geltungsbereich einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift liegt?

Diagramm 103: Städte, in denen bereits Wohnungsbau auf Grundlage von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften genehmigt wurde (Anzahl)



Frage 5: Errichtung von weniger Stellplätzen bei entsprechender Möglichkeit

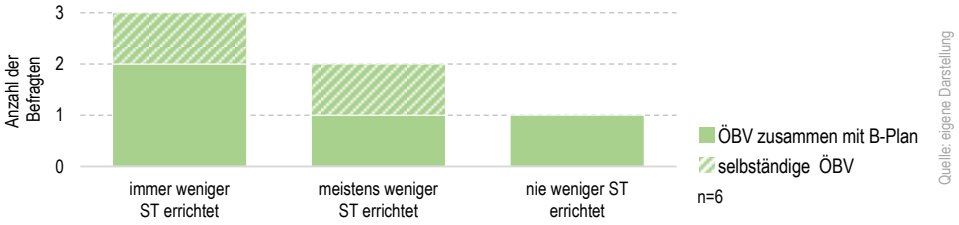
Anschließend wurden jene Städte, in denen schon Wohnungsbau im Geltungsbereich einer örtlichen Bauvorschrift mit Stellplatzreduzierungen genehmigt worden war, befragt, inwieweit Bauherren tatsächlich weniger Stellplätze errichtet hatten, wenn dies rechtlich möglich war. Den Befragten standen folgende Antwortoptionen zur Verfügung:

- ☐ Immer wurden weniger Stellplätze errichtet.
- ☐ Meistens wurden weniger Stellplätze errichtet.
- ☐ Selten wurden weniger Stellplätze errichtet.
- ☐ Nie wurden weniger Stellplätze errichtet.
- ☐ Antwort nicht möglich, da bei größeren bzw. mehreren Projekten keine entsprechenden Auswertungen vorliegen.

Die Rückmeldungen aus den sechs befragten Städten brachten kein eindeutiges Ergebnis. Aus drei Städten lag die Antwort vor, dass immer weniger Stellplätze errichtet wurden. Dabei wurde in einem Fragebogen (FB 7) die Rückmeldung von `Antwort nicht möglich´ auf `Immer wurden weniger Stellplätze errichtet´ korrigiert, weil die dort eingefügte Erläuterung des Befragten klar erkennen ließ, dass ein Missverständnis vorgelegen haben muss und bei den betreffenden Bauvorhaben immer weniger Stellplätze errichtet wurden. Zwei weitere Befragte gaben an, dass die Bauherren meistens weniger Stellplätze hergestellt haben. Eine weitere Antwort entfiel auf die Option, dass nie weniger Stellplätze errichtet wurden. Die beiden Städte mit selbständigen Satzungen gaben ein Mal an, dass `immer weniger Stellplätze´ realisiert wurden, und ein Mal, dass `meistens weniger Stellplätze´ hergestellt wurden. In den anderen Fällen handelte es sich um Projekte, bei denen im Satzungsverbund mit Bebauungsplänen Stellplatzreduzierungen ermöglicht wurden.

Frage 5: Inwieweit konnten Sie feststellen, dass Bauherren weniger als einen Stellplatz pro Wohnung errichten, wenn ihnen dies eine örtliche Bauvorschrift ermöglicht?

Diagramm 104: Häufigkeit der Antworten, wie oft weniger Stellplätze errichtet wurden, wenn dies eine örtliche Bauvorschrift ermöglicht hat



Bei der Frage wurde anschließend um Informationen gebeten, wie viele Stellplätze bei beispielhaften Wohnungsbauvorhaben weniger errichtet wurden. Eine Stadt (FB 39) mit einer selbständigen Stellplatzsatzung nannte ein Projekt, bei dem gemäß Landesbauordnung 106 Stellplätze erforderlich gewesen wären und stattdessen nur 65 Stellplätze errichtet wurden. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass genauere Informationen noch nicht vorliegen, weil eine Evaluierung der Stellplatzsatzung erst nach drei Jahren im Jahr 2020 erfolgen soll. Aus einer Großstadt (FB 35) lag die Information vor, dass die örtlichen Bauvorschriften in einem Bebauungsplan 0,6 Stellplätze je Wohnung forderten. Im Durchschnitt errichteten die Bauherren auf dieser Grundlage einen Stellplatzschlüssel von 0,8. Eine weitere Stadt (FB 36) erläuterte, dass es sich bei dem betreffenden Bebauungsplan um ein Projekt mit Studierendenwohnen in Bahnhofsnähe gehandelt hat und die Stellplatzabsenkung in den örtlichen Bauvorschriften auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit ausgeschöpft wurde. Eine inhaltlich ähnliche Erläuterung wurde im Fragebogen einer weiteren Stadt (FB 7) ergänzt. Auch dort handelte es sich um ein einzelnes Projekt im Rahmen eines Bebauungsplans, das in enger Abstimmung zwischen der Stadt und einem Wohnungsunternehmen in Erbpacht entwickelt wurde. Der dabei festgelegte reduzierte Stellplatzschlüssel wurde ebenfalls in vollem Umfang ausgereizt.

Wegen der geringen Fallzahl und der unterschiedlichen Antworten lassen sich nur sehr eingeschränkt Aussagen dazu treffen, ob örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzeinschränkungen dazu führen, dass Bauherren tatsächlich weniger Stellplätze herstellen. Zumindest aus den beiden erfassten Städten mit selbständigen Satzungen liegen Rückmeldungen vor, dass immer oder in den meisten Fällen weniger Stellplätze errichtet werden. In diesen Städten scheinen die Stellplatzsatzungen den gewünschten Effekt zu erzielen. In den Städten mit selbständigen Satzungen können allerdings erst nach einigen Jahren aussagekräftige Auswertungen durchgeführt werden, wenn ausreichend Wohnungsbauprojekte entstanden sind. Bei der Bewertung der Ergebnisse ist gerade bei den Rückmeldungen aus Freiburg und Tübingen zu beachten, dass es sich dabei in mehrerlei Hinsicht um Städte mit besonderen Rahmenbedingungen handelt (z.B. unterdurchschnittlicher Modal Split beim MIV, angespannter Wohnungsmarkt, hoher Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz), sodass sich deren Vorgehensweisen und Erfahrungen nicht uneingeschränkt auf andere Städte übertragen lassen.

Bemerkenswert ist die Rückmeldung aus einer Nachbarstadt von Stuttgart (FB 32), dass trotz möglicher Stellplatzreduzierungen in zwei Bebauungsplänen die Bauherren nie weniger Stellplätze errichtet hatten. Die Antworten und ergänzenden Informationen der Befragten deuten insgesamt darauf hin, dass zumindest in vielen Fällen weniger Stellplätze hergestellt werden, aber dabei teilweise nicht das gesamte Maß der Reduzierung ausgeschöpft wird. In zwei Städten, die geantwortet haben, handelt es sich um Bebauungspläne für wenige Gebäude

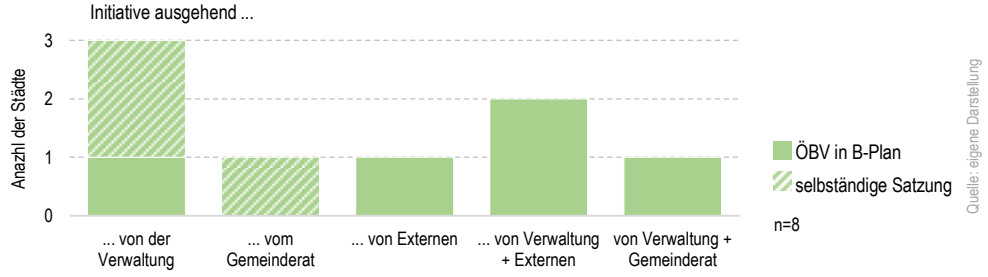
mit besonderen Wohnformen und nicht um klassischen Wohnungsbau. Bei solchen Projekten, bei denen Städte Bebauungspläne für bereits bekannte Vorhaben mit speziellen Wohnformen erarbeitet und sich vermutlich dabei mit den Vorhabenträgern auch über die Stellplatzregelungen verständigt haben, werden die getroffenen Reduzierungsmöglichkeiten eher ausgeschöpft.
Da die Rückmeldungen in der Befragung zum Teil lückenhaft waren, inwieweit bei bestimmten Projekten tatsächlich weniger Stellplätze errichtet wurden, wurden bei der ergänzenden Auswertung der Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen (siehe Kapitel 7.4.2) diesbezüglich weitere Recherchen durchgeführt. Zum Thema der Ausschöpfung von Reduzierungsmöglichkeiten wird auch auf Frage 13.7 verwiesen, in der die Befragten nach Einschätzungen gebeten wurden, weshalb in ihrer Stadt keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden.

Frage 6: Initiative für stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften

Von den neun Städten, die bereits über eine rechtskräftige örtliche Bauvorschrift zur Stellplatzreduzierung verfügten, beantworteten acht Städte die Frage, von wem die Initiative dafür ausging. Auf Grund der Annahme, dass es nur einen Initiator geben kann, war bei dieser Frage keine Mehrfachnennung vorgesehen. Allerdings hielten sich zwei Befragte nicht an diese Vorgabe und nannten zwei Impulsgeber. Um wegen der geringen Fallzahl möglichst viele Antworten in die Auswertung einfließen lassen zu können, wurden die Fragen mit Mehrfachnennungen nicht als ungültig aussortiert, sondern getrennt ausgewertet und am Ende in eine Gesamtschau gebracht.
Von den sechs Befragten mit korrekter Beantwortung gaben drei Befragte an, dass die Initiative von der Verwaltung ausging. In einem Fragebogen wurde als Initiator der Gemeinderat und in einem weiteren der Antwortvorschlag `Externe´ genannt. In einem Fall (FB 36) wurde die Antwortoption `Sonstiges´ gewählt und vermerkt, dass es sich um eine „gemeinsame Suche nach Lösung Investor/ Verwaltung“ handelte. In Anbetracht dieser Anmerkung lagen auch bei dieser Stadt mehrere Impulsgeber vor, sodass dieser Fragebogen nachträglich wie eine Mehrfachnennung behandelt wurde. Bei den gesondert ausgewerteten Mehrfachnennungen liegen somit zwei Fälle vor, in denen die Verwaltung und Externe als Initiatoren genannt wurden, und ein weiterer Fall, in dem die Verwaltung und der Gemeinderat gemeinsam die Aufstellung einer örtlichen Bauvorschrift anstießen.
In der Gesamtschau aller Nennungen war somit in insgesamt sechs Fällen die Stadtverwaltung eine bzw. die treibende Kraft für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung, während dies für Externe in drei Fällen und für den Gemeinderat in zwei Fällen zutrifft. Werden nur die Städte mit selbständigen Satzungen betrachtet, ging die Initiative in zwei Städten von der Verwaltung und in einer Stadt vom Gemeinderat aus.
Trotz der geringen Fallzahl liegt angesichts der Tatsache, dass bei drei Viertel der Fälle Stadtverwaltungen entweder allein oder mit anderen Akteuren initiierend tätig waren, der Schluss nahe, dass vor allem die Verwaltungen die Chancen erkennen und nutzen möchten, die sich durch Stellplatzreduzierungen im Wohnungsbau ergeben. Am häufigsten haben in den erfassten Fällen die Stadtverwaltungen die Initiative ergriffen und nur in einem Fall beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung, eine entsprechende Satzung zu erarbeiten. Bei den beiden Fällen, in denen der Anstoß gleichermaßen von der Verwaltung und von Externen ausging, handelt es sich um örtliche Bauvorschriften, die für konkrete Projekte zusammen mit Bebauungsplänen erlassen wurden. Es sind jene zwei Städte, die bereits an anderer Stelle im Fragebogen vermerkt hatten, dass es sich um besondere Vorhaben abseits des klassischen Wohnungsbaus gehandelt hat (Studierendenwohnen, Erbpacht). Die Vermutung liegt nahe, dass bei diesen Sondervorhaben Abstimmungen zwischen Stadt und Investor stattfanden und seitens der Stadt möglicherweise eine besondere Bereitschaft für Zugeständnisse bei den Stellplatzzahlen bestand.

Frage 6: Von wem ging die Initiative für den Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift aus?

Diagramm 105: Von wem ging die Initiative für den Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift aus?



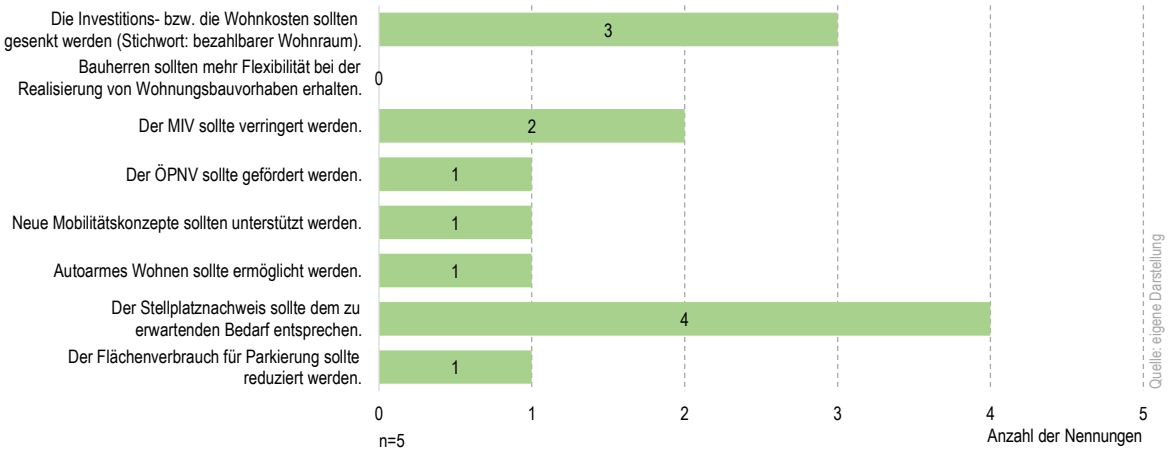
Frage 7: Ziele der örtlichen Bauvorschriften

Die Städte mit rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften zur Absenkung der Stellplatzpflicht wurden nach den Zielsetzungen gefragt, die für die Aufstellung ausschlaggebend waren. Den Befragten standen im Fragebogen die folgenden Ziele als Antworten zur Auswahl:

- ☐ Die Investitions- bzw. die Wohnkosten sollten gesenkt werden (Stichwort: bezahlbarer Wohnraum).
- ☐ Bauherren sollten mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten.
- ☐ Der MIV sollte verringert werden.
- ☐ Der ÖPNV sollte gefördert werden.
- ☐ Neue Mobilitätskonzepte sollten unterstützt werden.
- ☐ Autoarmes Wohnen sollte ermöglicht werden.
- ☐ Der Stellplatznachweis sollte dem zu erwartenden Bedarf entsprechen.
- ☐ Der Flächenverbrauch für Parkierung sollte reduziert werden.
- ☐ Sonstige Ziele: _____

Da bei dieser Frage davon auszugehen war, dass sich die Befragten für sehr viele oder alle Ziele entscheiden, sollten maximal drei Antworten ausgewählt werden, um die wichtigsten Beweggründe erheben zu können. Von den neun Städten beantworteten fünf Befragte die Frage entsprechend dieser Vorgabe (vier Fälle mit drei Antworten, ein Fall mit nur einer Antwort). Drei Befragte hielten sich nicht an die Zahl maximaler Nennungen und wählten mehr als drei Ziele aus (vier bis sechs Nennungen) und ein Teilnehmer ließ die Frage unbeantwortet. Die Städte, die sich nicht an die Begrenzung der Antworten hielten, wurden separat ausgewertet, um die Interpretation der Ergebnisse nicht zu verfälschen. Denn es ist nicht auszuschließen, dass andere Befragte auch weitere Ziele genannt hätten, wenn ihnen dies möglich gewesen wäre.
Am häufigsten wählten die Befragten mit richtigem Antwortverhalten das Ziel aus, dass der Stellplatznachweis dem zu erwartenden Bedarf entsprechen sollte. Nur einer der fünf Befragten nannte dies nicht als Grund. Drei Nennungen entfielen auf das Ziel der Senkung der Investitions- bzw. Wohnkosten sowie zwei Nennungen auf die Verringerung des MIV. Mit Ausnahme des Ziels `Bauherren sollten mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten´ wurde alle anderen Ziele jeweils ein Mal ausgewählt.

Diagramm 106: Anzahl der Nennungen aus den fünf Städten, die sich an die vorgegebene Maximalzahl von drei Antworten hielten



Bei den drei Städten, aus denen mehr als drei Antworten vorlagen, zeigte sich in Teilen ein ähnliches Ergebnis. Darunter befanden sich auch zwei Städte, die selbständige Satzungen erlassen hatten. Alle Befragten benannten die Reduzierung von Kosten, die Verringerung des MIV, die Unterstützung neuer Mobilitätskonzepte sowie die Reduzierung des Flächenverbrauchs als Ziele, die durch die örtlichen Bauvorschriften erreicht werden sollten.
Wie bei der Auswertung der korrekt abgegebenen Antworten wurde das Ziel, dass Bauherren mehr Flexibilität erhalten sollten, als einzige Antwortoption nicht ausgewählt. Während alle Befragten mit korrektem Antwortverhalten das Ziel nannten, dass der Stellplatznachweis dem zu erwartenden Bedarf entsprechen sollte, wurde dieses Ziel unter den drei Fällen mit zu vielen Nennungen nur ein Mal ausgewählt. Die beiden Befragten, die dieses Ziel

nicht nannten, stammten aus den Städten mit selbständigen Satzungen. Wegen der geringen Fallzahl lassen sich daraus keine allgemeinen Rückschlüsse ziehen. Dennoch lässt sich in der Tendenz erkennen, dass in Städten mit selbständigen Satzungen die Bedarfsdeckung wohl weniger im Fokus stand als bei Städten mit örtlichen Bauvorschriften, die zusammen mit einem Bebauungsplan entstanden sind.

Diagramm 107: Anzahl der Nennungen aus den drei Städten, die sich nicht an die Maximalzahl an Nennungen hielten

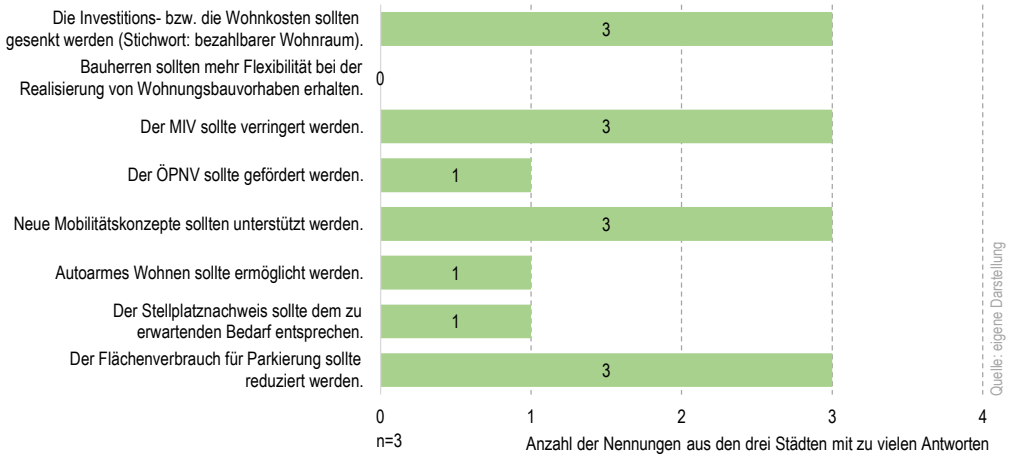


Tabelle 22: Übersicht über die Nennungen aller Städte, die die Frage beantwortet haben

	Städte mit drei Nennungen (korrektes Antwortverhalten)					Städte mit zu vielen Nennungen			Anzahl Nennungen gesamt
Fragebogen-Nummer	**FB 7**	**FB 17**	**FB 32**	**FB 35**	**FB 36**	**FB 11**	**FB 39**	**FB 44**	
Art der örtlichen Bauvorschrift	B-Plan	selbstän. Satzung	B-Plan	B-Plan	B-Plan	selbstän. Satzung	selbstän. Satzung	B-Plan	
Stadttyp (SR = Stadtregion, LR = ländliche Region, GS = Großstadt, MS = Mittelstadt, ZS = zentrale Stadt)	SR: MS	LR: ZS	SR: MS	SR: GS	SR: MS	SR: GS	SR: MS	SR: GS	
Die Investitions- bzw. die Wohnkosten sollten gesenkt werden (Stichwort: bezahlbarer Wohnraum).			■	■	■	■	■	■	6
Bauherren sollten mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten.									0
Der MIV sollte verringert werden.				■	■	■	■	■	5
Der ÖPNV sollte gefördert werden.	■					■			2
Neue Mobilitätskonzepte sollten unterstützt werden.			■			■	■	■	4
Autoarmes Wohnen sollte ermöglicht werden.				■				■	2
Der Stellplatznachweis sollte dem zu erwartenden Bedarf entsprechen.	■	■	■		■			■	5
Der Flächenverbrauch für Parkierung sollte reduziert werden.	■					■	■	■	4

Quelle: eigene Darstellung

Werden sowohl die Städte, die korrekt geantwortet haben, als auch die Städte, die sich nicht an die Zahl der Nennungen hielten, gemeinsam betrachtet, zeigt sich, dass die Befragten mit einem Anteil von 75 % die Absenkung der Investitions- und Wohnkosten am häufigsten als Ziel nannten. Dies lässt darauf schließen, dass in vielen befragten Städten die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze als ein strategisches Instrument gesehen wird, um die Kosten im Wohnungsbau zu senken. Am zweithäufigsten wurden die Ziele `Verringerung des MIV´ und `Stellplatznachweis entsprechend dem zu erwartenden Bedarf´ genannt (jeweils 63 % der Befragten). Dass fünf der acht Städte § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO dazu nutzten, um die Stellplatzzahlen dem zu erwartenden Bedarf anzupassen, lässt verschiedene Schlussfolgerungen zu. Dies kann darauf hindeuten, dass der 1:1-Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung in der Praxis oft zu hoch ist. Zulässig scheint zudem der Schluss zu sein, dass Städte mit Stellplatzreduzierungen eher nicht das Ziel verfolgen, den Parkraum bewusst zu verknappen, um das Mobilitätsverhalten der Bewohner zu beeinflussen, sondern vielmehr eine passgenaue Deckung des Bedarfs anstreben. Auffallend war, dass eine der drei Städte mit selbständiger Satzung (FB 17) einzig das Ziel `Stellplatznachweis entsprechend dem zu erwartenden Bedarf´ auswählte. Die Vermutung liegt nahe, dass diese Antwort

mit den Regelungen in der betreffenden Satzung zusammenhängt. Die anschließende Analyse dieser Stellplatzsatzung zeigte, dass darin nur für bestimmte Wohnformen (v.a. Studierendenwohnen, Altenwohnen) die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert wurde und nicht allgemein für den Wohnungsbau. In diesem Fall war es also das Ziel, durch eine selbständige Satzung den geltenden 1:1-Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung für Wohnungen mit besonderer Zweckbestimmung anzupassen. Bemerkenswert ist bei den Rückmeldungen, dass keiner der Befragten das Ziel auswählte, dass die Bauherren mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten sollten. Auch jene Befragten, die sich nicht an die Begrenzung der Antworten hielten und somit keine Priorisierung vornehmen mussten, nannten dies nicht als wichtiges Ziel. In der Gesamtschau aller Städte waren bei der Hälfte der Fälle die Ziele, dass neue Mobilitätskonzepte unterstützt werden sollen und der Flächenverbrauch für Parkierung reduziert werden soll, ausschlaggebend für die Einführung von Stellplatzreduzierungen. Dass 50 % der Befragten die Unterstützung von Mobilitätskonzepten als Ziel nannten, deutet darauf hin, dass zumindest in Teilen der kommunalen Praxis der Stellplatznachweis in Neubauvorhaben als zielführende Strategie gesehen wird, um die Entstehung von alternativen Mobilitätsformen zu fördern.

Frage 8: Rahmenbedingungen beim Erlass der örtlichen Bauvorschriften

Die Städte wurden befragt, ob bestimmte Rahmenbedingungen beim Erlass der örtlichen Bauvorschriften vorlagen. Acht der neun Städte mit rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften beantworteten diese Frage. Die Hälfte der Städte, für die eine gültige Antwort vorlag, hat im Rahmen der Aufstellung eine Analyse durchgeführt, die ergab, dass im Wohnungsbau auch weniger Stellplätze zur Bedarfsdeckung ausreichen. Darunter befinden sich auch zwei Städte, die auf die Form der selbständigen Satzung zurückgegriffen haben. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis lassen somit keine Tendenz erkennen, inwieweit Städte beim Erlass von örtlichen Bauvorschriften auf Analysen zurückgreifen. Während die einen Städte Untersuchungen erstellten, die belegen, dass auch weniger Stellplätze zur Deckung der Nachfrage ausreichen, legten gleich viele Städte Reduzierungen ohne entsprechende Untersuchungen fest. Vermutlich handelte es sich bei diesen Analysen um wichtige Datengrundlagen für die Bestimmung des konkreten Stellplatzschlüssels sowie für die Begründung und die Diskussionen mit Akteuren, die möglicherweise den geplanten Reduzierungen skeptisch gegenüberstanden.

Nur zwei der acht Städte gaben an, als Grundlage für die örtliche Bauvorschrift auf ein Verkehrs(entwicklungs)-konzept zurückgegriffen zu haben. Dabei handelt es sich in beiden Fällen um örtliche Bauvorschriften im Rahmen von Bebauungsplänen. Die selbständigen Satzungen, die im Rahmen der Befragung erfasst wurden, wurden somit – laut Rückmeldung der Befragten – nicht aus einem verkehrlichen Konzept heraus entwickelt. Die Frage klärte allerdings nicht, ob es in den befragten Städten überhaupt ein Verkehrsentwicklungskonzept gegeben hätte. Die Antworten aus den befragten Städten lassen erkennen, dass Verkehrsentwicklungskonzepten bislang beim Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften eher eine untergeordnete Bedeutung zukommt. Stellplatzreduzierungen scheinen bislang nur in seltenen Fällen in Konzepten zur verkehrlichen Entwicklung von Städten verankert zu sein.

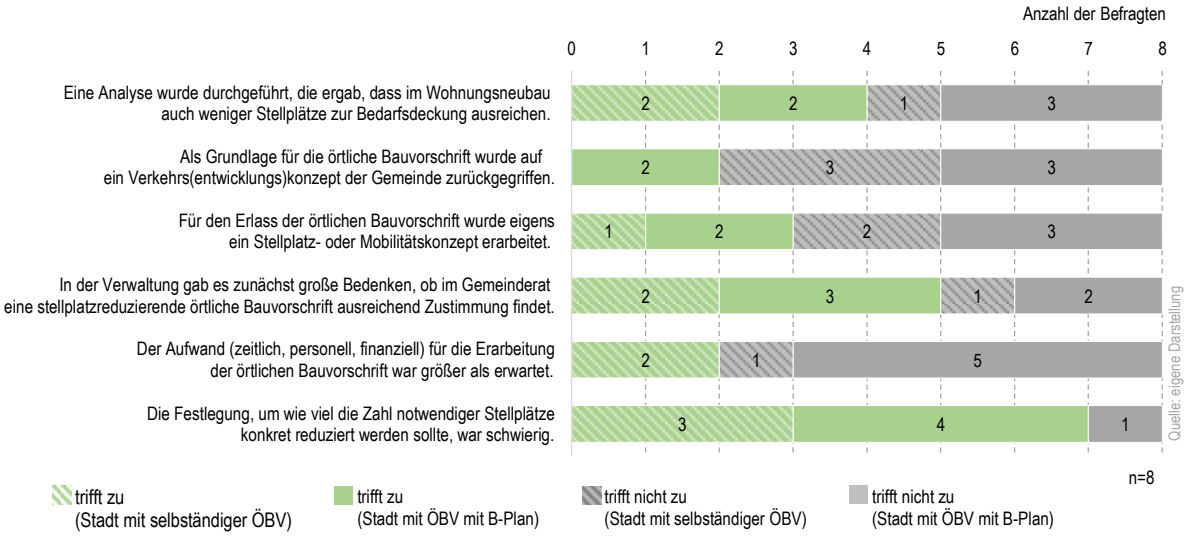
In drei der acht erfassten Städte wurde für den Erlass der örtlichen Bauvorschrift mit Stellplatzreduzierungen ein Stellplatz- oder Mobilitätskonzept erarbeitet – darunter befindet sich auch eine Stadt mit selbständiger Satzung. In der Mehrzahl der Fälle wurden somit die Stellplatzzahlen nicht auf Grundlage eines eigens erarbeiteten Konzepts abgesenkt, sondern allgemein ohne konkrete konzeptionelle Überlegungen und Maßnahmen. In vielen der befragten Städte scheinen die Stellplatzreduzierungen somit nicht von Maßnahmen, die vorab in einem Konzept erarbeitet wurden, abhängig gemacht worden zu sein.

Fünf der acht Befragten (63 %), die die Frage bearbeitet hatten, bestätigten, dass es in der Verwaltung zunächst große Bedenken gab, ob im Gemeinderat die Reduzierung der notwendigen Stellplätze ausreichend Zustimmung findet. Es handelte sich dabei um die Rahmenbedingung, die am zweithäufigsten genannt wurde. Zu den Städten, die dieser Aussage zustimmten, zählten auch zwei Städte mit selbständigen Satzungen. Dass in der Mehrzahl der Fälle die Verwaltung Bedenken hinsichtlich der Mehrheitsfähigkeit von Stellplatzreduzierungen hatte, kann als weiterer Beweis dafür gesehen werden, dass das Thema Parkierung im Wohnungsbau in der Kommunalpolitik oft zu Kontroversen führt und auf Ablehnung stößt. Die Vermutung liegt nahe, dass in diesen Städten die konkrete Ausgestaltung der Satzung auch von Überlegungen geprägt ist, ob sich für bestimmte Regelungen eine Mehrheit im Gemeinderat erreichen lässt.

Zwei der acht erfassten Städte stimmten der Aussage zu, dass der Aufwand für die Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift größer war als erwartet. In beiden Fällen handelt es sich dabei um Städte, die selbständige Satzungen erlassen haben. In drei Viertel der erfassten Städte hielt sich somit nach Meinung der Befragten der Aufwand für den Erlass im erwarteten Rahmen. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis lassen erkennen, dass der Aufwand für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften zusammen mit Bebauungsplänen tendenziell geringer ausfällt als bei selbständigen Satzungen. Eine Begründung dafür könnte darin liegen, dass der Aufwand in einem Bebauungsplanverfahren, in dem ohnehin viele Belange geprüft und abgestimmt werden müssen, nicht so sehr ins Gewicht fällt. Zudem können Stellplatzregelungen konkret für ein bestimmtes, in der Regel überschaubares Plangebiet mit vielen bereits bekannten Rahmenbedingungen erarbeitet werden und es müssen nicht wie bei selbständigen Satzungen, die meist einen großen Geltungsbereich umfassen, für viele unterschiedliche Randbedingungen adäquate Regelungen gefunden werden.
Am häufigsten bestätigten die Befragten die Aussage, dass es sich schwierig gestaltete, festzulegen, um wie viel die Zahl der notwendigen Stellplätze konkret reduziert werden sollte. Mit einer Ausnahme stimmten alle Befragten dieser Aussage zu. Bei dem Fall, der dabei keine Schwierigkeiten hatte, handelte es sich um eine Stadt (FB 36), die im Rahmen eines Bebauungsplans den Stellplatzschlüssel für Studierendenwohnen absenkte. Auch wenn die Hälfte der Städte (siehe erste Antwortoption) Analysen im Hinblick auf die Bedarfsdeckung durchgeführt hat, kann die hohe Zustimmung zu dieser Rahmenbedingung als Bestätigung gesehen werden, dass eine wesentliche Schwierigkeit beim Erlass von örtlichen Bauvorschriften darin besteht, inwieweit und unter welchen Bedingungen der 1:1-Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung eingeschränkt wird. Die Frage klärt nicht, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form die Schwierigkeiten eingetreten sind. Diese Fragestellung wurde im Nachgang der Befragung im Rahmen der Untersuchung des Aufstellungsprozesses der örtlichen Bauvorschriften, die schon erlassen wurden, genauer betrachtet (siehe Kapitel 7.4.1).

Frage 8: Welche Rahmenbedingungen lagen beim Erlass der örtlichen Bauvorschrift vor?

Diagramm 108: Anzahl der Befragten, die den im Fragebogen vorgegebenen Rahmenbedingungen beim Erlass von örtlichen Bauvorschriften zustimmten bzw. nicht zustimmten



Zusammenfassend zeigen die Antworten aus den Stadtverwaltungen, dass der Aufstellungsprozess in vielen Fällen von den Fragen geprägt war, um wie viel der 1:1-Stellplatzschlüssel reduziert und wie die erforderliche Zustimmung im Gemeinderat erreicht werden kann. Um diesen Problemen zu begegnen, hat die Hälfte der Befragten eigens Analysen zur Bedarfsdeckung durchgeführt. Im Vergleich zu örtlichen Bauvorschriften, die in Zusammenhang mit Bebauungsplänen erlassen wurden, lassen die Rückmeldungen bei selbständigen Satzungen einen größeren Aufwand für die Aufstellung erkennen.

Frage 9: Mögliche Änderungen der örtlichen Bauvorschriften

Die Städte, die bereits über rechtskräftige örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen verfügten, wurden befragt, ob nach den ersten Erfahrungen derzeit Änderungen der Vorschriften geplant sind. Falls dies der Fall sein sollte, wurde darum gebeten, die geplanten Änderungen zu beschreiben. Bei der Auswertung der Fragebögen zeigte sich, dass in zwei Fällen ein Missverständnis vorgelegen haben muss. Die beiden Städte wählten zunächst die Antwort, dass eine Änderung der bestehenden örtlichen Bauvorschriften geplant sei, und erläuterten anschließend, dass bei künftigen örtlichen Bauvorschriften andere Regelungen als bisher vorgesehen werden sollen. Es ist vermutlich im Text überlesen worden, dass sich die Frage auf die bereits bestehenden örtlichen Bauvorschriften bezieht und nicht auf künftige. Daher wurden die Antworten in den betreffenden Fragebögen auf `nein´ korrigiert. Nach diesen Korrekturen ergab die Auswertung, dass in keiner Stadt aktuell Änderungen der bestehenden Bauvorschriften geplant sind. Allerdings zeigte sich, dass wohl Städte bei künftigen örtlichen Bauvorschriften andere Regelungen für die Stellplatzreduzierung als bisher treffen möchten. Ein Befragter aus einer Stadt (FB 7), in der bisher örtliche Bauvorschriften nur im Rahmen eines Einzelprojekts erlassen wurden, vermerkte, dass Kriterien geprüft werden sollen, die gegebenenfalls eine allgemeine Reduzierung ermöglichen. Im Fragebogen einer weiteren Stadt (FB 39) mit selbständiger Satzung wurde erläutert, dass geplant sei, bei Bedarf künftig abseits der Satzung in Bebauungsplänen spezifische Reduzierungen der Stellplatzzahlen vorzunehmen. Die Frage wurde unter der Annahme gestellt, dass es in den angeschriebenen Städten bereits zahlreiche selbständige Stellplatzsatzungen gibt. Ziel war es, herauszufinden, ob nach den ersten praktischen Erfahrungen bestimmte Regelungen geändert werden sollen. Dass aktuell keine Änderungen geplant sind, kann verschiedene Gründe haben. Zunächst verfügten weniger Städte als erwartet über selbständige Satzungen mit Stellplatzreduzierungen. Da die kommunalen Satzungen noch nicht lange in Kraft waren, lagen bislang nicht ausreichend Erfahrungen vor, ob sich bestimmte Regelungen in der Praxis bewähren oder nicht. Bei den örtlichen Bauvorschriften, die zusammen mit Bebauungsplänen erlassen wurden, sind Änderungen eher unwahrscheinlich. Selbst wenn sich eine Regelung zur Stellplatzreduzierung nicht gänzlich als praktikabel herausstellen sollte, würden wohl die meisten Städte davon Abstand nehmen, den Bebauungsplan kurz nach seiner Rechtskraft wieder zu ändern. Bei der späteren Auswertung der betreffenden Bebauungspläne zeigte sich allerdings bei einem Projekt, dass dies durchaus doch der Fall sein kann (siehe Kapitel 7.4.2.7, Bebauungsplan `Schneeflären´ in Kehl). In einigen Jahren, wenn mehr Erfahrungen in den Städten mit selbständigen Satzungen vorliegen, würde diese Frage mit Sicherheit mehr Erkenntnisse bringen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in den betreffenden Städten die getroffenen Regelungen zur Stellplatzreduzierung zumindest nicht zu so gravierenden Problemen geführt haben, dass kurzfristig Änderungen erforderlich wurden.

7.3.3 Städte mit örtlichen Bauvorschriften in Aufstellung

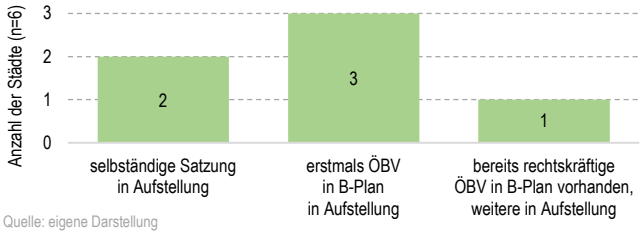
Für jene Städte, in denen sich zum Zeitpunkt der Befragung örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung in Aufstellung befanden, enthielt der Fragebogen in einem separaten Block mehrere Fragen. Die Befragten wurden zudem gebeten, einige Fragen (z.B. zur Initiative) zu beantworten, die sich in dem Block befanden, der für Städte mit bereits rechtskräftigen Satzungen vorgesehen war, und die daher übersprungen wurden.
In insgesamt sechs Städten waren zum Zeitpunkt der Befragung örtliche Bauvorschriften zur Einschränkung der Stellplatzzahlen in Aufstellung. Bei einer Stadt (FB 44) lag der Sonderfall vor, dass schon entsprechende Bauvorschriften in Bebauungsplänen vorhanden waren und sich gerade weitere Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen in Aufstellung befanden. Das heißt, dass in insgesamt fünf der 44 Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, erstmals örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen in Aufstellung waren.

Frage 10: Form der örtlichen Bauvorschriften in Aufstellung

Im Fragebogen wurden die Verwaltungen befragt, in welcher Form die örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen erlassen werden sollen. In zwei Fällen (FB 1, FB 39) sollte dies in Form einer selbständigen Satzung und in drei Fällen im Satzungsverbund mit einem Bebauungsplan erfolgen. Bei den Städten mit selbständiger Satzung handelte es sich um eine Großstadt und um eine zentrale Stadt im ländlichen Raum. Die in Aufstellung befindlichen selbständigen Satzungen sind nach Aussage der Befragten jeweils für Teilbereiche des Gemeinde-

gebiets vorgesehen und sollen im Laufe von 2019 rechtskräftig werden. Sämtliche Städte, in denen sich zum Zeitpunkt der Befragung Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen in Aufstellung befanden, sind städtischen Regionen zuzurechnen (drei Großstädte, eine Mittelstadt).
Die Befragung zeigte, dass sich neben den drei Städten, die in Baden-Württemberg bereits über selbständige Satzungen verfügten, zum Zeitpunkt der Befragung nur in zwei weiteren Städten entsprechende Satzungen im Aufstellungsverfahren befanden. Das heißt, nur in rund 5 % der erfassten Städte, in denen es noch keine eigenständige Satzung gab, sollten in der nächsten Zeit abseits von Bebauungsplänen Stellplatzsatzungen zur Reduzierung der Stellplatzpflicht erlassen werden. In doppelt so vielen Städten waren zum Zeitpunkt der Befragung Bebauungspläne in Aufstellung, im Rahmen derer der Stellplatzschlüssel in örtlichen Bauvorschriften gesenkt werden sollte. Dies lässt erkennen, dass Städte die Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO vorzugsweise dazu nutzen, bei der Schaffung von Baurecht für konkrete Projekte durch örtliche Bauvorschriften die Stellplatzzahlen zu reduzieren. Für selbständige Satzungen ohne konkreten Projektbezug wird § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO seltener herangezogen.

Diagramm 109: Anzahl der Städte mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften in Aufstellung unterschieden nach Form der Satzung

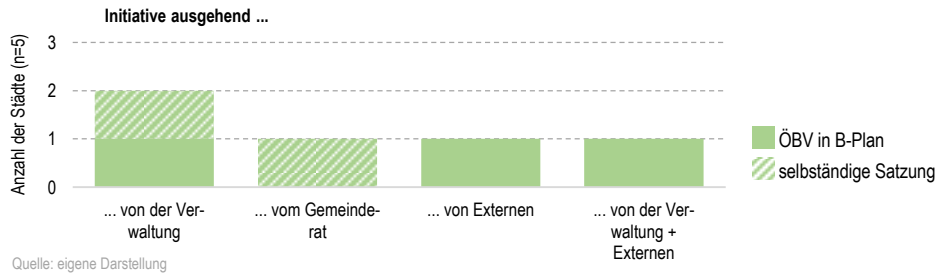


Quelle: eigene Darstellung

Frage 6 für Städte mit in Aufstellung befindlichen Satzungen: Initiative für stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften

Die fünf Städte, in denen sich erstmals örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung in Aufstellung befanden, wurden wie die Städte mit bereits rechtskräftigen Satzungen befragt, von wem die Initiative für den Erlass ausging. Ein Befragter (FB 9) beschränkte sich nicht wie vorgegeben auf eine Antwort und wählte die Antwortoptionen `Verwaltung´ und `Externe´ als Initiatoren aus. Zudem ergänzte er, dass es sich bei dem externen Akteur um das städtische Wohnungsunternehmen handelte. Von den vier Städten, die mit korrektem Antwortverhalten in die Auswertung einflossen, nannten zwei Befragte die Verwaltung als Impulsgeber. In jeweils einer Stadt ging der Anstoß vom Gemeinderat und von Externen aus. Bei der Antwort `Externe´ wies der Bearbeiter des Fragebogens darauf hin, dass es sich dabei um eine Baugruppe handelt, die ein alternatives Wohnungsprojekt realisieren möchte. Werden nur die beiden selbständigen Satzungen betrachtet, zeigte sich, dass dies im einen Fall auf die Initiative der Verwaltung und im anderen Fall auf die des Gemeinderats zurückgeht.
Die Auswertung ergab, dass – wie bei den Städten mit bereits rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften (siehe Frage 6) – der Impuls für die sich in Aufstellung befindlichen örtlichen Bauvorschriften am häufigsten von der Verwaltung ausging. Die Bandbreite an Antworten ließ allerdings erkennen, dass die Initiative für Stellplatzreduzierungen in der kommunalen Praxis von unterschiedlichen Akteuren ausgeht und Verwaltungen in manchen Fällen erst auf externen Druck aktiv werden.

Diagramm 110: Von wem ging die Initiative für die in Aufstellung befindlichen stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften aus?

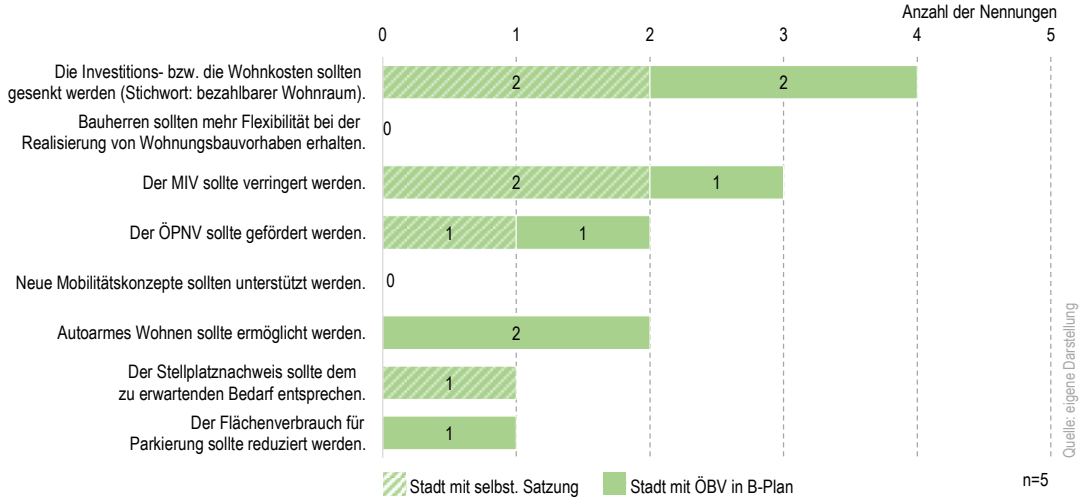


Quelle: eigene Darstellung

Frage 7 für Städte mit in Aufstellung befindlichen Satzungen: Ziele der örtlichen Bauvorschriften

Die fünf Städte, in denen sich zum Befragungszeitpunkt erstmals eine stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift in Aufstellung befand, wurden – wie die Städte mit bereits rechtskräftigen Satzungen – danach befragt, welche Ziele damit vorrangig erreicht werden sollen. Von den vorgegebenen Antwortoptionen sollten maximal drei ausgewählt werden. Insgesamt lagen 13 Nennungen vor – ein Befragter gab nur zwei Ziele an. Vier der fünf Befragten nannten die Senkung von Kosten als ein Ziel für die in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschrift. Am zweithäufigsten wurde mit drei Nennungen das Ziel angegeben, dass durch die Stellplatzreduzierung der MIV verringert werden soll (60 % der Befragten). Jeweils zwei Nennungen erhielten die Ziele `Förderung des ÖPNV´ und `Unterstützung autoarmen Wohnens´. Je ein Befragter wählte die Ziele `Stellplatznachweis entsprechend dem zu erwartenden Bedarf´ und `Reduzierung des Flächenverbrauchs´. Bei den beiden Städten mit selbständigen Satzungen zeigte sich eine Übereinstimmung bei den Zielen Reduzierung von Kosten und von MIV. Unter der Rubrik `Sonstiges´ wurde im Fragebogen aus einer Großstadt (FB 9) ergänzt, dass ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden soll. Ein Befragter vermerkte (FB 19) ergänzend zu den ausgewählten Zielen unter `Sonstiges´ noch Klimaschutzziele.

Diagramm 111: Anzahl der Nennungen aus den fünf Städten mit in Aufstellung befindlichen örtlichen Bauvorschriften



Im Vergleich zu den Städten, in denen bereits rechtskräftige örtliche Bauvorschriften vorlagen (siehe Frage 7), nannten die Städte mit in Aufstellung befindlichen Satzungen deutlich seltener das Ziel, dass der Stellplatznachweis dem zu erwartenden Bedarf entsprechen soll. Das Ziel der Reduzierung von Wohnkosten wurde von Städten sowohl mit bereits rechtskräftigen als auch in Aufstellung befindlichen örtlichen Bauvorschriften am häufigsten gewählt. Wie bei den Städten mit rechtskräftigen Vorschriften entfiel auch hier keine Nennung auf das Ziel, den Bauherren mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauprojekten einzuräumen. Zusammenfassend lässt sich für die in der Auswertung berücksichtigten Städte feststellen, dass für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften vorrangig wohnungs- (Kostensenkung) und verkehrspolitische Ziele (MIV-Reduzierung, autoarmes Wohnen, ÖPNV-Förderung) ausschlaggebend sind.

7.3.4 Städte, in denen örtliche Bauvorschriften weder rechtskräftig vorhanden sind noch sich in Aufstellung befinden

Für die 30 Städte, in denen zum Zeitpunkt der Befragung stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften weder rechtskräftig vorlagen noch sich in Aufstellung befanden, waren im Fragebogen Fragen vorgesehen, die Aufschluss darüber geben sollten, ob der Erlass entsprechender Vorschriften absehbar ist und – falls nicht – aus welchen Gründen dies nicht angestrebt wird.

Frage 11: Vorhandensein von konkreten Überlegungen für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften

Sieben der 30 Befragten (23 %) gaben an, dass es in der Stadt, in deren Verwaltung sie tätig sind, derzeit konkrete Überlegungen für den zeitnahen Erlass einer örtlichen Bauvorschrift zur Stellplatzreduzierung gibt. Neben einer Großstadt (FB 13) zählten dazu vier Mittelstädte in städtischen Regionen sowie zwei zentrale Städte in ländlichen Regionen. In den nicht-zentralen Mittelstädten in ländlichen Regionen, die an der Befragung teilgenommen hatten, gab es keine entsprechenden Überlegungen. Hinsichtlich der Form der örtlichen Bauvorschriften gaben drei Befragte an, dass es Absichten gibt, diese als selbständige Satzung zu erlassen. Drei weitere Städte beabsichtigten, Stellplatzreduzierungen durch örtliche Bauvorschriften in Bebauungspläne zu integrieren. In einer kleinen Mittelstadt in einer städtischen Region war die Frage der Satzungsform noch offen (FB 42).

Insgesamt gab es somit zum Zeitpunkt der Befragung in 77 % der 30 Städte, die an der Befragung teilgenommen haben und bis dahin noch nicht von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht hatten bzw. machten, auch keine konkreten Überlegungen, den Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung abzusenken. Zwischen städtischen und ländlichen Regionen lassen sich dabei keine großen Unterschiede feststellen. Während es in 25 % der Städte in Stadtregionen (n=20) konkrete Überlegungen für Stellplatzabsenkungen gibt, ist dieser Anteil mit 20 % in ländlichen Regionen (n=10) nur geringfügig niedriger. In beiden Regionstypen ist somit in der großen Mehrheit der Städte in den nächsten Jahren nicht von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften auszugehen. Da alle Großstädte in Baden-Württemberg an der Befragung teilgenommen haben, war für diesen Stadttyp eine Vollerhebung möglich. Diese ergab, dass es landesweit in zwei der insgesamt neun Großstädte aktuell auch keine Überlegungen für Stellplatzreduzierungen gibt (FB 41, FB 33).

Die Rückmeldungen aus den Stadtverwaltungen zeigten, dass zum Zeitpunkt der Befragung nur knapp ein Viertel der erfassten Städte ohne vorhandene oder in Aufstellung befindliche Stellplatzreduzierung zumindest in Überlegungen dazu ist. Damit verbleiben immer noch 23 Städte, in denen auch weiterhin keine Flexibilisierung der landesrechtlichen Stellplatzverpflichtung absehbar ist. Bezogen auf alle Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, sind dies mehr als die Hälfte (23 von 44 Städten bzw. 52 % der Städte).

Diagramm 112: Anzahl der Städte (ohne rechtskräftige oder in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschriften) mit bzw. ohne konkrete Überlegungen für einen Erlass von Stellplatzreduzierungen

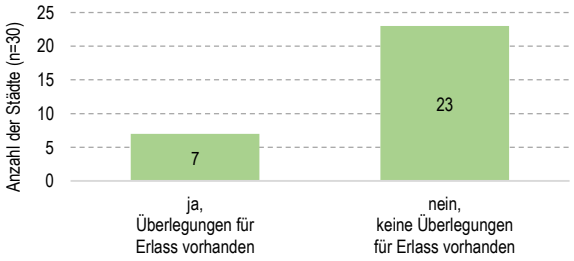


Diagramm 113: Anteil der Städte (ohne rechtskräftige oder in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschriften) mit bzw. ohne konkrete Überlegungen für einen Erlass

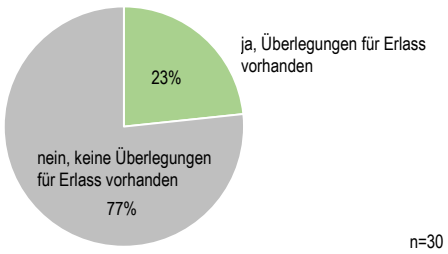


Diagramm 114: Anteil der Städte nach Regionstypen mit bzw. ohne konkrete Überlegungen, örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung für Wohnungen zu erlassen

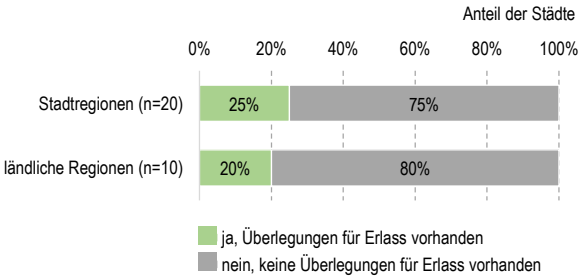


Diagramm 115: Anzahl der Städte nach Stadttypen mit bzw. ohne konkrete Überlegungen, örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung für Wohnungen zu erlassen

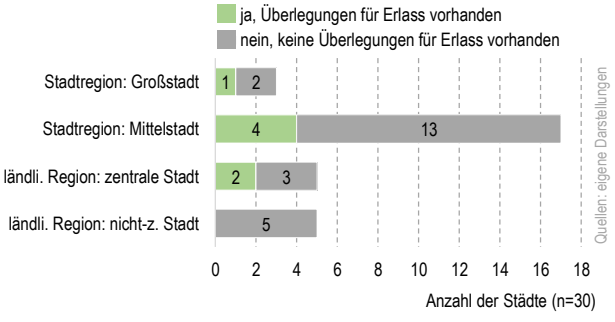
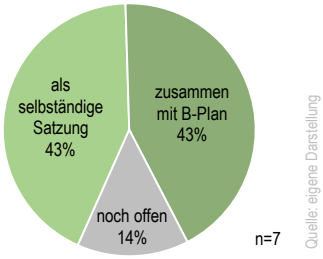


Diagramm 116: Verteilung der Formen von örtlichen Bauvorschriften, für die es in den Städten Überlegungen gibt



Frage 12: Wunsch nach örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen

In weiterer Folge wurden die Bearbeiter des Fragebogens in jenen Städten, in denen bisher keine örtlichen Bauvorschriften vorliegen oder in Aufstellung sind und in denen es auch keine konkreten Überlegungen dafür gibt, gefragt, ob sie örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung in bestimmten Stadtgebieten oder bei bestimmten Projekten begrüßen würden. Von den 23 Befragten, die diese Frage beantworten sollten, liegt in zwei Fällen keine Rückmeldung vor. Einer davon (FB 16) ergänzte den Kommentar, dass „bei der Entwicklung neuer Baugebiete oder größerer Quartierskonzepte im Bestand ein solcher Ansatz ggf. denkbar“ wäre. Dieser Hinweis könnte so interpretiert werden, dass sich der Befragte eine entsprechende Regelung grundsätzlich vorstellen könnte, sofern es in der betreffenden Stadt ein großes Baugebiet gäbe, was aktuell nicht der Fall zu sein scheint.
Zwei Drittel der Befragten, die die Frage beantwortet haben, gaben an, dass sie örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen begrüßen würden. Ein Befragter (FB 15) ergänzte bei der Antwort `nein´ den Kommentar, dass die Polizei sogar eher eine Erhöhung der Stellplatzzahl wegen des Parkdrucks empfiehlt. Befragte aus den zwei Großstädten, die in dieser Auswertung vertreten sind, würden entsprechende Regelungen befürworten. In städtischen Regionen würden 79 % der Befragten und in ländlichen Regionen 43 % der Befragten Stellplatzreduzierungen begrüßen. Auffallend ist, dass in den ländlichen Regionen drei der vier Befragten aus nicht-zentralen Städten Stellplatzreduzierungen befürworten würden, während keiner der drei Befragten aus zentralen Städten dies würde. Wenn betrachtet wird, in welchem Bereich in der Verwaltung die Person tätig ist, die den Fragebogen ausgefüllt hat, lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. Sämtliche Dezernenten oder Befragte aus dem Bereich Stadtplanung würden Stellplatzabsenkungen begrüßen. In der Gruppe der Baurechtsbehörden sprachen sich dagegen nur 40 % der Befragten dafür aus. In der Gruppe der Fragebögen, die von Personen aus mehreren Verwaltungsbereichen bearbeitet wurden, wurden stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften zur Hälfte gutgeheißen.

Frage 12: Würden Sie in bestimmten Stadtgebieten oder bei bestimmten Projekten eine örtliche Bauvorschrift zur Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen begrüßen?

Diagramm 117: Anteil der Befragten

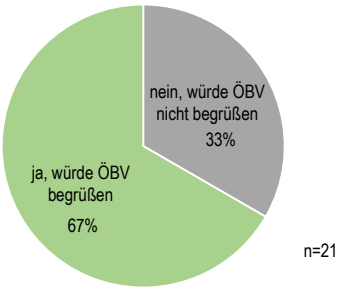


Diagramm 118: Anzahl der Befragten – nach Stadttypen

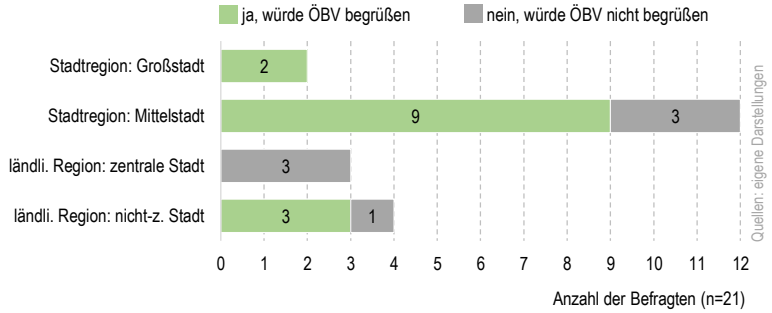


Diagramm 119: Anzahl der Befragten

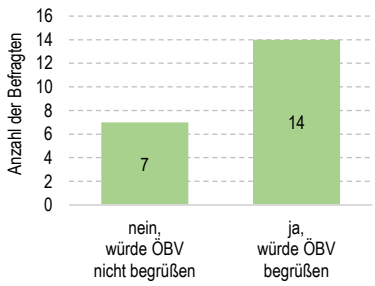
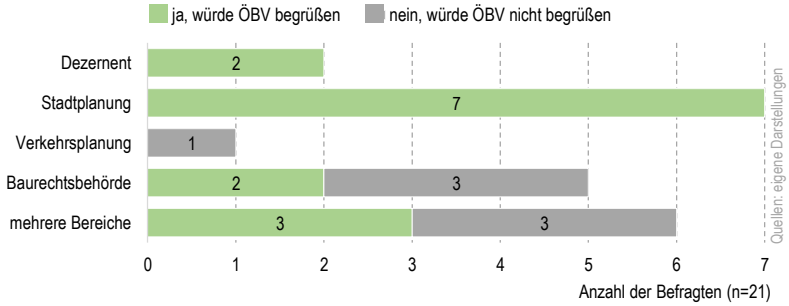


Diagramm 120: Anzahl der Befragten – nach Verwaltungsbereichen



Die Mehrzahl der Befragten aus jenen Städten, in denen bisher und auch absehbar keine Stellplatzreduzierungen vorgesehen sind, würden somit entsprechende Regelungen begrüßen. Die Gründe, weshalb trotzdem keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden, sind Gegenstand der folgenden Frage. Die Unterschiede, die sich in Abhängigkeit der Verwaltungsbereiche feststellen lassen, können als Beleg dafür betrachtet werden, dass Dezernenten und Stadtplaner in Stellplatzreduzierungen mit Blick auf die Stadtentwicklung häufiger eine sinnvolle Strategie sehen, während im Bereich Baurecht dazu eher eine kritische Haltung eingenommen wird. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass sich in einigen Städten, die bisher keine Stellplatzreduzierungen erlassen haben und dies auch nicht planen, sowohl an Dezernatsspitzen als auch in den Planungsämtern Personen finden lassen, die einer Lockerung der bisherigen Stellplatzregelungen positiv gegenüberstehen. Allerdings scheint es in diesen Städten Widerstände oder sonstige Hinderungsgründe zu geben, die einem Erlass stellplatzreduzierender örtlicher Bauvorschriften entgegenstehen.

Frage 13: Gründe für ausbleibende Stellplatzreduzierungen

Die Städte ohne vorhandene oder in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschriften und ohne konkrete Überlegungen wurden befragt, aus welchen Gründen keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden. Insgesamt 23 Städte sollten diese Frage beantworten – zwei Großstädte, 13 Mittelstädte in Stadtregionen sowie in ländlichen Regionen drei zentrale Städte und fünf nicht-zentrale Städte. Unter den Befragten befanden sich drei Dezernenten, acht Mitarbeiter aus dem Bereich Stadtplanung, fünf Beschäftigte aus Baurechtsämtern sowie eine Person aus dem Bereich Verkehrsplanung. Sechs weitere Fragebögen wurden von Mitarbeitern aus mehreren Verwaltungsbereichen ausgefüllt.

Die Antwortmöglichkeiten bestanden aus insgesamt acht Aussagen, die die Befragten bewerten sollten. Dafür stand eine Skala mit vier Bewertungspunkten zur Verfügung, die an den Enden mit den Extremen `trifft völlig zu´ und `trifft überhaupt nicht zu´ beschriftet war. Auf eine konkrete Bezeichnung der dazwischenliegenden Kategorien wurde verzichtet, um die Bewertungen der Befragten nicht durch konkrete Formulierungen einzuschränken. Mit Hilfe dieser Skala von 1 (`trifft überhaupt nicht zu´) bis 4 (`trifft völlig zu´) konnten die Befragten entweder in extremer oder in abgeschwächter Form den vorgegebenen Gründen zustimmen bzw. diese ablehnen. Bewertungen mit den Skalenpunkten 1 und 2 bedeuten, dass der Befragte dem vorgeschlagenen Grund nicht zustimmte; Bewertungen mit den Skalenpunkten 3 und 4 meinen Zustimmung zum jeweiligen Grund.

Diagramm 121: Anzahl der Personen aus den verschiedenen Verwaltungsbereichen, die die Frage beantwortet sollten

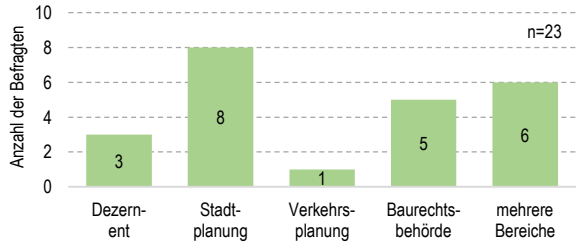


Diagramm 122: Anzahl der Personen aus den unterschiedenen Stadttypen, die die Frage beantwortet sollten

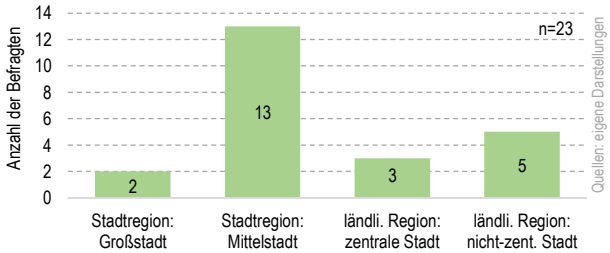
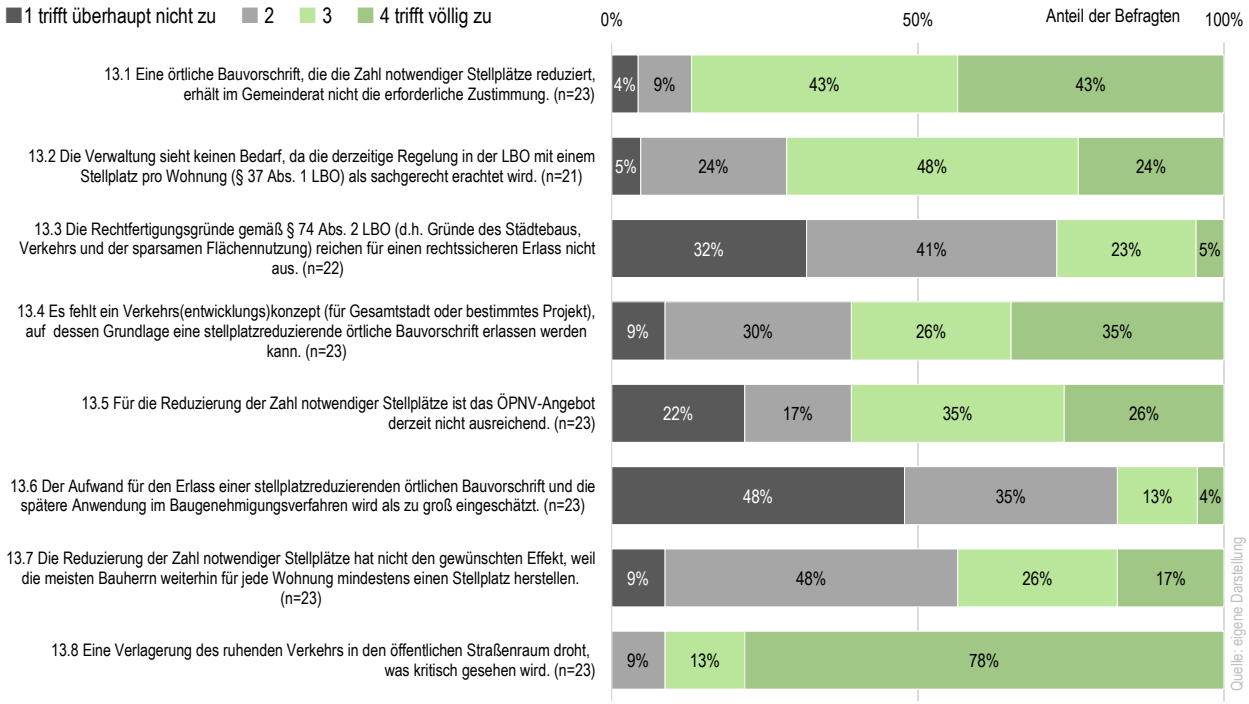


Diagramm 123: Bewertung der Gründe für ausbleibende Satzungen (Befragte in Prozent)



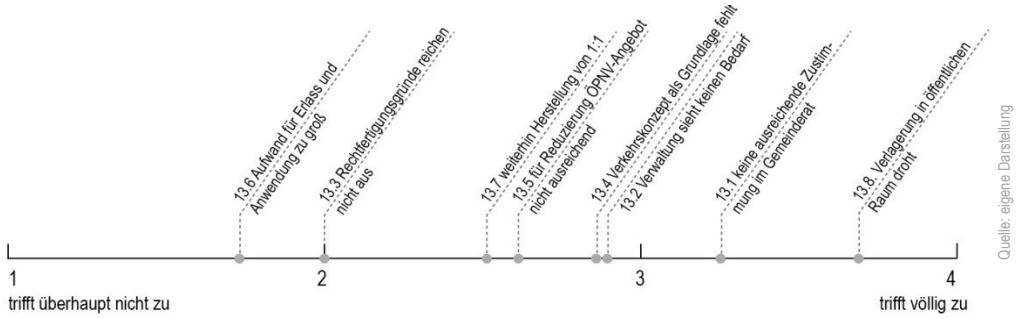
Für die Bewertungen, die die Befragten auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) getroffen hatten, wurden ergänzend zur Häufigkeit der Nennung die Mittelwerte gebildet. Auf Grund der geringen Fallzahlen (N) sind die Mittelwerte allerdings nur sehr eingeschränkt aussagekräftig – im Vergleich der verschiedenen Gründe lassen sich aber dennoch gewisse Tendenzen ablesen. Die Standardabweichung zeigt, wie stark die Bewertungen um den Mittelwert streuen. Je größer der Wert der Standardabweichung, umso unterschiedlicher sind die Bewertungen (vgl. Brosius 2018: 442). Der Median bzw. Zentralwert ist jener Wert, der bei einer geordneten Verteilung in der Mitte liegt. Die Mittelwerte wurden auch für die verschiedenen Typen von Regionen, Städten und Verwaltungsbereichen ermittelt, die für die Auswertung gebildet wurden. Wegen der teilweise sehr geringen Zahl an Fällen (z.B. nur zwei Großstädte) ist die Aussagekraft jedoch stark eingeschränkt.

Tabelle 23: Vergleich der Mittelwerte und Mediane der verschiedenen Gründe, weshalb in den Städten keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden; Bewertung auf einer Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu); sortiert nach Gesamtmittelwert

					Verwaltungsbereiche								Regionstypen				Stadttypen							
	Gesamt				Dezernent		Stadt-planung		Baurechts-behörde		mehrere Bereiche		Stadtregion		ländliche Region		Stadt-region: Großstadt		Stadt-region: Mittelstadt		ländli. Region: zentrale Stadt		ländli. Region: nicht-zent. Stadt	
Grund	Mittel-wert	N	Stan-dard-abwei.	Medi-an	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N	Mittel-wert	N
13.6 Aufwand für Erlass und Anwendung zu groß	**1,74**	23	0,864	2	2,66	3	1,88	8	1,40	5	1,50	6	1,73	15	1,75	8	1,50	2	2,62	13	1,67	3	1,80	5
13.3 Rechtfertigungsgründe reichen nicht aus	**2,00**	22	0,873	2	2,50	2	2,00	8	2,20	5	1,50	6	2,07	14	1,88	8	2,00	2	2,08	12	2,00	3	1,80	5
13.7 kein Effekt, weil weiterhin Herstellung von 1:1	**2,52**	23	0,898	2	3,00	3	2,38	8	2,20	5	2,83	6	2,53	14	2,5	8	2,00	2	2,62	13	3,33	3	2,00	5
13.5 für Reduzierung ÖPNV-Angebot nicht ausreichend	**2,65**	23	1,112	3	3,00	3	2,38	8	2,80	5	2,67	6	2,27	15	3,38	8	1,50	2	2,38	13	3,67	3	3,20	5
13.4 Verkehrskonzept als Grundlage fehlt	**2,87**	23	1,014	3	2,67	3	2,88	8	2,80	5	2,83	6	2,60	15	3,38	8	2,50	2	2,62	13	3,67	3	3,20	5
13.2 Verwaltung sieht keinen Bedarf	**2,90**	21	0,831	3	2,67	3	2,86	7	3,40	5	2,60	5	2,77	13	3,13	8	3,00	1	2,75	12	3,67	3	2,80	5
13.1 keine ausreichende Zustimmung im Gemeinderat	**3,26**	23	0,81	3	3,00	3	3,13	8	3,00	5	3,67	6	3,27	15	3,25	8	3,50	2	3,23	13	3,00	3	3,40	5
13.8. Verlagerung in öffentlichen Raum droht	**3,70**	23	0,635	4	4,00	3	3,50	8	3,80	5	3,67	6	3,60	15	3,88	8	4,00	2	3,54	13	4,00	3	3,80	5

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 40: Mittelwerte der vorgeschlagenen Gründe auf einer Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu)



Frage 13.1: Der Grund, dass örtliche Bauvorschriften nicht angestrebt werden, weil Stellplatzreduzierungen im Gemeinderat nicht die erforderliche Mehrheit erhalten würden, erhielt auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) eine mittlere Zustimmung von 3,26 (Mittelwert). Es handelt sich dabei um den Grund mit der zweithöchsten Zustimmung. 43 % der Befragten (n=23) hielten die Ursache einer mangelnden Gemeinderatsmehrheit für völlig zutreffend. Insgesamt stimmten 86 % der Befragten (Skalenpunkte 3 und 4) diesem Grund zu und vertraten somit die Auffassung, dass Stellplatzreduzierungen in der Stadt, in der sie tätig sind, politisch nicht mehrheitsfähig wären. Nur ein Befragter bewertete diese Aussage als überhaupt nicht zutreffend (Skalenpunkt 1) und zwei weitere Antworten entfielen auf Skalenpunkt 2. Bei den Befragten, die darin keinen Hinderungsgrund sahen, handelte es sich in zwei Fällen um Befragte aus dem Stadttyp Mittelstadt in einer Stadtregion sowie in einem Fall um einen Befragten aus einer zentralen Stadt im ländlichen Raum. Alle drei Dezernenten, die diese Frage beantwortet hatten, entschieden sich für Skalenpunkt 3 und stimmten somit dem Grund einer mangelnden politischen Mehrheitsfähigkeit in abgeschwächter Form zu.
Die Rückmeldungen der Befragten machen deutlich, dass in der großen Mehrzahl der erfassten Städte ein Grund für ausbleibende Stellplatzreduzierungen darin gesehen wird, dass der Gemeinderat solchen nicht zustimmen würde. Bedenken, keine ausreichende Gemeinderatsmehrheit zu finden, scheinen viele Verwaltungen davon abzuhalten, Strategien voranzutreiben, die auf eine Flexibilisierung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau abzielen.

Diagramm 124: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

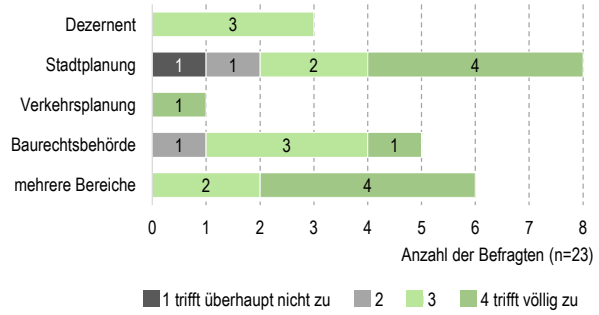
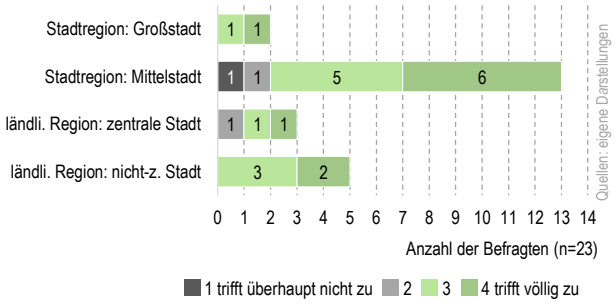


Diagramm 125: Häufigkeit der Bewertungen nach Stadttypen



Frage 13.2: Als nächste Antwortoption sollten die Befragten bewerten, ob die Verwaltung keinen Bedarf für Stellplatzreduzierungen sieht, da die derzeitige Regelung mit dem 1:1-Stellplatzschlüssel als sachgerecht erachtet wird. Der Leiter des Stadtplanungsamts einer großen Mittelstadt ließ die Frage unbeantwortet. Die Bearbeiter des Fragebogens aus einer Großstadt haben zwischen den Kästchen in der Mitte ein Kreuz gesetzt, sodass die Antwort nicht als gültig in die Auswertung einfließen konnte. Im Mittel erhielt dieser Grund auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) eine Zustimmung von 2,9. 24 % der Befragten, von denen eine gültige Antwort vorlag (n=21), hielten den Grund für völlig zutreffend (Skalenwert 4), dass der landesrechtliche Stellplatzschlüssel in der Verwaltung als sachgerecht betrachtet wird und damit auch keine abweichenden Regelungen in örtlichen Bauvorschriften erforderlich sind. Weitere 48 % der Befragten entschieden sich für Skalenpunkt 3. Insgesamt hielten somit rund 72 % der Befragten diesen Grund für zutreffend. Nur einer der 21 Befragten (5 %) entschied sich für Skalenpunkt 1, dass diese Aussage überhaupt nicht zutrifft.

Bei dieser Frage wurde die allgemeine Verwaltungsmeinung in der betreffenden Stadt abgefragt, die sich von der persönlichen Meinung des Befragten unterscheiden kann. In diesem Zusammenhang bot sich ein Abgleich mit der vorher gestellten Frage 12 an, bei der danach gefragt wurde, ob der Befragte stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften begrüßen würde. Dabei zeigte sich, dass die Hälfte der Befragten, die in Frage 12 Stellplatzreduzierungen befürwortet haben, bei dieser Frage der Auffassung ist, dass die Verwaltung, in der sie tätig sind, die aktuellen Regelungen der Landesbauordnung für sachgerecht erachtet und somit keine Flexibilisierungen anstrebt. Dies kann als ein Beleg dafür gesehen werden, dass innerhalb von Stadtverwaltungen unterschiedliche Meinungen zur Sinnhaftigkeit von Stellplatzreduzierungen vorherrschen. Viele Befragte, die Stellplatzreduzierungen gutheißen würden, arbeiten in Verwaltungen, in denen die aktuellen Regelungen der Landesbauordnung als sachgerecht erachtet werden.
Da über 70 % der Befragten der Aussage zustimmten, dass die allgemeine Verwaltungsmeinung davon geprägt ist, dass die aktuellen LBO-Regelungen sachgerecht sind, scheint der Schluss zulässig, dass in vielen der befragten Städten auch künftig die Verwaltung nicht als Initiator für stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften aktiv werden wird. Der Abgleich mit dem vorherigen Grund (keine ausreichende Zustimmung im Gemeinderat zu erwarten) ergab, dass in 15 der 21 erfassten Städten die Verwaltungsmeinung, dass die aktuellen Regelungen ausreichen, auf einen Gemeinderat trifft, der vermutlich mehrheitlich Stellplatzreduzierungen ablehnt. In diesen Städten kann angesichts der ablehnenden Haltung der beiden Hauptakteure (Stadtverwaltung, Gemeinderat) auch künftig eher nicht davon ausgegangen werden, dass von der Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht wird und die Zahl der notwendigen Stellplätze eingeschränkt wird.

Diagramm 126: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

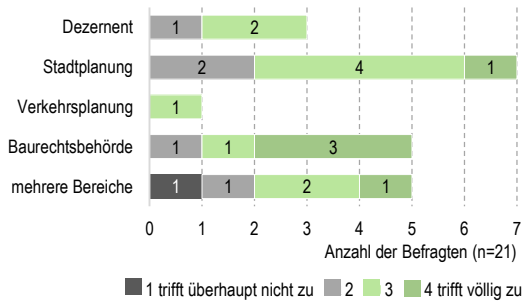
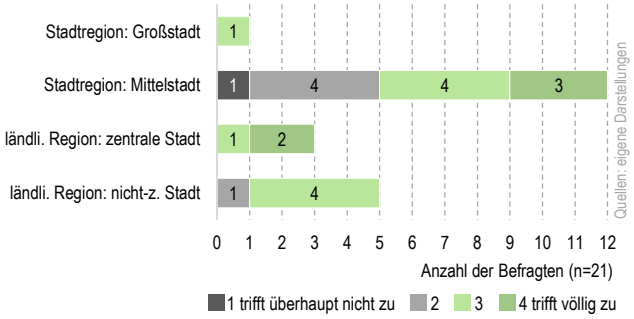


Diagramm 127: Häufigkeit der Bewertungen nach Stadttypen



Frage 13.3: § 74 Abs. 2 LBO regelt, dass die Anzahl notwendiger Stellplätze nur soweit eingeschränkt werden darf, wie dies Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung rechtfertigen. Angesichts dieser rechtlichen Anforderungen wurde danach gefragt, ob ein Grund für das Fehlen von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften darin liegt, dass die Rechtfertigungsgründe für einen rechtssicheren Erlass nicht ausreichen. Ein Befragter (FB 10) ließ die Frage unbeantwortet und vermerkte, dass er dies fachlich nicht abschließend beurteilen könne. Somit lagen 22 gültige Antworten vor. Auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) lag die mittlere Zustimmung zu diesem Grund bei 2,0. Nur ein Befragter aus einer Stadt mit rund 40.000 Einwohnern (FB 43) hielt die Aussage für völlig zutreffend, dass die Rechtfertigungsgründe nicht ausreichen, während sieben Befragte dies für überhaupt nicht zutreffend einschätzten. Insgesamt stimmten 73 % der Befragten diesem Grund nicht zu. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass nach Meinung der Befragten in der großen Mehrheit der erfassten Städte ausreichend Rechtfertigungsgründe für einen rechtssicheren Erlass vorliegen würden. Beim Vergleich der Stadttypen zeigte sich, dass in städtischen Regionen rund 83 % der Befragten und in ländlichen Regionen auch immerhin 75 % der Befragten der Meinung waren, dass die Rechtfertigungsgründe für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften ausreichen würden.
Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis lassen den Schluss zu, dass für die meisten Städte die Rechtfertigungsgründe in § 74 Abs. 2 LBO keine zu hohen Anforderungen an die Begründung stellen und somit kein Hindernis für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften sind. Unter den Befragten überwog die Meinung, dass Stellplatzreduzierungen in der Stadt, in der sie tätig sind, ausreichend begründet werden könnten. Bemerkenswert dabei ist, dass sogar in fast allen nicht-zentralen Städten im ländlichen Raum die Befragten eine unzureichende Begründbarkeit nicht als Grund sahen.

Diagramm 128: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

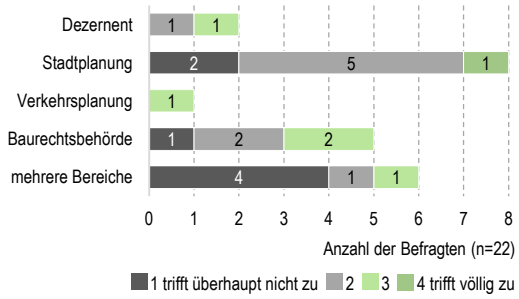
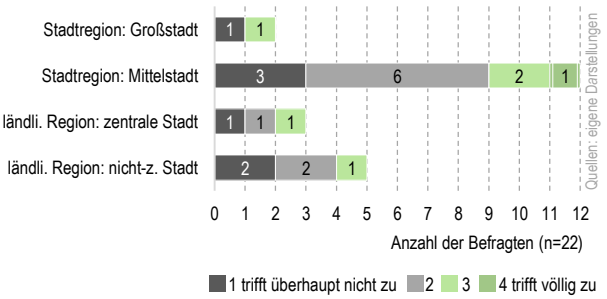


Diagramm 129: Häufigkeit der Bewertungen nach Stadttypen



Frage 13.4: Die Befragten sollten sich dazu äußern, inwieweit ein Grund dafür, dass keine stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften angestrebt werden, im Fehlen eines Verkehrs(entwicklungs)konzepts liegt, das als Grundlage herangezogen werden könnte. Auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) erhielt dieser Grund im Mittel eine Zustimmung von 2,87. Rund 61 % der Befragten (n=23) stimmten der Aussage zu, dass ein Verkehrs(entwicklungs)konzept fehlt, auf dessen Grundlage eine örtliche Bauvorschrift zur Stellplatzreduzierung erlassen werden könnte. Da sich zwei Befragte für den Skalenpunkt 1 (trifft überhaupt nicht zu) und weitere sieben Befragte (30 %) für den Skalenpunkt 2 entschieden hatten, liegt die Vermutung nahe, dass in diesen Städten (39 %) ein Verkehrskonzept vorliegt, aus dem sich Stellplatzreduzierungen ableiten lassen würden. Die Auswertung unter Berücksichtigung der Stadttypen zeigte, dass von den acht Befragten aus ländlichen Regionen mit einer Ausnahme alle Befragten ein fehlendes Verkehrs(entwicklungs)konzept als Hinderungsgrund nannten (88 %), während in städtischen Regionen weniger als die Hälfte der Befragten (47 %) dies so bewerteten.
Die Einschätzungen der Befragten lassen im Vergleich zu den anderen Gründen ein eher ausgeglichenes Ergebnis erkennen. Dennoch scheint einer knappen Mehrheit der erfassten Städte ein Verkehrskonzept zu fehlen, das für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften herangezogen werden könnte. Ob Verkehrskonzepte gänzlich fehlen oder existierende Konzepte nicht für Stellplatzreduzierungen geeignet sind, klärt die Frage nicht. Der Mangel an geeigneten Verkehrskonzepten scheint in vielen Städten – insbesondere in ländlichen Regionen – ein durchaus relevantes Hemmnis zu sein.

Diagramm 130: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

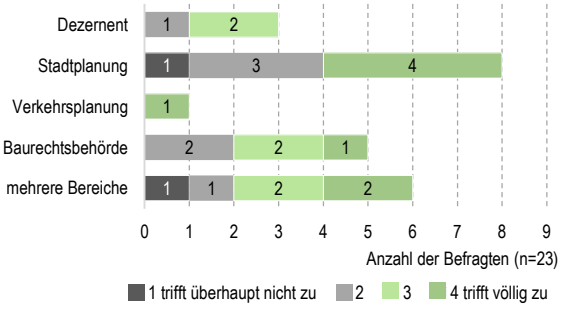
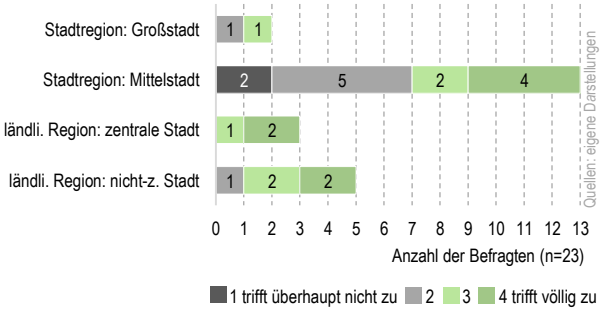


Diagramm 131: Häufigkeit der Bewertungen nach Stadttypen



Frage 13.5: Beim Argument, dass derzeit das ÖPNV-Angebot für die Reduzierung von Stellplätzen nicht ausreicht, lag der Mittelwert auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) bei 2,65. 26 % der Befragten (n=23) stimmten diesem Grund völlig zu. Weitere 34 % der Antworten entfielen auf den Skalenpunkt 3. In der Summe sahen somit etwa 60 % der Befragten in einem unzureichenden ÖPNV-Angebot einen Grund dafür, dass keine stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften angestrebt werden. Fast gleich viele Antworten wie auf den Extremwert 4 (trifft völlig zu, 26 %) entfielen auf den gegenteiligen Extremwert 1 (trifft überhaupt nicht zu, 22 %). Es handelt sich damit um jenen Grund mit der größten Streuung (Standardabweichung: 1,11).

Die Befragten aus den beiden erfassten Großstädten sahen im ÖPNV-Angebot kein Hemmnis für Stellplatzreduzierungen im Wohnungsbau. In den Mittelstädten in Stadtregionen sahen 54 % der Befragten das unzureichende ÖPNV-Angebot als Hemmnis, dass keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden. In den ländlichen Regionen waren mit einer Ausnahme (FB 20) alle Befragten der Auffassung, dass das ÖPNV-Angebot für Stellplatzreduzierungen nicht gut genug ist.
Die Rückmeldungen, ob ein unzureichendes ÖPNV-Angebot ein Grund für ausbleibende Stellplatzreduzierungen ist, fielen im Vergleich zu den anderen Gründen weniger eindeutig aus. In der Gesamtschau sah eine knappe Mehrheit der Befragten darin einen Grund, dass in der jeweiligen Stadt keine stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften angestrebt werden. Bemerkenswert ist, dass auch in Mittelstädten in städtischen Regionen, in denen von einer eher guten Anbindung ausgegangen werden kann, mehr als die Hälfte der Befragten der Meinung war, dass die Qualität des ÖPNV nicht für Stellplatzminderungen ausreicht. Dass mit einer Ausnahme sämtliche Befragte aus ländlichen Regionen diesem Hinderungsgrund zustimmten, erscheint plausibel und spricht dafür, dass im ländlichen Raum zuerst das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden müsste, um den MIV und damit den Stellplatzbedarf zu reduzieren.

Diagramm 132: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

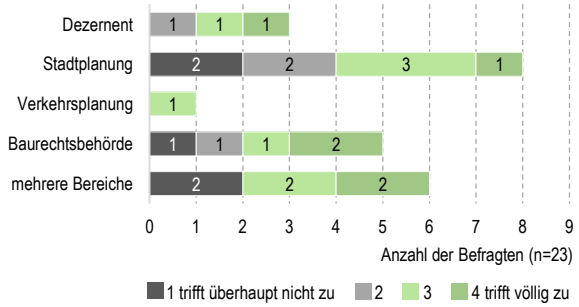
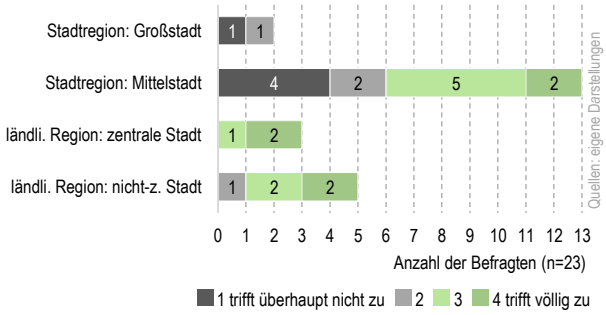


Diagramm 133: Häufigkeit der Antworten nach Stadttypen



Frage 13.6: Als weiterer Hinderungsgrund wurde abgefragt, ob der Aufwand für den Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift und die spätere Anwendung im Baugenehmigungsverfahren als zu groß eingeschätzt wird. Auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 4 (trifft völlig zu) erhielt dieser Grund eine mittlere Zustimmung von 1,74. Es handelt sich damit um jenen Vorschlag, dem die Befragten am wenigsten zustimmten. Nur 17 % der Befragten (n=23) sahen in einem zu großen Aufwand für die Verwaltung einen Grund, weshalb keine stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften angestrebt werden. Fast die Hälfte der Befragten hielt dies für überhaupt nicht zutreffend (Skalenpunkt 1). Insgesamt sahen rund 83 % der Befragten im Aufwand kein Hemmnis für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen. Lediglich ein Befragter hielt diesen Grund für absolut zutreffend. Diese Extrembewertung stammte von einem Dezernenten aus einer Stadt mit etwa 40.000 Einwohnern (FB 10) in einer Stadtregion. Bei allen Städten, aus denen die Rückmeldung vorliegt, dass der Aufwand als zu groß eingeschätzt wird, handelte es sich um Städte unter 50.000 Einwohner.
In der Gesamtschau sahen die Befragten den Aufwand für den Erlass und die Umsetzung am wenigsten als Grund dafür, dass keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden. Dafür kann es – auch unter Berücksichtigung der anderen Gründe – verschiedene Erklärungen geben. Eine mögliche Interpretation könnte darin liegen, dass in den meisten Städten die Personalkapazitäten ausreichen würden, um entsprechende Vorschriften zu erarbeiten und umzusetzen. Es ist aber auch nicht auszuschließen, dass die meisten Befragten den Aufwand deshalb nicht für einen Hinderungsgrund hielten, da aus anderen genannten Gründen (z.B. ungenügende Zustimmung im Gemeinderat) ohnehin keine Stellplatzreduzierungen angestrebt werden und somit daraus auch kein Aufwand für die Stadtverwaltung entsteht. Auffallend ist, dass von einem Viertel der erfassten Städte mit weniger als 50.000 Einwohnern der Aufwand als zu groß eingestuft wurde. Dies deutet möglicherweise auf das Problem hin, dass in kleineren Stadtverwaltungen Ressourcen fehlen, um örtliche Bauvorschriften für die Reduzierung von Stellplätzen zu erlassen.

Diagramm 134: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

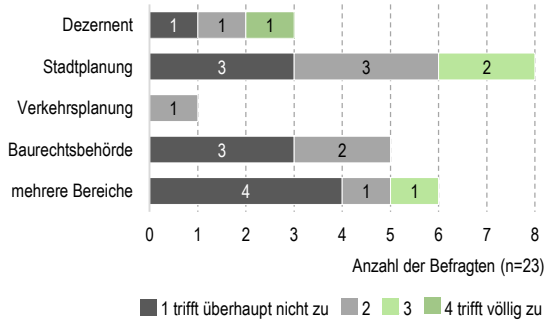
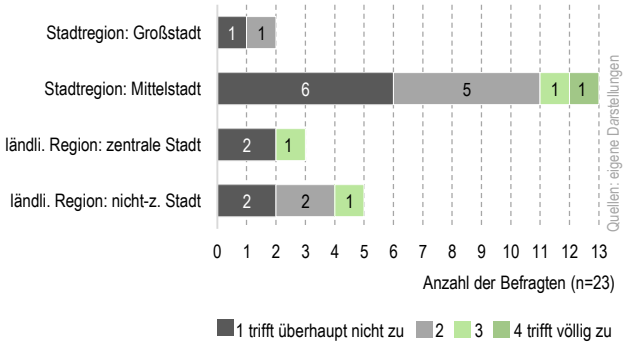


Diagramm 135: Häufigkeit der Bewertungen nach Stadttypen



Frage 13.7: Wenn die Zahl notwendiger Stellplätze auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eingeschränkt wird, steht es Bauherren frei, weiterhin auch mehr Stellplätze zu errichten. Die Befragungsteilnehmer wurden daher um ihre Einschätzung gebeten, ob in der Stadt, in der sie tätig sind, deswegen keine örtlichen Bauvorschriften angestrebt werden, weil Bauherren auch weiterhin für jede Wohnung mindestens einen Stellplatz herstellen würden und eine Stellplatzreduzierung somit nicht den gewünschten Effekt hätte. Auf der Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) und 4 (trifft völlig zu) erreichte dieser Grund eine mittlere Zustimmung von 2,57. Insgesamt stimmten 43 % der Befragten zu, dass Stellplatzreduzierungen unter anderem deswegen nicht vorangetrieben werden, weil Investoren dennoch weiterhin mehr Stellplätze bauen würden. Mit Abstand am häufigsten (48 %) entschieden sich die Befragten für Skalenpunkt 2 bei der Bewertung. Das heißt, dass fast die Hälfte der Befragten nur mit Einschränkungen davon ausgeht, dass Stellplatzreduzierungen ausgeschöpft werden würden – lediglich 9 % der Befragten gingen voll und ganz davon aus.

47 % der Befragten, die in Städten in Stadtregionen tätig waren, sahen die mangelnde Ausschöpfung von Stellplatzabsenkungen als einen Grund. In ländlichen Regionen war diese Meinung mit 38 % etwas weniger verbreitet. Vier der fünf Befragten aus Baurechtsämtern stimmten diesem Grund nicht zu und vertraten somit die Meinung, dass Stellplatzreduzierungen den gewünschten Effekt bewirken und Bauherren tatsächlich weniger Stellplätze errichten. Deutlich skeptischer zeigten sich die Befragten aus der Gruppe der Dezernenten und Stadtplanungsämter. Werden diese beiden Gruppen zusammen betrachtet, dann sah mehr als die Hälfte der Befragten in der mangelnden Ausschöpfung einen Grund, die Zahl der notwendigen Stellplätze nicht abzusenken.

Die Antworten aus den Stadtverwaltungen lassen erkennen, dass die Meinungen stark differieren, ob örtliche Bauvorschriften, die die Zahl der notwendigen Stellplätze reduzieren, tatsächlich auch zu weniger real hergestelltem Parkraum führen und ob es sich daher überhaupt lohnt, solche Regelungen zu erlassen. 43 % aller Befragten waren der Meinung, dass die erlassenen Vorschriften nicht den gewünschten Effekt auf die Stellplatzherstellung hätten und Bauherren trotzdem mehr Stellplätze errichten würden. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis zeigen erhebliche Zweifel, ob die Wohnungswirtschaft Stellplatzreduzierungen in örtlichen Bauvorschriften tatsächlich ausschöpfen würde.

Diagramm 136: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen

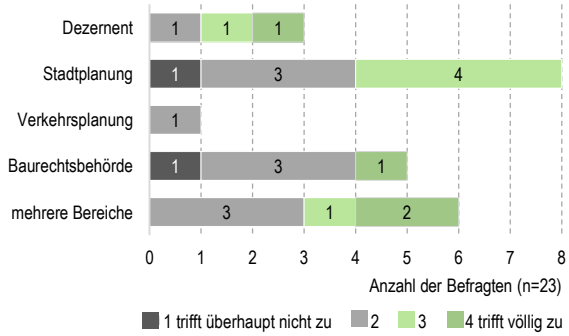
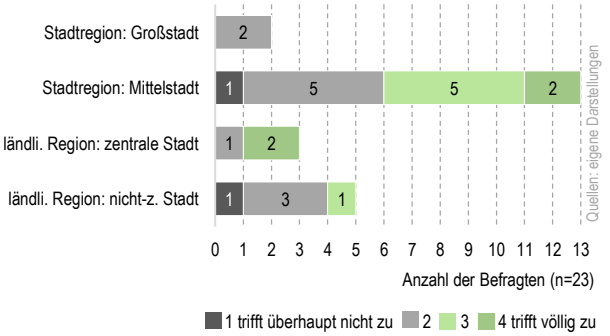


Diagramm 137: Häufigkeit der Antworten nach Stadttypen



Frage 13.8: Zuletzt wurde gefragt, ob örtliche Bauvorschriften zur Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze deshalb nicht angestrebt werden, weil eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum droht, was kritisch gesehen wird. Dieser Grund erhielt mit einem Mittelwert von 3,7 auf der vierteiligen Skala (1 `trifft überhaupt nicht zu´ bis 4 `trifft völlig zu´) mit Abstand die höchste Zustimmung. 78 % der Befragten hielten dies für völlig zutreffend und weitere 13 % wählten den nebenliegenden Skalenpunkt 3. Keine Antwort entfiel auf die Extrembewertung `trifft überhaupt nicht zu´ und nur zwei der 23 Befragten (9 %) lehnten diesen Grund in abgeschwächter Form mit Skalenpunkt 2 ab. Diese beiden Befragten stammten aus Mittelstädten in Stadtregionen. Insgesamt begründeten somit über 90 % der Befragten die Tatsache, dass keine Stellplatzreduzierungen in ihrer Stadt angestrebt werden, unter anderem damit, dass die Gefahr einer inakzeptablen Verlagerung von ruhendem Verkehr in den Straßenraum gesehen wird.
Die Antworten von Verwaltungsmitarbeitern aus den 23 Städten machen deutlich, dass ein möglicherweise eintretende Verschiebung von Parkdruck einer der Hauptgründe darstellt, dass Städte nicht häufiger von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch machen. Eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs scheint in den allermeisten Fällen nicht akzeptabel und ein zu großes Risiko. Von wem diese Befürchtungen ausgehen, klärt die Frage nicht. In Betracht dafür können vor allem Gemeinderäte und Bürger bzw. Anwohner im Umfeld von Neubauprojekten kommen. Jedenfalls lässt das eindeutige Antwortverhalten den Schluss zu, dass in den Kommunen eine etwaige Verlagerung von parkenden Autos ein wichtiges Argument gegen den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften darstellt. Eine Erklärung für die hohe Zustimmung könnte darin liegen, dass die Meinung weit verbreitet ist, dass auch weiterhin mindestens ein Stellplatz pro Wohnung erforderlich ist und jegliche Art der Reduzierung zu einem Mangel an privatem Parkraum führt. In diesem Zusammenhang sollte berücksichtigt werden, dass eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs auch davon abhängt, wie die Stellplatzreduzierungen im Detail geregelt werden (z.B. Anwendung von Kriterien). Wenn beispielsweise der 1:1-Stellplatzschlüssel für bestimmte Wohnungen an einen real geringeren Bedarf angepasst wird, dann dürfte sich auch kein ruhender Verkehr in den Straßenraum verlagern. Wenn die Strategie einer bewussten Stellplatzverknappung verfolgt wird, würden Städten auch Möglichkeiten zur Verfügung stehen, die Verlagerung beispielsweise durch konsequente Parkraumbewirtschaftung und -kontrolle zu unterbinden.

Diagramm 138: Häufigkeit der Bewertungen nach Verwaltungsbereichen

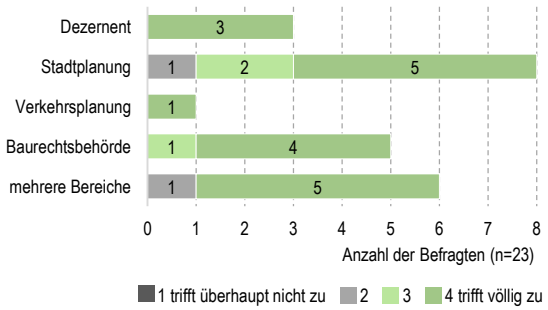
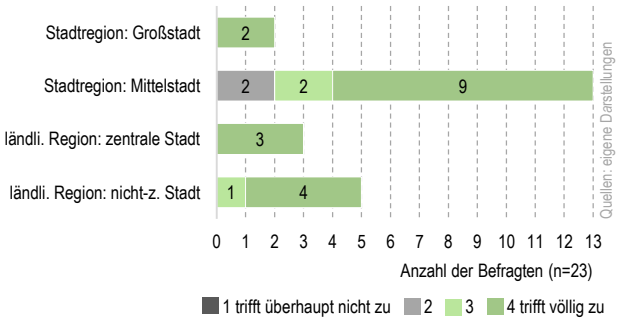


Diagramm 139: Häufigkeit der Bewertungen nach Stadttypen



Sonstiges:
Unter der Rubrik `Sonstiges´ wurden in fünf Fragebögen entweder weitere Gründe dafür eingefügt, dass in der jeweiligen Stadt keine örtlichen Bauvorschriften für Stellplatzreduzierungen angestrebt werden, oder ergänzende Kommentare gemacht. Die Bearbeiter eines Fragebogens, die in einer kleinen Mittelstadt (FB 29) mit S-Bahn-Anschluss nach Stuttgart in leitender Funktion in den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung tätig sind, ergänzten folgende Begründung: „Bedarf/ politischer Wunsch ist genau anders herum. Tendenz geht mehr in Richtung 1,5 – 2 Stellplätze je Wohneinheit; generell wird Parkdruck als sehr hoch wahrgenommen, weshalb bei Neubau eher mehr statt weniger Stellplätze gefordert werden; mehr Stellplätze je WE derzeit (noch) nicht als Hemmnis für kostengünstiges Bauen erkannt.“ Der Leiter der Baurechtsbehörde in einer zentralen Stadt im ländlichen Raum (FB 6) mit etwa 45.000 Einwohnern führte unter `Sonstiges´ den Grund an, dass dem MIV allgemein eine hohe Bedeutung zukommt und daher Stellplatzreduzierungen nicht angestrebt werden. Ein weiterer Teilnehmer an der Befragung, der in einer Stadt mit knapp über 30.000 Einwohnern (FB 20) im Bereich Baurecht tätig ist, begründete die fehlen-

den Ambitionen nach Stellplatzreduzierungen damit, dass die politische Haltung (Oberbürgermeister und Gemeinderat) auf mehr und nicht auf weniger als einen Stellplatz pro Wohnung abziele. Aus einer nicht-zentralen Stadt (FB 30) (35.000-40.000 Einwohner) aus dem Rhein-Neckar-Kreis, in der Personen aus mehreren Verwaltungsbereichen den Fragebogen ausgefüllt haben, liegt folgende Rückmeldung hinsichtlich der Gründe vor: „ländlicher Raum, eher Forderung nach 2 Stellplätzen pro Wohneinheit". Der Leiter eines Stadtplanungsamts in einer Mittelstadt (FB 3), die ca. 20 km von Stuttgart entfernt liegt und über einen S-Bahn-Anschluss dorthin verfügt (50.000-60.000 Einwohner), fügte folgenden Kommentar ein: „es hat [...] noch keine Diskussion über das Thema stattgefunden; bisher nur, ob 1:1 ausreicht. D.h. es ging eher um Erhöhung; Umdenken hat erst begonnen ..."
Fast alle Ergänzungen zur Frage nach den Hemmnissen hatten zum Inhalt, dass in den betreffenden Städten bislang nicht die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze angestrebt wird, sondern vielmehr deren Erhöhung. Diese Rückmeldung kam mit großer Mehrheit aus kleinen Mittelstädten. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass es sich nicht nur um Städte in ländlichen Regionen, sondern auch um zwei Städte in unmittelbarer Nachbarschaft zu Stuttgart handelte.
Der Dezernent einer Großstadt, in der sich zum Befragungszeitpunkt eine Stellplatzsatzung in Aufstellung befand, hat diese Frage beantwortet, obwohl eine Beantwortung auf Grund des laufenden Verfahrens nicht vorgesehen war. Unter `Sonstiges´ fand sich die Erläuterung, dass diese Frage bearbeitet wurde, weil der Erlass der sich in Aufstellung befindlichen Satzung keineswegs gesichert sei. Falls die Aufstellung scheitert, sah der Befragte die Hauptgründe dafür vor allem darin, dass eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Straßenraum befürchtet wird (Bewertung: trifft völlig zu) und der Gemeinderat nicht zustimmt. Diese Bewertung deckt sich in großen Teilen mit den Rückmeldungen aus den anderen Städten, die weder über örtliche Bauvorschriften verfügen noch gerade welche aufstellen.

Gesamtbewertung

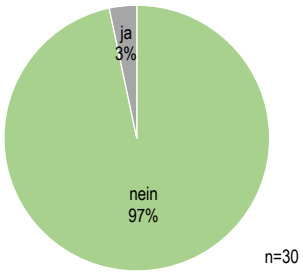
Zusammenfassend lässt die Frage nach den Gründen, weshalb in über der Hälfte der Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, keine stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften angestrebt werden, erkennen, dass dies vor allem an Bedenken liegt, dass sich ruhender Verkehr in den Verkehrsraum verlagert und dass der Gemeinderat nicht mehrheitlich zustimmt. Die Tatsache, dass möglicherweise Autos aus Neubauvorhaben im öffentlichen Raum abgestellt werden, scheint in den allermeisten Fällen nicht akzeptabel und führt in manchen Städten dazu, dass die Zahl der Pflichtstellplätze durch örtliche Bauvorschriften sogar erhöht werden soll.
Die bemerkenswert hohe Zustimmung für die Begründung, dass auch die Stadtverwaltung keinen Bedarf für stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften sieht (F13.2), deutet darauf hin, dass nicht nur Stadträte oder sonstige Akteure (z.B. Bürger), sondern auch an entscheidenden Stellen in Stadtverwaltungen Absenkungen der landesrechtlichen Stellplatzpflicht skeptisch gesehen werden. Die Schlussfolgerung scheint zulässig, dass zahlreiche Städte bislang in der Minderung von Wohnungsstellplätzen keinen wesentlichen Baustein zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung sehen und daher auch nicht bestrebt sind, entsprechende Regelungen voranzutreiben. Die Rückmeldungen aus den Stadtverwaltungen zeigten, dass fehlende oder nicht geeignete Verkehrs(entwicklungs)konzepte, die als Grundlage für stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften herangezogen werden könnten, ein weiteres großes Hemmnis darstellen. In vielen Städten scheint es in diesem Bereich Nachholbedarf zu geben. In der Gesamtschau der Gründe, die die Befragten bewerten sollten, erhielt auch der Grund `unzureichendes ÖPNV-Angebot´ eine hohe Zustimmung – insbesondere von Städten aus ländlichen Regionen. Die Antworten deuten darauf hin, dass dem ÖPNV-Angebot für die Begründung von Stellplatzreduzierungen eine große Bedeutung zukommt. In vielen Städten muss vermutlich erst der ÖPNV verbessert oder bei Neubauquartieren in guter Qualität errichtet werden, um so die Abhängigkeit vom eigenen Pkw senken und Stellplatzreduzierungen implementieren zu können. Die im Vergleich zu den anderen Gründen geringe Zustimmung für die Gründe `Aufwand für den Erlass und die Anwendung zu groß´ (Frage 13.6) und `gesetzliche Rechtfertigungsgründe nicht ausreichend´ (Frage 13.3) weist darauf hin, dass die Personalressourcen in den Verwaltungen und die Anforderungen in der Landesbauordnung wohl keine wesentlichen Hemmnisse für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften darstellen.
Die Rückmeldungen aus insgesamt 23 Kommunalverwaltungen machen deutlich, dass es in den Städten, die bisher nicht von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht hatten und dies auch nicht beabsichtigen, nicht einzelne Hauptgründe für ausbleibende Stellplatzreduzierungen gibt. Vielmehr überlagern sich verschiedene Themen und Vorbehalte, die in komplexe Wechselbeziehungen zueinander treten können und teilweise einander auch

bedingen. Bei der Bewertung bzw. Interpretation der Befragungsergebnisse ist zu beachten, dass es sich hierbei in aller Regel um Einschätzungen einzelner bzw. weniger Verwaltungsmitarbeiter aus unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen handelt und nicht um verwaltungsintern abgestimmte Bewertungen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der individuelle fachliche Hintergrund, unterschiedliche praktische Erfahrungen in der Verwaltungstätigkeit und auch persönliche Einstellungen zum Thema Parkierung bei der Beantwortung eine Rolle gespielt haben. Die Bewertungen der einzelnen Hinderungsgründe sind somit nicht uneingeschränkt aussagekräftig. Um die Ergebnisse abzusichern und weitere Erkenntnisse über Hinderungsgründe zu erlangen, wurden weitere Untersuchungen durchgeführt (z.B. Auswertung von Stellplatzsatzungen inklusive Aufstellungsverfahren siehe Kapitel 7.4.1) und die Ergebnisse im Fazit (siehe Kapitel 7.5) in eine Gesamtschau gebracht.

Frage 14: Bereits Erlass einer örtlichen Bauvorschrift gescheitert

Die Städte, in denen eine örtliche Bauvorschrift gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO weder rechtskräftig vorlag noch sich in Aufstellung befand, wurden befragt, ob bereits ein Versuch gescheitert war, eine solche Vorschrift zu erlassen. Nur in einer der insgesamt 30 erfassten Städte war dies bis zum Zeitpunkt der Befragung der Fall. Dabei handelte es sich um eine große Mittelstadt (FB 24) in direkter Nachbarschaft zu Stuttgart. Als Begründung für das Scheitern der Satzung wurde „keine politische Zustimmung“ im Fragebogen vermerkt.
Die Rückmeldungen aus den Städten, die an der Umfrage teilgenommen haben, lassen den Schluss zu, dass mit einer Ausnahme viele Stadtverwaltungen wegen der zahlreich vorhandenen Bedenken (siehe vorherige Frage) bislang nicht den Versuch unternommen haben, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl der notwendigen Stellplätze im Wohnungsbau abzusenken. Auch wenn es sich nur um einen Einzelfall handelte, so ist es doch bemerkenswert, dass selbst in einer Stadt mit über 90.000 Einwohnern in direkter Nähe zu Stuttgart, die über ein gutes ÖPNV-Angebot verfügt und mit hohen Wohnkosten zu kämpfen hat, Stellplatzreduzierungen politisch nicht mehrheitsfähig waren.

Diagramm 140: Ist bereits ein Versuch für den Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift gescheitert (in Prozent)?



Quelle: eigene Darstellung

7.3.5 Allgemeine Fragen zur Regelung der Stellplatzverpflichtung in Baden-Württemberg

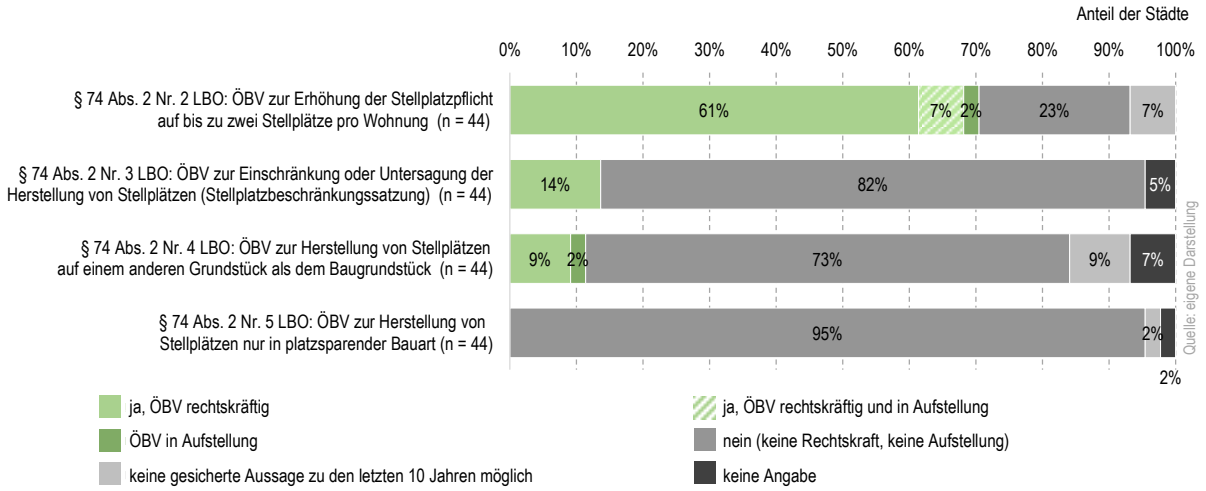
Im letzten Abschnitt des Fragebogens wurden die Teilnehmer an der Befragung gebeten, unabhängig vom Vorhandensein einer örtlichen Bauvorschrift mit Stellplatzreduzierungen in der jeweiligen Stadt allgemeine Fragen zur Regelung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg zu beantworten.

Frage 15: Anwendung von weiteren Satzungsermächtigungen in § 74 Abs. 2 LBO

Sämtliche Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, sollten beantworten, inwieweit in den letzten zehn Jahren auf sonstige Ermächtigungen in § 74 Abs. 2 LBO zurückgegriffen wurde, um in örtlichen Bauvorschriften Belange bei der Herstellung von Stellplätzen zu regeln. Da unter Umständen den Befragten nicht alle örtlichen Bauvorschriften der letzten zehn Jahre im Detail bekannt sind und aufwändige Recherchen vermieden werden sollten, die möglicherweise einen Abbruch der Beantwortung hätten auslösen können, wurde die Antwortkategorie `keine gesicherte Aussage zu den letzten zehn Jahren möglich´ vorgesehen.

Frage 15: Hat die Stadt in den letzten zehn Jahren von den folgenden Möglichkeiten gemäß § 74 Abs. 2 LBO Gebrauch gemacht?

Diagramm 141: Anteil der Städte, die in den letzten zehn Jahren von weiteren Satzungsermächtigungen gemäß § 74 Abs. 2 LBO Gebrauch gemacht haben



30 der 44 erfassten Städte (68 %) haben auf Grundlage von § 72 Abs. 2 Nr. 2 LBO in den letzten zehn Jahren örtliche Bauvorschriften zur Erhöhung der Zahl notwendiger Stellplätze erlassen. In 10 % dieser Städte (n=30) befanden sich zum Zeitpunkt der Befragung weitere stellplatzerhöhende örtliche Bauvorschriften in Aufstellung. In einer Stadt war erstmals eine solche örtliche Bauvorschrift im Aufstellungsverfahren. 23 % der Städte haben in den letzten Jahren keine Satzung zur Erhöhung der Pflichtstellplätze erlassen, 7 % der Befragten konnten dazu keine gesicherte Aussage treffen. Werden die Regionstypen bei der Auswertung betrachtet, zeigt sich, dass in städtischen Regionen 72 % der befragten Städte (n=32) durch Satzung die Stellplatzzahlen erhöht haben, während dies in ländlichen Regionen in 58 % der Städte (n=12) der Fall war. Im Vergleich der Stadttypen wurde in Großstädten (44 %) und in zentralen Städten (43 %) verglichen mit den beiden anderen Stadttypen in den letzten zehn Jahren deutlich seltener durch entsprechende örtliche Bauvorschriften die Stellplatzzahlen erhöht.
Die Rückmeldungen lassen erkennen, dass verglichen mit der Zahl der Städte, die seit 2015 die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert haben, in den letzten zehn Jahren mehr als drei Mal so viele Städte die Zahl der Pflichtstellplätze durch örtliche Bauvorschriften angehoben haben. Von den neun Städten, die bereits Stellplatzreduzierungen rechtskräftig erlassen haben, verfügten sieben Städte gleichzeitig auch über örtliche Bauvorschriften (selbständig oder zusammen mit Bebauungsplan) mit Stellplatzerhöhungen. Eine Stadt aus der Region Stuttgart (FB 26, ca. 37.000 Einwohner) merkte bei der Frage an, dass häufig ein ortsüblicher Stellplatzschlüssel in den örtlichen Bauvorschriften verankert werde, der für Wohnflächen bis 80 m^2 einen Stellplatz und für Wohnflächen zwischen 80 und 100 m^2 einen Stellplatzschlüssel von 1,5 und über 100 m^2 von 2,0 vorschreibt. Die vergleichsweise hohe Zahl an Städten, in denen es örtliche Bauvorschriften zur Erhöhung des in der Landesbauordnung vorgeschriebenen 1:1-Stellplatzschlüssels gibt, deutet darauf hin, dass bislang in vielen Fällen die Priorität darauf

Wurde in den letzten zehn Jahren § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf bis zu zwei Stellplätze pro Wohnung angewendet (Anteil der Städte)?

Diagramm 142: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO nach Regionstypen

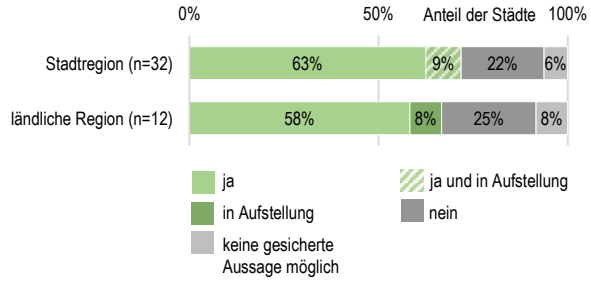
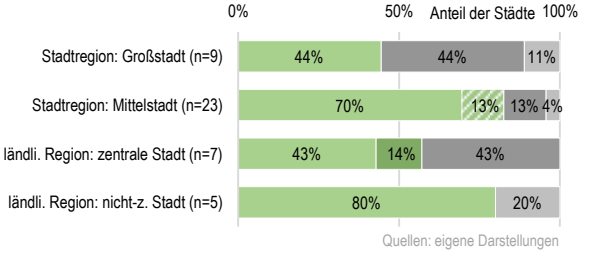


Diagramm 143: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO nach Stadttypen



liegt, im Wohnungsbau unter allen Umständen ausreichend Parkraum zu schaffen. Mit den in der Landesbauordnung enthaltenen Satzungsermächtigungen scheinen die befragten Kommunen bislang eher die Strategie zu verfolgen, in jedem Fall genügend Stellplätze für Privatautos vorzuschreiben, und weniger die Chance zu nutzen, die Zahl der Stellplätze – wenn möglich – zu reduzieren. Zu beachten ist bei dieser Frage, dass nicht nur ausdrücklich nach Stellplatzerhöhungen im Geschosswohnungsneubau gefragt wurde, um die Beantwortung nicht zu verkomplizieren. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Befragten hier auch örtliche Bauvorschriften in Projekten genannt haben, in denen überwiegend Einfamilienhäuser entstanden sind. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

Von den insgesamt 44 befragten Städten gaben sechs Städte an (14 %), auf Grundlage der Satzungsermächtigung von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO die Herstellung von Stellplätzen beschränkt oder untersagt zu haben. Mit einem Anteil von 86 % hat somit die große Mehrheit der Städte diese gesetzliche Möglichkeit der Beschränkung in den letzten zehn Jahren nicht genutzt. Zwischen den verschiedenen Regions- und Stadttypen lassen sich keine großen Unterschiede feststellen.

Da mittlerweile die meisten Städte umfangreiche Internetauftritte haben, auf denen in der Regel unter der Rubrik `Orts- oder Stadtrecht´ die örtlichen Satzungen, die für die Stadt gelten, abrufbar sind, wurde auf der Website jener sechs Städte, die die Frage mit `ja´ beantwortet hatten, nach selbständigen Beschränkungs- oder Untersagungssatzungen gesucht. Die ergänzenden Recherchen brachten keine Ergebnisse, sodass davon ausgegangen werden konnte, dass es sich um keine Satzungen in selbständiger Form handelt. Bei den Stellplatzbeschränkungen handelt es sich somit mit hoher Wahrscheinlichkeit um örtliche Bauvorschriften, die in Zusammenhang mit einem Bebauungsplan erlassen wurden. Da die Frage nach Stellplatzbeschränkungen nicht auf Wohnnutzungen eingegrenzt wurde, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Restriktionen bei der Stellplatzherstellung möglicherweise auch für Nichtwohnnutzungen erlassen wurden. In der Hälfte der Städte, die in den letzten zehn Jahren die Errichtung von Stellplätzen beschränkt oder untersagt haben, lagen bislang keine Stellplatzabsenkungen gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO vor. In der anderen Hälfte wurde bisher nur bei Einzelprojekten das Angebot geschaffen, auf freiwilliger Basis weniger Stellplätze zu errichten. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis zeigen, dass die in der Landesbauordnung vorgesehene Möglichkeit, die Herstellung von Stellplätzen einzuschränken oder zu untersagen, nur in seltenen Fällen in Einzelprojekten genutzt wird. Die Schlussfolgerung scheint zulässig, dass diese weitreichenden Einschränkungen der Baufreiheit im Wohnungsneubau nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen (Hinweis: Eine Einschränkung bzw. Unzulässigkeit wäre allerdings auch auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO möglich, siehe Kapitel 3.4.3.2).

Wurde in den letzten zehn Jahren § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO zur Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen angewendet?

Diagramm 144: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO nach Regionstypen

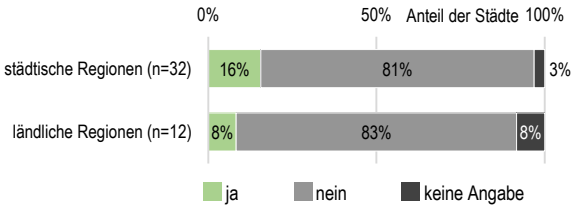
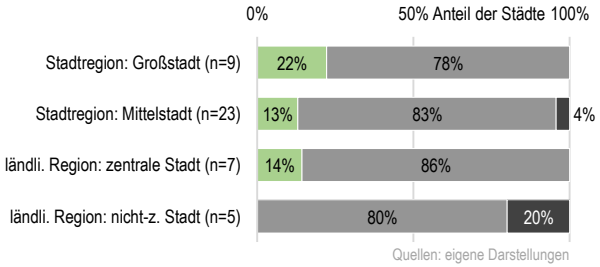


Diagramm 145: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO nach Stadttypen



Quellen: eigene Darstellungen

§ 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO sieht vor, dass Gemeinden durch örtliche Bauvorschriften bestimmen können, dass Stellplätze auf anderen Grundstücken als dem Baugrundstück herzustellen sind. Vier der 44 erfassten Städte (9 %) haben auf dieser Grundlage in den letzten zehn Jahren örtliche Bauvorschriften erlassen. In einer Stadt befand sich eine entsprechende Satzung zum Zeitpunkt der Befragung in Aufstellung. Weitere vier Befragte konnten dazu keine gesicherte Aussage treffen und drei Befragte machten dazu keine Angabe. Sämtliche Städte, in denen von dieser Satzungsermächtigung in den letzten zehn Jahren Gebrauch gemacht wurde, befinden sich in städtischen Regionen.

Die Antworten der Befragten lassen erkennen, dass die Regelung des Herstellungsorts von Stellplätzen über örtliche Bauvorschriften in der Praxis eine geringe Relevanz hat. Zu berücksichtigen ist bei dieser Frage, dass der

Ort für die Errichtung von Stellplätzen in Bebauungsplänen nicht nur durch örtliche Bauvorschriften (Bauordnungsrecht), sondern auch über das Planungsrecht durch die Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit von Stellplätzen in bestimmten Bereichen auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB (siehe Kapitel 3.4.3.1) gesteuert werden kann. Es ist somit dennoch möglich, dass in Städten, für die dies verneint wurde, Parkierungskonzepte umgesetzt wurden, bei denen eine Herstellung von Stellplätzen außerhalb des Baugrundstücks vorgeschrieben wurde.

Wurde in den letzten zehn Jahren § 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO angewendet, um die Herstellung von Stellplätzen auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück vorzuschreiben?

Diagramm 146: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO nach Regionstypen

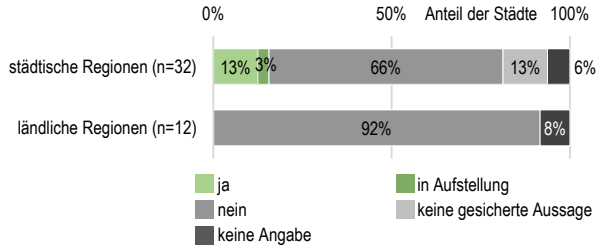
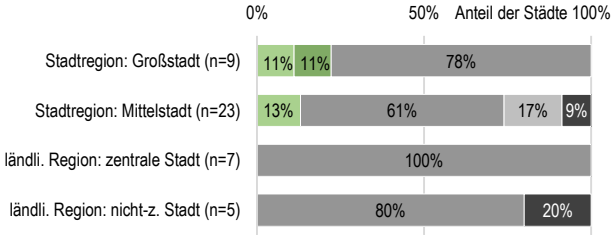


Diagramm 147: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO nach Stadttypen



Quellen: eigene Darstellungen

Die Bearbeiter des Fragebogens sollten beantworten, ob in der jeweiligen Stadt auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO ortsrechtlich vorgeschrieben wurde, dass Stellplätze nur in einer platzsparenden Bauart hergestellt werden dürfen. Aus 42 der 44 Städte lag die Antwort vor, in den letzten zehn Jahren von dieser Satzungsermächtigung keinen Gebrauch gemacht zu haben. Ein Befragter konnte auf diese Frage keine gesicherte Antwort geben und ein weiterer Befragter ließ die Frage unbeantwortet. In den an der Umfrage beteiligten Städten fand somit diese Ermächtigung, die darauf abzielt, den Flächenverbrauch für Parkierung zu reduzieren, bislang keine Anwendung. Allerdings ist – wie bei der vorherigen Frage – bei der Schlussfolgerung zu berücksichtigen, dass in Bebauungsplänen die Herstellungsart und damit auch der Flächenbedarf von Stellplätzen nicht nur über örtliche Bauvorschriften, sondern auch über das Planungsrecht bestimmt werden können, wenn dafür städtebauliche Gründe vorliegen (z.B. Festsetzung von gering bemessenen Bauräumen für Stellplätze oder (Tief-)garagen).

Wurde in den letzten zehn Jahren § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO angewendet, um die Herstellung von Stellplätzen nur in platzsparender Bauart vorzuschreiben?

Diagramm 148: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO nach Regionstypen

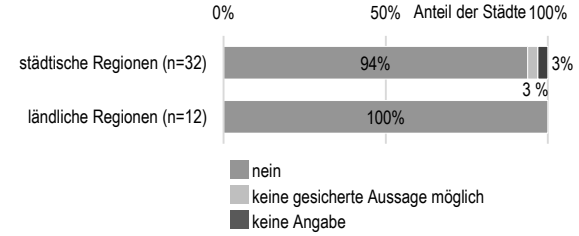
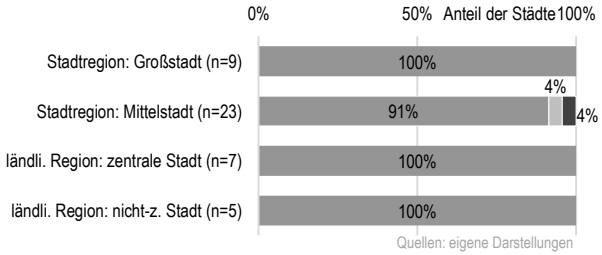


Diagramm 149: Anwendung von § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO nach Stadttypen



Quellen: eigene Darstellungen

Zusammenfassend zeigte die Frage nach der Anwendung der weiteren in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg enthaltenen Satzungsbefugnisse, dass die an der Befragung beteiligten Städte am häufigsten auf die Möglichkeit der Erhöhung von Stellplatzzahlen zurückgreifen. Die sonstigen Regelungen, mit deren Hilfe Städte sowohl qualitativ als auch quantitativ die Unterbringung des ruhenden Verkehrs steuern könnten, wurden bislang in der kommunalen Praxis kaum bis gar nicht genutzt. Bei Vorhaben mit Bebauungsplänen könnte ein Grund darin liegen, dass einige Ziele auch über planungsrechtliche Festsetzungen erreicht werden können (z.B. Ausschluss von Stellplätzen in bestimmten Bereichen, Art der Herstellung). Die Möglichkeiten, unabhängig von konkreten Projekten, für die Bebauungspläne aufgestellt werden, selbständige Satzungen zur allgemeinen Regelung der Herstellung von Stellplätzen zu erlassen, wurden von den Städten, die an der Befragung teilgenommen haben, bislang in der Gesamtschau wenig genutzt.

Frage 16: Vorschläge für die Regelung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg

Die Bearbeiter des Fragebogens sollten in Frage 16 darlegen, wie sie die Stellplatzpflicht für Wohnungen in Baden-Württemberg im Sinne einer zeitgemäßen Stadtentwicklung regeln würden, wenn sie in der Rolle des Landesgesetzgebers wären. Die wichtigsten aus Kapitel 5.6 abgeleiteten Möglichkeiten zur Ausgestaltung der Stellplatzpflicht wurden in Bausteine aufgeteilt und dabei jeweils unterschieden, ob die Regelungen auf der Ebene des Landes und/ oder der Kommunen in Form von Satzungsermächtigungen für örtliche Bauvorschriften erfolgen sollen. Jeder Befragte konnte auf diese Weise sein eigenes favorisiertes Modell für die Regelung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg zusammenzustellen. Da bei dieser Frage die persönlichen Einschätzungen der Befragten unabhängig von der Stadt, in der sie tätig sind, im Fokus standen, erfolgte keine Auswertung auf Grundlage der verschiedenen Regions- und Stadttypen. Untersucht wurde allerdings, ob es Unterschiede beim Antwortverhalten in Abhängigkeit davon gibt, in welchem Bereich der Verwaltung der Befragte tätig ist. Zu beachten ist dabei, dass die Zahl der Befragten in den nach Verwaltungsbereichen gebildeten Gruppen zum Teil große Unterschiede aufweist und somit nur eingeschränkt Vergleiche und Rückschlüsse möglich sind. In die Auswertung flossen nur jene Fälle ein, für die gültige Antworten vorlagen. Unbeantwortete Fragen wurden als ungültig aussortiert.

Frage 16.1: Grundsätzliche Regelung der Stellplatzverpflichtung

Frage 16.1a: Von den 42 Befragten, die die Frage beantwortet haben, würden 39 Befragte (93 %) in der Landesbauordnung weiterhin notwendige Stellplätze für Wohnungen fordern. Drei Befragte würden die Stellplatzpflicht auf Landesebene abschaffen. Dabei handelte es sich in einem Fall um einen Dezernenten und in zwei Fällen um Leiter von Stadtplanungsämtern. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis zeigten, dass mit wenigen Ausnahmen die Befragten generell die Strategie beibehalten würden, durch die Landesbauordnung bei der Errichtung von Wohnungen Stellplätze zu fordern.

Frage 16.1a: Soll die LBO weiterhin notwendige Stellplätze für Wohnungen fordern?

Diagramm 150: Verteilung aller gültigen Antworten

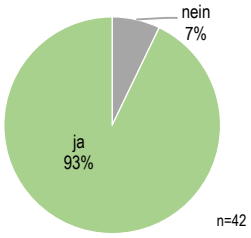
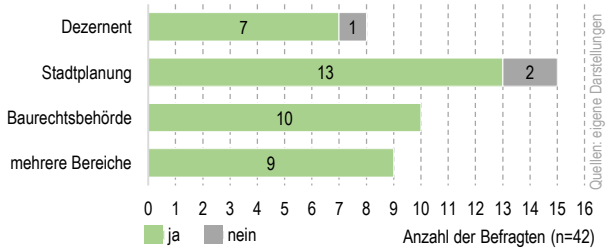


Diagramm 151: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.1b: 40 Befragungsteilnehmer haben sich dazu geäußert, ob sie als Landesgesetzgeber wie bisher die Gemeinden ermächtigen würden, die Stellplatzverpflichtung in eigener Regie zu regeln. 28 der 40 der Befragten (70 %) würden diese Regelungen für örtliche Bauvorschriften in der Landesbauordnung beibehalten. 30 % der Antwortenden würden von einer Ermächtigung der Gemeinden zum Erlass von Stellplatzsatzungen absehen. Unter diesen zwölf Befragten befinden sich auch zwei Fälle, die bereits bei der vorherigen Frage die Forderung von Stellplätzen in der Landesbauordnung abgelehnt haben. Insgesamt liegen somit zwei Rückmeldungen vor, die eine vollkommene Abschaffung der Stellplatzpflicht befürworten (FB 27 und FB 28). Der Leiter des Stadtplanungsamts in einer Großstadt (FB 27) erläuterte dazu in einem Kommentar, dass die Stellplatzpflicht für Wohnungen nicht Aufgabe des Bauordnungsrechts im Sinne einer baupolizeilichen Gefahrenabwehr sei und somit auch nicht über die Landesbauordnung geregelt werden sollte. Der Leiter der Baurechtsbehörde einer kleinen Mittelstadt (FB 6) entschied sich für keine Antwort, sondern vermerkte, dass es egal sei.
Die Auswertung, wie viele Befragten sich jeweils in den nach Verwaltungsbereichen gebildeten Gruppen dafür bzw. dagegen aussprachen, zeigt keine großen Unterschiede. Ungefähr jeweils 30 % der Befragten in den jeweiligen Gruppen (Dezernatsleitung, Stadtplanung, Baurecht, mehrere Bereiche) würden von einer entsprechenden Satzungsermächtigung in der Landesbauordnung absehen.

Frage 16.1b Sollen die Gemeinden ermächtigt werden, die Stellplatzverpflichtung in eigener Verantwortung zu regeln?

Diagramm 152: Verteilung der Antworten

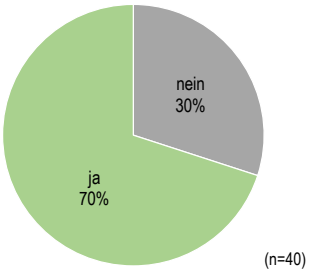
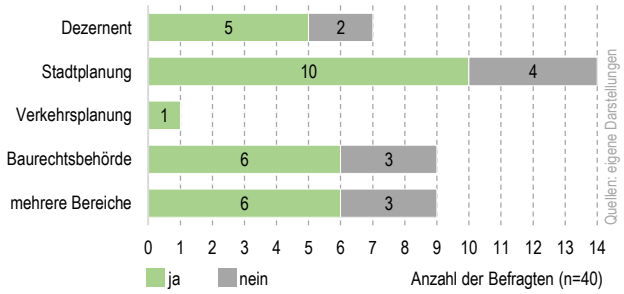


Diagramm 153: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Je nachdem, welche Vorschriften in der Landesbauordnung für die Landes- und Gemeindeebene getroffen werden, lassen sich durch die Kombination der beiden Fragen (16.1a und 16.1b) die folgenden vier grundsätzlichen Strategien zur Regelung der Stellplatzpflicht ableiten:

1. Die Stellplatzpflicht für Wohnungen wird vollständig abgeschafft (keine Forderung auf Landes- und Gemeindeebene, wie z.B. in Berlin und Hamburg).
2. Die Landesbauordnung fordert keine notwendigen Stellplätze mehr; allerdings ermächtigt sie die Gemeinden, eigene Satzungen zu erlassen (aktuelle Regelung der Musterbauordnung, Kommunalisierung der Stellplatzpflicht).
3. Die Landesbauordnung fordert notwendige Stellplätze und ermächtigt gleichzeitig die Gemeinden, in Satzungen abweichende Regelungen zu treffen (aktuelle Regelung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg).
4. Die Landesbauordnung fordert notwendige Stellplätze in einer bestimmten Anzahl; sie enthält aber keine Ermächtigung für Gemeinden, eigene Vorschriften zu erlassen.

Jene 38 Fälle, die beide Fragen zur Landes- und Gemeindeebene beantwortet haben, verteilten sich folgendermaßen auf diese vier Stellplatzmodelle: In zwei Fällen wurde – wie erwähnt – eine vollständige Abschaffung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung vorgeschlagen (5 %). Lediglich ein Befragter (Leiter eines Stadtplanungsamts) schlug das Modell der Kommunalisierung der Stellplatzpflicht entsprechend der aktuellen Musterbauordnung vor. Zwei Drittel der Befragten würden das aktuelle Modell beibehalten, dass die Landesbauordnung Stellplätze in einer bestimmten Zahl fordert und gleichzeitig die Gemeinden ermächtigt, davon abweichend örtliche Bauvorschriften zu erlassen. 26 % der Befragten würde auf die Satzungsbefugnis verzichten und nur in der Landesbauordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze regeln. Werden die Verwaltungsbereiche betrachtet, wird deutlich, dass in den jeweiligen Verwaltungsbereichen ein ungefähr gleich großer Anteil von 60 bis 70 % der Befragten, das aktuelle Regelungsmodell in der Bauordnung beibehalten würde.

Diagramm 154: Verteilung der Stellplatzregelungsmodelle der Befragten

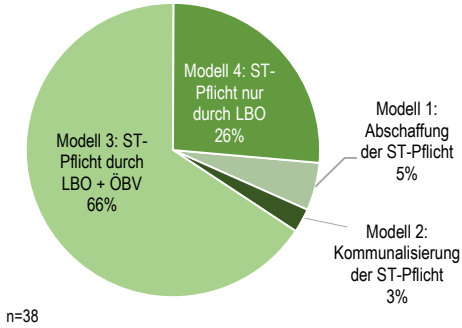
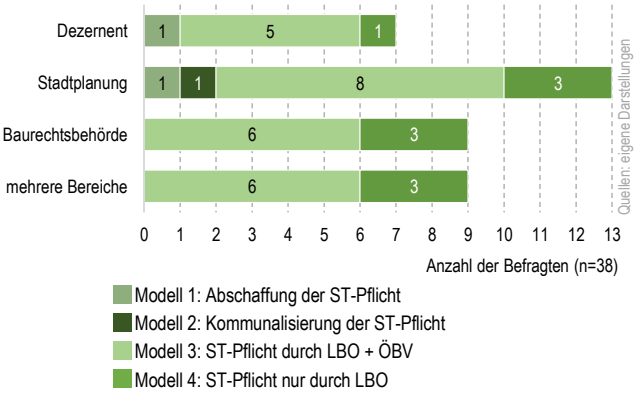


Diagramm 155: Häufigkeit der Stellplatzregelungsmodelle nach Verwaltungsbereichen



Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis zeigen, dass die Mehrheit der Befragten die grundsätzliche Regelung beibehalten würde, dass der Landesgesetzgeber Stellplätze fordert und die Gemeinden in eigener Regie abweichende Vorschriften erlassen können. Bemerkenswert ist, dass über ein Viertel der Befragten auf eine entsprechende Satzungsbefugnis für die Gemeinden in der Landesbauordnung verzichten würde. Jedem vierten Befragten erscheint es nicht unbedingt erforderlich, auf kommunaler Ebene Vorschriften zur Herstellung von Stellplätzen erlassen zu können. Dieser Verzicht auf entsprechende Satzungsermächtigungen ist im Kontext der nachfolgenden Frage zu sehen, die sich damit befasst, wie die Zahl der notwendigen Stellplätze bestimmt werden soll. Denn wenn bereits auf der Landesebene die Stellplatzpflicht ausreichend flexibel geregelt wird, können abweichende Regelungen auf der kommunalen Ebene auch überflüssig werden (siehe weitere Ausführungen dazu bei Frage 16.2). Bei der nachfolgenden Frage wurde dieser mögliche Erklärungsansatz genauer untersucht. Hervorzuheben ist, dass in nur einem einzigen Fall das Modell der Musterbauordnung vorgeschlagen wurde, das eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht vorsieht und in einigen Bundesländern aktuell verfolgt wird. In der kommunalen Praxis scheint in Baden-Württemberg die Meinung weit verbreitet zu sein, dass die Bauordnung weiterhin Stellplätze fordern sollte, um Städte nicht in die Zwangslage zu bringen, kommunale Stellplatzsatzungen erlassen zu müssen, damit die Herstellung von Stellplätzen gesichert ist. Dass nur sehr wenige Befragte die Stellplatzpflicht gänzlich abschaffen würden, lässt erkennen, dass ein Zwang zur Herstellung von Stellplätzen überwiegend befürwortet wird. Viele Befragte scheinen nicht davon auszugehen, dass Bauherren freiwillig ohne entsprechende Verpflichtung ausreichend Stellplätze errichten.

Frage 16.2: Anzahl notwendiger Stellplätze

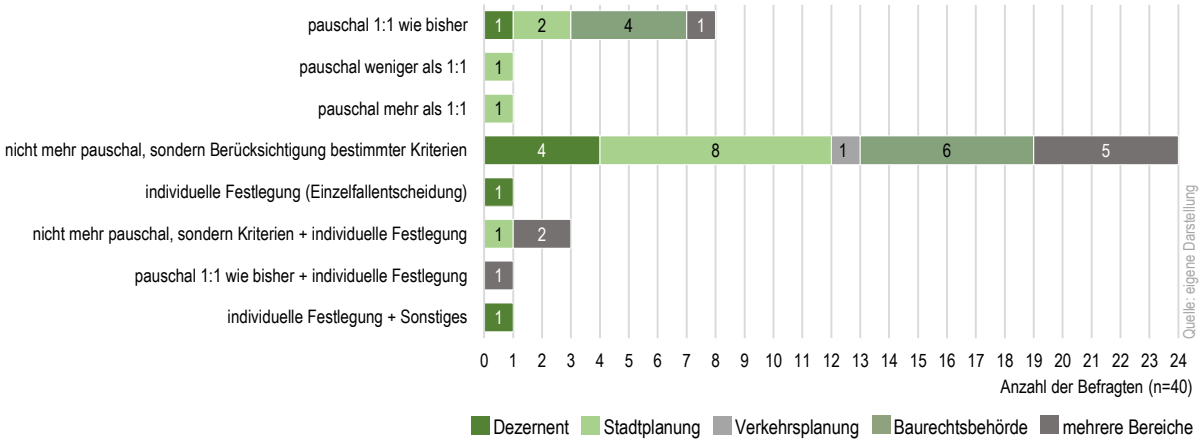
Beim nächsten Baustein für das Stellplatzmodell sollten die Befragten benennen, wie sie im Sinne einer zeitgemäßen Stadtentwicklung die Zahl der notwendigen Stellplätze berechnen würden. Auf diese Frage liegen 40 gültige Antworten vor (n=40). Die drei Befragten, die die Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung abschaffen würden (Frage 16.1a), konnten diese Frage überspringen, ein Befragter machte keine Angaben. Den Befragten standen die folgenden fünf Vorschläge für die Bestimmung der Stellplatzzahlen sowie Raum für eigene Berechnungsweisen zur Verfügung:

(1) pauschal 1:1 wie bisher
(2) pauschal weniger als 1:1, nämlich: ____ ST/ WE
(3) pauschal mehr als 1:1, nämlich: ____ ST/ WE
(4) nicht mehr pauschal, sondern Berücksichtigung bestimmter Kriterien (z.B. ÖPNV-Anbindung)
(5) individuelle Festlegung der ST-Zahl pro Vorhaben in Abstimmung mit der Verwaltung (Einzelfallentscheidung)

Die ersten drei Vorschläge sahen weiter eine pauschale Berechnung auf Grundlage der Zahl der Wohneinheiten vor, während die restlichen Optionen davon abweichende Berechnungsweisen vorschlugen. Bei Vorschlag 4 wurde auf die Nennung konkreter Kriterien verzichtet, um die Komplexität der Frage zu reduzieren. Auf Grundlage welcher Kriterien die Berechnung sinnvollerweise erfolgen soll, war Gegenstand der nachfolgenden Frage 17.
35 der 40 Befragten entschieden sich für eine Berechnungsweise – in den restlichen Fragebögen wurde auf Kombinationen zurückgegriffen. Mit einem Anteil von 60 % würden die meisten Befragten die Berechnungsweise anwenden, die die Zahl notwendiger Stellplätze nicht mehr pauschal, sondern unter Berücksichtigung bestimmter Kriterien (z.B. ÖPNV-Anbindung) festlegt. Der Leiter der Baurechtsbehörde in einer Nachbarstadt von Stuttgart (FB 32) erläuterte, dass er dabei auf die Regelungen der VwV Stellplätze zurückgreifen würde. Ein weiterer Leiter einer Baurechtsbehörde (FB 31) in einer kleinen Mittelstadt im Großraum Mannheim vermerkte, dass er als Kriterium die Wohnungsgröße heranziehen würde. Die pauschale Forderung von einem Stellplatz pro Wohnung entsprechend der aktuellen Landesbauordnung würden 20 % der Befragten beibehalten. Der Leiter des Stadtplanungsamts (FB 17) in einer großen Mittelstadt verwies darauf, dass die bisherigen Abweichungsmöglichkeiten ausreichend seien. Aus einer weiteren großen Mittelstadt (FB 15), in der mehrere Personen den Fragebogen beantwortet hatten, lag folgender Kommentar vor: „Spielraum besteht!“.
Die Variante, in der Landesbauordnung pauschal weniger als einen Stellplatz pro Wohnung zu fordern, wurde einzig vom Leiter des Stadtplanungsamts in einer Nachbarstadt von Stuttgart mit ca. 40.000 Einwohnern (FB 42) gewählt. Den Stellplatzschlüssel würde der Befragte dabei auf 0,7 Stellplätze je Wohnung festlegen. Im Gegensatz dazu gab ein Planungsamtsleiter aus einer Stadt mit ca. 55.000 Einwohnern ebenfalls im Großraum Stuttgart

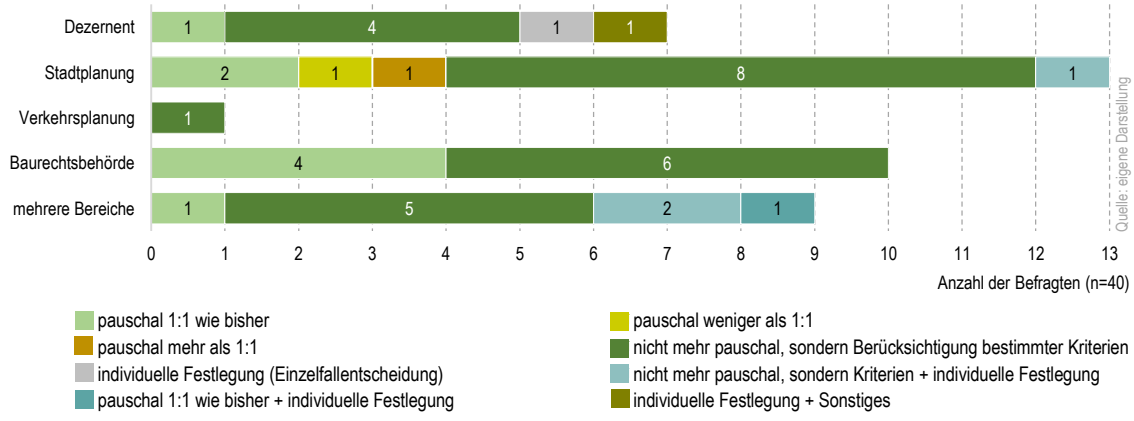
(FB 2) an, sogar pauschal mehr als einen Stellplatz pro Wohnung in der Landesbauordnung zu fordern – nämlich 1,5 Stellplätze je Wohneinheit. Ebenfalls nur eine Nennung entfiel auf die Berechnungsweise, die vorsieht, bei jedem Vorhaben die Zahl der notwendigen Stellplätze in Abstimmung mit der Verwaltung als Einzelfallentscheidung zu bestimmen. Bei dem Befragten handelt es sich um einen Dezernenten in einer Stadt mit ca. 40.000 Einwohnern (FB 37) im städtischen Raum.
Insgesamt fünf Befragte würden in der Landesbauordnung mehrere Berechnungsweisen kombinieren. Drei Befragungsteilnehmer würden die Zahl der notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung bestimmter Kriterien und individuell pro Bauvorhaben als Einzelfallentscheidung festlegen. In einem Fragebogen (FB 30), den mehrere Verwaltungsmitarbeiter beantwortet haben, wurde vorgeschlagen, wie bisher pauschal einen 1:1-Stellplatzschlüssel zu fordern und in Einzelfällen die Stellplatzzahl individuell anzupassen. Der Dezernent einer großen Mittelstadt (FB 14) wählte die Variante `individuelle Festlegung der ST-Zahl pro Vorhaben in Abstimmung mit der Verwaltung´ und ergänzte unter `Sonstiges´, dass auf Grundlage von Erfahrungen bestimmte Fallkonstellation als Öffnungsklauseln definiert werden sollen.

Diagramm 156: Häufigkeit der verschiedenen Stellplatzberechnungsmodelle in Abhängigkeit der Verwaltungsbereiche



Werden die Verwaltungsbereiche betrachtet, in denen die Befragten in der jeweiligen Stadtverwaltung tätig sind, zeigte sich, dass in der Gruppe der Baurechtsbehörden die Befragten am häufigsten den 1:1-Stellplatzschlüssel beibehalten würden. 40 % der Befragten aus dem Bereich Baurecht sprachen sich für dieses Modell der Stellplatzberechnung aus. In der Gruppe der Dezernenten war dies nur einer von sieben Befragten (14 %). Auch in der Gruppe der Befragten aus Stadtplanungsämtern sprachen sich nur 15 % für das bisher in der Landesbauordnung praktizierte Modell aus. Die am häufigsten gewählte Berechnungsweise, die Stellplatzzahlen auf Grundlage noch näher zu definierender Kriterien festzulegen, erhielt in allen Verwaltungsbereichen ungefähr gleich viel Zustimmung (55 bis 61 % der Befragten).

Diagramm 157: Häufigkeit der verschiedenen Stellplatzberechnungsmodelle nach Verwaltungsbereichen



Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis lassen erkennen, dass die weit überwiegende Zahl der Befragten (80 %) in der Landesbauordnung das bisherige Verfahren für die Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze bei Wohnungen ändern würde. Nur jeder fünfte Befragte würde die pauschale Regelung mit dem 1:1-Stellplatzschlüssel beibehalten. Dies kann als ein Beleg dafür gesehen werden, dass viele Fachleute in Stadtverwaltungen die aktuellen Regelungen der Landesbauordnung als nicht zweckmäßig ansehen. Der Wunsch nach flexibleren Berechnungsweisen scheint in Stadtverwaltungen weit verbreitet zu sein, um auf aktuelle Probleme der Stadtentwicklung reagieren zu können. Die am häufigsten genannte Berechnungsweise (Berücksichtigung von bestimmten Kriterien) lässt erkennen, dass eine pauschale Stellplatzzahl pro Wohnung von vielen Fachleuten als nicht sachgerecht eingeschätzt wird und weitere Kriterien für eine bedarfsgerechte Bestimmung der Stellplatzzahlen als sinnvoll erachtet werden (siehe dazu Frage 17).
Die Kommentare von zwei Befragten, dass die bestehenden Abweichungsmöglichkeiten der Landesbauordnung als ausreichend angesehen werden, deuten darauf hin, dass in manchen Städten der gesetzliche Rahmen großzügig ausgelegt wird, da es nach aktueller Rechtslage nur unter sehr eingeschränkten Bedingungen möglich ist, vom 1:1-Stellplatzschlüssel im allgemeinen Wohnungsbau abzuweichen (siehe Kapitel 5.3.2.4).
Wie bereits bei der vorangegangenen Frage 16.1b erläutert, kann die gemeinsame Betrachtung, wie die Befragten die Ermächtigung für kommunale Stellplatzsatzungen (Frage 16.1b) und die Berechnung der Stellplatzzahlen (Frage 16.2a) regeln würden, weitere Erkenntnisse zur Frage bringen, auf welchen Ebenen (Land, Stadt) Flexibilisierungen bevorzugt werden. Insgesamt haben 36 Befragte beide Fragen (F16.1b und F16.2a) beantwortet. Davon gaben zehn bzw. 28 % der Befragten in Frage 16.1b an, in der Landesbauordnung keine Ermächtigung mehr für kommunale Stellplatzsatzungen vorzusehen. Von diesen zehn Befragten sprachen sich sechs bei der darauffolgenden Frage 16.2a für jene Berechnungsweise aus, bei der statt einer pauschalen Festlegung von Stellplätzen bestimmte Kriterien (Vorschlag 4) für die Berechnung angewendet werden. Drei der zehn Befragten, die Kommunen keine Möglichkeit für eigene Satzungen geben würden, würden den pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel wie bisher beibehalten und ein Befragter würde sogar pauschal einen höheren Stellplatzschlüssel fordern. Bei jenen sechs Befragten, die auf eine kommunale Ermächtigung für Stellplatzsatzungen verzichten und in der Landesbauordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze an Hand von Kriterien bestimmen würden, kann von dem Modell ausgegangen werden, dass abweichende kommunale Satzungen nicht mehr erforderlich sind, weil bereits auf Landesebene die Stellpflicht ausreichend flexibel geregelt ist. Es gibt somit durchaus Zuspruch für die Strategie, die Stellplatzpflicht auf Landesebene so weit zu flexibilisieren, dass auf kommunaler Ebene keine weiteren Anpassungen mehr erforderlich sind und somit auf entsprechende Satzungsermächtigungen verzichtet werden kann. Mit solchen landesrechtlichen Regelungen könnten sich Städte eigene Stellplatzvorschriften ersparen, deren Erlass mit zahlreichen Schwierigkeiten und großem Aufwand verbunden sein kann (siehe z.B. Ergebnis von Frage 13.1 oder Auswertung der in Baden-Württemberg erlassenen Satzungen in Kapitel 7.4.1). In der Gesamtschau zeigte sich, dass die Mehrheit der Befragten in der Landesbauordnung folgendes Modell bevorzugen würde: Die Zahl der notwendigen Stellplätze wird nicht mehr pauschal an Hand der Wohnungszahl, sondern an Hand von bestimmten Kriterien festgelegt wird. Ergänzend dazu werden Kommunen ermächtigt, bei Bedarf eigene Regelungen für die Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze zu treffen.

Frage 16.3 Ablöse (Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde anstatt der Realherstellung)
Frage 16.3a: Im nächsten Baustein für das Stellplatzmodell wurde danach gefragt, ob die Landesbauordnung im Gegensatz zur aktuellen Regelung Ablösen auch für Wohnungen ermöglichen soll. 70 % der Befragten, von denen eine gültige Antwort vorlag (n=40), würden Ablösen auch für Wohnnutzungen einführen, wenn sie in der Rolle des Landesgesetzgebers wären. Von den Befürwortern würde über die Hälfte (54 %) eine Ablöse sogar in voller Zahl der notwendigen Stellplätze zulassen. 30 % der Befragten würden die aktuelle Regelung beibehalten und keine Stellplatzablöse für Wohnungen vorsehen (Hinweis: im Falle einer unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung sind aktuell gemäß § 37 Abs. 7 LBO Abweichungen von der Stellplatzpflicht ohne Ablöse zuzulassen, siehe Kapitel 5.3.2.2).
Die höchste Zustimmung für die Einführung von Ablösen auch für Wohnungen war in der Gruppe jener Fragebögen zu finden, die von Personen aus mehreren Verwaltungsbereichen beantwortet wurden. Mit einem Anteil von 89 % lag die Zustimmung deutlich über dem Durchschnitt aller Befragten. Die geringste Zustimmung für Ablösen ließ sich in der Gruppe der Dezernenten (57 %) und in der Gruppe der Baurechtsbehörden (60 %) finden. Bei Befragten aus Stadtplanungsämtern lag der Anteil, der eine Ablöse einführen würde, bei 69 %. Wenn eine Ablöse

vorgesehen wird, fiel der Anteil der Befragten, die dies auch in voller Zahl der notwendigen Stellplätze zulassen würden, in der Gruppe der Baurechtsbehörden am höchsten aus (83 %), während dieser Anteil in der Gruppe der Fragebögen, die von mehreren Personen bearbeitet wurden, am geringsten war (25 %).
Auf Grund der hohen Zustimmung scheint die Schlussfolgerung zulässig, dass in der kommunalen Praxis der Wunsch weit verbreitet sein muss, statt der Realherstellung von Stellplätzen auch für Wohnungen Ablösen zulassen zu können. Unter welchen Bedingungen dies möglich sein soll, war Gegenstand der nachfolgenden Frage. Bemerkenswert ist, dass die Mehrheit der Befürworter (54 %) es sogar ermöglichen würde, dass sämtliche und nicht nur teilweise notwendige Stellplätze eines Vorhabens abgelöst werden können und dass diese Zustimmung in der Gruppe der Baurechtsbehörden besonders hoch ausfällt. Die Ergebnisse können als Indiz dafür gesehen werden, dass Ablösen als eine wichtige Maßnahme zur Flexibilisierung der Stellplatzpflicht betrachtet werden. Für viele in der Verwaltung tätige Fachleute scheint es wünschenswert zu sein, unter bestimmten Voraussetzungen die Herstellung von Stellplätzen durch die Zahlung eines Ablösebetrags zu ersetzen, der zweckgebunden in verkehrliche Maßnahmen fließt.

Frage 16.3a Soll die LBO die Ablöse von Stellplätzen auch für Wohnungen ermöglichen?

Diagramm 158: Verteilung der Antworten

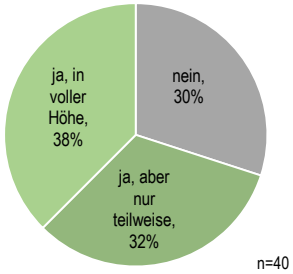
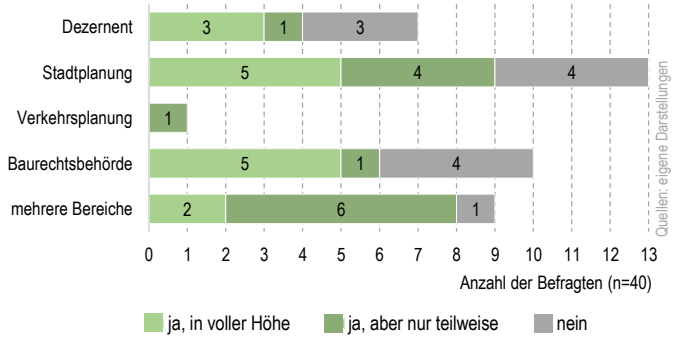


Diagramm 159: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.3b: Nach der Regelung der Ablöse auf der Landesebene sollten sich die Befragten dazu äußern, ob die Landesbauordnung den Gemeinden die Möglichkeit einräumen soll, die Voraussetzungen für Ablösen in eigener Verantwortung festzulegen. Im Gegensatz zu einigen anderen Bauordnungen enthält die Landesbauordnung für Baden-Württemberg bisher keine solche Satzungsermächtigung. 72 % der Befragten, von denen eine gültige Antwort vorlag (n=36), würden als Landesgesetzgeber eine Rechtsgrundlage einführen, dass Gemeinden eigene Ablösesatzungen erlassen können. Von Befragungsteilnehmern aus einer Großstadt (FB 9) wurde in diesem Zusammenhang der Kommentar eingefügt, dass Ablösen „zumindest im Einzelfall mit Begründung möglich sein“ sollten. Der Leiter der Baurechtsbehörde einer kleinen Mittelstadt (FB 6) vermerkte bei der Frage, dass dies „egal“ sei. Ergänzend dazu wurde vermerkt, dass regelmäßig von der Möglichkeit von Abweichungen und Ablösen Gebrauch gemacht werde und dies eine gute Regelung sei. Da eine Ablöse von Stellplätzen bei Wohnungen nicht möglich ist, muss sich diese Aussage auf Nichtwohnnutzungen beziehen.
Eine im Vergleich zu allen Befragten überdurchschnittlich hohe Zustimmung ließ sich in der Gruppe jener Fragebögen finden, die von mehreren Verwaltungsmitarbeitern (89 %) oder von Dezernenten (83 %) ausgefüllt wurden. 67 % der Befragten aus Stadtplanungsämtern und 63 % der Befragten aus Baurechtsbehörden würden ebenfalls eine solche Satzungsbefugnis in die Landesbauordnung aufnehmen.
Die Rückmeldungen von den Fachleuten in Stadtverwaltungen, die an der Befragung teilgenommen haben, lassen ein großes Interesse daran erkennen, dass Städte in eigener Verantwortung Regelungen über die Ablöse von Stellplätzen im Wohnungsbau treffen können. Wenn anstatt der Herstellung von Stellplätzen die Zahlung eines Geldbetrags möglich wäre, könnte die Stellplatzpflicht weiter flexibilisiert werden und auf spezifische örtliche Rahmenbedingungen angepasst werden. Die eingenommenen Ablösebeträge könnten zielgerichtet in verkehrliche Maßnahmen investiert werden, die den MIV mindern und den Umweltverbund stärken.

Frage 16.3b: Sollen die Gemeinden ermächtigt werden, die Voraussetzungen für Ablösen (auch für Wohnungen) in eigener Verantwortung festzulegen?

Diagramm 160: Verteilung der Antworten

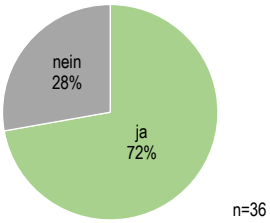
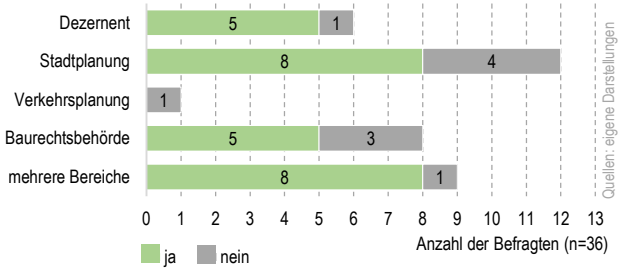


Diagramm 161: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.3.1a: Nach der grundsätzlichen Frage, ob auch die Ablöse von Wohnungsstellplätzen möglich sein soll, sollten die Befragten benennen, unter welchen Voraussetzungen sie dies in der Landesbauordnung zulassen würden. Jene Befragten, die die Ablöse von Stellplätzen nicht in der Landesbauordnung regeln würden, konnten diese Frage überspringen. Insgesamt lagen 28 Fragebögen mit gültigen Antworten vor. Zur Auswahl standen die folgenden Ablösevoraussetzungen sowie Raum für weitere Vorschläge, die auch kombiniert werden konnten:

(1) Wenn die Herstellung der Stellplätze nicht möglich bzw. unzumutbar ist.
(2) Wenn der Bauherr dies wünscht (gleichwertig zur Herstellung, keine behördliche Zustimmung nötig).
(3) Wenn der Bauherr dies wünscht und die Verwaltung zustimmt (Ermessen im Einzelfall).
(4) Wenn der Bauherr dies wünscht und der Gemeinderat zustimmt (Beschluss).
(5) Wenn die Verwaltung dies fordert.

Sieben der insgesamt 28 Befragten (25 %) haben sich für eine Voraussetzung entschieden, während 14 Befragte (50 %) zwei Voraussetzungen und weitere sieben Befragte (25 %) drei Voraussetzungen für die Ablöse kombiniert haben. 18 % der Befragten würden eine Ablöse für Wohnungen nur dann zulassen, wenn die Herstellung der notwendigen Stellplätze nicht möglich oder unzumutbar ist. Nur ein Befragter wählte die alleinige Voraussetzung `wenn der Bauherr dies wünscht und die Verwaltung zustimmt´. In einem Fall wählte der Befragungsteilnehmer keine der vorgeschlagenen Voraussetzungen aus, sondern vermerkte unter `Sonstiges´, dass ein alternatives Konzept vorliegen muss, um Stellplätze ablösen zu können. Am häufigsten (25 %) würden die Befragten Ablösen in der Landesbauordnung an die folgenden zwei Bedingungen knüpfen: `(1) wenn Herstellung der Stellplätze nicht möglich oder unzumutbar ist´ und `(3) wenn der Bauherr dies wünscht und die Verwaltung zustimmt (Ermessen im Einzelfall)´. Weitere 18 % der Befragten würden diese zwei Bedingungen noch damit ergänzen, dass die Verwaltung die Ablöse vom Bauherrn fordern kann. In zwei Fällen wurde vorgesehen (7 %), dass Ablösen nur möglich sind, wenn entweder die Herstellung nicht möglich bzw. unzumutbar ist oder wenn der Bauherr dies wünscht und der der Gemeinderat zustimmt. Weitere zwei Befragte würden neben der Ablöse im Falle der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung eine Regelung einführen, dass Verwaltungen die Ablöse vom Bauherrn fordern können. Die sonstigen fünf Kombinationen, die nur eine Nennung erhielten, können Tabelle 24 entnommen werden.

Diagramm 162: Anzahl der Befragten, die verschiedene Kombinationen von Ablösevoraussetzungen genannt haben

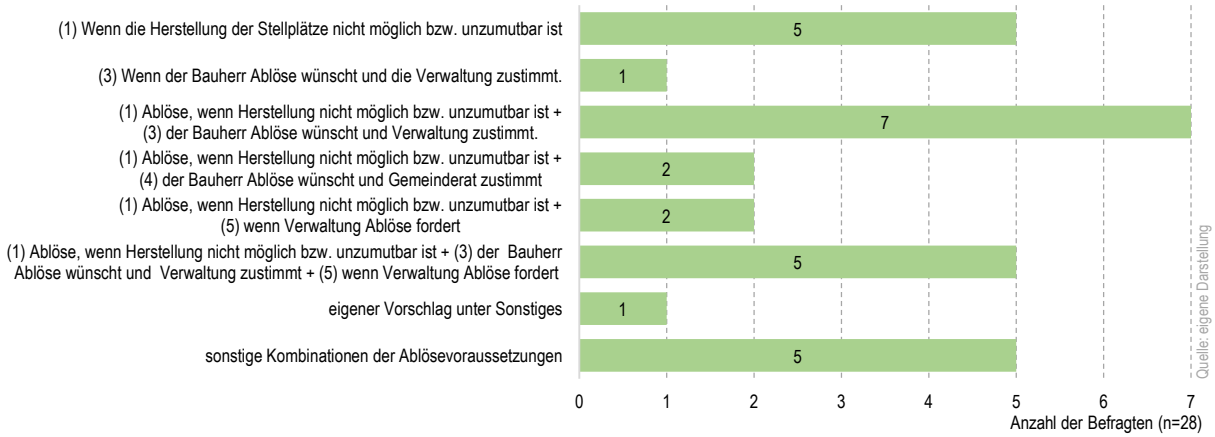
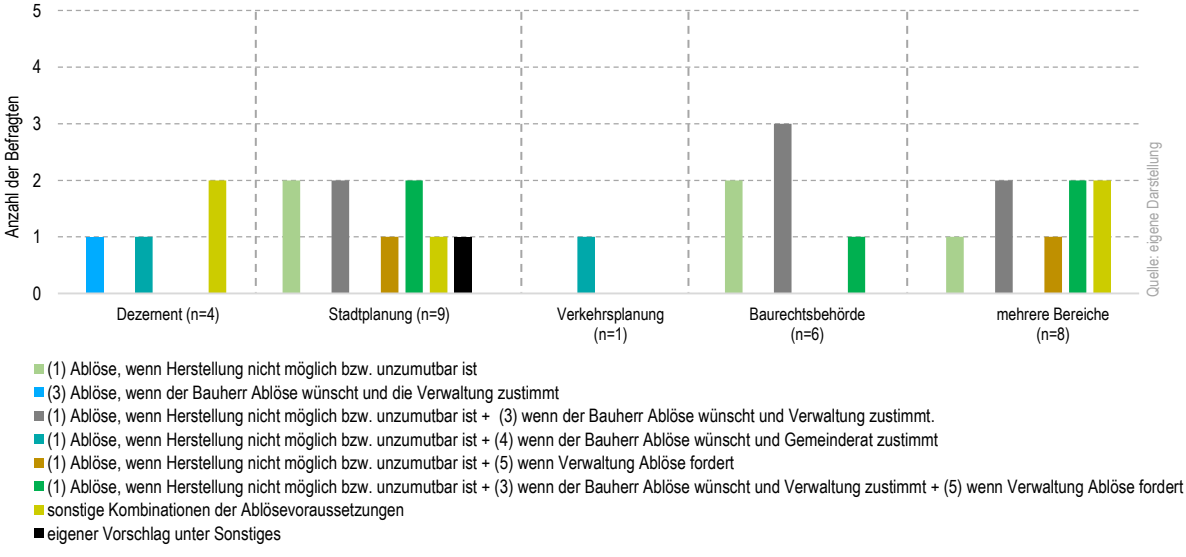


Tabelle 24: Übersicht über die Kombinationen von Voraussetzungen für Ablösen inklusive Verwaltungsbereich, in dem der Befragte tätig ist

FB Nr.	(1) Wenn Herstellung nicht möglich bzw. unzumutbar ist	(2) Wenn Bauherr Ablöse wünscht (ohne weitere Zustimmung)	(3) Wenn Bauherr Ablöse wünscht und Verwaltung zustimmt.	(4) Wenn Bauherr Ablöse wünscht und Gemeinderat zustimmt	(5) Wenn Verwaltung Ablöse fordert	(6) Sonstiges	Sonstiges	Verwaltungsbereich, in dem Befragter tätig ist
8	■							Baurechtsbehörde
40	■							Stadtplanung
41	■							mehrere Funktionen
23	■							Baurechtsbehörde
19	■							Stadtplanung
11	■		■					Baurechtsbehörde
24	■		■					mehrere Funktionen
26	■		■					Baurechtsbehörde
32	■		■					Baurechtsbehörde
34	■		■					Stadtplanung
35	■		■					mehrere Funktionen
22	■		■					Stadtplanung
14	■			■				Dezernent
25	■			■				Verkehrsplanung
36	■				■			Stadtplanung
30	■				■			mehrere Funktionen
15	■		■		■			mehrere Funktionen
17	■		■		■			Stadtplanung
18	■		■		■			Baurechtsbehörde
21	■		■		■			Stadtplanung
44	■		■		■			mehrere Funktionen
1	■		■			■	Kriterien z.B. ÖPNV, Mobilitätskonzept o. Ä.	Dezernent
29	■		■	■				mehrere Funktionen
39			■					Dezernent
9			■			■	Wenn Ablöse genutzt wird, um auf kommunaler Ebene Stellplätze für Bedarfsfälle zur Verfügung zu stellen (Quartiersgarage).	mehrere Funktionen
12		■			■			Stadtplanung
33			■			■	Vorlage Mobilitätskonzept	Dezernent
3						■	alternatives Konzept muss vorliegen	Stadtplanung
Anzahl der Nennungen	**23**	**1**	**17**	**3**	**8**	**4**		

Quelle: eigene Darstellung

Diagramm 163: Häufigkeit der Nennungen der verschiedenen Ablösevoraussetzungen sortiert nach Verwaltungsbereichen



Die Betrachtung, in welchem Umfang Befragte aus den verschiedenen Verwaltungsbereichen die verschiedenen Ablösevoraussetzungen auswählten, ist wegen der geringen Fallzahlen nur äußert eingeschränkt aussagekräftig, lässt aber gewisse Tendenzen erkennen. Auffallend ist beispielsweise, dass verglichen zum Durchschnitt aller Befragten (25 %) die am häufigsten genannte Kombination (unmögliche bzw. unzumutbare Herstellung + Wunsch des Bauherrn mit Zustimmung der Verwaltung) in der Gruppe der Baurechtsbehörden mit 50 % der Befragten eine überdurchschnittliche Zustimmung erhielt (Zustimmung in den anderen Gruppen: Stadtplanung 22 %, Dezernenten 0 %, mehrere Bereiche 25 %). Von den neun Befragten aus der Gruppe der Stadtplanungsämter wurden drei Ablösevarianten (Voraussetzungen: (1), (1)+(3), (1)+(3)+(5)) jeweils zwei Mal gewählt und erhielten damit innerhalb dieser Gruppe die höchste Zustimmung. Alle Befragten in der Gruppe der Baurechtsbehörden haben Kombinationen ausgewählt, in denen die unmögliche und zumutbare Herstellung als eine Voraussetzung für die Ablöse vorkommt. Kombinationen mit der Voraussetzung, dass die Verwaltung die Ablöse fordern kann, erhielt in der Gruppe `mehrere Bereiche´ mit 38 % der Befragten die höchste Zustimmung – gefolgt von der Gruppe `Stadtplanung´ mit 33 %. In der Gruppe der Baurechtsbehörden würde nur ein Befragter (17 %) vorsehen, dass die Stadtverwaltung die Ablöse von Stellplätzen fordern kann. Die anderen Kombinationen von Ablösevoraussetzungen wurden nur in einzelnen Fällen gewählt.
In drei Fällen haben Befragte neben den vorgegebenen Voraussetzungen unter `Sonstiges´ weitere Voraussetzungen ergänzt. Der Dezernent (FB 1) einer Großstadt fügte hinzu, dass er Ablösen beim Vorliegen „bestimmter Kriterien wie z.B. ÖPNV, Mobilitätskonzept o. Ä.“ zulassen würde. Der Dezernent (FB 33) einer weiteren Großstadt ergänzte eine ähnliche Voraussetzung, indem er Ablösen bei Vorlage eines Mobilitätskonzepts gestatten würde. In einem weiteren Fragebogen aus einer Großstadt (FB 9) wurde unter `Sonstiges´ vermerkt, dass Ablösen vorgesehen werden sollen, wenn diese dazu genutzt werden, auf „kommunaler Ebene Stellplätze für Bedarfsfälle zur Verfügung zu stellen (Quartiersgarage)“. Von einem Befragten (FB 14) wurde unter `Sonstiges´ keine Voraussetzung, sondern folgender Kommentar eingefügt: „wichtig: zweckgebundener Einsatz der Ablösebeträge > müssen auch in Umweltverbund fließen“.
Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass 75 % der Befragten (n=28) sich dafür aussprachen, Ablösen zu ermöglichen, wenn Bauherren dies wünschen. Bei der Frage, ob und wer in der Folge über die Zulassung entscheidet, zeigen sich deutliche Unterschiede. Die Option, dass ein Bauherr ohne weitere behördliche Zustimmung Stellplätze ablösen kann, wählte nur ein Befragter, der im Bereich Stadtplanung tätig ist. 14 % der Befragten (n=21) würden die Ablöse von der Zustimmung des Gemeinderats abhängig machen, während 81 % die Verwaltung darüber entscheiden lassen würden. Dies bedeutet, dass eine große Mehrheit das derzeitige Verfahren in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg ändern würde, das bei der Ablöse von Stellplätzen für Nichtwohnnutzungen die Zustimmung des Gemeinderats fordert (§ 37 Abs. 6 LBO, siehe Kapitel 5.3.2.2).
64 % aller Befragten, von denen gültige Antworten vorlagen (n=28), haben die Ablösevoraussetzung der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung mit weiteren Bedingungen kombiniert. Fast jeder fünfte Befragte (18 %) würde allerdings eine Ablöse für Wohnungen einzig unter der Voraussetzung zulassen, dass die Herstellung der notwendigen Stellplätze nicht möglich oder unzumutbar ist. Im Vergleich zur aktuellen Regelung in der Landesbauordnung hätte dies zur Folge, dass bei Vorliegen der Unmöglichkeit bzw. der Unzumutbarkeit Baurechtsbehörden bei Wohnnutzungen nicht mehr gemäß § 37 Abs. 7 LBO Abweichungen zulassen müssten, sondern dass Bauherren Ablösebeträge zu entrichten hätten. Ablösen würden damit weiterhin nur in besonderen Einzelfällen zur Anwendung kommen. Mit diesem Ablösemodell würden sich sowohl für Stadtverwaltungen als auch für Bauherren die Spielräume beim Stellplatznachweis nicht vergrößern. Allerdings würden Städte aus den Ablösen finanzielle Mittel erhalten, um diese in Verkehrsmaßnahmen zu investieren. Ebenso gaben 18 % der Befragten an, für den Fall der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung weiterhin keine Ablöse vorzusehen, aber unter anderen Umständen (z.B. auf Wunsch des Bauherrn) Ablösen zu ermöglichen. Knapp ein Fünftel der Befragten würde somit für Wohnungen die aktuelle LBO-Regelung mit der Verpflichtung zur Abweichung ohne Ablöse beibehalten. Mit einem Anteil von 29 % würde fast jeder dritte Befragte in die Landesbauordnung eine Regelung einführen, die Verwaltungen ermächtigt, statt der realen Herstellung die Ablöse von Stellplätzen vom Bauherrn einzufordern. Eine solch weitreichende Regelung bräuchte gewiss eine Präzisierung der Bedingungen, unter denen Gemeinden Bauherren zur Ablöse verpflichten können (z.B. Auftrag des Gemeinderats, Begründungspflicht, Berücksichtigung bestimmter Belange). Die durchaus beachtliche Zustimmung zu dieser Ablösevoraussetzung kann als Indiz dafür gesehen werden, dass in Teilen der kommunalen Praxis durchaus ein Interesse an mehr Möglichkeiten besteht, die Realherstellung von Stellplätzen durch Ablösen zu ersetzen.

Frage 16.4 Abweichungen und Befreiungen

Frage 16.4a: Bisher lässt die Landesbauordnung insbesondere im klassischen Wohnungsbau nur sehr eingeschränkt Abweichungen von der Stellplatzpflicht zu (siehe Kapitel 5.3.2.4). 60 % der Befragten, von denen eine gültige Antwort vorlag (n=40), würden in der Landesbauordnung weitergehende Abweichungen von der Stellplatzverpflichtung als bisher ermöglichen. In der Gruppe der Dezernenten und der Befragten aus Stadtplanungsämtern sprachen sich mit 86 % bzw. 77 % überdurchschnittlich viele Befragte für weitere Ausnahmen aus. In der Gruppe der Baurechtsbehörden befürwortete dies dagegen nur die Hälfte der Befragungsteilnehmer. Noch geringer fiel die Zustimmung innerhalb der Gruppe jener Fragebögen aus, die mehrere Personen aus unterschiedlichen Verwaltungsbereichen bearbeitet haben (33 %).

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Antworten der Befragten auch davon abhängen, welche Flexibilisierungen zuvor bei den anderen Bausteinen getroffen wurden. Darauf wies auch ein Teilnehmer an der Befragung in seinem Fragebogen hin (FB 26). Wenn die Befragten beispielsweise bei der Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze oder bei der Ablöse bereits die Regelungen flexibilisiert haben, sind unter Umständen auch keine weiteren Ausnahmetatbestände erforderlich, um den gewünschten Spielraum bei der Stellplatzpflicht zu erreichen. Bei einigen Befragten lässt sich aber auch die gegenteilige Strategie erkennen, indem die Regelungen für die Nachweispflicht eher streng gehalten werden und erst mehr Möglichkeiten für Abweichungen die gewünschte Flexibilität sicherstellen. Aus den Antworten auf diese Frage kann somit nur eingeschränkt abgeleitet werden, inwieweit die bestehenden Regelungen in der Landesbauordnung als ausreichend bzw. nicht ausreichend angesehen werden – die Antworten müssen im Kontext der Regelungen bei den zuvor abgefragten Bausteinen betrachtet werden. Im Abgleich mit der Frage 16.2a, wie die Zahl notwendiger Stellplätze berechnet werden soll, zeigte sich beispielsweise, dass rund 38 % der Befragten, die den pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel beibehalten, auch keine erweiterten Abweichungen ermöglichen und somit unter diesen Aspekten das aktuelle Regelungsmodell der Landesbauordnung weitgehend beibehalten würden. 62 % der Befragten würden zwar die pauschale Forderung von einem Stellplatz pro Wohnung beibehalten, aber in weiterer Folge mehr Möglichkeiten für Abweichungen schaffen.

Frage 16.4a: Soll die Landesbauordnung weitergehende Abweichungen von der Stellplatzverpflichtung ermöglichen?

Diagramm 164: Verteilung der Antworten

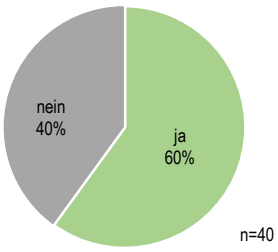
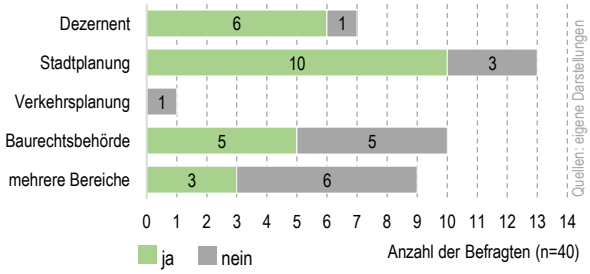


Diagramm 165: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.4b

Im Hinblick auf die Möglichkeiten von Abweichungen sollten die Befragten anschließend entscheiden, ob die Landesbauordnung die Gemeinden ermächtigen soll, auch eigene Abweichungstatbestände von der Stellplatzpflicht festzulegen. 72 % der Befragten, die eine gültige Antwort abgegeben haben (n=40), würden eine solche Satzungsermächtigung für die Gemeinden einführen. Beim Antwortverhalten lassen sich große Unterschiede zwischen den Verwaltungsbereichen feststellen, in denen die Befragten tätig sind. Während alle Antwortenden aus Stadtplanungsämtern sowie sechs von sieben Dezernenten (86 %) sich für diese Erweiterung der kommunalen Satzungsbefugnisse aussprachen, lag dieser Anteil in der Gruppe der Baurechtsbehörden mit 50 % und in der Gruppe `mehrere Bereiche´ mit 44 % deutlich unter dem Durchschnitt aller Befragten. Große Unterschiede zeigen sich zudem, wenn die vorherige Frage zu weitergehenden Abweichungen direkt in der Landesbauordnung betrachtet wird. Von jenen Befragten, die in der Landesbauordnung mehr Spielraum zulassen würden (n=24), würden 92 % auch den Kommunen ermöglichen, eigene Abweichungstatbestände zu treffen. Dahingegen würden von jenen Befragten, die landesrechtlich keine weiteren Abweichungen vorgesehen haben (n=15), auch nur 40 %

zumindest den Kommunen gestatten, eigene Regelungen für Abweichungen zu definieren. Ein Dezernent (FB 15), der diese Satzungsermächtigung in die Bauordnung nicht einführen würde, ergänzte folgenden Kommentar: „da Spielraum jetzt schon nicht ausgeschöpft wird“.
Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass in Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg zum Teil der Wunsch verbreitet ist, in örtlichen Bauvorschriften eigene Regelungen für Abweichungen erlassen zu können. Auf diese Weise wären weitere Möglichkeiten für Städte geschaffen, bei der Herstellung von Stellplätzen individuell auf besondere Rahmenbedingungen reagieren zu können. Städte hätten damit die Chance, die in der Landesbauordnung enthaltenen Voraussetzungen für Abweichungen weiter zu fassen und beispielsweise für bestimmte Sonderfälle transparent zu regeln, wenn von den Stellplatzvorschriften abgewichen werden kann.

Frage 16.4b: Soll die LBO die Gemeinden ermächtigen, eigene Abweichungen von der Stellplatzverpflichtung festzulegen?

Diagramm 166: Verteilung der Antworten

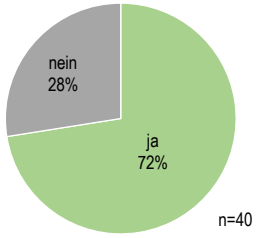
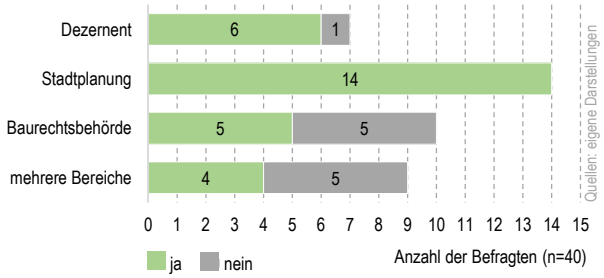


Diagramm 167: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.5: Beschränkung der Stellplatzherstellung

Frage 16.5a: Der nächste Baustein behandelt die Frage, ob die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, beschränkt werden soll – das heißt, dass Bauherren maximal eine bestimmte Zahl an Stellplätzen errichten dürfen. Insgesamt 38 % der Befragten mit gültigen Antworten (n=42) würden in der Landesbauordnung eine Regelung einführen, die die Zahl an herstellbaren Stellplätzen begrenzt. Ein Drittel der Befragten würde eine solche Beschränkung von bestimmten, noch näher zu definierenden Voraussetzungen abhängig machen. Nur in zwei Fällen (5 %) wurde die Option gewählt, die herstellbaren Stellplätze pauschal zu beschränken. Im einen Fall handelte es sich um einen Dezernenten aus einer Mittelstadt in einer Stadtregion (FB 39), der die Zahl auf 1,5 Stellplätze pro Wohnung begrenzen würde, und im anderen Fall um die Leiter der Bereiche Stadtplanung und Verkehrsplanung in einer Großstadt (FB 9), die die Herstellung generell auf einen Stellplatz pro Wohnung limitieren würden.
Eine überdurchschnittliche Zustimmung für eine gesetzliche Stellplatzbegrenzung in der Landesbauordnung kam aus der Gruppe der Dezernenten. 57 % der sieben erfassten Dezernenten würden unter bestimmten Voraussetzungen oder pauschal die Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsbau per Landesgesetz begrenzen. Befragte aus der Gruppe der Stadtplanungsämter würden dies mit einem Anteil von 47 % ebenfalls überdurchschnittlich oft vorsehen. Am geringsten fiel die Zustimmung zu einer Stellplatzbeschränkung in der Gruppe der Baurechtsbehörden aus (20 % der Befragten).
Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis zeigen, dass über 60 % der Befragten in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, wie bisher in keiner Weise begrenzen würden. Konkrete Rückschlüsse, weshalb die Mehrheit der Befragten eine solche Regelung nicht vorsehen würde, ermöglicht die Frage nicht. Eine Erklärung könnte darin liegen, dass eine solche Vorschrift als zu weitreichender Eingriff in die Baufreiheit von Bauherren angesehen wird. Ein weiterer Erklärungsansatz könnte auch darin bestehen, dass viele Befragte die Erfahrung gemacht haben, dass in der Regel im Wohnungsbau ohnehin nur die Zahl der notwendigen Stellplätze errichtet wird und somit eine Vorschrift, die die Herstellung weiterer Stellplätze unterbindet, nicht nötig ist. Die großen Unterschiede bei der Zustimmung in Abhängigkeit davon, in welchem Bereich die Befragten tätig sind, lassen den Schluss zu, dass es zu diesem Thema in Verwaltungen abweichende Meinungen gibt. In Fachgebieten, die sich verstärkt mit Themen der Stadtentwicklung beschäftigen (Dezernenten und Stadtplanung), würde jeder zweite Befragte eine gesetzliche Obergrenze für die Stellplatzherstellung (pauschal oder unter Voraussetzungen) einführen. In der Gruppe der Baurechtsämter würde dies nur jeder fünfte Teilnehmer an der Befragung gleichermaßen handhaben.

Frage 16.5a: Würden Sie es begrüßen, wenn die LBO die Zahl der Stellplätze beschränkt, die tatsächlich hergestellt werden dürfen?

Diagramm 168: Verteilung der Antworten

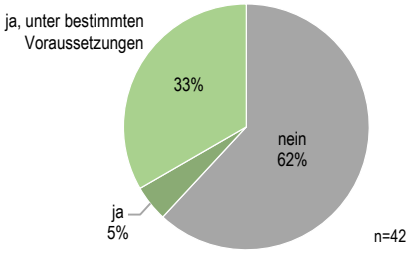
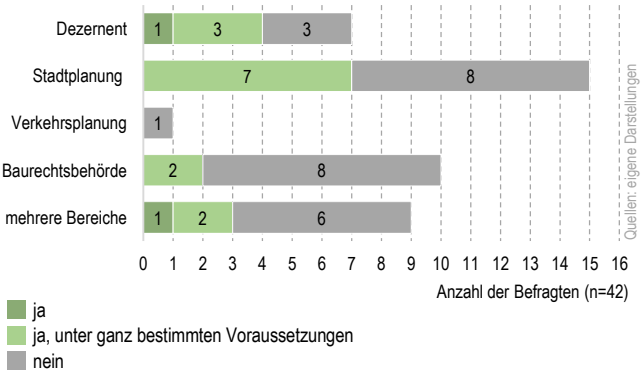


Diagramm 169: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.5b: In § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO ist in der Landesbauordnung bereits eine Satzungsermächtigung für Gemeinden enthalten, um die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder einschränken zu können (siehe Kapitel 5.3.2.3). Mit einem Anteil von 83 % würde eine große Mehrheit der Befragten diese Satzungsermächtigung beibehalten (n=42). In der Gruppe der Dezernenten sprachen sich sämtliche Befragte dafür aus und sowohl in der Gruppe der Stadtplanungsämter als auch der Baurechtsbehörden lag der Anteil mit 87 % bzw. 90 % sehr hoch. Deutlich seltener wurde diese Satzungsermächtigung befürwortet (56 %), wenn Personen aus mehreren Verwaltungsbereichen den Fragebogen bearbeitet haben. Von den Befragten, die schon auf der Ebene der Landesbauordnung eine Herstellungsbeschränkung einführen würden, würden 88 % weiterhin auch den Gemeinden ermöglichen, entsprechende örtliche Bauvorschriften mit eigenen Regelungen zu erlassen (n=16). 12 % der Befragten, die beide Fragen (16.5a und 16.5b) beantwortet haben, würden weder auf der Landes- noch auf der Gemeindeebene Einschränkungen oder Untersagungen der Stellplatzherstellung vorsehen.
Die Tatsache, dass die große Mehrheit der Befragten die bestehende Satzungsermächtigung zur Beschränkung der Stellplatzherstellung beibehalten würde, lässt den Rückschluss zu, dass in weiten Teilen der kommunalen Praxis ein grundsätzliches Interesse an solchen Regelungsmöglichkeiten besteht, auch wenn – wie Frage 15 zeigt – darauf bislang eher selten zurückgegriffen wird. Dass fast alle Befragten (88 %) nach einer Beschränkung auf der Landesebene auch weiterhin eine Satzungsermächtigung für Gemeinden vorsehen würden, kann als Indiz gesehen werden, wie wichtig es Praktikern in Stadtverwaltungen erscheint, trotz landesrechtlicher Einschränkungen auch eigene Beschränkungsregelungen erlassen zu können. Auch wenn Frage 15 ergab, dass die meisten Städte in den letzten zehn Jahren diese Satzungsbefugnis nicht genutzt haben, so war unter den Befragten das Interesse am Erhalt der Einschränkungsmöglichkeit groß.

Frage 16.5b: Soll die bestehende Ermächtigung, dass Gemeinden selber die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder beschränken können, beibehalten werden (§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO)?

Diagramm 170: Verteilung der Antworten

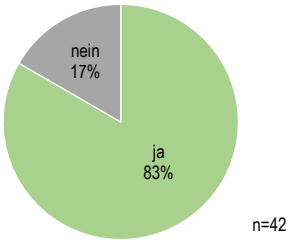
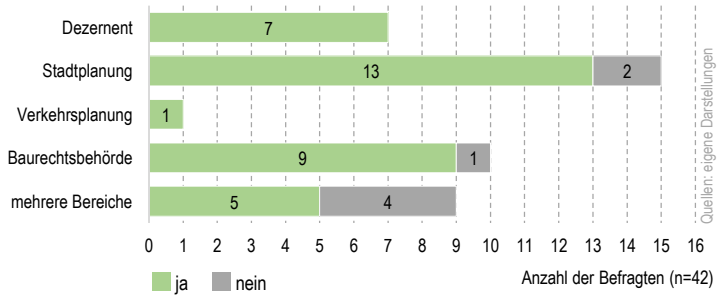


Diagramm 171: Häufigkeit der Antworten



Frage 16.6: Ausstattung mit Ladeinfrastruktur

Frage 16.6a: Ein weiterer Baustein des abgefragten Stellplatzregelungsmodells bestand in der Frage, ob die Landesbauordnung fordern soll, eine bestimmte Zahl an Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur auszustatten[14]. In der Rolle des Landesgesetzgebers würden 28 % der Befragten (n=43) in der Bauordnung eine solche Ausstattung vorschreiben. Bei der Frage nach dem Umfang wurden Werte zwischen 20 % und 100 % der Stellplätze genannt. Mit einem Anteil von 40 % würden die Befragten, die dazu Angaben gemacht haben (n=10), am häufigsten bei mindestens der Hälfte der Stellplätze Ladeinfrastruktur fordern. 30 % der Befragten gaben an, für alle Stellplätze Ladeinfrastruktur vorzuschreiben. Die restlichen Befragten nannten Anteile zwischen 20 % und 30 % der Stellplätze.

Von den Befragten, die im Bereich Stadtplanung tätig sind (n=15), würden 40 % in der Landesbauordnung Ladeinfrastruktur fordern und in der Gruppe der Dezernenten 25 % der Befragten (n=8). Dahingegen würde nur einer der zehn Befragungsteilnehmer aus Baurechtsämtern eine solche Forderung in die Landesbauordnung aufnehmen. Der Leiter eines Stadtplanungsamts einer kleinen Mittelstadt (FB 21), der bei allen Stellplätzen Ladeinfrastruktur fordern würde, vermerkte, dass zunächst weniger Ladestationen ausreichen würden, aber in jedem Fall Anschlussmöglichkeiten bei sämtlichen Stellplätzen vorgesehen werden sollten. Aus einer weiteren Mittelstadt gab es ebenfalls die Rückmeldung (FB 29), dass es zunächst für ausreichend gehalten wird, wenn bei den geforderten 50 % der Stellplätze zunächst nur eine Nachrüstung für Ladestationen vorgesehen wird.

Die Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis lassen mehrheitlich eine Ablehnung gegenüber einem landesrechtlich vorgeschriebenen Einbau von Ladeinfrastruktur erkennen. Dass die Meinungen diesbezüglich allerdings weit auseinander gehen, zeigt sich in der Tatsache, dass sich einerseits fast drei Viertel der Befragten grundsätzlich dagegen aussprachen, und es andererseits einzelne Befragte gab, die sogar bei sämtlichen Stellplätzen Ladeinfrastruktur fordern würden. Am ehesten würden Mitarbeiter aus dem Bereich Stadtplanung den Bauherren entsprechende Vorschriften auferlegen, während aus Baurechtsbehörden fast alle Befragte davon Abstand nehmen würden. Der große Unterschied bei der Zustimmung zwischen den Verwaltungsbereichen könnte sich möglicherweise damit erklären lassen, dass Mitarbeiter aus dem Bereich Baurecht die Schwierigkeiten und den Diskussionsbedarf bei der Durchsetzung einer solchen Vorschrift im Genehmigungsalltag sehen oder dass die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur nicht als Aufgabe des Bauordnungsrechts gesehen wird.

Frage 16.6a: Soll die LBO fordern, dass eine bestimmte Zahl an Stellplätzen mit Elektroladestationen auszustatten ist?

Diagramm 172: Verteilung der Antworten

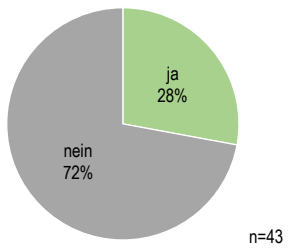
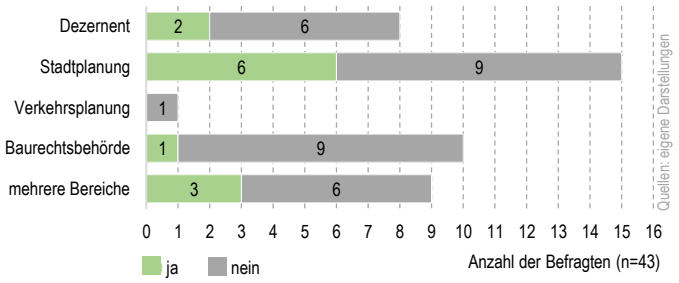


Diagramm 173: Häufigkeit der Antworten



Frage 16.6b: Nach der Landesebene sollten sich die Befragten dazu äußern, ob die Landesbauordnung die Gemeinden dazu ermächtigen soll, die Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur in örtlichen Bauvorschriften vorzuschreiben. Rund 70 % der Befragten, die die Frage beantwortet hatten, würden in der Landesbauordnung eine solche Satzungsermächtigung einführen. In der Gruppe der Dezernenten fiel die Zustimmung mit einem Anteil von 88 % der Befragten am höchsten aus, aber auch in den Gruppen Stadtplanung und Baurecht befürworteten 70 % bzw. 73 % der Befragten eine solche Satzungsermächtigung. Wenn allerdings mehrere Personen den Fragebogen ausgefüllt hatten, dann fiel die Zustimmung mit 44 % deutlich geringer aus. Aus einer Großstadt (FB

[14] Hinweis: Zum Zeitpunkt der Durchführung der Befragung war noch nicht klar, wie die EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden in Deutschland umgesetzt wird. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit befand sich das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) im Gesetzgebungsverfahren. Wie in Kapitel 2.4.1 dargestellt, haben nach aktuellem Stand Länder keine Kompetenz eigene Regelungen zur Ausstattung mit Ladeinfrastruktur zu treffen.

9) liegt ein Fragebogen vor, in dem auf der Landesebene für alle Stellplätze Ladeinfrastruktur gefordert wird, aber auf eine Satzungsermächtigung für Kommunen verzichtet wird. Die Bearbeiter des Fragebogens erläuterten in einem Kommentar, dass eine allgemeine Forderung „auf der Landesebene besser“ sei.

Frage 16.6b: Soll die LBO die Gemeinden ermächtigen, die Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur zu regeln?

Diagramm 174: Verteilung der Antworten

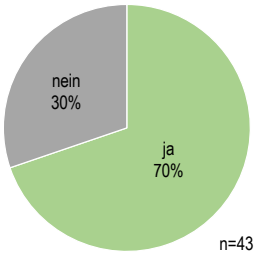
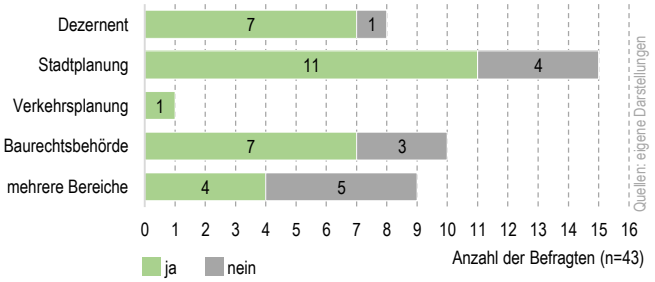


Diagramm 175: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Frage 16.7: Sonstige Regelungen

Als letzter Baustein des Stellplatzregelungsmodells wurden den Befragten weitere Möglichkeiten für Regelungen vorgelegt, die in die Landesbauordnung aufgenommen werden könnten. Rund 46 % der Befragten (n=44) würden in der Landesbauordnung vorschreiben, dass ein gewisser Anteil der Stellplätze im Wohnungsbau für Menschen mit Behinderung vorzusehen ist. Bislang gibt es in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg keine solche Vorschrift. In der Gruppe der Dezernenten, der Baurechts- und Stadtplanungsämter sprach sich jeweils ungefähr die Hälfte für bzw. gegen eine solche Forderung aus. Wenn mehrere Personen den Fragebogen ausgefüllt haben, wurde nur in 22 % der Fälle die landesrechtliche Vorgabe einer Mindestanzahl an Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen befürwortet.

Die Rückmeldungen aus den Stadtverwaltungen, ob Stellplätze für Menschen mit Behinderung gesetzlich gefordert werden sollen, zeigen kein eindeutiges Ergebnis. Dass weniger als die Hälfte der befragten Verwaltungsmitarbeiter im Wohnungsbau keine solchen Stellplätzen vorschreiben würde, dafür kommen vielfältige Gründe in Frage. Eine mögliche Begründung könnte darin liegen, dass generell von weiteren Detailregelungen, die in der Regel auch Mehrkosten verursachen, in der Landesbauordnung Abstand genommen werden soll. Denkbar wäre auch, dass viele befragte Personen bei ihrer Tätigkeit bislang noch nicht mit einem Mangel an Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen konfrontiert waren und dies daher auch nicht für erforderlich hielten. Ein weiterer Erklärungsansatz könnte darin liegen, dass es die Befragten nicht als Aufgabe des Bauordnungsrechts sehen, die Zahl der Stellplätze für Menschen mit Behinderung zu regeln. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Landesbauordnung für Baden-Württemberg in § 35 Abs. 1 LBO die Herstellung einer Mindestanzahl an barrierefreien Wohnungen vorschreibt.

Würden Sie einen gewissen Anteil an Stellplätzen für Menschen mit Behinderung in der Landesbauordnung fordern?

Diagramm 176: Verteilung der Antworten

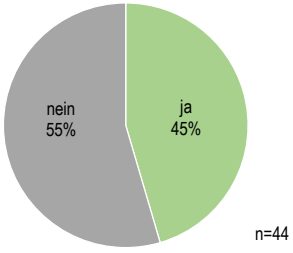
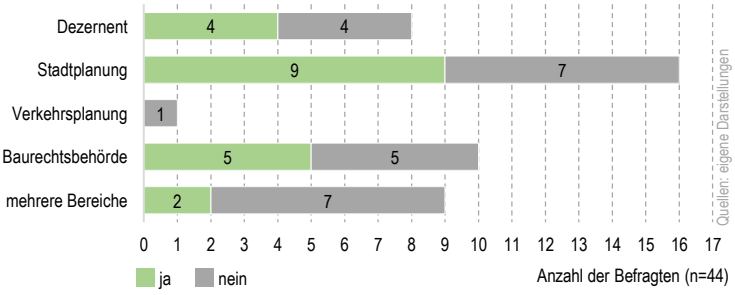


Diagramm 177: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



27 % der Befragten (n=44) würden als Landesgesetzgeber eine Vorschrift in die Bauordnung einführen, die die Überlassung von Stellplätzen an Dritte außerhalb des Bauvorhabens verbietet. Mehr als jeder vierte Befragungsteilnehmer würde somit eine Regelung aufnehmen, die in Bauordnungen einiger Bundesländer enthalten ist und in Baden-Württemberg bis 1983 ebenfalls Bestandteil der Landesbauordnung war (siehe Kapitel 5.5). In der Gruppe der Befragten aus Stadtplanungsämtern lag die Zustimmung mit 44 % deutlich über dem Durchschnitt aller Befragten. In der Gruppe der Baurechtsbehörden würde keiner der Befragten eine solche Regelung aufnehmen. Von den acht erfassten Dezernenten würde nur einer ein solches Überlassungsverbot in der Bauordnung vorsehen (12,5 %).
Die Rückmeldungen lassen den Schluss zu, dass in weiten Teilen der kommunalen Praxis kein großer Handlungsbedarf gesehen wird, die Nutzung von Stellplätzen durch Dritte außerhalb des stellplatzpflichtigen Bauvorhabens zu unterbinden. Insbesondere Befragte aus dem Bereich Baurecht scheinen eine solche Regelung entweder für nicht erforderlich zu halten oder aus bestimmten anderen Gründen abzulehnen. Bemerkenswert ist der überdurchschnittliche Anteil an Personen aus dem Bereich Stadtplanung, die eine solche Vorschrift in der Landesbauordnung einführen würden. Die Unterschiede zwischen den Berufsgruppen könnten eventuell auf unterschiedlich gelagerte Bewertungsmaßstäbe und Erfahrungen in den jeweiligen Verwaltungsbereichen zurückzuführen sein. Ein möglicher Grund für die hohe Ablehnung bei Befragten aus Baurechtsämtern könnte darin liegen, dass zwar eine solche Vorschrift grundsätzlich für sinnvoll erachtet, aber allein schon aus dem Grund nicht angestrebt wird, weil die Kontrolle und der Vollzug mit großen Schwierigkeiten und Aufwand verbunden wären und somit eine solche Regelung mit hoher Wahrscheinlichkeit ins Leere laufen würde. Eine Erklärung für die hohe Zustimmung aus dem Bereich Stadtplanung könnte darin zu finden sein, dass einige Befragte das Risiko sehen, dass Stellplätze anderweitig genutzt werden bzw. vom Vorhaben, dem sie eigentlich zur Verfügung stehen sollten, entkoppelt werden.

Würden Sie in der Landesbauordnung ein Verbot der Überlassung von Stellplätzen an Dritte außerhalb des Vorhabens einführen (außer wenn, nachweislich kein Eigenbedarf)?

Diagramm 178: Verteilung der Antworten

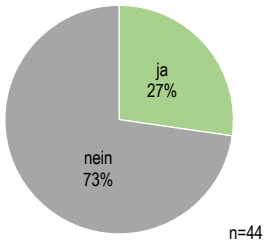
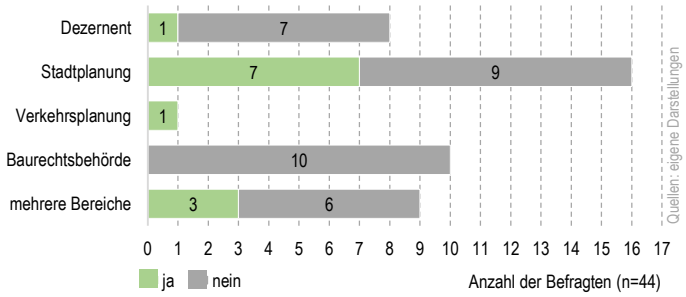


Diagramm 179: Häufigkeit der Antworten nach Verwaltungsbereichen



Zusammenfassung: Entwicklung von Modellen für die Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg

Frage 16 ermöglichte den Teilnehmern an der Befragung, mit Hilfe der Kombination der vorgegebenen Bausteine ihr persönliches Modell für die Regelung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg zusammenzustellen, wenn sie in der Rolle des Landesgesetzgebers wären. Es ist davon auszugehen, dass die Erfahrungen der Befragten aus ihrer Tätigkeit in der jeweiligen Stadtverwaltung, der fachliche Hintergrund (z.B. Stadtplanung, Baurecht) sowie persönliche Einstellungen und Einschätzungen die Entscheidungen maßgeblich beeinflusst haben. Um im Vergleich zu den derzeit bestehenden Regelungen in der Landesbauordnung mehr Flexibilität zu erreichen, nannten die Befragten vielfältige Strategien, die im Detail unterschiedliche Wirkungsweisen haben. Grundsätzlich kann zwischen der Strategie unterschieden werden, direkt in der Landesbauordnung flexible Regelungen zu treffen oder aber in der Landesbauordnung strenge Vorschriften vorzusehen und ergänzend dazu Kommunen zu ermächtigen, selber in örtlichen Bauvorschriften flexiblere Vorschriften zu erlassen. Die wichtigsten Ansatzpunkte für die Regelung der Stellplatzpflicht können in Baustein 2 (Berechnungsweise der Anzahl notwendiger Stellplätze, Frage 16.2a), in Baustein 3 (Ablöse auch für Wohnungen, Frage 16.3a) und in Baustein 4 (weitergehende

Abweichungsmöglichkeiten, Frage 16.4a) gesehen werden. Wenn bei diesen drei Hauptbausteinen jeweils unterschieden wird, ob die aktuellen Regelungen in der Landesbauordnung beibehalten oder geändert werden, lassen sich aus den verschiedenen Antwortkombinationen – wie in Tabelle 25 dargestellt – acht grundsätzliche Modelle für die Änderung der aktuellen Landesbauordnung für Baden-Württemberg ableiten.

Tabelle 25: Übersicht über die verschiedenen Modelle zur Änderung der aktuellen Landesbauordnung

F16.2a Forderung eines 1:1-Stellplatzschlüssels in LBO		F16.3a Ablöse von Stellplätzen von Wohnungen		F16.4a weitergehende Abweichungen		Anzahl der Befragten	in %
ändern	beibehalten*	vorsehen	nicht vorsehen*	zulassen	nicht zulassen*		
						1	2,5 %
						2	5 %
						2	5 %
						3	7,5 %
						3	7,5 %
						10	25 %
						13	32,5 %
						6	15 %
* entspricht aktueller Regelung in der LBO					GESAMT	40	100 %

Quelle: eigene Darstellung

Insgesamt haben 40 Befragte diese drei Fragen zu den Hauptbausteinen gültig beantwortet. Davon sprachen sich nur acht Befragte (20 %) für ein Stellplatzmodell aus, bei dem in der Landesbauordnung weiterhin pauschal ein Stellplatz pro Wohnung gefordert wird. Der Abgleich aller Antworten zeigt, dass nur einer der 40 Befragten sämtliche aktuellen Regelungen der Landesbauordnung in dieser Form beibehalten würde (d.h. pauschaler 1:1-Stellplatzschlüssel, keine Ablöse, gleichbleibende Abweichungsmöglichkeiten). Dabei handelt es sich um einen Dezernenten aus einer nicht-zentralen Mittelstadt im ländlichen Raum (ca. 40.000 Einwohnern, FB 4). Die sonstigen Befragten, die weiterhin pauschal einen Stellplatz pro Wohnung in der Bauordnung fordern würden, wählten folgende Stellplatzmodelle: Zwei Befragte würden den pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel und den Ausschluss von Ablösen beibehalten, aber zumindest weiterreichende Abweichungsmöglichkeiten vorsehen. Ebenso sprachen sich zwei Befragte für einen 1:1-Stellplatzschlüssel und wie bisher für eine restriktive Handhabung von Abweichungen aus – dies würden sie aber mit der Möglichkeit der Ablöse von Wohnungsstellplätzen kombinieren. Drei Befragte würden die Beibehaltung des 1:1-Stellplatzschlüssels sowohl mit der Einführung von Ablösen als auch mit größeren Spielräumen bei Abweichungen kombinieren und somit trotz des pauschalen Stellplatzschlüssels das bestehende Stellplatzkonzept deutlich flexibler gestalten.
Von den 40 Befragten, die Aussagen zu den genannten Hauptbausteinen getroffen haben, würden 32 bzw. 80 % ein Stellplatzregelungsmodell in der Landesbauordnung einführen, das nicht mehr pauschal pro Wohnung einen notwendigen Stellplatz fordert. Hinsichtlich der Zahl der notwendigen Stellplätze befinden sich darunter zwei Sonderfälle: Ein Befragter würde in seinem Stellplatzmodell sogar pauschal mehr als einen Stellplatz pro Wohnung fordern und ein weiterer Befragter würde neben dem pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel auch eine individuelle Festlegung der Pflichtstellplatzzahl (Einzelfallentscheidungen) vorsehen. Von den 32 Befragten, die den pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel abschaffen würden, würden 23 Befragte bzw. 72 % auch die bisherige Ablöseregelung aufgeben und die Ablöse von Wohnungsstellplätzen in der Landesbauordnung zulassen. Von diesen 23 Befragten würden wiederum 13 Befragte bzw. 23 % weitergehende Abweichungen ermöglichen. Damit würde fast ein Drittel aller 40 Befragungsteilnehmer die bisherige Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung grundlegend ändern und den pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel abschaffen, Ablösen für Wohnungsstellplätze einführen und die Abweichungsmöglichkeiten erweitern. Weitere 25 % der Befragten würden Änderungen bei der Berechnungsweise und der Ablöse vornehmen, aber die Abweichungsregelungen wie bisher in der Landesbauordnung belassen. Die Auswertung zeigt, dass ein Großteil der Befragten (70 %) ein Stellplatzregelungsmodell einführen würde, das die Ablöse von Stellplätzen auch bei Wohnungen erlaubt. In 60 % der Fälle entschieden sich die Befragten für Modelle mit weiterreichenden Abweichungsmöglichkeiten.

Tabelle 26: Überblick über die Zahl der Nennungen in den drei Hauptbausteinen für die Regelung der Stellplatzpflicht

Soll die LBO die Ablöse auch für Wohnungsstellplätze ermöglichen?			Soll LBO weitergehende Abweichungen von der Stellplatzpflicht ermöglichen?		Gesamt
			nein	ja	
nein	Wie soll die LBO die Zahl notwendiger Stellplätze regeln?	pauschal 1:1 wie bisher	1	2	3
		pauschal weniger als 1:1	0	1	1
		pauschal mehr als 1:1	1	0	1
		nicht mehr pauschal	2	3	5
		individuelle Festlegung	0	1	1
		nicht mehr pauschal + individuelle Festlegung	0	1	1
	GESAMT		**4**	**8**	**12**
ja, aber nur teilweise	Wie soll die LBO die Zahl notwendiger Stellplätze regeln?	pauschal 1:1 wie bisher	2	1	3
		nicht mehr pauschal	4	3	7
		nicht mehr pauschal + individuelle Festlegung	0	1	1
		pauschal 1:1 wie bisher + individuelle Festlegung	1	0	1
		individuelle Festlegung + Sonstiges	0	1	1
	GESAMT		**7**	**6**	**13**
ja, in voller Höhe	Wie soll die LBO die Zahl notwendiger Stellplätze regeln?	pauschal 1:1 wie bisher	0	2	2
		nicht mehr pauschal	4	8	12
		nicht mehr pauschal + individuelle Festlegung	1	0	1
	GESAMT		**5**	**10**	**15**
GESAMT					**40**

Quelle: eigene Darstellung

Neben dem aus den drei Hauptbausteinen entwickelten Regelungsmodell für die Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung können auf Grundlage der Antworten auch Rückschlüsse gezogen werden, inwieweit die Befragten die Regelung der Stellplatzpflicht auf die Kommunen übertragen würden (Stichwort: Kommunalisierung der Stellplatzpflicht). Von den insgesamt 44 Teilnehmern an der Befragung haben 32 Befragte die dafür besonders relevanten Fragen 16.1b (Ermächtigung zur Regelung der Stellplatzpflicht), 16.3b (Ermächtigung für die Festlegung von Voraussetzungen für Ablösen) und 16.4b (Ermächtigung für eigene Abweichungstatbestände) beantwortet. Nur ein Befragter würde das aktuelle Modell fortführen, dass die Gemeinden die Stellplatzzahlen selber regeln können, aber keine Möglichkeiten haben, selber Ablösen oder weitergehende Abweichungstatbestände zu bestimmen. Mit einem Anteil von 50 % haben sich die Befragten mit Abstand am häufigsten für das Modell entschieden, dass die Gemeinden sowohl die Stellplatzzahlen als auch die Ablösen und Abweichungsmöglichkeiten selber regeln können. Am zweithäufigsten wählten die Befragten die folgenden zwei Modelle: 13 % der Befragten würden als Landesgesetzgeber den Gemeinden erlauben, selber die Stellplatzpflicht und Ablösen zu regeln, nicht aber über die Landesbauordnung hinausgehende Abweichungen. Ebenso würden 13 % der Befragten die Satzungsermächtigungen für örtliche Bauvorschriften in der Landesbauordnung so gestalten, dass Gemeinden eigene Regelungen für Ablösen und Abweichungen treffen dürfen, während sie allerdings die Stellplatzzahlen nicht in eigener Verantwortung regeln dürfen. Mehr als drei Viertel der Befragten (78 %) würde das Modell für die Ermächtigung von Kommunen zu örtlichen Bauvorschriften so gestalten, dass die Gemeinden u.a. eigene Voraussetzungen für die Ablöse von Wohnungsstellplätzen festlegen können. Insgesamt lässt sich bei den Befragungsteilnehmern ein deutliches Interesse daran erkennen, viele Belange beim Stellplatznachweis bei Bedarf in städtischer Regie zu regeln und Vorschriften in der Landesbauordnung auf der kommunalen Ebene abweichend zu treffen.

Tabelle 27: Modelle für die Übertragung von Regelungen der Stellplatzpflicht auf die Gemeinden

F16.1b Ermächtigung zur Regelung der Stellplatzpflicht		F16.3b Ermächtigung zur Regelung von Ablösen		F16.4b Ermächtigung zur Regelung von Abweichungen		Anzahl der Befragten	in %
ja*	nein	ja	nein*	ja	nein*		
						16	50%
						4	13%
						1	3%
						2	6%
						3	9%
						2	6%
						0	0%
						4	13%
					GESAMT	32	100%

* entspricht aktueller Regelung in der LBO

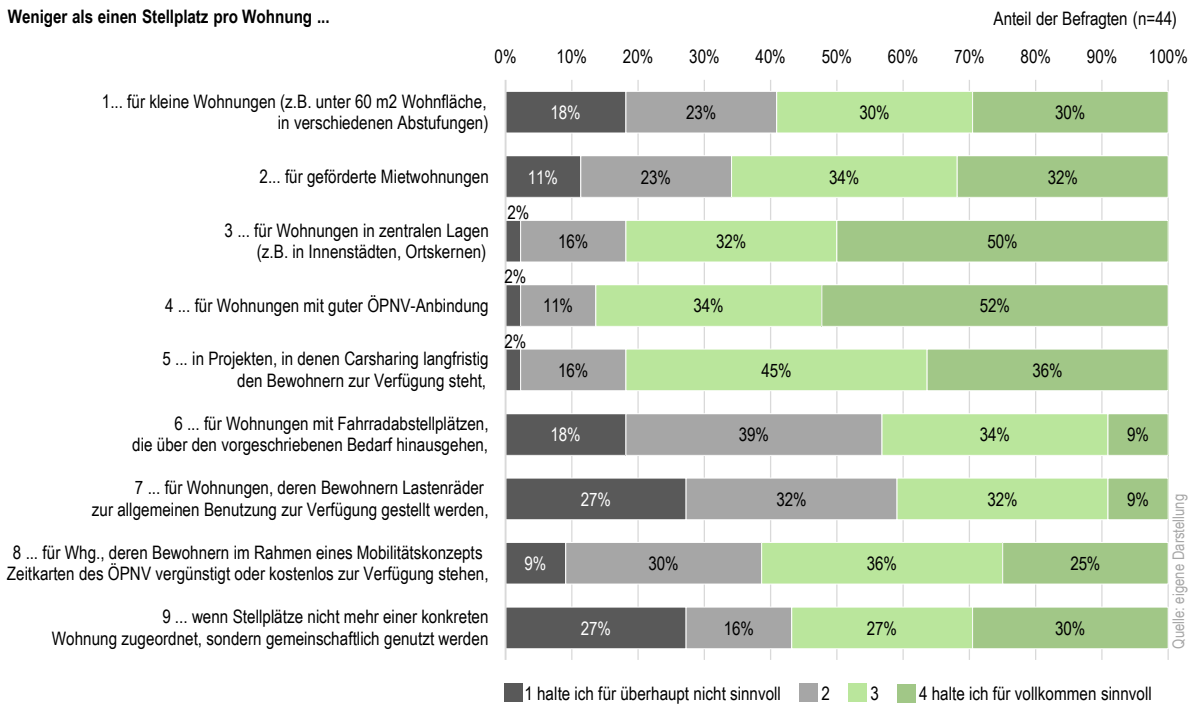
Quelle: eigene Darstellung

Frage 17: Bewertung von Kriterien für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze

Abschließend enthielt der Fragebogen eine Liste mit Kriterien, die für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen herangezogen werden können. Die Bearbeiter des Fragebogens sollten bewerten, für wie sinnvoll sie die Anwendung der vorgeschlagenen Kriterien halten, um auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung in der Kommune, in der sie tätig sind, reagieren zu können. Um die Einschätzungen differenziert zu erfassen, standen für die Bewertung nicht nur zwei Antwortoptionen (sinnvoll/ nicht sinnvoll), sondern Zwischenstufen zur Verfügung. Die Bewertungsskala bestand aus vier Punkten, die an den Enden mit `halte ich für überhaupt nicht sinnvoll´ (Skalenwert 1) und `halte ich für vollkommen sinnvoll´ (Skalenwert 4) beschriftet waren. Die zwischen den Extremwerten liegenden Punkte enthielten keine Beschriftung, um die Befragten nicht durch bestimmte Definitionen in ihren Antworten einzuschränken. Auf diese Weise konnte herausgefunden werden, ob die Befragten einem Kriterium uneingeschränkt zustimmen oder ob es gewisse Bedenken gibt. Kriterien, die mit den Skalenpunkten 1 und 2 beurteilt wurden, gelten insgesamt als nicht sinnvoll; Bewertungen mit den Skalenpunkten 3 und 4 werden in der textlichen Ausarbeitung als sinnvoll zusammengefasst.
Sämtliche Teilnehmer an der Befragung haben alle neun Vorschläge für Reduzierungskriterien bewertet (n=44). Die Antworten wurden auch abhängig davon ausgewertet, in welchem Bereich der Befragte in der Stadtverwaltung beschäftigt ist (Verwaltungsbereich: Dezernenten, Stadtplanungsamt, Baurechtsbehörde etc.). Zudem erfolgte die Auswertung in Abhängigkeit der entwickelten Regions- und Stadttypen, da die Befragten die Einschätzungen im Hinblick auf die Stadt treffen sollten, in der sie tätig sind. Es stand somit nicht die allgemeine, fachliche bzw. persönliche Meinung der Befragten im Fokus, sondern die Sinnhaftigkeit des Kriteriums im Hinblick auf die jeweilige Stadt, aus der die Rückmeldung stammte.

Frage 17: Für wie sinnvoll halten Sie die Anwendung dieser Kriterien für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze, um auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung (Wohnkosten, MIV-Belastung, Flächenverbrauch) reagieren zu können?

Diagramm 180: Bewertungen der Stellplatzreduzierungskriterien durch die Befragten im Überblick



Für die einzelnen Kriterien wurde das arithmetische Mittel der vorliegenden Bewertungen auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) gebildet sowie die Standardabweichung, um die Streuung der Werte zu erfassen. Für einen Vergleich wurden die Mittelwerte auch für die unterschiedenen Stadt- und Regionstypen sowie die Bearbeitertypen (Verwaltungsbereiche) berechnet. Bei diesen Werten sollte beachtet werden, dass die Aussagekraft sehr eingeschränkt ist, da die Fallzahlen zum Teil sehr gering und unterschiedlich groß sind.

Tabelle 28: Mittelwerte, Standardabweichungen und Mediane für alle Befragten; Mittelwerte für die verschiedenen Typen; Bewertungen auf einer Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll); sortiert nach Mittelwerten bei der Gesamtauswertung

KRITERIUM	ALLE BEFRAGTE			REGIONSTYP		STADTTYP				VERWALTUNGSBEREICH			
Weniger als einen Stellplatz pro Wohnung ...	Mittelwert (N=44)	Standardabweichung	Median	städtische Region (N=32)	ländliche Region (N=12)	Stadtregion: Großstadt (N=9)	Stadtregion: Mittelstadt (N=23)	ländliche Region: zentrale Stadt (N=7)	ländliche Region: nicht-zentrale Stadt	Dezernent (N=8)	Stadtplanungsamt (N=16)	Baurechtsbehörde (N=10)	mehrere Bereiche (N=9)
				Mittelwert		Mittelwert				Mittelwert			
Kriterium 7: wenn Lastenfahrräder zur Verfügung	**2,23**	0,961	2	2,38	1,83	2,44	2,35	1,71	2	2,5	2,56	1,8	1,89
Kriterium 6: wenn zusätzliche Fahrradabstellplätze	**2,34**	0,888	2	2,47	2,0	2,56	2,43	2	2	2,75	2,5	1,9	2,22
Kriterium 9: gemeinschaftliche Stellplatznutzung	**2,59**	1,187	3	2,84	1,92	2,78	2,87	2	1,8	3	2,75	2,1	2,56
Kriterium 1: für kleine Wohnungen	**2,70**	1,091	3	2,72	2,67	3	2,61	3,14	2	3,38	2,63	2,4	2,67
Kriterium 8: wenn ÖPNV-Zeitfahrkarten zur Verfügung	**2,77**	0,937	3	3,0	2,17	3	3	1,86	2,6	3,38	3,06	2,1	2,56
Kriterium 2: für geförderte Mietwohnungen	**2,86**	1,002	3	3,06	2,33	3	3,09	2,86	1,6	3,63	3,06	1,9	2,89
Kriterium 5: bei Bereitstellung von Carsharing	**3,16**	0,776	3	3,28	2,83	3,44	3,22	2,86	2,8	3,5	3,5	2,7	2,78
Kriterium 3: für Wohnungen in zentralen Lagen	**3,30**	0,823	3,5	3,34	3,17	3,78	3,17	3,29	3	3,5	3,25	3,1	3,33
Kriterium 4: für Wohnungen mit guter ÖPNV-Anbindung	**3,36**	0,78	4	3,44	3,17	3,78	3,3	3,29	3	3,63	3,63	2,8	3,33

Quelle: eigene Darstellung

Kriterium 1: weniger als einen Stellplatz für kleine Wohnungen (z.B. unter 60 m² Wohnfläche, in verschiedenen Abstufungen)

29,5 % der Befragten hielten es auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) für vollkommen sinnvoll, für kleine Wohnungen weniger als einen Stellplatz pro Einheit zu fordern. Weitere 29,5 % der Befragten entschieden sich mit Skalenwert 3 für eine abgeschwächte Form der Zustimmung. Im Umkehrschluss schätzten 41 % der Befragten dieses Kriterium für nicht sinnvoll ein, wobei ein Anteil von 18 % auf die Extrembewertung `überhaupt nicht sinnvoll´ entfiel. Im Mittel wurde die Sinnhaftigkeit dieses Kriteriums auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) mit 2,7 bewertet.

Im Vergleich der Verwaltungsbereiche zeigt sich, dass in der Gruppe der Dezernenten dieses Kriterium die stärkste Zustimmung erhielt. 76 % der befragten Dezernenten hielten Stellplatzreduzierungen bei kleinen Wohnungen für sinnvoll. Bei den Befragten aus Stadtplanungsämtern lag die Zustimmung mit 62,5 % leicht über dem Durchschnitt aller Befragten, während sie in der Gruppe der Baurechtsbehörden mit 50 % der Befragten unterdurchschnittlich ausfiel. Die Auswertung auf Grundlage der Stadttypen ergab, dass in nicht-zentralen Mittelstädten im ländlichen Raum dieses Kriterium deutlich seltener Zuspruch erhielt als in den anderen Stadttypen. Nur einer von fünf Befragten bewertete das Kriterium der Wohnungsgröße mit Skalenwert 3 und somit als sinnvoll. Mit einem Anteil von fast 60 % entschieden sich Befragte aus zentralen Städten in ländlichen Regionen am häufigsten für die Extrembewertung `vollkommen sinnvoll´.

Die Rückmeldungen aus den befragten Stadtverwaltungen lassen erkennen, dass die Einschätzungen, ob auf Grundlage der Wohnungsgröße Stellplatzreduzierungen sinnvoll sind, auseinander gehen. Mehr als die Hälfte der Befragten hielt dies zwar für sinnvoll; allerdings lehnte auch fast jeder fünfte Befragte dieses Kriterium vollkommen ab (Skalenpunkt 1). Die geringste Zustimmung ließ sich dabei in der Gruppe der Befragten aus Baurechtsbehörden feststellen – 40 % der Befragten aus diesem Verwaltungsbereich entschieden sich für die Extrembewertung `überhaupt nicht sinnvoll´, während beispielsweise keiner der acht erfassten Dezernenten dieses Reduzierungskriterium vollkommen ablehnte.

Diagramm 181: Ergebnisse für das Kriterium `kleine Wohnungen´

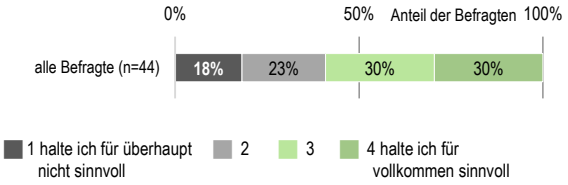


Diagramm 182: Ergebnisse nach Regionstypen

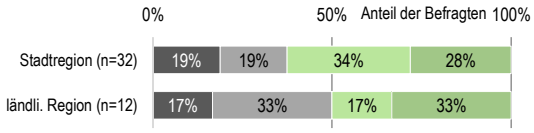


Diagramm 183: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

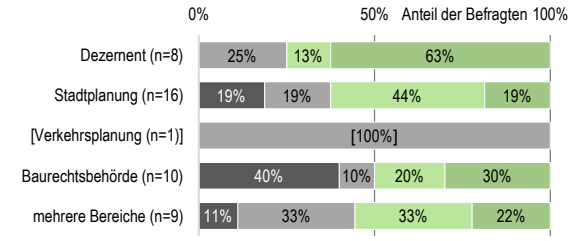
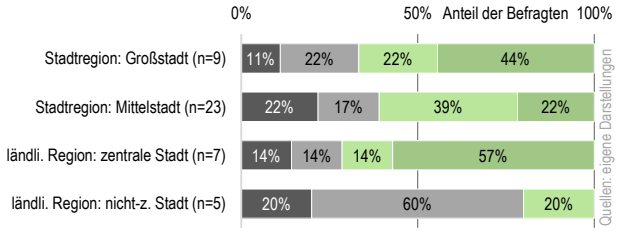


Diagramm 184: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 2: weniger als einen Stellplatz für geförderte Mietwohnungen

Für das Kriterium, bei geförderten Mietwohnungen den 1:1-Stellplatzschlüssel zu reduzieren, ergab sich auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) ein mittlerer Zustimmungswert von 2,86. 32 % aller Befragten hielten eine solche Stellplatzreduzierung für vollkommen sinnvoll und weitere 34 % entschieden sich mit Skalenpunkt 3 für eine abgeschwächte Form der Zustimmung. Somit stuften etwa zwei Drittel der Befragten eine Absenkung der Stellplatzzahlen bei Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindung als sinnvoll ein. 11 % der Befragten hielten ein derartiges Kriterium für überhaupt nicht sinnvoll (Skalenwert 1), und weitere 23 % lehnten dies in einer abgeschwächten Form ab (Skalenwert 2). Eine starke Ablehnung für dieses Kriterium ließ sich in der Gruppe der Befragten aus Baurechtsbehörden finden. Vier der insgesamt fünf Antwortenden, die dieses Kriterium vollständig ablehnten, kamen aus diesem Bereich. Insgesamt stuften in der Gruppe der Baurechtsbehörden 70 % der Befragten eine Förderung von Wohnraum nicht als sinnvolles Kriterium ein, während dieser Anteil in der Gruppe der Stadtplanungsämter mit 25 % und in der Gruppe der Dezernenten mit 13 % deutlich geringer ausfiel. Sowohl keiner der erfassten Dezernenten als auch kein Befragter aus dem Bereich Stadtplanung haben bei dieser Frage die Extrembewertung `halte ich für überhaupt nicht sinnvoll´ gewählt. Die höchste Zustimmung lässt sich unter den befragten Dezernenten finden – drei Viertel der Befragten aus dieser Gruppe hielten dieses Kriterium sogar für uneingeschränkt sinnvoll.

Wenn die Rückmeldungen in Abhängigkeit der Regionstypen ausgewertet werden, in denen die Befragten tätig sind, zeigen sich große Unterschiede zwischen Städten in Stadtregionen und ländlichen Regionen. Während 79 % der Befragten aus Stadtregionen eine Stellplatzreduzierung bei geförderten Wohnungen für ein sinnvolles Kriterium hielten, um auf aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung zu reagieren, teilten diese Einschätzung nur 34 % der Befragungsteilnehmer aus ländlichen Regionen. Aus der Gruppe der nicht-zentralen Städte im ländlichen Raum hielt keiner der Befragten dieses Kriterium für sinnvoll, während etwa 60 % der Befragten aus zentralen Städten im ländlichen Raum und jeweils etwa 80 % der Befragten aus Groß- oder Mittelstädten im städtischen Raum einem solchen Reduzierungskriterium zustimmten.

Die geringe Zustimmung von Befragten, die in Baurechtsbehörden tätig sind, könnte sich bei diesem Kriterium auf das Problem zurückführen lassen, dass die Wohnraumförderung im bauordnungsrechtlichen Verfahren schwierig zu prüfen ist und die Belegungsbindung von solchen Wohnungen auch nur eine begrenzte Zeit erfolgt. Bemerkenswert ist der überdurchschnittlich hohe Anteil an Dezernenten und an Befragten aus Stadtplanungsämtern, der die Wohnraumförderung als sinnvolles Kriterium für die Reduzierung von notwendigen Stellplätzen betrachtet. Die großen Unterschiede zwischen den Bereichen Baurecht auf der einen Seite und Dezernenten und Stadtplanung auf der anderen Seite können vermutlich darauf zurückgeführt werden, dass Baurechtsbehörden dieses Kriterium nach der Anwendbarkeit im Genehmigungsverfahren bewertet haben, während die beiden anderen Gruppen dies vor allem aus der Perspektive der Stadtentwicklung und auf Grundlage von Erfahrungen bei realisierten Projekten beurteilt haben. Die im Vergleich zu ländlichen Regionen deutlich höhere Zustimmung in städtischen Regionen lässt sich möglicherweise dadurch erklären, dass in städtischen Regionen mehr sozialer Wohnungsbau entsteht und daher das Thema von größerer Relevanz ist als in ländlichen Regionen.

Diagramm 185: Ergebnisse für das Kriterium `geförderte Wohnungen´

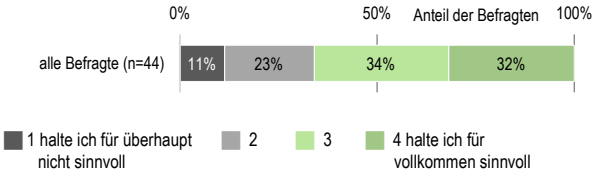


Diagramm 186: Ergebnisse nach Regionstypen

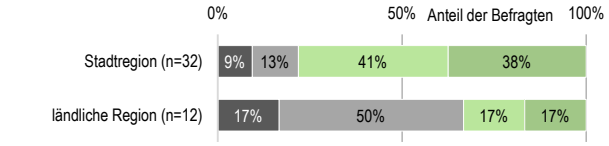


Diagramm 187: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

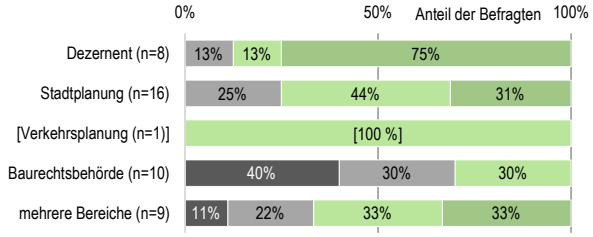
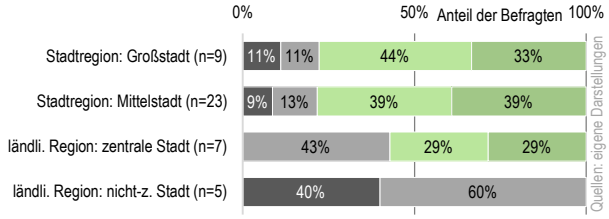


Diagramm 188: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 3: weniger als einen Stellplatz für Wohnungen in zentralen Lagen

Die Befragten sollten bewerten, für wie sinnvoll sie eine Reduzierung des 1:1-Stellplatzschlüssels für Wohnungen in zentralen Lagen halten, um auf aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung reagieren zu können. Auf der Bewertungsskala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) erhielt dieses Lagekriterium mit einem Wert von 3,3 die zweithöchste Zustimmung unter allen Kriterien, wenn die Mittelwerte verglichen werden. Die Hälfte der 44 Befragten hielt eine Reduzierung der Stellplätze in Abhängigkeit der Lage für uneingeschränkt sinnvoll (Skalenpunkt 4), während nur ein Befragter (Leiter eines Stadtplanungsamts) dies für überhaupt nicht sinnvoll erachtete (Skalenpunkt 1). Insgesamt wurde von 82 % der Befragten die Lage für sinnvoll befunden, um die Zahl der notwendigen Stellplätze zu mindern. In der Gruppe der Dezernenten und der Befragten aus Stadtplanungsämtern erhielt dieses Kriterium die höchste Zustimmung (jeweils 88 % der Befragten). In der Gruppe der Baurechtsämter fiel dieser Anteil mit 70 % etwas geringer aus. Sämtliche Befragungsteilnehmer aus Großstädten bewerteten es als sinnvoll, auf Grundlage der Lage in der Stadt die Stellplatzzahlen zu senken. Die Zustimmung zur Lage als Kriterium fiel in den Gruppen der Befragten, die aus Mittelstädten in Stadtregionen (78 %) und aus zentralen Städten in ländlichen Regionen (86 %) geantwortet haben, größer aus als bei den Befragten aus nicht-zentralen Städten im ländlichen Raum (60 %).

Die hohe Zustimmung zum Reduzierungskriterium `zentrale Lage´ könnte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass unter den befragten Fachleuten die Meinung weit verbreitet ist, dass an zentralen Standorten Bewohner weniger Autos besitzen und somit ein geringerer Bedarf an Stellplätzen zu erwarten ist. Die Rückmeldungen aus den Stadtverwaltungen lassen klare Unterschiede bei den verschiedenen Stadttypen erkennen. Die weit unterdurchschnittliche Befürwortung von Befragten, die in nicht-zentralen Städten in ländlichen Regionen tätig sind, könnte sich damit begründen lassen, dass es in kleineren Städten nur eingeschränkt solche Lagen gibt, in denen von einer geringeren Pkw-Ausstattung der Bewohner ausgegangen werden kann. Im Vergleich zu den anderen Kriterien handelt es sich bei der zentralen Lage um jenes Kriterium, das die Befragten aus dem Bereich Baurecht am häufigsten für sinnvoll eingestuft haben (70 %). Ein Erklärungsansatz dafür könnte darin liegen, dass die Lage ein objektives und dauerhaftes Kriterium darstellt, das im Baugenehmigungsverfahren vergleichsweise einfach bestimmt und geprüft werden kann.

Diagramm 189: Ergebnisse für das Kriterium `zentrale Lage´

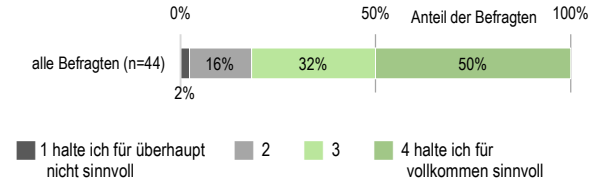


Diagramm 190: Ergebnisse nach Regionstypen

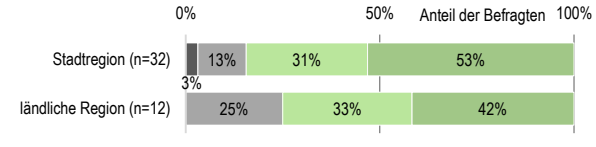


Diagramm 191: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

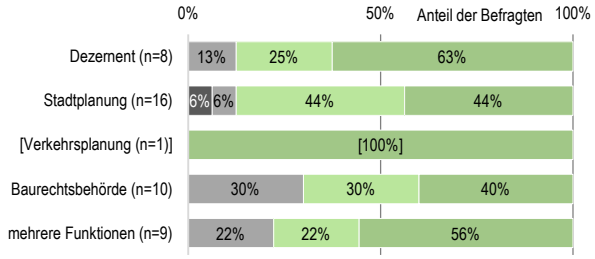
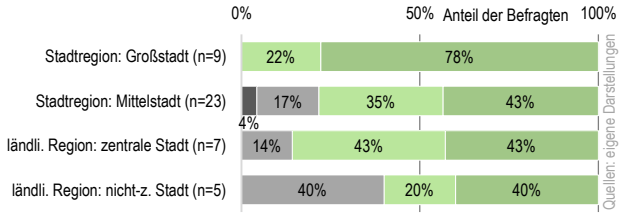


Diagramm 192: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 4: weniger als einen Stellplatz für Wohnungen mit guter ÖPNV-Anbindung

Die Befragten sollten bewerten, für wie sinnvoll sie es halten, für Wohnungen mit einer guten ÖPNV-Anbindung den 1:1-Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Mit einem Mittelwert von 3,36 auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) ist es jenes Kriterium, das die Befragten im Vergleich der Mittelwerte am sinnvollsten einstuften. Das Kriterium erhielt unter allen Vorschlägen am häufigsten die Extrembewertung `halte ich für vollkommen sinnvoll´. Mehr als die Hälfte der Befragten (52 %, n=44) bewerteten dieses Kriterium für uneingeschränkt sinnvoll und weitere 34 % entschieden sich für die abgeschwächte Form der Zustimmung (Skalenpunkt 3). Die Zustimmungsrate lag somit bei 86 %. Nur einer der Befragten, der in einer Baurechtsbehörde tätig war, hielt die ÖPNV-Anbindung für überhaupt nicht sinnvoll; weitere fünf Befragte (11 %) lehnten diesen Vorschlag nicht gänzlich ab und entschieden sich für Skalenwert 2.

Alle Befragten, die in Großstädten oder in zentralen Städten in ländlichen Regionen tätig waren, hielten Stellplatzreduzierungen auf Grundlage der ÖPNV-Anbindung für sinnvoll. Die geringste Zustimmung zu diesem Kriterium lässt sich in der Gruppe der Befragten finden, die aus nicht-zentralen Städten im ländlichen Raum geantwortet haben (60 %). Wird betrachtet, in welchen Verwaltungsbereichen die insgesamt sechs Befragten tätig waren, die eine Berücksichtigung des ÖPNV für nicht sinnvoll hielten, zeigt sich, dass es sich in vier Fällen um Beschäftigte in Baurechtsämtern und in zwei Fällen um Fragebögen handelte, die von mehreren Personen aus unterschiedlichen Verwaltungsbereichen ausgefüllt wurden. Alle Dezernenten und alle Befragten aus Stadtplanungsämtern bewerteten das ÖPNV-Kriterium als sinnvoll, während in der Gruppe der Baurechtsbehörden nur 60 % der Befragten zu dieser Einschätzung kamen. In den Fällen, in denen Fragebögen von mehreren Personen bearbeitet wurden, wurde zu 78 % das Kriterium ÖPNV für sinnvoll erachtet.

Die Antworten aus der kommunalen Praxis ergaben, dass die meisten Befragten das Kriterium `gute ÖPNV-Anbindung´ als sinnvoll für die Absenkung von Stellplatzzahlen hielten. Ein Grund für die hohe Zustimmung zu diesem Kriterium könnte darin liegen, dass nach Meinung der befragten Fachleute bei einem guten ÖPNV-Angebot weniger Bewohner mit Pkw zu erwarten sind und damit ein verminderter Stellplatzschlüssel dem tatsächlichen Bedarf entspricht. Dass unter den betrachteten Stadttypen in der Gruppe der nicht-zentralen Städte in ländlichen Regionen die Zustimmung am geringsten ausfiel (40 % der Befragten), lässt sich vermutlich damit erklären, dass in diesen Städten der ÖPNV nicht ausreichend ausgebaut ist, um ihn für die Reduzierung von Stellplätzen heranzuziehen.

Diagramm 193: Ergebnisse für das Kriterium `gute ÖPNV-Anbindung´

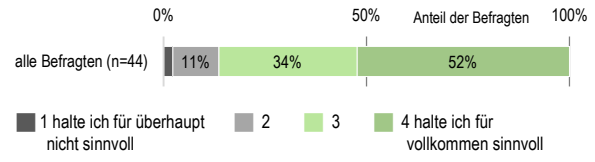


Diagramm 194: Ergebnisse nach Regionstypen

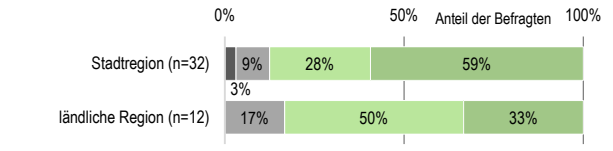


Diagramm 195: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

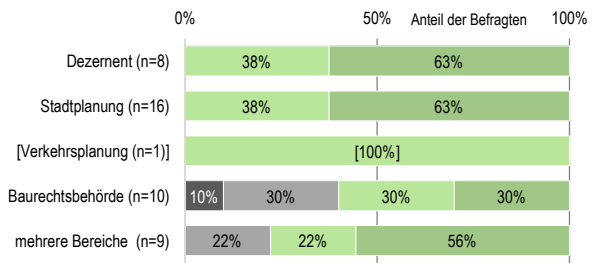
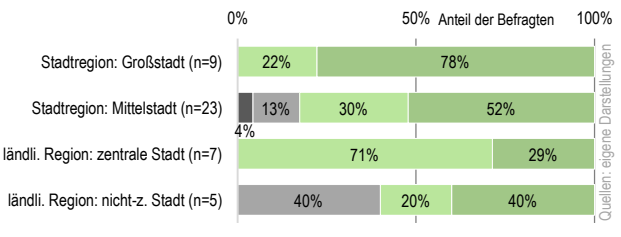


Diagramm 196: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 5: weniger als einen Stellplatz pro Wohnung in Projekten, in denen Carsharing langfristig den Bewohnern zur Verfügung steht

Das Kriterium `Carsharing-Angebot´ erzielt bei der Bewertung der Sinnhaftigkeit auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) einen Mittelwert von 3,16. Insgesamt hielten 81 % der Befragten ein projektbezogenes Carsharing als Reduzierungsfaktor für sinnvoll – 16 Befragte bzw. 36 % entschieden sich dabei für die Extrembewertung `vollkommen sinnvoll´. Nur ein Befragter (aus einer Baurechtsbehörde) wählte dahingegen die Extrembewertung `überhaupt nicht sinnvoll´. Die Hälfte der insgesamt acht Befragten, die dieses Kriterium unter Einbezug von Skalenpunkt 2 für nicht sinnvoll erachteten, stammte aus dem Bereich Baurecht. Drei weitere Fragebögen mit ablehnender Haltung wurden von Personen aus mehreren Fachbereichen bearbeitet. Darüber hinaus lehnte ein Dezernent Carsharing als Reduzierungskriterium ab. Eine überdurchschnittliche Zustimmung zeigt sich in der Gruppe der Befragten aus dem Bereich Stadtplanung. Sämtliche 16 Befragten in dieser Gruppe hielten Carsharing für ein sinnvolles Kriterium – die Hälfte davon sogar uneingeschränkt (Skalenpunkt 4). Ebenso hielten auch 63 % der erfassten Dezernenten (n=8) dies für vollkommen sinnvoll. Bei Betrachtung der Stadttypen wird deutlich, dass alle Befragten aus Großstädten Carsharing als sinnvolles Kriterium für Stellplatzminderungen einstuften. Bei den Städten in ländlichen Regionen lässt sich eine geringere Zustimmung als bei Städten in städtischen Regionen feststellen. Am seltensten erschien es Befragten aus nichtzentralen Städten in ländlichen Regionen sinnvoll, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu senken, wenn Leihautos zur Verfügung stehen.

Die Bewertungen lassen erkennen, dass die Befragten projektbezogenes Carsharing für ein fast so sinnvolles Kriterium wie die ÖPNV-Anbindung und die zentrale Lage hielten, um den 1:1-Stellplatzschlüssel abzusenken. Dass Befragte aus Baurechtsämtern das Reduzierungskriterium `Carsharing´ deutlich weniger befürworteten, könnte möglicherweise darauf zurückzuführen sein, dass die Prüfung und langfristige Sicherung des Carsharing-Angebots im Zuge der Baugenehmigung als problematisch angesehen werden. Die überdurchschnittliche Zustimmung in den Gruppen Dezernatsleitung und Stadtplanungsamt lässt vor dem Hintergrund der Erfahrungen und verfolgten Ziele dieser Befragten den Schluss zu, dass in Carsharing ein zielführendes Mittel zur Reduzierung von Privatautos und damit von Stellplätzen gesehen wird. Der Unterschied bei der Zustimmung zu diesem Kriterium zwischen städtischen und ländlichen Regionen scheint angesichts der unterschiedlichen raumstrukturellen Voraussetzungen plausibel und kann als ein Beleg dafür gesehen werden, dass Carsharing – insbesondere im Vergleich zu Großstädten – im ländlichen Raum bislang eine untergeordnete Rolle spielt.

Diagramm 197: Ergebnisse für das Kriterium `Bereitstellung Carsharing´

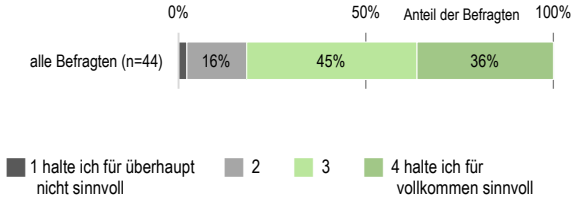


Diagramm 198: Ergebnisse nach Regionstypen

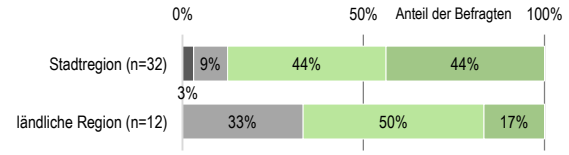


Diagramm 199: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

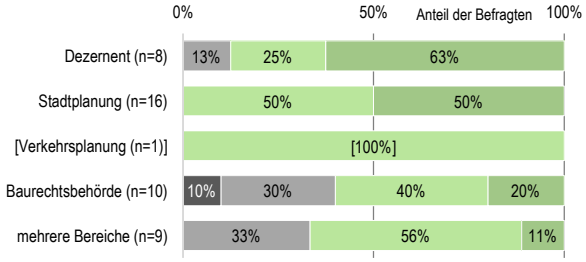
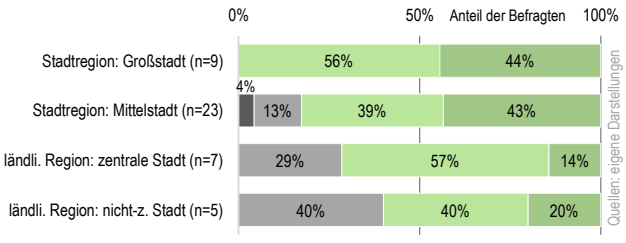


Diagramm 200: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 6: weniger als einen Stellplatz pro Wohnung für Wohnungen mit Fahrradabstellplätzen, die über den vorgeschriebenen Bedarf hinausgehen

Die Sinnhaftigkeit des Kriteriums, bei der Bereitstellung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen die Stellplatzzahlen zu reduzieren, bewerteten die Befragten auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) mit einem Mittelwert von 2,34. Insgesamt hielten 43 % der Befragungsteilnehmer dieses Kriterium für sinnvoll – von 9 % der Befragten erhielt dieses Kriterium uneingeschränkte Zustimmung. Dahingegen sahen es 18 % der Befragten für überhaupt nicht sinnvoll an, die Zahl notwendiger Stellplätze abzusenken, wenn mehr Fahrradabstellplätze errichtet werden. Insgesamt lehnten 57 % der Antwortenden zusätzliche Fahrradabstellplätze als Grundlage für Stellplatzreduzierungen ab.

Im Vergleich der Regionstypen zeigt sich, dass in Kommunen in städtischen Regionen deutlich mehr Befragte das Kriterium zusätzlicher Fahrradabstellplätze befürworteten als in Städten in ländlichen Regionen. In der Gruppe der nicht-zentralen Städte im ländlichen Raum hielt kein Befragter dies für sinnvoll, während sich in Großstädten und in Mittelstädten in Stadtregionen mehr als die Hälfte der Befragten für dieses Kriterium aussprachen.

Während in der Gruppe der Dezernenten 62,5 % der Befragten und in der Gruppe der Stadtplaner 56 % der Befragten eine Stellplatzreduzierung infolge zusätzlicher Fahrradabstellplätze als sinnvoll erachteten, lag die Zustimmungsrate in der Gruppe der Baurechtsbehörden bei 30 %. Bei den Fragebögen, die von mehreren Verwaltungsmitarbeitern beantwortet wurden, fiel die Zustimmung mit 22 % deutlich geringer aus.

Diagramm 201: Ergebnisse Kriterium `zusätzliche Fahrradabstellplätze´

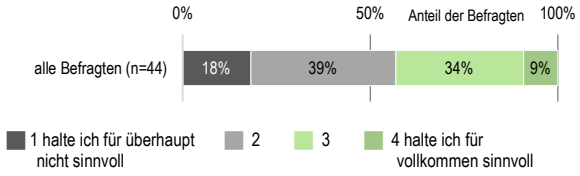


Diagramm 202: Ergebnisse nach Regionstypen

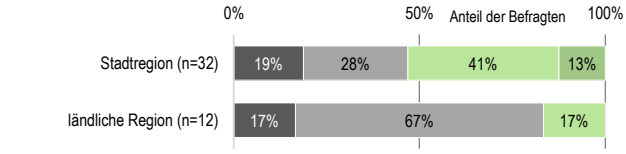


Diagramm 203: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

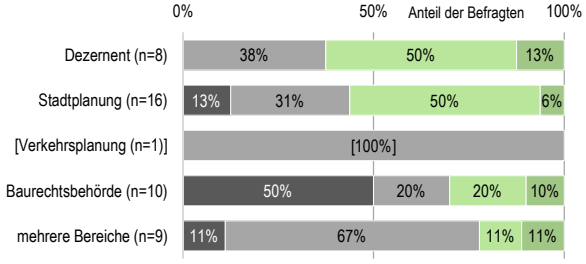
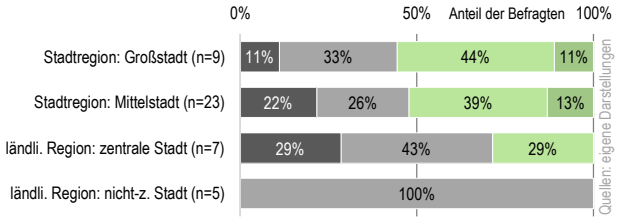


Diagramm 204: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 7: weniger als einen Stellplatz pro Wohnung für Wohnungen, deren Bewohnern Lastenfahrräder zur allgemeinen Benutzung zur Verfügung gestellt werden

Das Kriterium `Lastenfahrräder zur allgemeinen Benutzung´ erzielte auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) einen Mittelwert von 2,23. Es handelt sich dabei um das Reduzierungskriterium mit dem geringsten Mittelwert. Insgesamt 41 % aller Befragten sahen dieses Kriterium als sinnvoll an – 9 % aller Befragten hielten dies sogar für vollkommen sinnvoll. Auf die gegenteilige Extrembewertung (`halte ich für überhaupt nicht sinnvoll´) entfielen drei Mal so viele Nennungen (27 %). Die höchste Ablehnung dieses Kriteriums ließ sich in der Gruppe der Baurechtsbehörden finden – von den insgesamt zehn Befragten hielten es 80 % für nicht sinnvoll. Eine stark ablehnende Haltung (78 %) zeigte sich auch in den Fällen, wenn Fragebögen von mehreren Mitarbeitern in Verwaltungen ausgefüllt wurden. Dagegen beurteilten mehr als die Hälfte der Dezernenten (63 %) und der Befragten aus Stadtplanungsämtern (56 %) den Zugriff auf Lastenfahrräder als ein sinnvolles Kriterium für Stellplatzreduzierungen. Bei der Betrachtung, aus welchen Stadttypen die Bewertungen stammen, lässt sich erkennen, dass Befragte aus städtischen Regionen anteilig deutlich häufiger Lastenfahrräder als sinnvolle Voraussetzungen für Stellplatzminderungen (ca. 50 %) erachteten als Befragte aus Städten in ländlichen Regionen (ca. 16 %).

Die Bewertungen aus der kommunalen Praxis zeigen, dass in der Gesamtschau jene Kriterien, die Maßnahmen im Bereich des Fahrrades vorsehen, am wenigsten befürwortet wurden, um den 1:1-Stellplatzschlüssel abzusenken.

Der Schluss scheint zulässig, dass in Stadtverwaltungen – insbesondere in ländlichen Regionen – die Meinung weit verbreitet ist, dass Verbesserungen von Angeboten für den Fahrradverkehr nicht geeignet sind, um den Bedarf an Stellplätzen zu senken. Zu beachten sind neben den Unterschieden zwischen städtischen und ländlichen Regionen die erheblichen Differenzen in Abhängigkeit davon, in welchem Verwaltungsbereich der Befragte tätig war. Jeder zweite Befragte aus der Gruppe der Baurechtsämter wählte sogar die Extrembewertung `überhaupt nicht sinnvoll´. In den beiden Verwaltungsbereichen `Dezernent´ und `Stadtplanung´ lag der Anteil der Befragten, die Lastenfahrräder als ein sinnvolles Kriterium erachteten, mehr als doppelt so hoch als in der Gruppe der Baurechtsbehörden. Wie bei anderen Kriterien liegt die Vermutung nahe, dass die unterschiedlichen Zielsetzungen und Erfahrungen in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen die Bewertung wesentlich beeinflusst haben könnten.

Diagramm 205: Ergebnisse Kriterium `Bereitstellung Lastenfahrrad´

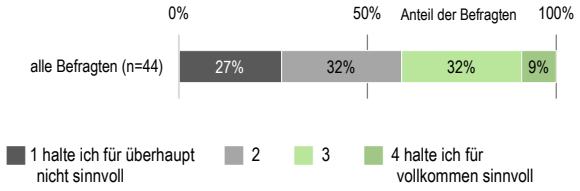


Diagramm 206: Ergebnisse nach Regionstypen

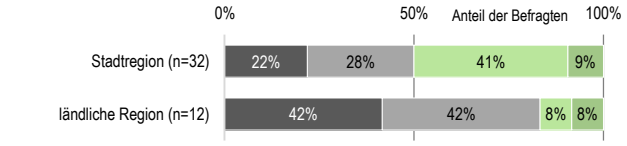


Diagramm 207: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

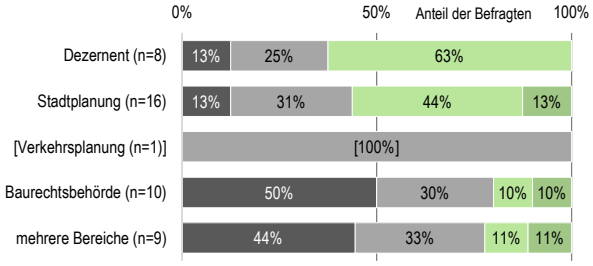
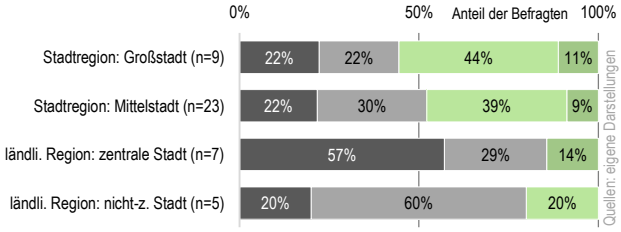


Diagramm 208: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 8: weniger als einen Stellplatz pro Wohnung für Wohnungen, deren Bewohner im Rahmen eines Mobilitätskonzepts Zeitkarten des ÖPNV vergünstigt oder kostenlos zur Verfügung gestellt werden

Das Kriterium, bei der Bereitstellung von ÖPNV-Zeitfahrkarten die Stellplatzzahlen zu reduzieren, erhielt auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) von den Befragten eine mittlere Zustimmung von 2,77. 61 % der Befragten bewerteten dieses Kriterium als sinnvoll – jeder vierte Befragte tat dies sogar uneingeschränkt (Skalenwert 4). Für nicht sinnvoll erachteten Reduzierungen beim Vorliegen von ÖPNV-Karten somit 39 % der Befragten – 9 % der Befragten lehnten dies gänzlich ab. Eine deutlich unterdurchschnittliche Zustimmung ließ sich in der Gruppe der Befragten feststellen, die in ländlichen Regionen tätig sind (25 %, n=12). In Stadtregionen hielten es hingegen 75 % der Befragten (n=32) für sinnvoll, die Stellplatzzahlen abzusenken, wenn ÖPNV-Fahrkarten kostenlos oder vergünstigt angeboten werden. Sämtliche Dezernenten, die an der Befragung teilgenommen hatten, befürworteten dieses Reduzierungskriterium. Ebenfalls eine hohe Zustimmung fand sich in der Gruppe der Stadtplanungsämter, in der 81 % der Befragten dieses Kriterium für sinnvoll hielten. Deutlich weniger Zuspruch ließ sich unter den Befragten in Baurechtsbehörden feststellen, von denen nur 20 % ÖPNV-Zeitkarten als sinnvoll für Stellplatzreduzierungen einstuften.

In der Gesamtschau aller Befragten wurde die Bereitstellung von ÖPNV-Karten von der Mehrheit als sinnvoll für die Absenkung von Stellplatzzahlen bewertet. Deutlich zeigten sich zum wiederholten Male Unterschiede zwischen den verschiedenen Fachämtern in Stadtverwaltungen. Während Dezernenten und Mitarbeiter im Bereich Stadtplanung darin eine sinnvolle Voraussetzung für Stellplatzminderungen sahen, ließ sich bei Befragten aus dem Bereich Baurecht eine deutliche Ablehnung erkennen. Wie bei den vorherigen Kriterien kann vermutet werden, dass dies möglicherweise damit zu tun hat, dass Baurechtsbehörden Bedenken haben, wie zunächst im Baugenehmigungsverfahren und dann langfristig in der Nutzungsphase die Bereitstellung von ÖPNV-Tickets geprüft und kontrolliert werden kann. Eine Erklärung für die bemerkenswert hohe Zustimmung der Befragten in

Mittelstädten in Stadtregionen könnte darin liegen, dass sich darunter viele Städte im Großraum Stuttgart mit S-Bahn-Anbindung befanden. Die Mehrheit der befragten Experten aus der kommunalen Praxis scheint der Meinung zu sein, dass Vergünstigungen beim ÖPNV zu einer Reduzierung des Stellplatzbedarfs führen können.

Diagramm 209: Ergebnisse Kriterium `ÖPNV-Zeitkarten´

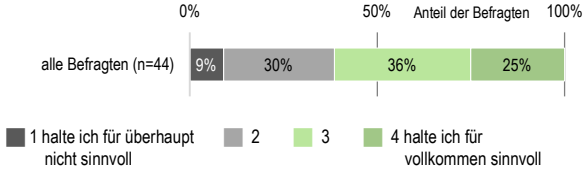


Diagramm 210: Ergebnisse nach Regionstypen

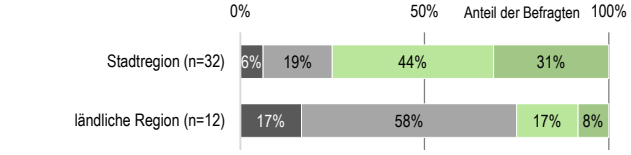


Diagramm 211: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

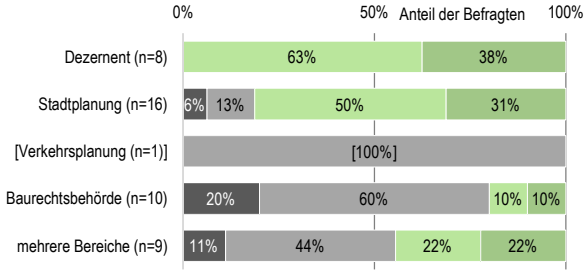
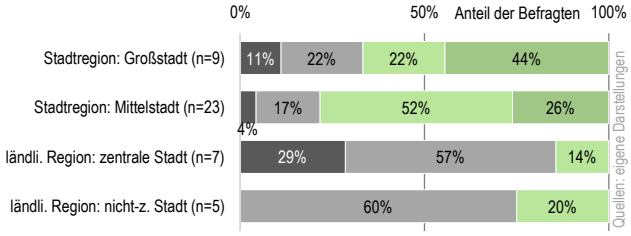


Diagramm 212: Ergebnisse nach Stadttypen



Kriterium 9: weniger als einen Stellplatz pro Wohnung, wenn Stellplätze nicht mehr einer konkreten Wohnung zugeordnet werden, sondern gemeinschaftlich genutzt werden

Beim Kriterium, Stellplatzreduzierungen bei einer gemeinschaftlichen Nutzung des Parkraums zuzulassen, lag der Mittelwert auf der Bewertungsskala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) bei 2,59. Es handelt sich dabei um das Kriterium mit der größten Streuung (Standardabweichung) bei den Rückmeldungen aus der kommunalen Praxis. Die Zahl der Befragten, die sich für die Extremwerte (überhaupt nicht sinnvoll bzw. vollkommen sinnvoll) entschieden, ist fast gleich groß (rund 30 % der Befragten). Insgesamt hielten es 57 % der Befragten (n=44) für sinnvoll, die Zahl notwendiger Stellplätze zu reduzieren, wenn diese gemeinschaftlich genutzt und nicht mehr direkt einer Wohnung zugeordnet werden.

Während rund 66 % der Befragten aus städtischen Regionen (n=32) dieses Kriterium als sinnvoll einschätzten, fiel die Zustimmung der Befragten aus den ländlichen Regionen (n=12) mit 33 % nur halb so hoch aus. Im ländlichen Raum wählte sogar mehr als die Hälfte der Befragten die Extrembewertung `überhaupt nicht sinnvoll´. Im Vergleich der Verwaltungsbereiche, aus denen die Rückmeldungen stammen, fiel in der Gruppe der Dezernenten die Zustimmung zu diesem Kriterium am höchsten aus. Drei Viertel aller erfassten Dezernenten hielten dieses Kriterium für sinnvoll. In der Gruppe der Befragten aus Stadtplanungsämtern war dieser Anteil mit 69 % etwas und in der Gruppe der Baurechtsbehörden mit 40 % der Befragten deutlich geringer.

Die Einschätzungen der Experten aus Stadtverwaltungen zeigen, dass die Auffassungen weit auseinandergehen, ob die gemeinschaftliche Nutzung von Stellplätzen ein sinnvolles Kriterium für Stellplatzreduzierungen darstellen kann. Rund 30 % der Befragten entschieden sich für das Höchstmaß an Zustimmung (Skalenwert 4 `vollkommen sinnvoll´) und fast ebenso viele für die maximale Ablehnung (Skalenwert 1 `überhaupt nicht sinnvoll´). Eine leichte Mehrheit der Befragten (57 %) sah dieses Kriterium auf der sinnvollen Seite. Verglichen mit den anderen Kriterien ist auffallend, dass es in allen für die Auswertung unterschiedenen Verwaltungsbereichen Befragte gab, die dieses Kriterium nicht für sinnvoll hielten. Sehr stark ausgeprägt war die Ablehnung in Baurechtsämtern – die Hälfte der zehn Befragten aus diesem Bereich hielt eine gemeinschaftliche Stellplatznutzung für überhaupt nicht sinnvoll.

Diagramm 213: Ergebnisse Kriterium `gemeinschaftliche Stellplatznutzung´

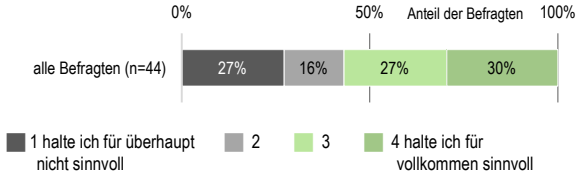


Diagramm 214: Ergebnisse nach Regionstypen

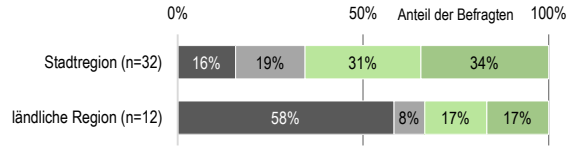


Diagramm 215: Ergebnisse nach Verwaltungsbereichen

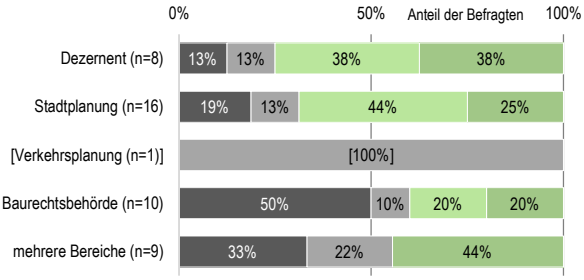
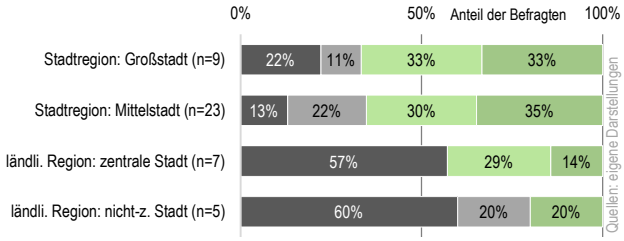


Diagramm 216: Ergebnisse nach Stadttypen



Sonstiges

Einige Befragte haben Kommentare oder unter der Rubrik `Sonstiges´ weitere Kriterien für die Reduzierung des 1:1-Stellplatzschlüssels eingefügt, die im Folgenden zusammengefasst werden. Der Dezernent einer großen Mittelstadt (FB 14) vermerkte bei dem Kriterium Carsharing, dass dieses Thema „noch nicht weit genug“ in der betreffenden Stadt sei. Bei dem Kriterium, das die Bereitstellung von ÖPNV-Zeitkarten für die Bewohner vorsieht, ergänzte der Befragte zudem die folgende Frage: „Sicherung/ Nachprüfbarkeit. Gut, aber realistisch umsetzbar?“ Der Dezernent einer Großstadt (FB 33) vermerkte unter `Sonstiges´, dass eine Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze für vollkommen sinnvoll gehalten wird, wenn ein schlüssiges Verkehrskonzept vorliegt. Ein ähnliches Kriterium wurde mit folgender Ergänzung von den Bearbeitern des Fragebogens in einer weiteren Großstadt (FB 9) vorgeschlagen: „Gesamtbetrachtung erforderlich. Projektbezogene Überprüfung durch Mobilitätskonzept“. Vom Leiter des Stadtplanungsamts in einer kleinen Mittelstadt (FB 21) wurde das Kriterium „für Seniorenwohnungen“ hinzugefügt.

Zusammenfassung

Die Gesamtschau, welche Kriterien für Stellplatzreduzierungen die Befragten für am sinnvollsten hielten, zeigt, dass das Kriterium 4 `gute ÖPNV-Anbindung´ die höchste Zustimmung erhielt – 86 % der Befragten entschieden sich für die Skalenpunkte 3 und 4. Der Mittelwert für dieses Kriterium liegt auf der Skala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) bei 3,36. Mit einer Standardabweichung von 0,78 ist es zudem das Kriterium mit der zweitgeringsten Streuung. Gefolgt wird das ÖPNV-Kriterium von den Kriterien `zentrale Lage´ und `langfristiges Carsharing-Angebot´, die jeweils 82 % der Befragten als sinnvoll einstuften. Am wenigsten Zustimmung erhielten Stellplatzreduzierungen unter den Voraussetzungen, dass zusätzliche Fahrradabstellplätze (Kriterium 6: 43 % der Befragten) oder Lastenfahrräder (Kriterium 7: 41 % der Befragten) zur Verfügung gestellt werden. Auf der Bewertungsskala von 1 (halte ich für überhaupt nicht sinnvoll) bis 4 (halte ich für vollkommen sinnvoll) liegen die Mittelwerte für diese Kriterien bei 2,34 bzw. 2,23. Die geringste Streuung lässt sich mit einer Standardabweichung von 0,776 bei Kriterium 5 `Carsharing-Angebote´ und mit 0,78 bei Kriterium 4 `gute ÖPNV-Anbindung´ feststellen. Mit einer Standardabweichung von 1,187 weist das Kriterium 9, das eine gemeinschaftliche Nutzung von Stellplätzen vorsieht, die größte Streuung um den Mittelwert (2,59) auf.
Wenn verglichen wird, wie hoch der Anteil der Befragten ist, die in den jeweiligen Verwaltungsbereichen ein Kriterium für sinnvoll hielten, lassen sich teilweise deutliche Unterschiede erkennen. Wie bereits in Kapitel 7.1 hingewiesen wurde, ist bei den Auswertungen in Abhängigkeit der Verwaltungsbereiche zu berücksichtigen, dass es sich dabei nicht um Einschätzungen verschiedener Ämter einer einzigen Stadtverwaltung handelt, sondern aus verschiedenen Städten. Da aber Ämter (z.B. Baurecht, Stadtplanung) in allen Städten in etwa die gleichen Aufgaben und Zielsetzungen haben, wird davon ausgegangen, dass eine vergleichende Analyse dennoch Tendenzen

erkennen lässt, wie verschiedene Fachämter in Verwaltungen die Sinnhaftigkeit von Reduzierungskriterien bewerten. Beispielsweise zeigte sich, dass in der Gruppe der Baurechtsbehörden der Anteil der Befragten, die ein Kriterium befürworteten, durchweg geringer war als in der Gruppe der Dezernenten und der Stadtplanungsämter. Große Unterschiede lassen sich beim Kriterium 8 `Bereitstellung von ÖPNV-Zeitkarten´ feststellen. Während nur 20 % der Befragten (n=10) aus Baurechtsämtern dies für ein sinnvolles Kriterium für Stellplatzreduzierungen einschätzten, hielten dies 100 % der Dezernenten (n=8) für sinnvoll. Ein vergleichsweise einheitliches Bewertungsbild zwischen Befragten aus Baurechtsämtern sowie Dezernenten und Befragten aus Stadtplanungsämtern ergab sich beim Kriterium 3 `zentrale Lage´. 75 bzw. 88 % der Befragten aus diesen drei Verwaltungsbereichen hielten es für sinnvoll, den 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnungen in zentralen Lagen abzusenken.
Wenn mehrere Verwaltungsmitarbeiter aus unterschiedlichen Fachbereichen den Fragebogen beantwortet hatten, fiel bei allen Kriterien im Vergleich zur Gruppe der Befragten aus Stadtplanungsämtern und der Dezernenten die Zustimmung geringer aus. Werden die Fragebögen mit mehreren Bearbeitern mit jenen verglichen, die nur von Mitarbeitern aus Baurechtsämtern beantwortet wurden, lässt sich feststellen, dass der Anteil der Befürworter mit einer Ausnahme (Kriterium 6) bei allen Kriterien höher war als in der Gruppe der Baurechtsämter. Bei den Fragebögen, die von mehreren Personen ausgefüllt wurden, liegt die Vermutung nahe, dass die Antworten meist in Abstimmung unterschiedlicher Fachbereiche entstanden sind und dabei möglicherweise im Zuge der Konsensfindung extreme Einzelmeinungen aufgegeben wurden.
Für die großen Unterschiede bei der Bewertung der verschiedenen Reduzierungskriterien zwischen den verschiedenen Verwaltungsbereichen können unterschiedliche Erklärungen in Frage kommen. Auch wenn zu Beginn in der Frage darauf hingewiesen wurde, dass die Sinnhaftigkeit der Kriterien im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung beurteilt werden soll, liegt die Vermutung nahe, dass bei Mitarbeitern im Bereich Baurecht bei der Bewertung auch Themen wie die Prüfbarkeit im Genehmigungsverfahren, langfristige Sicherung und Rechtssicherheit eine Rolle gespielt haben. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass Befragungsteilnehmer aus Baurechtsämtern, die die Kriterien auch im Genehmigungsverfahren anwenden und gegenüber den Bauherren durchsetzen müssen, nicht nur die Sinnhaftigkeit im Hinblick auf die Stadtentwicklung, sondern auch die rechtliche Anwendbarkeit bewertet haben. Dafür spricht auch, dass leicht veränderliche Kriterien (z.B. ÖPNV-Tickets, Lastenfahrräder), die für Baurechtsämter schwierig zu überprüfen sind, deutlich häufiger abgelehnt wurden als statische oder schwer veränderbare Kriterien wie z.B. die Lage im Stadtgebiet. Ein weiterer Grund für die großen Unterschiede zwischen den verschiedenen Verwaltungsbereichen könnte auch darin zu finden sein, dass die Personen auf Grund unterschiedlicher Ausbildung und Erfahrungshintergründen zu abweichenden Beurteilungen kamen, selbst wenn sie die Kriterien unter dem Fokus der Stadtentwicklung beurteilt haben.

Diagramm 217: Anteil der Befragten in den nach Verwaltungsbereichen gebildeten Gruppen, die ein Kriterium für sinnvoll hielten (Skalenpunkte 3 und 4; ohne Fallgruppe Verkehrsplanung) – sortiert nach Verwaltungsbereichen

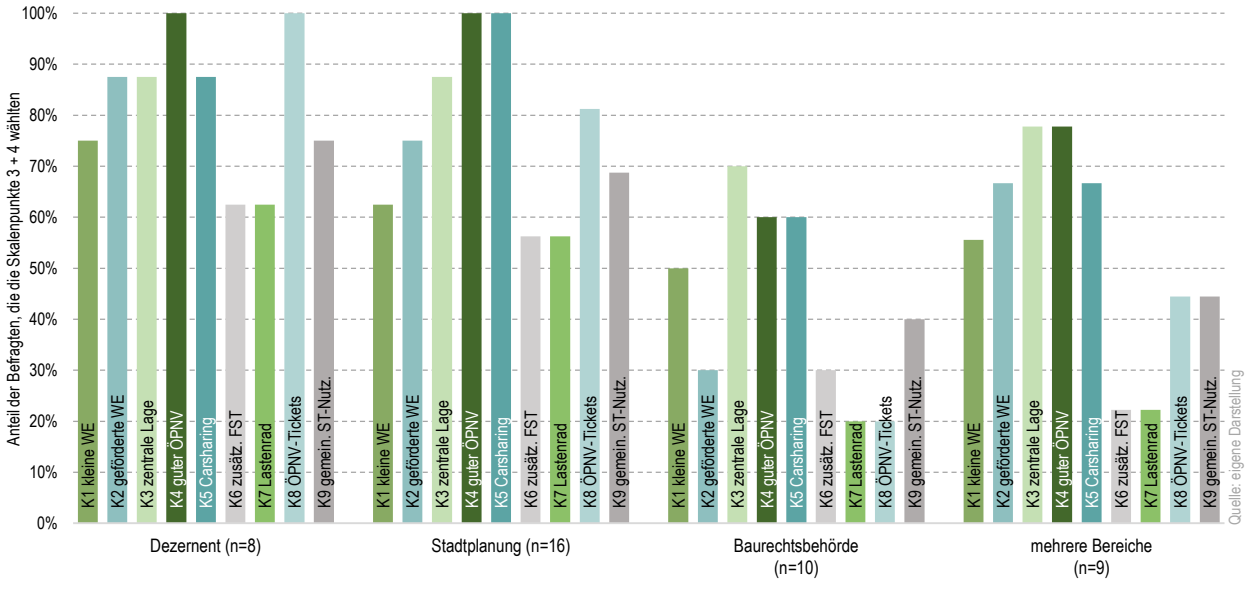
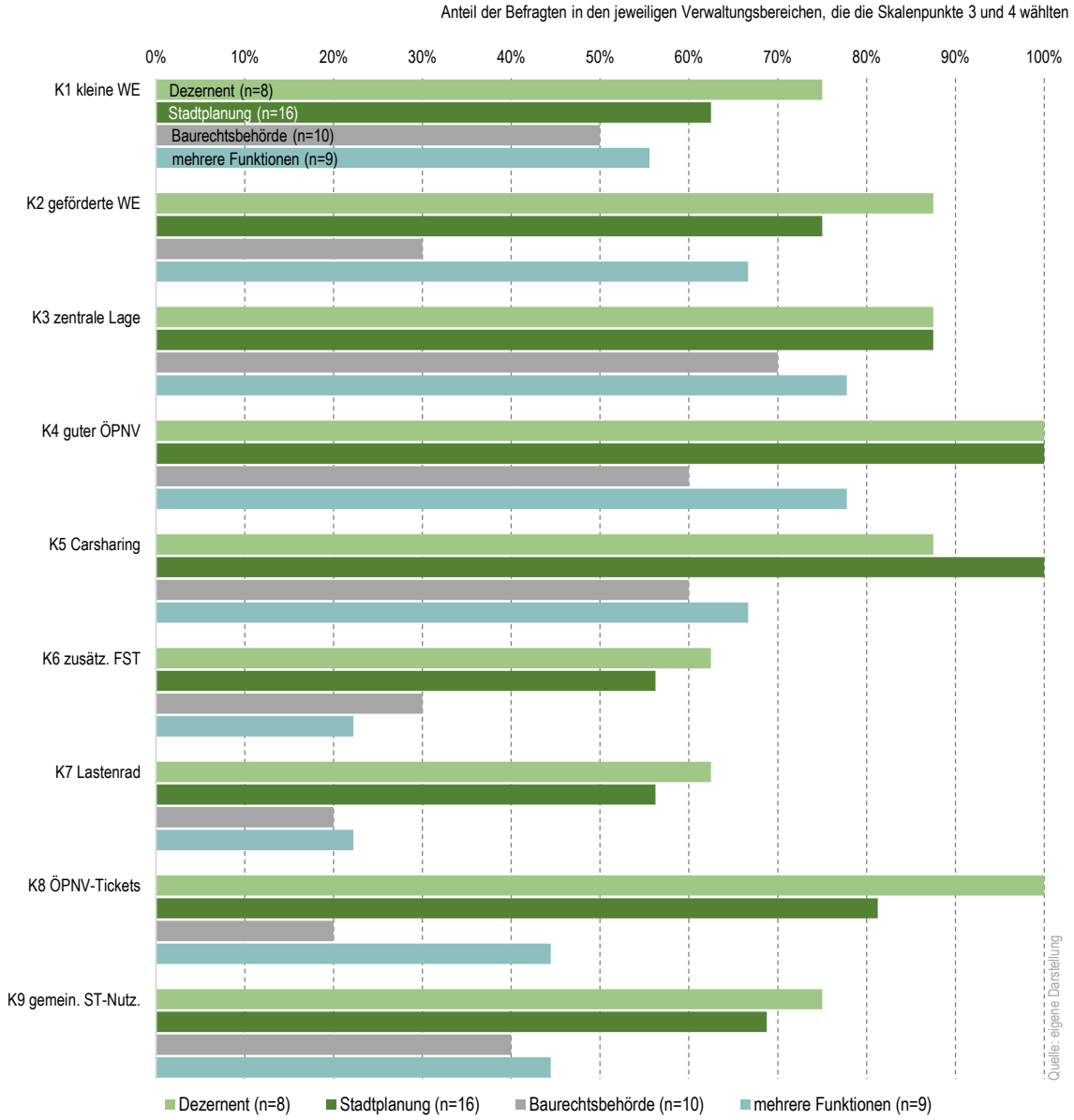


Diagramm 218: Anteil der Befragten in den nach Verwaltungsbereichen gebildeten Gruppen, die ein Kriterium für sinnvoll hielten (Skalenpunkte 3 und 4) – sortiert nach Kriterien (K)



Ebenso wurde untersucht, ob sich Unterschiede bei den Bewertungen der Reduzierungskriterien in Abhängigkeit davon feststellen lassen, in welchem Regions- und Stadttyp der Befragte in einer Stadtverwaltung tätig ist. Bei einigen Kriterien ließen sich zum Teil deutliche Unterschiede feststellen je nachdem, ob es sich um eine Stadt in einer städtischen oder ländlichen Region handelt. Für die Untersuchung wurde zunächst ermittelt, wie viele der Befragten aus den jeweiligen Stadttypen die abgefragten Kriterien als sinnvoll (Skalenpunkte 3 und 4) einstuften und dies dann in eine Gesamtschau gebracht. Bei der ersten groben Unterteilung der Städte in städtische und ländliche Regionen zeigte sich, dass die Zustimmung zu den Reduzierungsfaktoren bei Befragten aus Stadtregionen durchweg höher ausfiel als bei den Befragten, die die Kriterien aus Sicht einer Stadt im ländlichen Raum bewerteten. Am stärksten unterschied sich die Bewertung beim Kriterium 8 `vergünstigtes oder kostenloses ÖPNV-Ticket´. Während 75 % der Befragten aus Stadtregionen eine Stellplatzreduzierung auf dieser Grundlage für sinnvoll hielten, waren dies in ländlichen Regionen nur 25 % der Befragungsteilnehmer. Ebenfalls eine deutliche Diskrepanz lässt sich beim Kriterium 2 `sozial geförderte Wohnungen´ feststellen. In ländlichen Regionen befürwortete nur jeder dritte Befragte Stellplatzabsenkungen für geförderte Wohnungen, während dies 78 % der Befragten, die in Verwaltungen in städtischen Regionen tätig waren, für sinnvoll erachteten. Am geringsten fiel der Unterschied beim Zustimmungsgrad zwischen städtischen und ländlichen Regionen bei der Bewertung der Kriterien `ÖPNV-Anbindung´ (Stadtregionen: 87 %, ländliche Regionen: 83 %) und `Wohnungen in zentralen

Lagen´ (Stadtregionen: 84 %, ländliche Regionen: 75 %) aus. Das Kriterium 4 `gute ÖPNV-Anbindung´ wurde von allen Befragten aus Großstädten und zentralen Städten als sinnvoll eingestuft; die Kriterien `zentrale Lage´ und `Bereitstellung von Carsharing´ hielten ebenfalls alle Befragte aus Großstädten für eine sinnvolle Bedingung für Stellplatzreduzierungen. Im ländlichen Raum lässt der Vergleich der beiden dort unterschiedenen Stadttypen (zentrale Mittelstadt, nicht-zentrale Mittelstadt) erkennen, dass Befragte in zentralen Städten mit zwei Ausnahmen (Kriterium 7 und 8) alle Kriterien häufiger als sinnvoll bewerteten als Befragte in nicht-zentralen Städten. Beispielsweise hielt keiner der insgesamt fünf Befragten in nicht-zentralen Städten die Kriterien `geförderte Wohnungen´ und `zusätzliche Fahrradabstellplätze´ für sinnvoll, während es in den anderen Stadttypen eine teilweise deutliche Zustimmung dazu gab.
Ein Vergleich zwischen Mittelstädten in Stadtregionen und zentralen Städten in ländlichen Regionen machte deutlich, dass die Befragten viele Kriterien ungefähr für gleichermaßen sinnvoll hielten; die größten Unterschiede gab es beim Kriterium 8 `vergünstigte ÖPNV-Tickets´ und beim Kriterium 7 `Zurverfügungstellung von Lastenfahrrädern´. Die Tatsache, dass bei allen Reduzierungskriterien die Zustimmung in Stadtregionen höher ausfiel als in ländlichen Regionen, kann als weiteres Indiz dafür gesehen werden, dass sich Fragen der Unterbringung des ruhenden Verkehrs in vielerlei Hinsicht in städtischen Regionen anders stellen als in ländlichen Regionen.

Diagramm 219: Anteil der Befragten in den unterschiedenen Regionstypen, die ein Reduzierungskriterium für sinnvoll hielten (Skalenpunkte 3 und 4) – sortiert nach Regionstypen

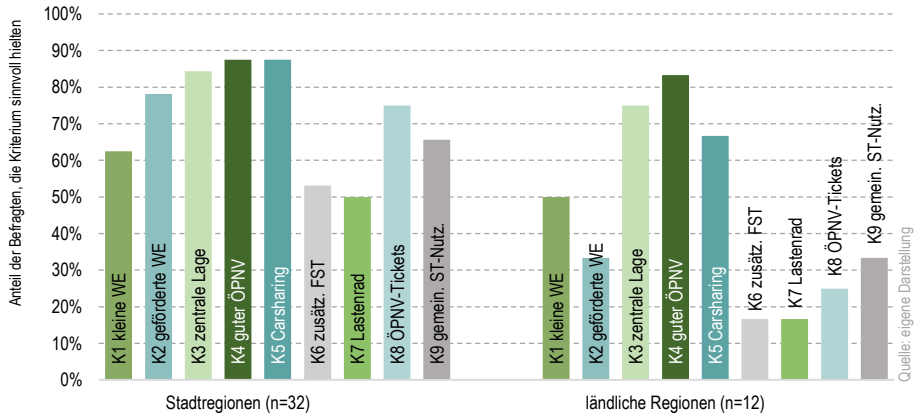


Diagramm 220: Anteil der Befragten in den unterschiedenen Stadttypen, die ein Reduzierungskriterium für sinnvoll hielten (Skalenpunkte 3 und 4) – sortiert nach Stadttypen

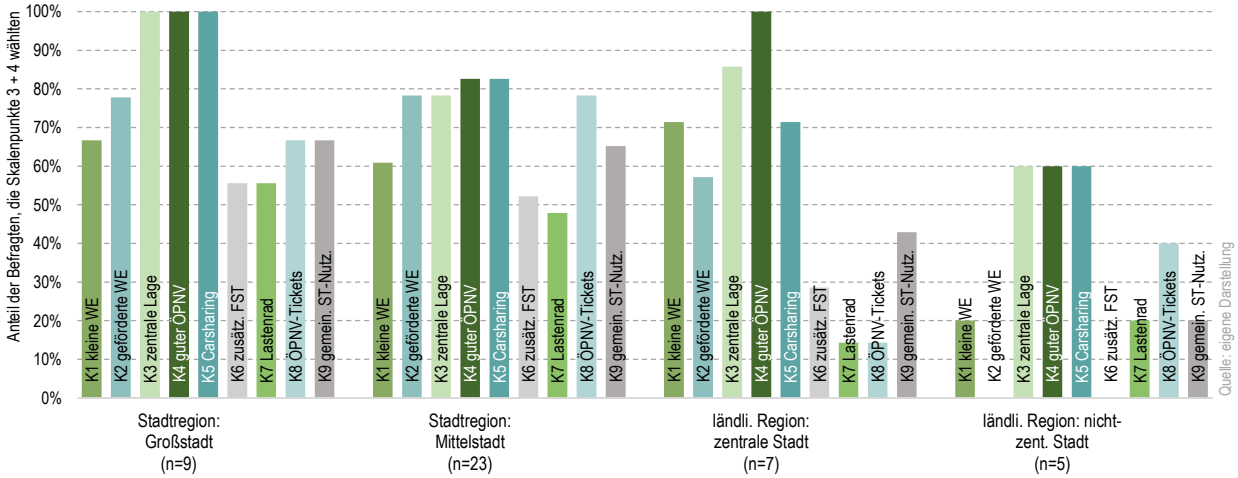


Diagramm 221: Anteil der Befragten in den unterschiedenen Regionstypen, die Kriterium für sinnvoll hielten (Skalenpunkte 3 und 4) – sortiert nach Kriterien (K)

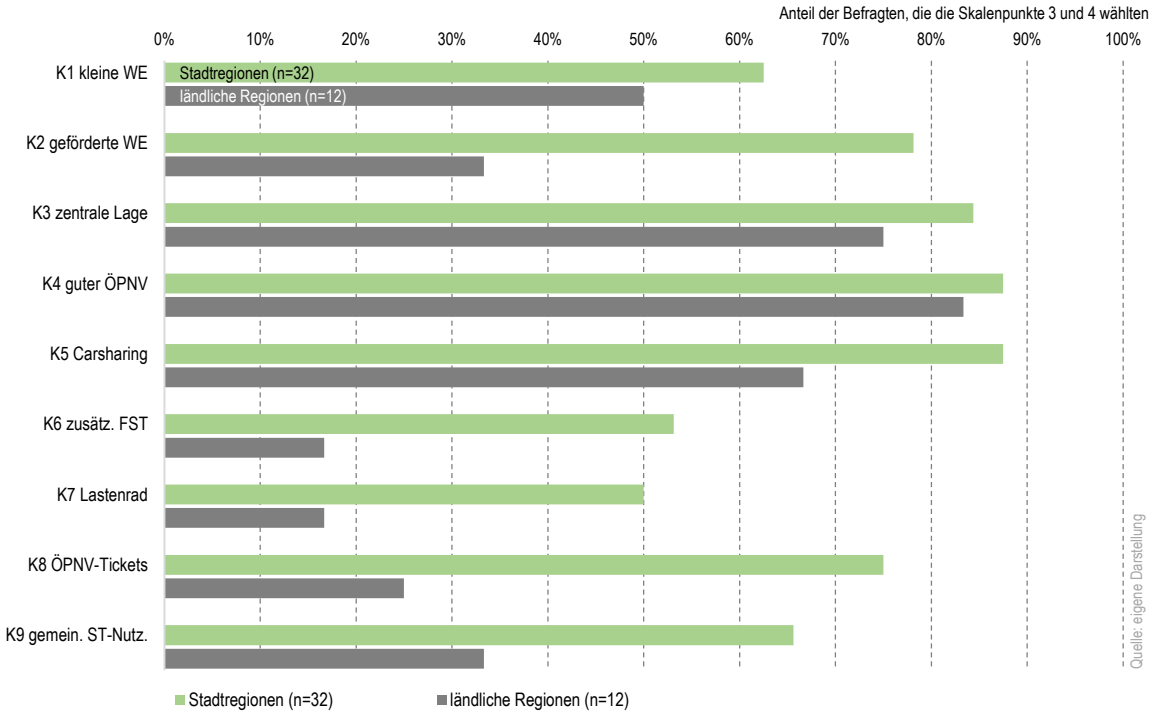
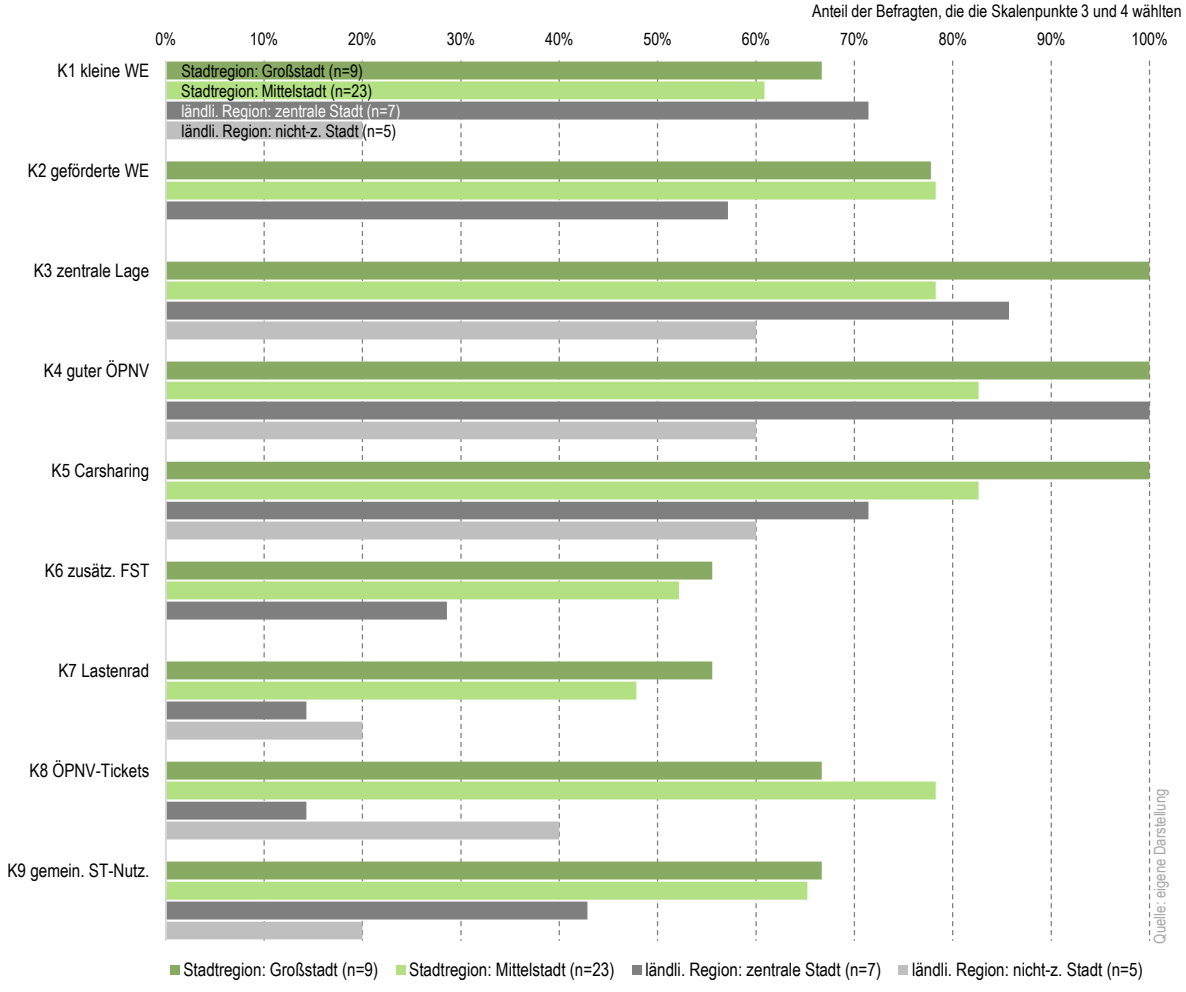


Diagramm 222: Anteil der Befragten in den unterschiedenen Stadttypen, die Kriterium für sinnvoll hielten (Skalenpunkte 3 und 4) – sortiert nach Kriterien (K)



Sonstiges

Einige Teilnehmer an der Befragung haben am Ende des Fragebogens die Möglichkeit genutzt, Mitteilungen zur Themenstellung zu vermerken. In einem Fragebogen (FB 38) aus einer etwa 35 km von Ulm entfernten Mittelstadt mit knapp 50.000 Einwohnern vermerkten die Bearbeiter (jeweils Leitung des Bereichs Stadtplanung und Verkehrsplanung) folgendes: „Die Tatsache, dass bei der Verlagerung der Regelungsmöglichkeiten auf die Kommune so oft `nein´ angekreuzt ist, fußt auf langer Erfahrung. Sobald die Entscheidungsmöglichkeit bei der Kommune liegt, kommt es zu – häufig politisch gefärbten – Einzelfalldiskussionen und -entscheidungen, die unendlich viel Zeit und Kraft kosten. Und, machen wir uns nichts vor: jedes Auto, das nicht auf dem eigenen Stellplatz abgestellt werden kann bzw. muss, steht auf der Straße, dem Gehweg, dem Radweg, in der Grünfläche ...“
Der Leiter des Stadtplanungsamts einer nicht-zentralen Mittelstadt im ländlichen Raum (FB 30) vermerkte, dass es sich bei den Fragen um „gute Ideen“ handle, diese „aber [...] aus Sicht einer ländlich geprägten Kommune etwas an der Realität vorbei“ gehen würden. Ausdrücklich wurde am Ende darauf hingewiesen, dass die „Verlagerung des privaten Stellplatzbedarfs in den öffentlichen Raum eher kritisch zu sehen“ sei. Inhaltlich in die gleiche Richtung geht die Ergänzung eines Dezernenten in einer Stadt (FB 14) mit etwa 60.000 Einwohnern, der vermerkte, dass wegen der ländlichen Struktur um und teilweise in der betreffenden Stadt der Verzicht auf das Zweitauto im Mittelpunkt stehe und nicht die Reduzierung der Erstwagen.
Der Planungsamtsleiter einer Mittelstadt mit etwa 40.000 Einwohnern (FB 42) und mit S-Bahn-Anschluss nach Stuttgart vermerkte folgendermaßen seine Ideen zur Kosteneinsparung:
„Wie lassen sich die Kosten reduzieren für das Parken?

1. Parkpalette, oberirdische Stellplätze, Quartiersgaragen
2. Quartiersshuttle, Mikroverkehrsgenossenschaft

Wie lassen sich ökologische Parkkonzepte entwickeln?

1. Versiegelung reduzieren – `schwebende Parkpaletten´
2. Parkhäuser, Quartiersgaragen aus Holz
3. Hybridnutzungen: Quartiersgarage als sozialer, mobiler Mittelpunkt“ (FB 42: 14)

Darüber hinaus führte der betreffende Planungsamtsleiter aus, dass in der betreffenden Stadt wegen des „Parkdrucks durch `Urlaubsparker´ und Pendler [...] der Fokus derzeit auf der Steuerung externer Einflüsse [liegt]. 2. Schritt sollte die Steuerung bzw. Reduktion der erf. Stellplätze sein.“ (FB 42)
Vom Dezernenten einer Großstadt mit ca. 125.000 Einwohnern (FB 33) wurde darauf hingewiesen, dass der „ruhende Verkehr (auch im Sinne der Stellplatzverpflichtung) [...] grundsätzlich nicht von allgemein diskutierten Themenfeldern der Mobilität zu trennen“ sei. „Notwendige drastische Reduzierungen des MIV in Städten zu Gunsten von Lebensqualität, Sicherheit und Flächengerechtigkeit sollten neben der wohnungspolitischen Betrachtung debattiert werden.“ (FB 33: 14)
Aus einer weiteren Großstadt (FB 9), in der Mitarbeiter aus den Fachgebieten Stadtplanung und Verkehrsplanung den Fragebogen beantwortet hatten, gab es am Ende den Hinweis, dass die Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze weiterhin in der Landesbauordnung geregelt werden müsse.

Insgesamt haben 11 % der Befragten am Ende des Fragebogens die erläuterten, teilweise sehr ausführlichen Mitteilungen untergebracht. Die durchaus beachtliche Anzahl und auch der Umfang der Ergänzungen deuten darauf hin, dass das Interesse an der Themenstellung des Fragebogens groß war und sich viele Befragte damit intensiv auseinandergesetzt haben. Die Erläuterungen von zwei Befragten aus Mittelstädten, dass die Reduzierung von Stellplätzen bislang kein Thema sei, sind ein weiterer Beleg dafür, dass in vielen kleineren Städten dem MIV und dessen Unterbringung nach wie vor eine sehr große Bedeutung zukommt. In einem Fall wurde allein schon die Schaffung eines Angebots, dass weniger Stellplätze errichtet werden dürfen, als „etwas an der Realität vorbei“ bezeichnet (FB 30).
Sehr aufschlussreich ist die in Fragebogen 38 enthaltene Erläuterung, weshalb bei der Beantwortung vieler Fragen eine überwiegend ablehnende Haltung eingenommen wurde. Die Befragten aus dieser zentralen Stadt im ländlichen Raum verwiesen auf die Problematik, dass der Landesgesetzgeber die Kommunen zwar seit 2015 ermächtigt, örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung zu erlassen, aber dass in der betreffenden Stadt darauf nicht zurückgegriffen wird, um schwierige, politisch motivierte und aufwändige Diskussionen zu vermeiden. Eine Übertragung von Regelungsmöglichkeiten auf die Kommunen wurde daher als nicht zielführend angesehen. Gerade mit Blick auf das Ergebnis bei Frage 13.1, dass stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift nicht ange-

strebt werden, weil dies im Gemeinderat nicht die erforderliche Zustimmung erhält, liegt die Vermutung nahe, dass diese Motivlage in der kommunalen Praxis weit verbreitet ist und somit ein wesentlicher Grund dafür ist, dass Städte nicht häufiger zumindest ein Angebot für Stellplatzreduzierungen im Wohnungsbau schaffen. Die zu erwartenden Diskussionen auf den verschiedenen Ebenen (v.a. Gemeinderat, Öffentlichkeit), die wegen des hohen Stellenwerts des Autos auch sehr kontrovers und ideologisch verlaufen können, stellen möglicherweise ein wesentlicher Grund dafür dar, dass Stadtverwaltungen nicht häufiger örtliche Bauvorschriften initiieren, die Bauherren ermöglichen, auch weniger Stellplätze als bisher im Wohnungsbau zu errichten.

7.3.6 Zusammenfassende Betrachtung der postalischen Befragung

Dadurch, dass 80 % der Städte in Baden-Württemberg über 30.000 Einwohner an der postalischen Befragung teilgenommen haben, konnten umfangreiche Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Strategien in der kommunalen Praxis beim Stellplatz im Wohnungsneubau verfolgt werden und wie Fachleute aus Stadtverwaltungen verschiedene damit verbundene Themen einschätzen. Neben der zentralen Frage, ob zum Befragungszeitpunkt auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO bereits die Stellplatzpflicht für Wohnungen in der jeweiligen Stadt abgesenkt worden war, konnten mit Hilfe der postalischen Befragung sowohl aus unterschiedlichen Städten als auch von Experten aus verschiedenen Verwaltungsbereichen Erfahrungen und Einschätzungen erhoben werden. Auf Grundlage der Befragungsergebnisse können Aussagen dazu getroffen werden, inwieweit die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung in der kommunalen Praxis in Baden-Württemberg erkannt und strategisch genutzt werden.
Hauptziel der postalischen Befragung war es, herauszufinden, inwieweit Städte in Baden-Württemberg die seit 2015 bestehende Möglichkeit zur Absenkung der Stellplatzpflicht bei Wohnungen nutzen. Aus forschungsökonomischen Gründen wurde die Zahl auf Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern eingegrenzt. Die Rückmeldungen aus den Städten, die an der Befragung teilgenommen haben, belegen, dass bis zum Befragungszeitpunkt nur wenige Städte (neun von 44 Städten), von der Satzungsbefugnis für Stellplatzreduzierungen Gebrauch gemacht haben. Von den neun Städten hatten wiederum nur drei Städte auf die Form der selbständigen kommunalen Stellplatzsatzung zurückgegriffen. In den anderen Städten wurde für konkrete Bauvorhaben in örtlichen Bauvorschriften, die zusammen mit Bebauungsplänen erlassen wurden, die Zahl der Pflichtstellplätze gesenkt. In fünf Städten waren zum Zeitpunkt der Befragung erstmals örtliche Bauvorschriften im Aufstellungsverfahren – in zwei Fällen sollten diese als selbständige Satzung erlassen werden. Vereinzelt wiesen Befragte in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es noch keineswegs sicher sei, ob der Gemeinderat den geplanten Stellplatzreduzierungen zustimmt.

Aktueller Stand bei in Aufstellung befindlichen örtlichen Bauvorschriften

Vor der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit wurde in den beiden Städten, in denen selbständige Stellplatzsatzungen erlassen werden sollten, der aktuelle Stand recherchiert. In Friedrichshafen beschloss der Gemeinderat nach einem Antrag der Gemeinderatsfraktion der Grünen Ende Januar 2019, dass die Verwaltung eine Stellplatzsatzung für einen Bereich der Innenstadt erarbeiten soll. Darin sollte die Zahl der notwendigen Stellplätze in Abhängigkeit der Wohnungsgröße abgesenkt werden. Im Ratsinformationssystem der Stadt konnte bis Juli 2020 kein Entwurf für die geplante Stellplatzsatzung recherchiert werden (vgl. Stadt Friedrichshafen 2018a; Bündnis 90/ Die Grünen Gemeinderatsfraktion Friedrichshafen 2016; Website Stadt Friedrichshafen 2020).
In Ulm trat am 20.02.2020 die `Stellplatzsatzung Dichterviertel Nord und Am Weinberg´ in Kraft. Beim Geltungsbereich Dichterviertel Nord handelt es sich um das Gebiet eines etwa sechs Hektar großen innenstadtnahen Sanierungsgebiets; der Bereich Am Weinberg umfasst ein etwa 8,5 Hektar großes, neues Stadtquartier, für das 2018 ein Bebauungsplan erlassen wurde. Die Zahl der notwendigen Stellplätze wird in der Satzung für solche Wohnungen abgesenkt, die durch ein Landeswohnraumförderungsprogramm gefördert werden, kleine Wohnflächen aufweisen oder die ein Konzept zur Mobilitätsverbesserung aufweisen. Im Gebiet Dichterviertel Nord wurde bei Wohnungen mit mehr als 110 m^2 Wohnfläche der Stellplatzschlüssel auf 1,2 erhöht (vgl. Stadt Ulm 2020a; Stadt Ulm 2020b; Website Stadt Ulm 2020).

Erkenntnisse aus der Befragung im Überblick

Aus sieben weiteren Städten lag die Rückmeldung vor, dass es konkrete Überlegungen für den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften gibt, aber dass das Verfahren für die Aufstellung noch nicht läuft. Mit 23 Städten gab es somit in mehr als der Hälfte der erfassten Städte zum Zeitpunkt der Befragung weder rechts-

kräftige oder in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen noch konkrete Überlegungen dafür. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass mit einer Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO für Bauherren lediglich die Möglichkeit geschaffen wird, weniger Stellplätze herzustellen. Bauherren können auch weiterhin mehr Stellplätze errichten. In vielen Städten in Baden-Württemberg scheint schon allein die Schaffung eines Angebots für Stellplatzabsenkungen, die auch an weitere Voraussetzungen geknüpft werden können (z.B. ÖPNV-Anbindung, Mobilitätskonzepte), keine Option zu sein.

In der Gesamtschau zeigt die postalische Befragung aber, dass in Baden-Württemberg bei vielen Fachleuten in Stadtverwaltungen der Wunsch nach einer flexibleren Regelung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau weit verbreitet ist. Viele Teilnehmer an der Befragung wünschten sich Anpassungen und Flexibilisierungen in der Landesbauordnung (siehe v.a. Fragen 1 und 16). Ebenfalls äußerten viele Befragte den Wunsch, dass die Stadt, in der sie tätig sind, die seit 2015 bestehende Satzungsbefugnis nutzt und die Zahl der notwendigen Stellplätze im Wohnungsbau reduziert (z.B. Frage 12). Zahlreiche Bearbeiter des Fragebogens, die im Sinne einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung Flexibilisierungen sinnvoll hielten, sind in Städten tätig, die bisher keine örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen erlassen haben. Beispielsweise zeigt die gemeinsame Auswertung der Fragen 1 und 2, dass mehr als die Hälfte der Befragten (61 %), die sich zur Förderung der Stadtentwicklung flexiblere Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung wünschen, in Städten arbeiten, die bislang nicht die Möglichkeit genutzt haben, auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO abweichende Regelungen einzuführen.

Bei den zahlreichen Meinungsfragen im Fragebogen und den Schlussfolgerungen daraus ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Antworten zumeist nicht um eine abgestimmte allgemeine Verwaltungsmeinung handelt, sondern um Antworten eines einzelnen oder mehrerer Verwaltungsmitarbeiter, deren Meinung auf Grund von Berufsausbildung, praktischen Erfahrungen und auch persönlichen Einstellungen geprägt ist. Darüber hinaus sind wegen der geringen Fallzahlen bei vielen Fragen nur sehr eingeschränkt allgemeine Rückschlüsse möglich. Dennoch lassen die Rückmeldungen Tendenzen erkennen, wie in der kommunalen Praxis in Baden-Württemberg bestimmte Sachverhalte bei der Stellplatzpflicht eingeschätzt bzw. gehandhabt werden.
Bei vielen Fragen zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen jenen Befragten, die in Verwaltungen in städtischen Regionen tätig sind, und jenen in ländlichen Regionen. Insbesondere im ländlichen Raum und in kleineren Städten bestätigt sich die anfängliche Annahme, dass der Reduzierung von Stellplätzen im Wohnungsbau eine geringere Relevanz zukommt als in städtischen Regionen und größeren Städten. Bei einigen Fragen beispielsweise zum ÖPNV (z.B. Frage 17.4) lässt sich erkennen, dass sich Bewertungen von Städten in städtischen Regionen von jenen im ländlichen Raum deutlich unterscheiden. Die Rückmeldungen machen deutlich, dass sich wie erwartet die Frage der Reduzierung von Stellplätzen in Großstädten in vielen Belangen anders stellt als in Mittelstädten.
In der Auswertung zeigen sich zudem bei vielen Antworten deutliche Differenzen in Abhängigkeit davon, in welchem Bereich der Befragte in der Verwaltung tätig ist. Wie bereits bei der Methode erwähnt, ist bei diesen Ergebnissen zu beachten, dass die Antworten nicht aus den verschiedenen Bereichen einer einzigen Verwaltung stammen, sondern aus unterschiedlichen Städten. Auf Grund weitgehend gleicher Zuständigkeiten von Ämtern in allen Städten erfolgte dennoch eine entsprechende Auswertung, die beim Antwortverhalten durchaus Ähnlichkeiten in den verschiedenen Gruppen feststellen ließ. Erwartungsgemäß haben die meisten Dezernatsleitungen, die zwar um eine persönliche Teilnahme an der Befragung gebeten wurden, den Fragebogen an geeignete Stellen in der Verwaltung weitergegeben. Wie in Kapitel 7.2 erläutert, wurden 16 Fragebögen von Stadtplanungsämtern, zehn Fragebögen von Baurechtsämtern und ein Fragebogen vom Bereich Verkehrsplanung beantwortet. In neun Fällen wurde der Fragebogen von mehreren Personen aus unterschiedlichen Verwaltungsbereichen bearbeitet. Die Tatsache, dass die Befragungsunterlagen an unterschiedliche Stellen weitergeleitet und in 20 % der Fälle von mehreren Fachämtern bearbeitet wurden, kann als Beleg dafür gesehen werden, dass es sich bei der Regelung der Stellplatzpflicht um ein interdisziplinäres Thema handelt, das in Verwaltungen mehrere Zuständigkeiten betrifft. Unterschiede zeigen sich bei zahlreichen Fragen insbesondere zwischen jenen Fragebögen, die von Mitarbeitern aus Baurechtsbehörden beantwortet wurden, und jenen, die von Dezernenten oder von Personen aus dem Bereich Stadtplanung bearbeitet wurden. Während Dezernenten und Mitarbeiter aus Stadtplanungsämtern bei vielen Fragestellungen mehr Flexibilität und Innovation befürworteten (z.B. Frage 1, Frage 17), lehnten Befragte aus Baurechtsbehörden tendenziell häufiger flexible, neue Lösungen ab. Auch wenn in den Befragungsunterlagen an mehreren Stellen (z.B. im Anschreiben, in den Fragetexten) darauf verwiesen wurde, dass die Bewertungen mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung erfolgen sollten, liegt angesichts der

fast durchweg kritischeren Antworten von Befragten aus Baurechtsbehörden die Vermutung nahe, dass dennoch auch Themen wie Rechtssicherheit oder die Anwendbarkeit von Regelungen im Baugenehmigungsverfahren bei der Beurteilung eine Rolle gespielt haben. Bei den Antworten von Dezernenten und Mitarbeitern aus Stadtplanungsämtern kann davon ausgegangen werden, dass die Bewertungen stärker unter dem Blickwinkel aktueller Probleme der Stadtentwicklung erfolgten. Der Vergleich der Antworten aus der Gruppe der Dezernenten und der Stadtplaner mit den Antworten aus der Gruppe der Baurechtsbehörden kann Hinweise darauf geben, welche Maßnahmen im Sinne der Stadtentwicklung zu befürworten wären, aber aus rechtlicher Sicht kritisch sind und somit bei der rechtssicheren Umsetzung zu Problemen führen könnten.
Die Ergebnisse der postalischen Befragung lassen erkennen, dass es offensichtlich große Unterschiede gibt, wie sich Fachleute aus der kommunalen Praxis und wie sich der Landesgesetzgeber bzw. die politische Mehrheit auf Landesebene ein praktikables Modell für den Stellplatznachweis bei Wohnungen vorstellen. Frage 16 zeigt deutlich, dass die große Mehrheit der Befragten statt des pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssels für Wohnungen eine Berechnungsweise auf Grundlage bestimmter Kriterien sowie weitere Möglichkeiten zur Flexibilisierung der Stellplatzpflicht favorisieren würde. Der in der Landesbauordnung verfolgten Strategie, den Gemeinden Satzungsbefugnisse zu geben, um vom unflexiblen Landesrecht abweichende Vorschriften zu treffen, stehen Praktiker aus Verwaltungen beim konfliktträchtigen Thema Stellplatzpflicht teilweise kritisch gegenüber, da sich die Aufstellung mehrheitsfähiger örtlicher Bauvorschriften sehr schwierig gestalten kann. Die Befragung lässt den Schluss zu, dass in der kommunalen Praxis flexiblere Vorschriften bereits auf Landesebene von der großen Mehrheit bevorzugt werden.
Aus der postalischen Befragung scheint der Rückschluss zulässig, dass in vielen Städten in Baden-Württemberg stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften bislang nicht in großem Umfang als Instrument genutzt werden, um die Nachteile des Stellplatzbaus zu mindern und damit zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beizutragen. Die Potenziale, die sich aus der Absenkung von Stellplatzzahlen im Wohnungsbau durch örtliche Bauvorschriften ergeben, werden in der Praxis bislang kaum ausgenutzt. Die postalische Befragung zeigt, dass Gründe, weshalb nicht häufiger auf die Möglichkeit der Stellplatzabsenkung zurückgegriffen wird, vielschichtig sind. Zum einen scheinen die Chancen, die sich daraus für die Stadtentwicklung ergeben, von vielen maßgeblichen Akteuren nicht erkannt zu werden, zum anderen werden Stellplatzreduzierungen wegen der großen Bedeutung des Privatautos als nicht sachgerecht angesehen. Zudem wird eine Verlagerung von Parkdruck in den öffentlichen Straßenraum befürchtet, was auf breite Ablehnung stößt. Insgesamt lässt die postalische Befragung erkennen, dass in der kommunalen Praxis ein großes Interesse daran besteht, die Stellplatzpflicht bereits in der Landesbauordnung flexibler zu regeln und auf diese Weise den Stellplatz strategisch für die Stadtentwicklung einzusetzen.

7.4 Ergänzende Untersuchungen von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen

Wie bereits erläutert wurde in der postalischen Befragung auf Fragen verzichtet, wie Städte, die bereits Stellplatzreduzierungen für Wohnungen erlassen hatten, diese in den betreffenden örtlichen Bauvorschriften konkret regeln. Es wurde lediglich nach der Bezeichnung der betreffenden Satzungen gefragt, um diese zielgerichtet recherchieren zu können. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, weil örtliche Bauvorschriften als kommunale Satzungen öffentlich zugänglich sind (meist im Internet abrufbar) und somit gesichert war, dass diese anschließend als Quellen für eine Inhaltsanalyse zur Verfügung stehen.
Als Ergänzung zur postalischen Befragung wurden somit im Nachgang die in Form von selbständigen Satzungen oder in Zusammenhang mit Bebauungsplänen erlassenen örtlichen Bauvorschriften und die dazugehörigen Verfahrensunterlagen recherchiert und ausgewertet. Die Rückmeldungen in der postalischen Befragung und die ergänzenden Auswertungen der örtlichen Bauvorschriften ergeben ein Gesamtbild, wie die untersuchten Städte in Baden-Württemberg strategisch mit der Stellplatzpflicht im Wohnungsneubau umgehen und die im Rahmen der Arbeit identifizierten Potenziale für die Stadtentwicklung ausschöpfen (siehe Indikatoren in Kapitel 4). Neben der Auswertung der bereits rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften wurden als weitere Ergänzung zur postalischen Befragung in jenen elf Städten über 30.000 Einwohner, von denen keine Rücklauf vorlag, Recherchen durchgeführt, ob seit der Einführung der Satzungsbefugnis für Stellplatzreduzierungen in die Landesbauordnung im Jahr 2015 entsprechende örtliche Bauvorschriften erlassen wurden.

7.4.1 Selbständige Stellplatzsatzungen in Baden-Württemberg

7.4.1.1 Vorgehensweise bei der Untersuchung

Um zu untersuchen, wie die Reduzierung der Stellplatzpflicht für Wohnungen in kommunalen Stellplatzsatzungen im Detail geregelt wurde, wurden die rechtskräftigen Satzungstexte aus den jeweiligen Städten herangezogen. Diese ließen sich in allen untersuchten Städten (Freiburg, Tübingen, Villingen-Schwenningen) auf deren Internetseite in der Rubrik `Orts- oder Stadtrecht´ finden. Ergänzend dazu wurden in den Ratsinformationssystemen der Städte sämtliche Drucksachen recherchiert, die im Zuge des Erlasses der Stellplatzsatzung entstanden sind. Dabei handelt es sich entweder um Vorlagen der Verwaltung für den Gemeinderat oder um Anträge von Gemeinderatsfraktionen. In allen untersuchten Städten gab es eine Vorlage, in der die Verwaltung einen ersten Entwurf für die Satzung vorlegte, um sich diesen vom Gemeinderat für die förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung billigen zu lassen. Ebenso lagen in allen Städten Gemeinderatsdrucksachen vor, in denen die eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligung aufgearbeitet und abgewogen wurden. Ausführliche, öffentlich zugängliche Protokolle der Sitzungen waren allerdings nur in Villingen-Schwenningen verfügbar, um detailliert Aufschluss über die Diskussionen in den gemeinderätlichen Gremien zu erhalten. In Freiburg und Tübingen standen nur Niederschriften der Sitzungen mit dem Beratungsergebnis (d.h. Anzahl der Stimmen dafür bzw. dagegen) zur Verfügung. Um dennoch weiterführende Kenntnisse über die Diskussionen im Gemeinderat zu erhalten, wurde unter der Annahme, dass über dieses konfliktträchtige Thema berichtet wird, auf den Internetseiten der lokalen Tageszeitungen und im Amtsblatt der jeweiligen Stadt nach Berichterstattung über die Stellplatzsatzung gesucht. Mit Hilfe dieser Quellen konnten das Verfahren und der Aufstellungsprozess der Stellplatzsatzungen in den drei Städten nachvollzogen werden. Auf Grund der vielfältigen Erkenntnisse, die sich daraus für die Fragestellung der vorliegenden Arbeit gewinnen lassen, werden im Folgenden nicht nur die Regelungen dargestellt, wie die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert wurde, sondern auch die Vorgehensweise der Verwaltung, die im Aufstellungsprozess aufgetretenen Schwierigkeiten und die verschiedenen Schritte, bis eine mehrheitsfähige Stellplatzsatzung beschlossen wurde.

7.4.1.2 Freiburg im Breisgau

A) Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Freiburg ist mit über 230.000 Einwohnern (2018) die viertgrößte Stadt in Baden-Württemberg. Auf Grund des kontinuierlichen Bevölkerungszuwachses ist der Wohnungsmarkt seit vielen Jahren angespannt. Wegen der steigenden Wohnkosten hat im Mai 2015 der Freiburger Gemeinderat beschlossen, dass bei der Schaffung von Baurechten und der Durchführung von privaten Bodenordnungsverfahren 50 % der neu geschaffenen Geschossfläche als geförderter Mietwohnungsbau zu realisieren und zu belegen sind (vgl. Website Stadt Freiburg 2015). Für den ÖPNV stehen in Freiburg zahlreiche Stadtbuslinien sowie fünf Straßenbahnlinien zur Verfügung, die 20 der 28 Stadtteile bedienen (vgl. Website VAG 2019). In der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (siehe Kapitel 7.1) wird Freiburg dem Regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR 17) „Regiopolitane Stadtregion – Regiopole“ zugeordnet (BMVI/ BBSR 2018).
Zum Zeitpunkt des Beschlusses der Stellplatzsatzung im September 2016 stellte das Bündnis 90/ Die Grünen die größte Fraktion im Gemeinderat, dessen 48 Mitglieder sich wie nachfolgend dargestellt zusammensetzten (vgl. Stadt Freiburg 2014: 14):

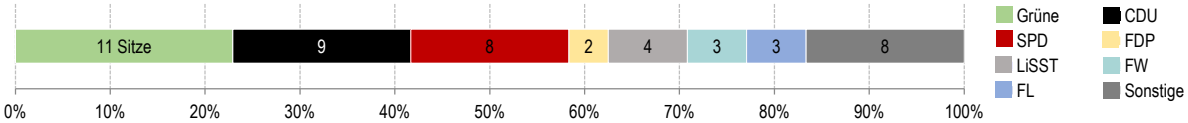


Diagramm 223: Verteilung der Sitze im Freiburger Gemeinderat 2014-2019 in Prozent (Anzahl der Sitze)

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Stadt Freiburg 2014: 14

Weitere Informationen zu statistischen Daten (z.B. Pkw-Zulassungen, Motorisierung) und Rahmenbedingungen in Freiburg finden sich bei der Projektstudie Vauban in Kapitel 8.2.3.

B) Aufstellungsprozess

Initiative

Die Stadtverwaltung Freiburg sowie weitere Akteure aus der Stadt (v.a. Wohnungsunternehmen, Gemeinderatsfraktion der Grünen) hatten bereits in der Vergangenheit bei der Landesregierung angeregt, die Satzungsbefugnisse in der Landesbauordnung (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO) so auszudehnen, dass der Stellplatzschlüssel auch für Wohnungen abgesenkt werden kann (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 2; Website Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Freiburger Stadtrat 2015a; Website Lutz 2016a). In einer Gemeinderatsdrucksache aus dem Jahr 2015 (G-15/119) wird erläutert, dass die vom Landesgesetzgeber eingeführte Erweiterung von Reduzierungsmöglichkeiten auf Wohnungsstellplätze in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO verschiedene bürgerschaftliche Initiativen veranlasste, gegenüber dem Gemeinderat anzuregen, davon Gebrauch zu machen (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 2). Die Initiative für die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung ging insbesondere von der Gemeinderatsfraktion der Grünen aus. Die Fraktion hatte bereits im Jahr 2013 die Verwaltung gebeten, im Falle einer Änderung der Landesbauordnung eine entsprechende Satzung zur Reduzierung der Stellplatzpflicht bei Wohnungen zu erarbeiten. Schon damals gab es in Freiburg Überlegungen, bei Wohnungen mit gutem ÖPNV-Anschluss, mit Miet- oder Belegungsbindungen oder mit Mobilitätskonzepten weniger Stellplätze zu fordern (vgl. Website Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Freiburger Stadtrat 2015b; Fragebogen Nr. 11 in der postalischen Befragung). Nachdem die baden-württembergische Landesbauordnung ab 01.03.2015 ermöglichte, auch für Wohnungen in örtlichen Bauvorschriften den gesetzlichen 1:1-Stellplatzschlüssel zu mindern, trieb die Stadtverwaltung den Erlass einer selbständigen Stellplatzsatzung voran. Freiburg war die erste Stadt in Baden-Württemberg, die örtliche Bauvorschriften zur Reduzierung von Wohnungsstellplätzen in Form einer selbständigen Satzung erlassen hat. Die Federführung für die Erarbeitung der Satzung lag beim Baurechtsamt (vgl. Stadt Freiburg 2015d).

Verfahrensschritte

Auch wenn es gemäß Verfahrensvorschriften in der Landesbauordnung (§ 74 Abs. 6 LBO) formal nicht erforderlich gewesen wäre, bereitete die Stadtverwaltung einen Aufstellungsbeschluss vor und holte die Zustimmung des Gemeinderats zum erarbeiteten Satzungsentwurf ein, um auf dieser Grundlage die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und der Träger öffentlicher Belange durchzuführen. Die betreffende Vorlage G-15/119 für den Aufstellungsbeschluss und die Billigung des Satzungsentwurfs wurde im Bau- und Umlegungsausschuss sowie im Hauptausschuss in nicht öffentlicher Sitzung vorberaten. Der Bau- und Umlegungsausschuss wäre gemäß Hauptsatzung berechtigt gewesen, den Aufstellungsbeschluss zu fassen. Wegen der großen politischen Bedeutung der Stellplatzsatzung zog allerdings der Gemeinderat die Beschlussfassung an sich. Die Vorlage für den Aufstellungsbeschluss und die Billigung des Satzungsentwurfs wurde in der Gemeinderatssitzung am 15.12.2015 öffentlich beraten und der Vorschlag der Stadtverwaltung für die Satzung mit einer Gegenstimme und fünf Enthaltungen beschlossen. Daraufhin wurde die förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt. (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 2; Stadt Freiburg 2015f: 1 f.)
Nach der Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurden einige Änderungen am Satzungstext vorgenommen. Im September 2016 beschloss der Gemeinderat die überarbeitete Satzung einstimmig bei zwei Enthaltungen (vgl. Stadt Freiburg 2016e: 1 f.). Mit der Bekanntmachung am 21.10.2016 im Amtsblatt wurde die „Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung) vom 27. September 2016“ rechtskräftig (Stadt Freiburg 2016g: 6).

C) Regelungen und Zielsetzungen

Geltungsbereich

Die Stellplatzsatzung gilt nur für die Freiburger Kernstadt und nicht für die umliegenden Ortschaften (vgl. Stadt Freiburg 2016w: 5, 7). Diese Festsetzung des Geltungsbereichs wurde in der Vorlage G-15/119 damit begründet, dass „aus städtebaulicher Sicht für eine Reduzierung der für Wohnungen erforderlichen Stellplätze regelmäßig eine ÖPNV-Anbindung durch eine Stadtbahnlinie erforderlich ist.“ (Stadt Freiburg 2015d: 2) Auch die Ortschaft Lehen, die zwar über einen Stadtbahnanschluss verfügt, wurde im Geltungsbereich nicht berücksichtigt, da dort einige Ortsstraßen sehr eng sind und in diesem Bereich bereits ein Stellplatzmangel besteht. Im Fokus der Stellplatzsatzung standen Bauvorhaben in der Kernstadt (z.B. Abbruch und Neubau, Innenentwicklungsprojekte) (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 2, 4; Stadt Freiburg 2015h).

Abbildung 41: Geltungsbereich der Freiburger Stellplatzsatzung (ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Freiburg 2016w: 7

Zielsetzungen der Stellplatzsatzung

In der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss (G-15/119) wurden die folgenden Ziele genannt, die durch die Stellplatzsatzung unterstützt werden sollten (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 3):

- Verringerung der Flächenversiegelung durch weniger Stellplätze
- Reduzierung von Bau- und damit verbunden von Wohnkosten für bestimmte Personengruppen, die laut Erfahrungen der Bauherren und der Baurechtsbehörde weniger Pkw besitzen
- durch Begünstigung von geförderten Wohnungen und Seniorenwohnungen verstärkte Schaffung solchen Wohnraums
- Steigerung der Attraktivität von alternativen Mobilitätskonzepten (z.B. Carsharing) und damit Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Pkw-Ausstattung der Haushalte
- Förderung des ÖPNV
- Option zur Entwicklung von autoarmen Stadtteilen

Ziel war es zudem, die in Freiburg bislang praktizierte Befreiungspraxis bei Studierendenwohnungen allgemeingültig in einer Satzung zu regeln und somit die Verwaltungspraxis zu erleichtern. Von den Stellplatzminderungen in der Satzung sollten insbesondere Projekte der baulichen Verdichtung in der Kernstadt profitieren. Für größere Neubaugebiete mit eigenen Bebauungsplänen sollten Regelungen der Stellplatzpflicht projektspezifisch getroffen werden (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 4).

In der Vorlage G-15/119 für den Aufstellungsbeschluss wies die Stadtverwaltung darauf hin, dass die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze auch mit Risiken verbunden ist. Es wird erläutert, dass sich im Geltungsbereich der Satzung auch Gebiete befinden, in denen es an Parkraum mangelt und die ausgegebenen Bewohnerparkberechtigungen das Parkraumangebot im öffentlichen Raum übersteigen. In der Vorlage wird auf die Problematik verwiesen, dass auf der einen Seite ausgerechnet in diesen dicht bebauten Bereichen Aufwertungen nötig sind, die möglicherweise zu einem Entfall von öffentlichen Parkständen führen können. Auf der anderen Seite seien gerade auch in diesen Gebieten Stellplatzreduzierungen für bestimmte Arten dringend benötigen Wohnraums angezeigt und verkehrspolitisch sinnvoll. Die Verwaltung führte aus, dass in dem erarbeiteten Satzungsentwurf mehr Vor- als Nachteile gesehen werden und nicht von einer schlagartigen Verschlechterung der Parkierungssituation ausgegangen wird, weil auch nur bestimmte Personengruppen von den Stellplatzreduzierungen profitieren werden. In der Vorlage wird seitens der Verwaltung zugesagt, die Entwicklungen zu beobachten und im Falle von Problemen die Regelungen anzupassen (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 3-5). Darüber hinaus wurde in der betreffenden Vorlage (G-15/119) darauf verwiesen, dass die Stadt Freiburg im Rahmen ihrer verkehrspoliti-

schen Konzeption im März 2015 den Bebauungsplan `Car-Sharing-Stellplatzkonzept´ beschlossen hat, mit dem die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden konnten, um im öffentlichen Raum in großem Umfang Carsharing bereitzustellen. Ziel der Stellplatzsatzung ist es daher auch, den Ausbau von Carsharing zu unterstützen (vgl. Stadt Freiburg 2015a; Stadt Freiburg 2015d: 2).

Regelungen für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze
Die Stadt hielt es aus städtebaulicher und verkehrspolitischer Sicht nicht für machbar, für den gesamten Wohnungsbau eine generalisierende Möglichkeit zur Reduzierung von Stellplätzen einzuführen (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 4). Die Stellplatzsatzung sieht daher für die folgenden Wohnungen und sonstigen Nutzungen Reduzierungen von den auf der Landesebene vorgeschriebenen Stellplatzzahlen vor (vgl. Stadt Freiburg 2016w: 2-5):

- Studierendenwohnungen
- öffentlich geförderte Seniorenwohnungen
- Wohnungen im geförderten und konzeptionellen Wohnungsbau
- Wohnungen mit Mobilitätskonzepten
- gewerbliche Nutzungen mit Maßnahmen, die den Stellplatzbedarf tatsächlich reduzieren (z.B. Job-Tickets)

Die Satzung enthält somit Stellplatzreduzierungen vor allem für besondere Wohnformen, aber auch teilweise für den allgemeinen, frei finanzierten Wohnungsbau, wenn bestimmte Voraussetzungen u.a. in Form von Mobilitätskonzepten vorliegen. Der Verzicht auf eine pauschale Stellplatzreduzierung für den gesamten Wohnungsbau begründete die Verwaltung folgendermaßen: „Es wird vorgeschlagen, von einer generellen Herabsetzung des Stellplatzbedarfs für Wohnungen abzusehen, weil für den bereits bebauten und beplanten Bereich der Stadt davon auszugehen ist, dass der Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohnung grundsätzlich angemessen ist und nur in besonderen Einzelfällen unterschritten werden kann. Regelungen zur Reduzierung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Neubaugebieten können in geeigneten Fällen ergänzend in laufende oder zukünftige Bebauungsplanverfahren mit aufgenommen werden.“ (Stadt Freiburg 2015d: 4)

Die Stellplatzsatzung regelt, dass bei Studierenden- und geförderten Seniorenwohnungen sowie im geförderten oder konzeptionellen Wohnungsbau die Zahl der notwendigen Stellplätze nur reduziert werden kann, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Hauseingang der baulichen Anlage darf sich fußläufig nicht mehr als 400 m von der Mitte einer Stadtbahnhaltestelle entfernt befinden (vgl. Stadt Freiburg 2016w: 2 f.).
- Der Bauherr muss eine „sachgerechte Lösungen für die gut zugängliche und sichere Unterbringung von Fahrrädern auf dem Baugrundstück (abschließbarer Raum, ebenerdig oder per Rampe über maximal 1 Geschoss stufenfrei erreichbar etc.)“ vorlegen (ebd.: 1). Diese Voraussetzung wurde auf Anregung des städtischen Garten- und Tiefbauamts in die Satzung aufgenommen, das in Freiburg für die Themen Mobilität und Verkehr sowie Umwelt und Natur zuständig ist (vgl. Website Stadt Freiburg o.J.). Das Amt argumentierte im Anhörungsverfahren, dass der Fahrradverkehr ebenso stark wie der ÖPNV den städtischen Binnenverkehr beeinflussen kann. Deshalb sollte als Kriterium für die Stellplatzreduzierung ein gutes Angebot für die Unterbringung von Fahrrädern vorausgesetzt werden. In der betreffenden Stellungnahme wurde ausgeführt, dass die Schaffung von Fahrradabstellplätzen zwar mit Kosten verbunden sei, aber dem Aufwand ein unmittelbarer Nutzen für die Bewohner gegenüberstehe. Gerade für Haushalte mit geringem Einkommen sei das Fahrrad die beste und kostengünstigste Mobilitätsform und sollte daher gefördert werden (vgl. Stadt Freiburg 2016d: 3).
- Wenn das Bauvorhaben zum Zeitpunkt der Baugenehmigung in einem ausgewiesenen Bewohnerparkgebiet liegt, muss die Verpflichtung eingegangen werden, dass die Bewohner keinen Bewohnerparkausweis beantragen. In der Vorlage für den Satzungsbeschluss führte die Verwaltung aus, dass für den Fall, dass ein Bauvorhaben erst nachträglich Teil einer Bewohnerparkzone wird, „das straßenverkehrsrechtliche Ermessen bei Erteilung von Bewohnerparkausweisen so ausgeübt werden [kann], dass Bewohner/innen von `stellplatzreduzierten´ Gebäuden nur nachrangig oder auch überhaupt nicht berücksichtigt werden.“ (Stadt Freiburg 2016b: 4) Den Ausführungen in Vorlage G-16/216 zufolge ist die Verwaltung der Auffassung, dass im Rahmen eines Mobilitätskonzepts die Bewohner auch zu einem Verzicht auf die Beantragung eines Bewohnerparkausweises in einem existierenden oder künftigen Bewohnerparkgebiet verpflichtet werden können. (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 8; Website Stadt Freiburg 2019d)

Wenn diese genannten Bedingungen eingehalten werden (Ausnahme: Vorhaben mit Mobilitätskonzepten oder gewerbliche Nutzungen), sieht die seit 2016 rechtskräftige Freiburger Stellplatzsatzung die folgenden Absenkungen der Stellplatzzahlen vor:

a) Studierendenwohnungen: Die Satzung reduziert die Herstellungspflicht von notwendigen Stellplätzen für Wohnungen, denen eine studentische oder studentenähnliche Nutzung zu Ausbildungszwecken zugrunde liegt, auf 0,5 Stellplätze je Wohnung (§ 2 der Stellplatzsatzung). Um die Reduzierungen in Anspruch nehmen zu können, muss die dauerhafte Zweckbindung auf Studierende und Auszubildende durch Übernahme einer Baulast öffentlich-rechtlich gesichert werden. Sobald die für die Stellplatzreduzierungen maßgeblichen Kriterien nicht mehr vorliegen, tritt die reguläre Stellplatzpflicht in Kraft (vgl. Stadt Freiburg 2016w: 2).
Im ersten Satzungsentwurf vom Juli 2015 war vorgesehen, dass die Stellplatzzahl entsprechend den Abschlägen, die die VwV Stellplätze für die Anbindung eines Bauvorhabens an den ÖPNV vorsieht, weiter abgesenkt werden können (prozentuale Abschläge bis zu 70 % je nach Qualität der Anbindung). Diese weitere Reduzierung der Stellplatzzahlen auf Grundlage der VwV Stellplätze wurde für Studierendenwohnungen in der finalen Satzungsversion gestrichen. Im Rahmen der Beteiligung hatte das städtische Garten- und Tiefbauamt darauf hingewiesen, dass diese geplante zusätzliche ÖPNV-Minderung je nach Qualität der Anbindung dazu führen könnte, dass nur ein Stellplatz je sieben Wohnungen hergestellt werden muss. Ein so geringer Stellplatzschlüssel sei nicht sachgerecht, da gerade in den privat finanzierten Studierendenwohnungen mit in der Regel höheren Mieten davon ausgegangen werden könne, dass Studierende zum Teil auch über Autos verfügen (vgl. Stadt Freiburg 2016d: 2). In § 2 der Stellplatzsatzung wurde stattdessen – wie bei den anderen stellplatzreduzierten Wohnungen – auch für Studierendenwohnungen die Voraussetzung aufgenommen, dass der Hauseingang maximal 400 m von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt liegen darf. (vgl. Stadt Freiburg 2016c: 1 f.; Stadt Freiburg 2016w: 2)
Ziel der Regelung war es, die Stellplatzanforderungen für Studierendenwohnheime und Studierendenwohnungen zu vereinheitlichen, da sich nach Erfahrungen der Baurechtsbehörde diese beiden Nutzungen und deren Bedarfe immer weniger unterscheiden. Damit konnte auch eine seit 1996 praktizierte Befreiungspraxis, bei der ein Stellplatz für drei Einheiten gefordert wurde, in allgemeingültiges Ortsrecht überführt werden. Bei klassischen Studierendenwohnheimen, in denen Einzelzimmer vermietet werden und Studierende auf die Mitbenutzung von Küchen und Sanitäranlagen als Gemeinschaftsräume angewiesen sind, wird die Zahl der notwendigen Stellplätze weiterhin gemäß VwV Stellplätze ermittelt. (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 5; Stadt Freiburg 2015e: 1; Stadt Freiburg 2016b: 9; VwV Stellplätze: Anhang 1 Tabelle A).

b) geförderter Wohnungsbau und konzeptioneller Mietwohnungsbau: Wenn die zuvor genannten Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindung, die Herstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten und den Verzicht auf Bewohnerparken erfüllt sind, kann im geförderten Wohnungsbau und im konzeptionellen Mietwohnungsbau die Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen auf 0,6 Stellplätze je Wohnung reduziert werden (§ 3 der Stellplatzsatzung). In der Gemeinderatssitzung, in der der Satzungsentwurf im Dezember 2015 gebilligt wurde, gab es einen interfraktionellen Antrag der Fraktionsgemeinschaft Unabhängige Listen und der FDP, der statt 0,6 nur 0,5 Stellplätze je Wohnung forderte. Dieser Antrag wurde mehrheitlich abgelehnt (vgl. Stadt Freiburg 2015f: 1 f.). Auch im Rahmen der anschließenden Beteiligung wurden ebenfalls Anregungen vorgebracht, den Stellplatzschlüssel auf 0,5 für geförderte Wohnungen abzusenken. Diese fanden keinen Eingang in die Satzung, aber die Stadtverwaltung sicherte zu, die Möglichkeit einer stärkeren Reduzierung im weiteren Verlauf zu evaluieren. In der finalen Fassung der Satzung wurden im Vergleich zum ersten Entwurf die Arten von geförderten Wohnungen präzisiert und die drei folgenden Fallgruppen unterschieden (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 4; Stadt Freiburg 2016c: 2 f.; Stadt Freiburg 2016d: 4; Stadt Freiburg 2016w: 2 f.):

1. Öffentlich geförderte Mietwohnungen bedeuten eine Förderung durch ein Landesprogramm, das zu einer Beschränkung der Miethöhe und zu einer Belegungsbindung für Haushalte mit Wohnberechtigungsschein über eine bestimmte Dauer führt.
2. konzeptioneller Mietwohnungsbau: Diese Fallgruppe bezieht sich auf städtische Grundstücke, die mit der Auflage verkauft werden, dass über eine gewisse Zeitdauer die Miete eine bestimmte Grenze nicht überschreiten darf und die Wohnungen nur an Haushalte mit Wohnberechtigungsschein vermietet werden dürfen.
3. Eigentumswohnungen: Im Rahmen der Behördenbeteiligung hat das städtische Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen darauf hingewiesen, dass unter den geförderten Wohnungsbau auch Eigentumsmaßnahmen fallen und es sich anbieten würde, sich an den Förderkriterien der Landeswohnraumförderung zu orien-

tieren. Daraufhin wurde die Regelung in die Satzung aufgenommen, dass für Eigentumswohnungsbau, der durch ein Landesprogramm gefördert ist, nach einem entsprechenden Nachweis auch die Zahl der notwendigen Stellplätze gesenkt werden kann.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung gab das städtische Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen eine Stellungnahme ab, dass eine dauerhafte Belegungsbindung, wie sie im Satzungsentwurf vorgesehen war, nicht sachgerecht sei, und schlug eine 20-jährige Mindestbindung vor. Zudem wurde angeregt, in der Stellplatzsatzung zu regeln, was beim Auslaufen oder beim Wegfall der Bindung mit den reduzierten Stellplätzen passiert. Für Stellplatzeinschränkungen wurde daraufhin eine Mindestbindungsdauer von 20 Jahren eingeführt. Wenn die Bedingungen für die Reduzierung innerhalb dieser Frist wegfallen, dann muss die reguläre Stellplatzzahl hergestellt werden. Der bloße Ablauf der Bindungsfrist wurde ausgenommen – in diesem Fall müssen keine weiteren Stellplätze errichtet werden. In der Beschlussvorlage (G-16/216) wies die Verwaltung auf die Gefahr hin, dass sich wegen des möglicherweise eintretenden Mieterwechsels in 20 Jahren der Stellplatzbedarf erhöhen kann, und führte diesbezüglich folgendes aus: „Wie mit diesem erhöhten Parkdruck und den damit einhergehenden Problemen umzugehen sein wird, ist aus heutiger Sicht schwer zu sagen, da auch der tatsächliche Stellplatzbedarf in 20 Jahren schwer zu prognostizieren ist. Da eine private Nachrüstung mit Stellplätzen dabei überwiegend nicht möglich sein wird, ist abzusehen, dass bei den dann entstehenden Problemen die öffentliche Hand bei der Lösungsfindung gefordert sein wird.“ (Stadt Freiburg 2016b: 4)

c) öffentlich geförderte Seniorenwohnungen: Neben den allgemein geförderten Wohnungen enthält die Freiburger Stellplatzsatzung eine Regelung, dass für öffentlich geförderte Seniorenwohnungen der 1:1-Stellplatzschlüssel auf 0,5 abgesenkt werden kann (§ 4 der Stellplatzsatzung). Für die Inanspruchnahme der Stellplatzminderungen darf auch bei diesen Wohnungen der Hauseingang des Vorhabens nicht mehr als 400 m von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt liegen und die Bewohner müssen sich verpflichten, keinen Bewohnerparkausweis zu beantragen. Im Vergleich zu den anderen Wohnformen wurde bei den Anforderungen an die Unterbringung von Fahrrädern ergänzt, dass elektrisch unterstützte Pedelecs oder E-Bikes besonders zu berücksichtigen sind. Wie bei den geförderten Wohnungen wird nach dem Ablauf der Bindung auf eine Nachforderung der Stellplätze verzichtet; bei einem vorzeitigen Entfall der Reduzierungsvoraussetzungen müssen die Stellplätze nachträglich hergestellt werden (vgl. Stadt Freiburg 2016w: 3 f.).

d) Wohnungen mit Mobilitätskonzept: Die Freiburger Stellplatzsatzung regelt, dass der Stellplatzschlüssel auf bis zu 0,6 gemindert werden kann, wenn eine Hausgemeinschaft ein Mobilitätskonzept aufstellt, das mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem Carsharing-Konzept vorsieht. Die fußläufige Erreichbarkeit einer Stadtbahnhaltestelle innerhalb von 400 m ist auch hier Voraussetzung für die Stellplatzminderung (§ 5 der Stellplatzsatzung). Auf Anregung des städtischen Garten- und Tiefbauamts wurde die ursprünglich im Satzungsentwurf enthaltene Regelung geändert, wie viele Carsharing-Stellplätze geschaffen werden müssen. Nicht mehr ein Viertel der notwendigen Stellplätze, sondern für jeweils angefangene sieben gegenüber dem regulären Stellplatznachweis eingesparte notwendige Stellplätze ist ein Stellplatz als Carsharing-Stellplatz auszuweisen und durch Baulast öffentlich-rechtlich zu sichern. Darüber hinaus wurde geregelt, dass die Carsharing-Stellplätze „in einer für die Car-Sharing-Anbieter geeigneten Weise auf dem Baugrundstück oder in höchstens 100 m fußläufige Entfernung vom Hauseingang anzulegen“ sind (Stadt Freiburg 2016w: 4). Ergänzend muss durch einen Vertrag mit dem Carsharing-Anbieter nachgewiesen werden, dass mindestens ein Carsharing-Fahrzeug vorhanden ist, das auch dem allgemeinen Carsharing-Kundenkreis ohne gravierende Zugangshürden zur Verfügung steht. Sämtliche Nachweise sind mit dem Bauantrag vorzulegen. Zur Sicherung der Verpflichtungen ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen Carsharing-Anbieter, Antragsteller und Baurechtsamt (unter Einbindung weiterer Ämter) abzuschließen, der die konkrete Ausgestaltung des Carsharing-Konzepts regelt. Soweit und sobald die Bedingungen für die Reduzierung, die auch als Baulasten eingetragen wurden, nicht mehr vorliegen, tritt wieder die reguläre Stellplatzpflicht ein. (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 6; Stadt Freiburg 2015e: 2 f.; Stadt Freiburg 2016w: 4 f.)
In § 5 Abs. 4 der Stellplatzsatzung wurde im Vergleich zum Satzungsentwurf ergänzt, dass Stellplatzreduzierungen bis 0,6 Stellplätze je Wohnung auch möglich sind, wenn ein anderes tragfähiges multimodales Mobilitätskonzept vorgelegt und vor Erteilung der Baugenehmigung durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadt abgesichert wird. Das Mobilitätskonzept darf sich dabei nicht nur auf den Kfz-Verkehr beziehen, sondern muss v.a. auch eine tragfähige Lösung für die Unterbringung von Fahrradabstellplätzen enthalten. Kombinationen mit

anderen Reduzierungsmöglichkeiten sind grundsätzlich denkbar und sollen im Einzelfall entschieden werden. (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 4; Stadt Freiburg 2016c: 4; Stadt Freiburg 2016w: 4 f.)

e) Minderung des Stellplatzbedarfs bei gewerblichen Nutzungen: Die Stellplatzsatzung regelt, dass auch für gewerbliche Nutzungen die Stellplatzverpflichtung teilweise ausgesetzt werden kann, „solange und soweit durch dauerhafte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, beispielsweise durch die Nutzung von Job-Tickets oder die Teilnahme an Car-Sharing-Konzepten kein tatsächlicher Stellplatzbedarf besteht." (Stadt Freiburg 2016w: 5) Die entsprechenden Voraussetzungen sind im Genehmigungsverfahren nachzuweisen und in einem Vertrag zwischen Antragsteller und Baurechtsamt zu sichern. Im Vergleich zum Satzungsentwurf wurde in § 6 Abs. 2 lediglich ergänzt, dass es sich um ein „multimodal angelegtes" Mobilitätskonzept handeln muss. (vgl. Stadt Freiburg 2016c: 4; Stadt Freiburg 2016w: 5)

Um im Bedarfsfall bei besonderen Projekten Befreiungsmöglichkeiten zu haben, wurde zudem in § 7 Abs. 2 der Satzung der Hinweis aufgenommen, dass die Regelungen für Abweichungen in § 56 LBO unberührt bleiben.

Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren und Anpassungen des Satzungsentwurfs

Der vom Gemeinderat gebilligte Satzungsentwurf lag im Januar/ Februar 2016 einen Monat lang öffentlich aus. Anschließend wurden Anfang März die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die Nachbargemeinden und die Bürgervereine beteiligt (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 3).

Insgesamt gingen im Rahmen der Beteiligung 14 Stellungnahmen ein. Darunter befanden sich keine Stellungnahmen von Bürgern, sondern vor allem von städtischen Ämtern und verschiedenen Vereinigungen und Interessensvertretern. In keiner Rückmeldung wurden die Satzung und deren Regelungen grundsätzlich in Frage gestellt. Nach einer verwaltungsinternen Abstimmung wurden verschiedene Anregungen in die Satzung aufgenommen, die rechtlich sinnvolle Klarstellungen darstellten und die Regelungen präzisierten. Die Verwaltung schlug dem Gemeinderat vor, einige Änderungsvorschläge, deren Auswirkungen nicht abschließend bewertet werden können, in den nächsten Jahren zu evaluieren und auf Grundlage dieser Ergebnisse bei Bedarf die Satzung zu ändern. Die betreffenden Maßnahmen wurden in einer Tabelle, in der dem Gemeinderat die Abwägungsentscheidung vorgelegt wurde (Anlage zur Vorlage für den Satzungsbeschluss), entsprechend gekennzeichnet (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 3).

Die wesentlichsten Änderungen des Satzungsentwurfs vom Juli 2015 bestanden darin, dass bei Studierenden- und geförderten Seniorenwohnungen sowie im geförderten oder konzeptionellen Wohnungsbau Reduzierungen der Zahl notwendiger Stellplätze nur möglich sind, wenn eine sachgerechte Lösung für die Unterbringung von Fahrrädern sowie eine Verpflichtung der Bewohner vorliegt, keinen Bewohnerparkausweis zu beantragen.

Mehrere Stellungnahmen betrafen die Regelung im Satzungsentwurf, dass der Hauseingang des Bauvorhabens nicht mehr als 400 m fußläufig von der Mitte einer Stadtbahnhaltestelle entfernt sein darf, um Stellplätze reduzieren zu können. Die Stellungnahmen stammten insbesondere vom BUND Ortsverband Freiburg, vom Verein für autofreies Wohnen (aus dem Stadtteil Vauban) und der Vereinigung Freiburger Wohnungs- und Gewerbeunternehmen e.V.. Es wurde angeregt, bei der ÖPNV-Anbindung nicht nur die Stadtbahn, sondern auch die Breisgau-S-Bahn und Buslinien zu berücksichtigen. In der Abwägung schlug die Verwaltung vor, dies vorerst nicht in die Satzung zu übernehmen, sondern in den nächsten Jahren die Berücksichtigung dieser Verkehrsmittel zu evaluieren. Das Einbeziehen von Buslinien wurde insgesamt kritisch gesehen, da sich Streckenführungen je nach Konzessionierung auch ändern können (vgl. Stadt Freiburg 2016d: 6 f.). Der Vorschlag eines Wohnungsunternehmens, die Entfernung zwischen Hauseingang und Haltestelle mit 800 m großzügiger zu bemessen, wurde mit Verweis auf die große Bedeutung eines gut erreichbaren ÖPNV nicht aufgenommen (vgl. ebd.: 5).

In mehreren Stellungnahmen wurde auf die Gefahr hingewiesen, dass infolge der Stellplatzsatzung eine stärkere Belastung des öffentlichen Raums durch ruhenden Verkehr droht. Insbesondere das städtische Amt für Brand- und Katastrophenschutz sowie der Abfallwirtschaftsbetrieb machten darauf aufmerksam, dass es bereits erhebliche Schwierigkeiten gebe, mit ihren großen Fahrzeugen die zugeparkten Straßen zu befahren. Änderungen des Satzungstextes folgten daraus nicht. In der Abwägung wurde vorgeschlagen, die Entwicklungen künftig zu evaluieren und bei Bedarf Änderungen vorzunehmen (vgl. Stadt Freiburg 2016d: 2, 4 f.).

Im Anhörungsverfahren äußerte die Architektenkammer Baden-Württemberg, Kammergruppe Freiburg, dass sie Reduzierungen der Stellplatzpflicht auch für frei finanzierte Miet- und Eigentumswohnungen begrüßen würde. In

ihrer Stellungnahme verwies die Architektenkammer auf den Endbericht der Forschungsinitiative Zukunft Bau des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zum Thema Stellplatzsatzungen (vgl. LK Argus GmbH 2015). In der Vorlage für den Beschluss der Stellplatzsatzung stellte daraufhin die Stadtverwaltung auf mehreren Seiten Ergebnisse aus dieser Studie vor, um so die Regelungen in der Satzung zu untermauern. Beispielsweise wurde darauf hingewiesen, dass in Berlin und Hamburg die Stellplatzpflicht für Wohnungen abgeschafft wurde und Baden-Württemberg mit der Festlegung des 1:1-Stellplatzschlüssels direkt in der Bauordnung die Stellplatzpflicht sehr streng regelt. Aus der Studie wurde zitiert, dass das multimodale Verkehrsverhalten zunehmen wird und alternative Verkehrsformen wie Carsharing vor allem in den großen Städten stark an Bedeutung gewinnen werden. Die Studie empfehle daher, alternative Mobilitätsformen als Voraussetzungen in Stellplatzsatzungen aufzunehmen. Unter Berücksichtigung der Studienergebnisse und der Empfehlungen der Architektenkammer nahm die Verwaltung in der finalen Satzungsversion in § 5 den neuen Absatz 4 auf, dass bei Vorlage von tragfähigen multimodalen Mobilitätskonzepten auch von den Vorschriften der Satzung befreit werden kann (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 5-8; Stadt Freiburg 2016w: 4 f.).

Vorlage G-16/216 für den Beschluss der Abwägung und der Stellplatzsatzung

Im September 2016 legte die Verwaltung dem Gemeinderat die Vorlage für den Beschluss der Abwägung der Stellungnahmen und der Stellplatzsatzung vor. Die betreffende Vorlage umfasste drei Beschlüsse: Neben der Zustimmung zur Abwägung und dem Beschluss zur Satzung holte sich die Verwaltung vom Gemeinderat den Auftrag, verschiedene Regelungen in der Satzung zu überwachen und nach fünf Jahren einen Erfahrungsbericht vorzulegen, ob Änderungen der Satzung angezeigt sind. In diesem Bericht soll auch der Mehraufwand, der bei den beteiligten Dienststellen eingetreten ist, dargestellt werden. (vgl. Stadt Freiburg 2016b: 1 f., 9)
In der Gemeinderatssitzung am 27.09.2016 gab es noch zwei interfraktionelle Anträge, die beide mehrheitlich abgelehnt wurden. In einem interfraktionellen Antrag forderten die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen und die Fraktionsgemeinschaft Unabhängige Listen, die Entfernung zwischen Hauseingang und Haltestelle auf 600 m zu erhöhen und nicht nur die Stadtbahn zu berücksichtigen, sondern auch bestimmte S-Bahn/ DB-Haltepunkte. Gegenstand des zweiten Antrags der Fraktionsgemeinschaft FL/ FF war, bei den geförderten Wohnungen die Voraussetzung, die die Beantragung eines Bewohnerparkausweises untersagt, ersatzlos zu streichen. (vgl. Stadt Freiburg 2016e: 1 f.; Stadt Freiburg 2016f: 7)

Berichterstattung in der Presse über die Stellplatzsatzung

In der Berichterstattung über die Aufstellung der Stellplatzsatzung fanden sich keine Hinweise, dass es im Gemeinderat und der Öffentlichkeit zu großen Diskussionen und Widerständen gegen die Stellplatzminderungen gekommen ist. In der lokalen Presse gab es allerdings einige Artikel über die Stellplatzsatzung, in denen Reporter zum Teil kritisch über die Absenkung der Stellplatzzahlen berichteten. In der Badischen Zeitung wurde in einem Kommentar kurz nach Beschluss der Satzung darauf hingewiesen, dass sich „zwischen Theorie und Praxis [...] gerade beim Autofahren gerne eine ideologische Lücke“ auftue (Website Lutz 2016c). Es wird auf den Vorzeige-Stadtteil Vauban verwiesen, in dem trotz guter ÖPNV-Anbindung viele Bewohner sich nicht an die Regeln halten und ihre Fahrzeuge heimlich im öffentlichen Raum abstellen würden. Zentrales Thema der Berichterstattung war der möglicherweise weiter zunehmende Parkdruck im öffentlichen Raum durch die Stellplatzsatzung (vgl. z.B. Website Lutz 2016a; Website Lutz 2016c).
In der Bürgerschaft gingen wohl die Meinungen zur Reduzierung der Stellplatzzahlen durch die Satzung auseinander. Als Indiz dafür können beispielsweise die 13 Kommentare (Stand: Mai 2019) gesehen werden, die auf dem Onlineforum der Badischen Zeitung von den Lesern als Reaktion auf Berichterstattung über die neue Stellplatzsatzung abgegeben wurden. Während wenige Leser der Ansicht waren, dass die Reduzierungen hätten weitergehen können, hatten viele Kommentare zum Inhalt, dass die Satzung den bestehenden Parkraummangel verschärfen werde und von Investoren nur zur Gewinnmaximierung genutzt werde (vgl. Website Lutz 2016a).

D) Zusammenfassende Bewertung

Die Rahmenbedingungen in Freiburg bei der Erstellung der selbständigen Stellplatzsatzung waren von einigen Besonderheiten geprägt. Unter anderem ging die Initiative stark vom Bündnis 90/ Die Grünen aus, das im Freiburger Gemeinderat die größte Fraktion stellte. Darüber hinaus gibt es in Freiburg einen sehr gut ausgebauten ÖPNV,

einen hohen Radverkehrsanteil am Modal Split und eine starke ökologische Haltung in Gesellschaft und Politik (siehe auch Erläuterungen zur Projektstudie Vauban in Kapitel 8.2.3). Die Ausgangslage in Freiburg ist daher nicht uneingeschränkt mit den Rahmenbedingungen in anderen Städten in Baden-Württemberg vergleichbar.
In Freiburg wurde nicht die Strategie verfolgt, generell die Stellplatzpflicht im frei finanzierten Wohnungsbau beispielsweise in Abhängigkeit der Wohnungsgröße abzusenken. Der 1:1-Stellplatzschlüssel wird seitens der Stadt als grundsätzlich angemessen eingestuft und kann daher nur in besonderen Einzelfällen gemindert werden (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 4). Der landesrechtlich vorgeschriebene Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je Wohnung kann in Freiburg nur unterschritten werden, wenn besondere Wohnformen oder Mobilitätskonzepte umgesetzt werden und bestimmte Anforderungen bei der ÖPNV-Anbindung, bei der Unterbringung von Fahrrädern sowie bei Bewohnerparkausweisen erfüllt sind. Die Stellplatzsatzung sieht mit einer Halbierung der regulären Stellplatzpflicht die höchsten Reduzierungen für Studierendenwohnen und gefördertes Seniorenwohnen vor. Etwas geringere Reduzierungen (0,6 ST/ WE) sind bei geförderten Wohnungen oder bei frei finanzierten Wohnungen möglich, sofern dort ein Mobilitätskonzept mit bestimmten Mindestanforderungen umgesetzt wird. Dass sämtliche Reduzierungen bei Wohnungen nur dann zulässig sind, wenn sich das Bauvorhaben nicht mehr als 400 m von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt befindet, zeigt die große Bedeutung, die in Freiburg dem ÖPNV für Stellplatzreduzierungen zugemessen wird. In den öffentlich zugänglichen Unterlagen für die Beschlussfassung ließ sich keine Karte finden, in der grafisch dargestellt war, welche Gebiete innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs von 400 m um eine Stadtbahnhaltestelle liegen und somit von der Stellplatzsatzung profitieren.

Bedenken und Schwierigkeiten

Die größten Bedenken gegenüber den Stellplatzreduzierungen bestanden laut den ausgewerteten Unterlagen darin, dass sich ruhender Verkehr von Neubauprojekten in den öffentlichen Raum verlagert und so der vielerorts bereits vorhandene Parkraummangel zunimmt. Die Stadtverwaltung wies gleich in der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss auf dieses Risiko hin und hielt dies für vertretbar. Im förmlichen Beteiligungsverfahren sowie bei der Berichterstattung im Amtsblatt und in der lokalen Presse dominierte ebenfalls dieses Thema. Erkennbar ist in den ausgewerteten Dokumenten, dass es sich dabei um einen schwer zu lösenden Zielkonflikt handelt. Die in Freiburg entwickelte Regelung, Bauvorhaben, die weniger Stellplätze errichten, Bewohnerparkberechtigungen zu versagen, scheint eine folgerichtige, möglicherweise rechtlich nicht ganz unproblematische Maßnahme zu sein, um der Verlagerung von ruhendem Verkehr in den Straßenraum zu begegnen (siehe Bedenken in Villingen-Schwenningen Kapitel 7.4.1.4). Auf diese Weise kann vermieden werden, dass Stellplätze auf dem Baugrundstück eingespart werden und stattdessen Autos auf der Straße abgestellt werden. Um die gewünschte Wirkung zu erzielen, scheint es wichtig, den Ausschluss von Bewohnerparken für stellplatzreduzierte Bauvorhaben mit einer geeigneten Ausweisung von Bewohnerparkgebieten und einer konsequenten Kontrolle zu kombinieren.

Festlegung der Stellplatzzahlen

Auffallend ist beim Aufstellungsprozess in Freiburg, dass in den für die Auswertung verfügbaren, öffentlichen Unterlagen keine statistischen Daten beispielsweise zur durchschnittlichen Pkw-Ausstattung von Haushalten zu finden waren. Im Rahmen der postalischen Befragung lag aus Freiburg bei Frage 8.1 allerdings die Rückmeldung vor, dass vorab Analysen durchgeführt wurden, die ergaben, dass bei bestimmten Wohnungen auch weniger Stellplätze zur Bedarfsdeckung ausreichen (Fragebogen 11). In mehreren ausgewerteten Quellen wurde zudem erwähnt, dass vorab Informationen vom städtischen Wohnungsunternehmen Freiburger Stadtbau vorgelegen haben, die bestätigten, dass Bewohner von geförderten Mietwohnungen oft keinen Pkw besitzen (vgl. z.B. Stadt Freiburg 2016d: 5; Website Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Freiburger Stadtrat 2015a). In der Vorlage für den Satzungsbeschluss (G-16/216) verwies die Verwaltung im Hinblick auf eine weitere Absenkung der Stellplatzzahlen darauf, dass erst noch weiter untersucht werden müsse, ob in privaten Studierendenwohnungen tatsächlich von einem noch geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann (vgl. Stadt Freiburg 2016d: 2). Interessanterweise hat die Stadtverwaltung, nachdem die Architektenkammer im Rahmen der Beteiligung auf eine Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit über Stellplatzsatzungen hingewiesen hatte (vgl. LK Argus GmbH 2015), die Studienergebnisse ausführlich in der Vorlage für den Satzungsbeschluss dargestellt, um vor allem die Stellplatzminderungen beim Vorliegen von Mobilitätskonzepten zu begründen. Es kann angenommen werden, dass solche Studienergebnisse vorher nicht bekannt waren und für Stadträte bei der Entscheidungsfindung durchaus hilfreich gewesen sein können.

Verfahren und Änderungen des ersten Satzungsentwurfs

Der erste Entwurf für die Stellplatzsatzung vom Juli 2015 wurde nach der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen teilweise deutlich überarbeitet und erweitert (z.B. Ergänzung des Antragsverbots für Bewohnerparkausweise). Im Gegensatz zum Verfahren bei Bauleitplänen ist es gemäß Landesbauordnung beim Erlass von selbständigen örtlichen Bauvorschriften (§ 74 Abs. 6 LBO; siehe Kapitel 5.3.2.3) nach Änderungen oder Ergänzungen nicht erforderlich, den Satzungsentwurf erneut auszulegen (§ 4a Abs. 3 BauGB). Angesichts der zahlreichen Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, die zu sinnvollen Änderungen und Verbesserungen von Regelungsinhalten geführt haben, wäre es auch denkbar gewesen, nach den weitreichenden Änderungen – wie bei der Stellplatzsatzung in Tübingen – ein weiteres Mal Stellungnahmen einzuholen. In Freiburg stellte das Beteiligungsverfahren, das teilweise in anderen Bundesländern für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften gar nicht vorgeschrieben ist, einen wichtigen Schritt dar, um Regelungsdetails weiterzuentwickeln und praxisgerechter zu gestalten. Bemerkenswert ist, dass in Freiburg während der Offenlage von Bürgern keine Stellungnahmen eingingen.

Strategie der Verwaltung

Die Stadt Freiburg schaffte es, etwa eineinhalb Jahre nach der Einführung der entsprechenden Satzungsermächtigung in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg eine selbständige Stellplatzsatzung mit zum Teil weitgehenden Reduzierungsmöglichkeiten zu erlassen. Laut den ausgewerteten Unterlagen hielten sich dabei die Diskussionen – gerade auch im Vergleich zu den anderen Städten mit Stellplatzsatzungen (Tübingen, Villingen-Schwenningen) – in Grenzen. Dies lässt sich möglicherweise auf die Vorgehensweise der Stadt zurückführen, die beim Beschluss der Satzung vorschlug, bestimmte Regelungen in fünf Jahren zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen. Möglicherweise hat die Zusage der Verwaltung, die Regelungen in einer Testphase praktisch zu prüfen, die Beschlussfassung bei diesem ansonsten sehr konfliktträchtigen Thema erleichtert.

Bewertung anhand der Indikatoren für die Ausschöpfung der Potenziale für die Stadtentwicklung

In Freiburg wurden die Potenziale, die sich aus einer Reduzierung von Stellplätzen im Wohnungsbau für die Stadtentwicklung ergeben, lange vor der Änderung der Landesbauordnung im Jahr 2015 erkannt und daher schon zuvor der Wunsch an die Landesregierung gerichtet, auch für Wohnungen eine Absenkung der Stellplatzzahlen zu ermöglichen. In der Freiburger Stellplatzsatzung wurden vor allem für besondere Wohnformen die Stellplatzzahlen um bis zu 50 % abgesenkt. Durch die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze können in erheblichem Maße Kosten sowie Flächen für die Herstellung von Parkierungsanlagen gespart werden. In den meisten Fällen werden die Stellplatzreduzierungen davon abhängig gemacht, dass komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden und eine gute ÖPNV-Anbindung vorliegt. Diese Bedingungen können zur Förderung des Fahrradverkehrs und des ÖPNV beitragen. Die Voraussetzung, dass im frei finanzierten, allgemeinen Wohnungsbau Pflichtstellplätze nur gemindert werden können, wenn ein Mobilitätskonzept mit Carsharing umgesetzt wird, kann sich auf das Mobilitätsverhalten und den Autobesitz der Bewohner auswirken. Da das Carsharing in Teilen auch dem allgemeinen Kundenkreis offen stehen muss, besteht die Möglichkeit, dass die neu geschaffenen Angebote nicht nur das Mobilitätsverhalten der Bewohner des Bauvorhabens, sondern auch in der Umgebung beeinflussen. Auf diese Weise kann eine alternative Mobilität der Bewohner vorangetrieben werden und über den Stellplatznachweis das Angebot an Carsharing, das in Freiburg ohnehin schon gut ausgebaut ist, vergrößert werden. Von der Absenkung der Stellplatzzahlen bei bestimmten Vorhaben profitiert der Stadtraum, wenn auf den Baugrundstücken weniger und kleinere Anlagen für die Parkierung errichtet werden. Wenn es allerdings als Folge von Stellplatzminderungen zu einer Verlagerung von ruhendem Verkehr in den angrenzenden Straßenraum kommen sollte, könnte sich dies dort negativ auf die Stadtraumqualität auswirken. In Freiburg lassen sich deutliche Bemühungen erkennen, mit Hilfe der selbständigen Satzung die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung zu aktivieren. In der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss (G-15/119) wurde ausführlich erläutert, welche Verbesserungen und Vorteile sich durch die Stellplatzminderung erreichen lassen (vgl. Stadt Freiburg 2015d: 3). Allerdings setzen die bestehenden Parkraumprobleme, die in dicht bebauten Städten mit historischen Strukturen wie Freiburg in vielen Bereichen bestehen, diesen Zielen auch Grenzen, da weitere Verschlechterungen kaum akzeptabel sind.

7.4.1.3 Tübingen

A) Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die Universitätsstadt Tübingen liegt ca. 30 km südlich von Stuttgart. Mit über 90.000 Einwohnern ist Tübingen nach Ludwigsburg und Esslingen am Neckar die drittgrößte Mittelstadt in Baden-Württemberg (vgl. Website StaLaBW TUE 2020a). Neben der kompakten Kernstadt mit historischer Altstadt prägen große Universitäts- und Klinikareale, städtische Quartiere sowie dörflich geprägte Ortsteile die Siedlungsstruktur. Tübingen verzeichnet ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum. In der Folge nahmen die Preise auf dem Wohnungsmarkt in den letzten Jahren stark zu (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2018a; Universitätsstadt Tübingen 2019: 8-9). Die Stadt verfügt über ein gut ausgebautes Stadtbussystem. Ebenfalls gibt es ein umfangreiches Angebot an Carsharing-Fahrzeugen im Stadtgebiet. Laut RegioStaR 17 handelt es sich um eine Mittelstadt in einer metropolitanen Stadtregion (vgl. BMVI/ BBSR 2018). Zum Zeitpunkt der Erarbeitung und des Erlasses der Stellplatzsatzung (Wahlperiode 2014-2019) stellte die AL/ Grüne die größte Fraktion im Tübinger Gemeinderat. Der Gemeinderat in Tübingen setzte sich damals folgendermaßen zusammen (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen 2014):

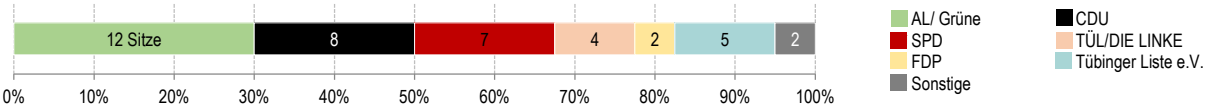


Diagramm 224: Zusammensetzung des Tübinger Gemeinderats 2014-2019 in Prozent (Anzahl der Sitze)

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Website Universitätsstadt Tübingen 2014

Weitere Informationen zu den Randbedingungen in Tübingen (z.B. Motorisierung, Einwohner) können der Beschreibung im Rahmen der Projektstudie Alte Weberei entnommen werden (siehe Kapitel 8.2.1).

B) Aufstellungsprozess

Initiative

In der Universitätsstadt Tübingen wurde im Zeitraum von Juli 2016 bis April/ Mai 2017 eine selbständige örtliche Bauvorschrift zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung erarbeitet. Die Initiative für die Aufstellung der Stellplatzsatzung ging von der Verwaltung aus (vgl. Website Stegert 2016a; Fragebogen Nr. 39 in der postalischen Befragung). Die Federführung für die Erarbeitung der Satzung und der damit verbundenen Beschlussvorlagen lag bei der Fachabteilung Stadtplanung im Fachbereich Planen Bauen Liegenschaften (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a: 1).

Verfahrensschritte

Im Juli 2016 fasste der Gemeinderat der Stadt Tübingen den Beschluss, eine Stellplatzsatzung aufzustellen (Vorlage 264/2016; vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a). Zeitgleich wurde der erste Entwurf für die Stellplatzsatzung vorgelegt und vom Gemeinderat gebilligt. Anschließend wurde der Satzungsentwurf öffentlich ausgelegt sowie Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingeholt. Das Aufstellungsverfahren war von zahlreichen Bedenken und Widerständen seitens verschiedener Akteure geprägt. Der Entwurf für die Satzung wurde nach der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung erheblich überarbeitet und anschließend ein weiteres Mal dem Gemeinderat zur Billigung vorgelegt. Daraufhin erfolgte eine erneute Offenlage und Einholung von Stellungnahmen. Im Mai 2017 wurde die Stellplatzsatzung mit 14 Gegenstimmen vom Gemeinderat beschlossen. Mit der Bekanntmachung am 13.05.2017 wurde die „Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung)“ rechtskräftig (Universitätsstadt Tübingen 2017e).

C) Inhalte und Regelungen

Die aktuell rechtskräftigen Regelungen in der Stellplatzsatzung wurden im Zuge der Aufstellung mehrfach angepasst, da es insbesondere aus der Öffentlichkeit große Widerstände gab. Die Regelungen so zu gestalten, dass sie rechtssicher sind und zur gewünschten Erreichung von Zielen der Stadtentwicklung beitragen, bereitete er-

hebliche Probleme. Schwierigkeiten bestanden vor allem in der konkreten Festlegung, nach welchen Kriterien in welchem Umfang die Zahl der notwendigen Stellplätze gemindert wird. Da die Tübinger Stellplatzsatzung beispielhaft für viele Fragestellungen steht, die sich bei der Aufstellung von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften für Städte ergeben können, werden im Folgenden die verschiedenen Anpassungen und Verfahrensschritte erläutert, bis eine mehrheitsfähige Satzung vorlag.

Schritt 1: Vorlage (264/2016) für den Beschluss der Aufstellung und die Billigung des Satzungsentwurfs
Im Juli 2016 brachte die Stadtverwaltung eine Vorlage (264/2016) für den Aufstellungsbeschluss einer Satzung ein, die die Stellplatzpflicht für bestimmte Wohnungen nicht nur einschränken, sondern zum Teil auch erhöhen sollte. Die Vorlage wurde vor der Behandlung im Gemeinderat allen Ortsbeiräten und Ortschaftsräten zur Kenntnis gegeben und im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung öffentlich vorberaten. Die Vorlage bestand neben der Drucksache mit ausführlichen Erläuterungen aus einem Entwurf für die Satzung sowie einer siebenseitigen Begründung in den Anlagen. Als Beschlüsse beantragte die Verwaltung die Aufstellung der Satzung sowie die Billigung des Satzungsentwurfs mit anschließender öffentlicher Auslegung und Behördenbeteiligung (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a-c).

Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich
Der räumliche Geltungsbereich im ersten Satzungsentwurf umfasste das gesamte Stadtgebiet inklusive der Ortsteile und Ortschaften (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016b: 1). Im ursprünglichen Entwurf beabsichtigte die Verwaltung, dass sämtliche bestehenden und künftigen örtlichen Bauvorschriften zur Regelung der Stellplatzzahl durch die Stellplatzsatzung überlagert werden. Damit sollte über das gesamte Stadtgebiet eine einheitliche Handhabung sichergestellt und spezielle Regelungen vermieden werden. Diese Regelung wurde – wie nachfolgend noch genauer beschrieben – im weiteren Verlauf geändert (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016b: 1; Universitätsstadt Tübingen 2016c: 5).
Die Tübinger Stellplatzsatzung gilt sowohl für die Errichtung von Gebäuden mit mindestens einer Wohnung als auch für Änderungen und Nutzungsänderungen von solchen Gebäuden, soweit diese eine Begründung oder Änderung der Stellplatzpflicht auslösen. Mit dieser Definition waren alle Wohnnutzungen sowohl in Wohn- als auch in sonstigen gemischt genutzten Gebäuden erfasst (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017e: 2).

Ziele der Stellplatzsatzung
Die Stadtverwaltung formulierte in der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss folgendes Ziel: „Mit der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung bzw. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) soll die nach der Landesbauordnung bestehende Stellplatzverpflichtung an das Tübinger Mobilitätsverhalten angepasst und zukunftsfähige Mobilität gefördert werden auch als Beitrag zur Reduzierung von Luftschadstoffen und der CO_2-Emissionen.“ (Universitätsstadt Tübingen 2016a: 1)
In der Gemeinderatsvorlage und in der Begründung wurde darüber informiert, dass die Stadt an der Untersuchung `Mobilität in Städten 2013´ (SrV) teilgenommen hatte. Es wurde auf die Studienergebnisse verwiesen, dass 33,1 % der Haushalte in Tübingen über keinen Pkw verfügen und dieser Anteil in verschiedenen Bereichen der Kernstadt mit bis zu 47 % noch wesentlich höher liegt. Die Zuwachsrate beim Kraftfahrzeugbestand liege zudem unter dem Bundesdurchschnitt. In der Vorlage wurde ausgeführt, dass im Binnenverkehr 74 % der Wege im Umweltverbund zurückgelegt werden und Tübingen für eine Mittelstadt über ein überdurchschnittlich gutes Carsharing-Angebot verfügt. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass Stellplätze insbesondere in Tiefgaragen hohe Kosten verursachen und dadurch die Schaffung von dringend benötigtem preisgünstigem Wohnraum erschwert wird (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a: 2). In der Vorlage zog die Stadtverwaltung die Schlussfolgerung, dass „Mobilitätsverhalten und Kfz-Bestand zeigen, dass der nach der Landesbauordnung geforderte notwendige Kfz-Stellplatz pro Wohneinheit in Tübingen nicht mehr zeitgemäß ist, weil er nicht das aktuelle Mobilitätsverhalten abbildet.“ (ebd.: 2) Die Verwaltung führte des Weiteren in der Vorlage aus, dass ihrer Meinung nach beim Stellplatznachweis gemäß Landesbauordnung neue Mobilitätsformen abseits des eigenen Autos (z.B. Carsharing) nicht berücksichtigt werden. Darin werde aber ein relevantes Potenzial für die Verbesserung der Stadtqualität und für die Minderung von Lärm, Luftschadstoffen und Klimagasen gesehen. Zudem könne die Stellplatzsatzung als ein Teilprojekt zur kommunalen Klimaschutzoffensive beitragen. Mit Hilfe der Stellplatzsatzung sollte laut Verwaltung der MIV im Stadtgebiet gesteuert und reduziert werden. Durch die damit erreichbare Reduzierung sollten nicht nur Kosten für das eigene Auto, sondern auch für den Stellplatz gespart werden. (vgl. ebd.: 2-3)

Regelungen für die Stellplatzreduzierungen im ersten Satzungsentwurf
Die Verwaltung schlug im ersten Entwurf vor, bei Wohnungen unter 90 m^2 Wohnfläche den Stellplatzschlüssel von 1,0 in verschiedenen Abstufungen in Abhängigkeit der Wohnungsgröße auf bis zu 0,6 abzusenken. Dies wurde damit begründet, dass sich in diesem Wohnungssegment vor allem Studierendenwohnungen, Sozialwohnungen und Wohnungen von unteren und mittleren Einkommensgruppen befinden und dass gerade diese Personengruppen oft keine bzw. wenige Autos besitzen. Die Stellplätze, die in der Regel wegen der hohen Bebauungsdichten in kostenintensiven Tiefgaragen untergebracht werden, würden daher oft nicht nachgefragt. Im Gegensatz dazu sollte im ersten Satzungsentwurf für größere Wohnungen der Stellplatzschlüssel auf bis zu 1,4 erhöht werden. Diese Erhöhung basierte auf der Annahme, dass große Wohnungen meist von einkommensstärkeren Haushalten nachgefragt werden, die häufig über ein oder mehrere Autos verfügen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016b: 1; Universitätsstadt Tübingen 2016c: 6). Im ersten Satzungsentwurf sollte daher die Zahl notwendiger Stellplätze nach folgenden Faktoren angepasst werden:

Wohnungsgröße nach WoFIV	Stellplatz/ Wohneinheit (1,0 = 1 Stellplatz)
unter 30 m^2	0,6
ab 30 m^2 bis unter 60 m^2	0,8
ab 60 m^2 bis unter 90 m^2	0,9
ab 90 m^2 bis unter 120 m^2	1,0
ab 120 m^2 bis unter 150 m^2	1,2
ab 150 m^2	1,4

Tabelle 29: erster Vorschlag für die Minderung bzw. Erhöhung der Stellplatzzahlen auf Grundlage der Wohnungsgröße
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Universitätsstadt Tübingen 2016b: 1

Ergänzend dazu sah der ursprüngliche Satzungsentwurf vor, die Zahl der notwendigen Stellplätze in Abhängigkeit der Qualität der ÖPNV-Anbindung zu senken. Folgende Reduzierungen waren pro Wohnung vorgesehen:

ÖPNV-Anbindung	Reduktion Stellplatz/ Wohneinheit
mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R=< 300 m und Takt max. 10 Minuten, Mo-Fr 6-19 Uhr, Normalfahrplan	0,2
mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R=< 300 m und Takt max. 15 Minuten, Mo-Fr 6-19 Uhr, Normalfahrplan	0,1

Tabelle 30: erster Vorschlag für Abschläge für die ÖPNV-Anbindung
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Universitätsstadt Tübingen 2016b: 1 f.

Als dritten Baustein beinhaltete der Satzungsentwurf unabhängig von der Wohnungsgröße und der ÖPNV-Anbindung eine Regelung, dass Bauherren von Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen im Baugenehmigungs- oder Kenntnisgabeverfahren ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorlegen können. Ein solches Mobilitätskonzept wurde dabei folgendermaßen definiert: „Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept [...] stellt eine Konzeption dar, die geeignet ist, die Nachfrage der Bewohner an Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen zu reduzieren." (Universitätsstadt Tübingen 2016b: 2) Die Regelung sah vor, dass der Stellplatzschlüssel auf 0,6 Stellplätze je Wohneinheit reduziert werden kann, wenn ein Mobilitätskonzept mindestens die dauerhafte Teilnahme an Carsharing beinhaltet. Die vertragliche Teilnahme an Carsharing wäre vom Antragsteller nachzuweisen gewesen. Darüber hinaus ließ der Satzungsentwurf weitere Stellplatzreduzierungen bis 0,3 Stellplätze pro Wohnung zu, wenn das Mobilitätskonzept aus weiteren Maßnahmen besteht, die dazu führen, dass möglichst wenige Stellplätze nachgefragt werden (z.B. Flächen für Fahrradanhänger, Ladevorrichtungen für E-Bikes). Die Anrechnung der Mobilitätskonzepte auf den Stellplatznachweis sollte Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung sein. Die Stadt plante, die Umsetzung der Mobilitätskonzepte sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich zu sichern (z.B. Baulasten, öffentlich-rechtliche Verträge mit Vertragsstrafen, Dienstbarkeiten). Eine Idee bestand darin, dass sich im Falle eines Verstoßes die Höhe der Vertragsstrafe an den für die Herstellung ersparten Kosten orientiert. Wenn die Voraussetzungen für die Stellplatzreduzierungen nicht mehr vorliegen, sollte gemäß Satzungsentwurf die reguläre Stellplatzpflicht wieder in Kraft treten. Da Mobilitätskonzepte bei einer einzelnen Wohnung als nicht zielführend angesehen wurden, sollten Reduzierungen erst für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen möglich sein. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a: 2 f.; Universitätsstadt Tübingen 2016b: 2; Universitätsstadt Tübingen 2016c: 6)
In der Gemeinderatsvorlage und in der Begründung zur Satzung wurde beispielhaft für ein Wohnungsbauvorhaben mit zehn unterschiedlich großen Wohnungen und mit einer guten ÖPNV-Anbindung die Stellplatzzahl im

Vergleich zur landesrechtlichen Forderung berechnet, um den Umfang der Reduzierungen zu veranschaulichen. Von den ursprünglich zehn Stellplätzen wären in dem beschriebenen Fall nur noch sieben Stellplätze erforderlich gewesen. Alternativ wäre bei der Umsetzung eines Mobilitätskonzepts sogar die Absenkung auf drei bis sechs Stellplätze möglich gewesen. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a: 4, Universitätsstadt Tübingen 2016b: 2)

Auswirkungen der Satzung

In der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss (264/2016) wies die Verwaltung ausdrücklich darauf hin, dass Bauherren trotz der Satzung auch weiterhin mehr Stellplätze realisieren können. Es sei davon auszugehen, dass es auch in Zukunft Bauvorhaben geben wird, die die Möglichkeiten der Satzung nicht nutzen und mehr Stellplätze als rechtlich erforderlich herstellen. Die Verwaltung führte in der Vorlage aus, dass nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne, dass sich der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum infolge der Stellplatzsatzung erhöhen wird. Hier gelte es, die Bedürfnisse von Autofahrern bzw. Parkplatzsuchenden und von Nutzern des öffentlichen Raums als Aufenthaltsraum zu berücksichtigen. In der Beschlussvorlage wurde ausgeführt, dass sich die Parkraumsituation durch stellplatzreduzierte Bauvorhaben nicht wesentlich verschlechtern werde, weil sich die modifizierten Stellplatzforderungen an der empirisch überprüften Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen orientiert. Dem Gemeinderat wurde vorgeschlagen, die Auswirkungen der Stellplatzsatzung circa alle drei bis fünf Jahre durch die Auswertung von Baugenehmigungen und die Beobachtung der Auslastung von öffentlichen Parkständen zu evaluieren. Bei Bedarf werde die Satzung überarbeitet oder Bewohnerparkbereiche ausgeweitet. Falls sich der Parkdruck auf Gebiete ausweiten sollte, sollten sowohl räumliche und gestalterische Maßnahmen als auch stärkere Kontrollen durchgeführt werden, um dem Problem zu begegnen. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a: 3 f.)

Vorgehensweise und Beratungen

Die Verwaltung schlug in der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss (264/2016) vor, die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ausführlich mit dem Gemeinderat zu diskutieren und so zu abschließenden Regelungen zu gelangen. Als eine mögliche Alternative für die vorgeschlagenen Vorschriften wurden in der Vorlage Reduzierungen nur für bestimmte Nutzergruppen (z.B. Studierende) und nicht für den allgemeinen Wohnungsbau genannt. Allerdings werde nach Auffassung der Verwaltung dies dem Mobilitätsverhalten anderer Gruppen und den mit der Satzung angestrebten Zielsetzungen nicht gerecht. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016a: 5)

Die Vorlage für den Aufstellungsbeschluss und die Billigung des Satzungsentwurfs wurde im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung beraten und dabei ohne Empfehlung in die Fraktionen verwiesen. In der lokalen Presse wurde über die betreffende Sitzung des Planungsausschusses berichtet, dass die CDU der Verwaltung Autofeindlichkeit vorgeworfen habe und auch andere Fraktionen der Satzung eher skeptisch, aber dennoch kompromissbereit gegenübergestanden hätten. Die Bedenken bestanden vor allem gegenüber den Berechnungsweisen und der starken Absenkung der Stellplatzzahlen (vgl. Website Stegert 2016a; Website Stegert 2016b). Für die folgende Gemeinderatssitzung gab es einen Änderungsantrag der Fraktionen der Tübinger Liste und der FDP sowie einen interfraktionellen Antrag der Fraktion AL/ Grüne und der SPD. In den Anträgen wurden verschiedene Anpassungen bei der Berechnung der Stellplatzzahlen vorgeschlagen. Für die Regelung und Sicherung von Mobilitätskonzepten wurde gefordert, die Bestimmungen der Freiburger Stellplatzsatzung zu übernehmen (siehe Kapitel 7.4.1.2). Darüber hinaus wurde beantragt, die Ortschaften aus dem Geltungsbereich herauszunehmen (vgl. Fraktionen der Tübinger Liste und der FDP 2016: 1; Fraktion AL/Grüne und SPD-Fraktion 2016: 1). Die Verwaltung fasste daraufhin die verschiedenen Vorschläge in einer Übersichtstabelle zusammen und legte nach der ersten Beratung, die am Folgetag fortgesetzt werden musste, dem Gemeinderat neue Vorschläge für die Ausgestaltung der Satzung vor. Wesentliche Modifikationen bestanden darin, dass es bei der ÖPNV-Anbindung nur noch eine Kategorie gab. Eine Minderung um 0,2 Stellplätze je Wohnung sollte möglich sein, wenn eine Haltestelle in 300 m Entfernung erreichbar ist und diese in einem 15-Minuten-Takt angefahren wird. Die Reduzierungen beim Vorliegen eines Mobilitätskonzepts wurden auf 0,7 Stellplätze bei Carsharing (statt 0,6) und auf 0,4 Stellplätze je Wohneinheit bei weiteren Maßnahmen erhöht (statt 0,3). Bei der Fortsetzung der Beratung wurden von den Gemeinderäten weiterhin zahlreiche Bedenken vorgebracht. Beispielsweise gab es in Bezug auf die Mobilitätskonzepte Befürchtungen, dass Vermieter Wohnungen nur noch an Personen mit Carsharing-Mitgliedschaft vergeben (vgl. Website Löffler 2016). Die Verwaltung sagte dem Gemeinderat zu, den Satzungsentwurf mit lokalen Wohnungsbaugesellschaften und Bauträgern zu erörtern, um die Regelungen im Detail zu besprechen und an Hand konkreter Berechnungen die Auswirkungen auf die Mieten zu untersuchen (vgl.

Universitätsstadt Tübingen 2016d: 1). In der Gemeinderatssitzung am 26.07.2016 wurde der Satzungsentwurf mit den von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen (Wegfall von ÖPNV-Abschlag bei 10-Minuten-Takt und Erhöhung der Stellplatzzahlen um 0,1 bei Mobilitätskonzepten) mit 15 Gegenstimmen (CDU, Tübinger Liste, FDP) und einer Enthaltung mehrheitlich beschlossen und in der Folge die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016e: 1).

Schritt 2: Vorlage 423/2016 für den Beschluss einer erneuten Auslegung

Im Dezember 2016 legte die Stadtverwaltung eine Vorlage vor, um den Gemeinderat über die Vorschläge der Verwaltung bei der Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen beschließen zu lassen. Zudem sollte der auf dieser Grundlage überarbeitete Satzungsentwurf gebilligt und eine erneute Offenlage und Behördenbeteiligung beschlossen werden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016f: 1).

Im Vergleich zur ersten Beschlussvorlage (264/2016) wurde beim Ziel ergänzt, dass die Stellplatzpflicht auch „an die in Tübingen praktizierte flächensparende Stadtentwicklung“ angepasst werden soll (Universitätsstadt Tübingen 2016f: 1 f.). Im Rahmen der förmlichen Beteiligung gingen einige Stellungnahmen ein, die zu einer umfangreichen Überarbeitung des Satzungsentwurfs führten. Aus der Öffentlichkeit lagen sechs Stellungnahmen und von den Trägern öffentlicher Belange lag eine Stellungnahme vor (ADFC Baden-Württemberg). Während in einigen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit Anregungen zu bestimmten Einzelaspekten vorgebracht wurden, gab es umfangreiche Stellungnahmen, die die Regelungen im Satzungsentwurf mit viel juristischem Sachverstand bemängelten. Beispielsweise wurde die Sachgerechtigkeit zahlreicher Bestimmungen grundsätzlich in Frage gestellt und vor allem die Klausel zum Mobilitätskonzept als nicht umsetzbar und als rechtswidrig abgelehnt (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016i: 8-17). Bei vielen Themen gestaltete sich eine Abwägung mit empirischen Befunden schwierig und die Verwaltung verwies darauf, dass sie die Entwicklungen beobachten und im Falle von nicht hinnehmbaren Problemen dem Gemeinderat Lösungen vorlegen wird (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016i: 10). In der Abwägung stellte die Verwaltung bei einigen Bedenken und Kritikpunkten klar, dass die „Satzung nur allgemeine Regelungen treffen [kann], deren Wirksamkeit im Rahmen des Monitorings evaluiert werden wird, so dass der Gemeinderat Anpassungen regeln kann.“ (Universitätsstadt Tübingen 2016i: 10). Ergänzend zum förmlichen Beteiligungsverfahren hat die Stadtverwaltung die dem Gemeinderat zugesagte Anhörung mit Vertretern aus der Wohnungswirtschaft durchgeführt. Dabei vorgebrachte Anregungen führten dazu, dass einige Regelungen vor allem bei den Wohnungsgrößen geändert wurden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016f: 2).

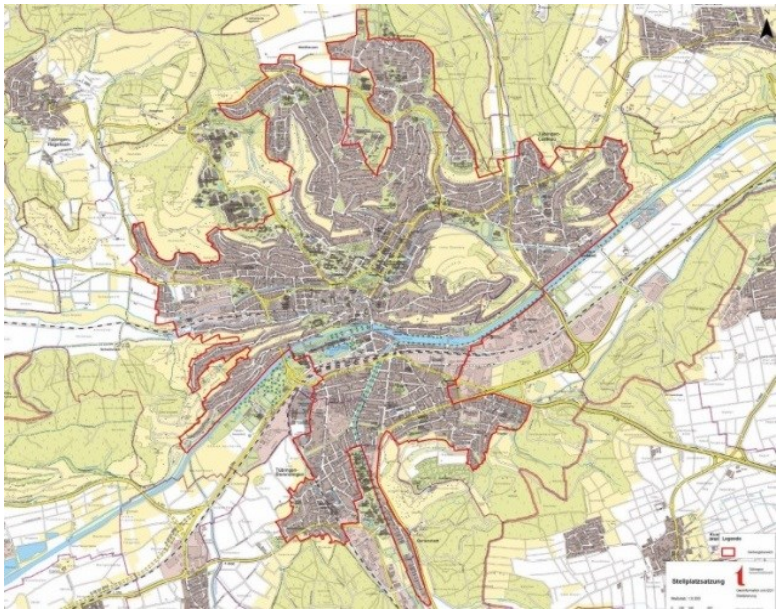
In der Sitzung des Gemeinderats, in der die Vorlage behandelt wurde, wurden die Überarbeitungen intensiv diskutiert. In der lokalen Presse wurde berichtet, dass der „Tübinger Gemeinderat [...] am Montagabend erneut eine Grundsatzdebatte ums Auto“ führte (Website Stegert 2016c). In dem Presseartikel wurde unter anderem der Vorsitzende der Grünen-Fraktion zitiert, dass er „im Ja zur neuen Bauvorschrift einen `wichtigen Tag in der Geschichte der Stadt´ [sehe], weil Wohnen und Parken etwas entkoppelt werde.“ (ebd.) Der Gemeinderat folgte schließlich der Abwägung der Verwaltung und beschloss in seiner Sitzung am 19.12.2016 die Überarbeitung der Stellplatzsatzung sowie die erneute Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung mit dem modifizierten Satzungsentwurf (14 Gegenstimmen von CDU, Tübinger Liste, FDP, fraktionsloser Gemeinderat) (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen 2016). Die wesentlichen Änderungen im Vergleich zum ursprünglichen Satzungsentwurf werden im Folgenden erläutert.

Änderung 1: Geltungs- und Anwendungsbereich der Satzung

Der räumliche Geltungsbereich der Stellplatzsatzung wurde dahingehend geändert, dass er nur noch die Kernstadt und die damit verbundenen Ortsteile Lustnau und Derendingen umfasste. Da im Geltungsbereich nur Bereiche liegen sollten, die überwiegend städtisch und von Wohnnutzungen geprägt sind sowie gut an den ÖPNV angebunden sind, wurden einige Gebiete ausgeklammert (z.B. Gewerbegebiete, Universitätsklinikum, Behördenzentrum). Nachdem bei den nachträglichen Beratungen nur in zwei von acht Ortschaftsräten der Satzungsentwurf befürwortet wurde, wurden auch die Ortschaften aus dem Geltungsbereich herausgenommen. In den Ortschaften wurden Stellplatzreduzierungen vor allem deswegen abgelehnt, weil dort der ÖPNV nicht so gut ausgebaut sei und somit ein hoher Bedarf an MIV bestehe. Zudem fehle es dort an urbanen Rahmenbedingungen und es wurde befürchtet, dass sich der Parkdruck im öffentlichen Raum vergrößern könnte. Im Zuge der Überarbeitung der Satzung wurde eine Karte mit dem Geltungsbereich erstellt. Darüber hinaus wurde der ursprüngliche Entwurf dahingehend geändert, dass die Stellplatzsatzung nicht gilt, wenn in anderen örtlichen Bauvorschriften z.B. in Zusammenhang mit

einem Bebauungsplan abweichende Regelungen getroffen werden. Inzwischen ging die Verwaltung davon aus, dass in projektbezogenen Vorschriften detaillierter auf lokale Verhältnisse eingegangen werden kann. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016c: 5; Universitätsstadt Tübingen 2016f: 3; Universitätsstadt Tübingen 2016h: 6)

Abbildung 42: rechtskräftiger Geltungsbereich der Tübinger Stellplatzsatzung (ohne Maßstab)



Quelle: Universitätsstadt Tübingen 2017e: 5

Änderung 2: Wohnungsgrößen

Auf Grund der Rückmeldungen vor allem aus der Immobilienwirtschaft wurden die Wohnungsgrößen, in deren Abhängigkeit die Stellplatzzahlen reduziert werden können, auf die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt sowie an die Vorgaben der Förderrichtlinien zum sozialen Wohnungsbau angepasst. Unter der Annahme, dass Interessenten an großen Wohnungen mehr Stellplätze nachfragen und Bauträger darauf auch entsprechend reagieren, wurde die im Erstentwurf vorgesehene Erhöhung über den 1:1-Stellplatzschlüssel hinaus für Wohnungen über 120 m^2 Wohnfläche aufgegeben. Die neue Regelung sah vor, dass bei Wohnungen unter 95 m^2 Wohnfläche der Stellplatzschlüssel bis auf 0,6 gesenkt werden kann und über 95 m^2 Wohnfläche immer der 1:1-Stellplatzschlüssel gilt (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016f: 3; Universitätsstadt Tübingen 2016h: 7). Der überarbeitete Satzungsentwurf enthielt somit folgende Reduzierungen in Abhängigkeit der Wohnungsgröße:

Wohnungsgröße nach WoFIV	Stellplatz/ Wohneinheit (1,0 = 1 Stellplatz)
unter 45 m^2	0,6
ab 45 m^2 bis unter 65 m^2	0,8
ab 65 m^2 bis unter 95 m^2	0,9
ab 95 m^2	1,0

Tabelle 31: überarbeitete Reduzierungen der Stellplatzzahlen in Abhängigkeit der Wohnungsgröße

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Universitätsstadt Tübingen 2016g: 1

Änderung 3: ÖPNV-Anbindung

Die Regelung für die Bestimmung der ÖPNV-Anbindung wurde hinsichtlich des Takts angepasst. Statt eines Takts von maximal 15 Minuten wurde geregelt, dass eine Anbindung mit mindestens vier Fahrten in der Stunde (Mo-Fr, 6-19 Uhr, Normalfahrplan) gewährleistet sein muss. Voraussetzung für die Reduzierung um 0,2 Stellplätze je Wohnung war zudem, dass sich im Radius von 300 m, gemessen vom jeweils nächstgelegenen Gebäudezugang, mindestens eine Haltestelle befindet. Durch diese Änderung der Formulierung sollte die Prüfung, ob eine Stellplatzreduzierung möglich ist, erleichtert werden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016f: 3 f.; Universitätsstadt Tübingen 2016g: 1). Kurz vor der Gemeinderatssitzung wurde die Regelung noch dahingehend ergänzt, dass bei der Ermittlung mehrere ÖPNV-Linien herangezogen werden können, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt aufweisen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017b: 1, 7 f.).

Änderung 4: Mobilitätskonzepte

Viele Stellungnahmen aus der Offenlage lehnten die Regelung ab, dass durch ein Mobilitätskonzept und dabei vor allem durch die verpflichtende Teilnahme an Carsharing die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert werden kann. Infolgedessen wurde die im ersten Satzungsentwurf enthaltene Klausel hinsichtlich der Voraussetzungen und Sicherungen umfassend überarbeitet und vereinfacht (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016i: 5-8, 12, 16). Der Begriff `qualifiziertes Mobilitätskonzept´ wurde durch `qualifizierte Mobilitätsverbesserung´ ersetzt. In Abs. 2 des Satzungsentwurfs wurde definiert, dass eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung „eine Konzeption darstellt, die geeignet ist, umweltfreundliche Mobilität zu fördern und somit die Nachfrage der Bewohner an Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen zu reduzieren." (Universitätsstadt Tübingen 2016g: 2). Anschließend wurden die folgenden drei Maßnahmen aufgezählt:

1. „Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Lastenfahrräder um mehr als 50 % über das Maß der LBO hinausgehend. Die Fahrräder müssen vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl geschützt abgestellt werden können,
2. Hauptzugangsnahe sowie ebenerdige oder mit dem Fahrrad direkt anfahrbare Fahrradabstellmöglichkeiten, die von der Wohnung und dem öffentlichen Raum einfach erreichbar sind,
3. eine aktive Nutzung eines privaten oder öffentlichen Car-Sharing-Modells der Bewohner. Das Car-Sharing-Kfz muss auf dem Grundstück oder in einer fußläufigen Erreichbarkeit im Radius von <= 300 m, gemessen jeweils vom nächstliegenden Gebäudezugang, erreichbar sein." (Universitätsstadt Tübingen 2016g: 2)

Der Satzungsentwurf sah vor, dass 0,1 Stellplätze je Wohnung als Ausnahme abgezogen werden können, wenn mindestens zwei dieser Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung nachgewiesen und entsprechend den Vorgaben in der Satzung gesichert sind. Über das Erteilen der Ausnahme entscheidet die Baurechtsbehörde im Rahmen ihres Ermessens. Im Vergleich zum ersten Satzungsentwurf konnten die Reduzierungsbausteine auch additiv angewendet werden. In Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung der Mobilitätsverbesserung sollten passende Sicherungen vorgenommen werden, die im Ermessen der Baurechtsbehörde liegen (vgl. z.B. öffentlich-rechtlicher Vertrag, Baulasten, beschränkt persönliche Dienstbarkeiten). Zudem regelte der neue Satzungsentwurf, dass die reguläre Stellplatzpflicht wieder in Kraft tritt, wenn die Maßnahmen für die Mobilitätsverbesserung nicht mehr gegeben sind. Dafür wurde die Bedingung eingeführt, dass die Flächen für Stellplätze, die auf Grund von Mobilitätsmaßnahmen eingespart werden, auf dem Baugrundstück oder einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung nachzuweisen sind (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016g: 2; Universitätsstadt Tübingen 2016h: 7). Im Unterschied zum ersten Satzungsentwurf wurde somit die verpflichtende, dauerhafte Teilnahme an Carsharing als Voraussetzung für Stellplatzreduzierungen aufgegeben. Grund dafür war, dass bei Bauvorhaben, bei denen der Bauherr nicht der spätere Bewohner ist, nach einer tiefergehenden Prüfung rechtliche Bedenken hinsichtlich der Umsetzbarkeit und der Weitergabe der Verpflichtung an Mieter oder auch an künftige Käufer bestanden. Die Teilnahme an Carsharing wurde aber dennoch als eine Maßnahme der qualifizierten Mobilitätsverbesserung beibehalten (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016i: 6 f.). In der betreffenden Vorlage führte die Verwaltung aus, dass eine „rechtliche Sicherung [...] zwar bei den bisherigen Vorgaben über Baulast und Dienstbarkeit möglich gewesen, jedoch bei weiterer Veräußerung einer Wohnung oder bei Mieterwechsel o.ä. nur schwer abzusichern gewesen [wäre]. Auch gab es Einwendungen in Bezug auf den Eingriff in die Persönlichkeitsrechte über die eventuelle Verpflichtung `autofrei zu leben´. Nicht zuletzt wäre auch der Prüfungs- und Überwachungsaufwand für die Verwaltung unverhältnismäßig hoch. Aus diesen Gründen hat die Verwaltung diese Voraussetzungen grundlegend angepasst [...]." (Universitätsstadt Tübingen 2016f: 4)

Schritt 3: Vorlage 94/2017 mit Abwägung der Stellungnahmen und Beschluss der Satzung

Im erneuten Beteiligungsverfahren (Januar/ Februar 2017) gingen aus der Öffentlichkeit drei Stellungnahmen ein; von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange gab es keine Anregungen. In zwei Fällen handelte es sich wiederum um sehr ausführliche, mit viel juristischem Wissen verfasste Stellungnahmen zu den einzelnen Regelungen und zur Begründung. Die Sachgerechtigkeit vieler Regelungen für die Stellplatzreduzierung wurde wieder grundsätzlich in Frage gestellt. In vielerlei Hinsicht wurde die Meinung vertreten, dass die Satzung in dieser Form rechtswidrig sei (z.B. Universitätsstadt Tübingen 2017c: 9). Bedenken wurden vor allem zu den folgenden Themen vorgebracht (vgl. ebd.):

- Ermächtigungsgrundlage für den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung nicht ausreichend

- aktuelles und zukünftiges Mobilitätsverhalten der Bevölkerung als Grundlage für die Bestimmung der Stellplatzreduzierungen nicht anwendbar
- Festlegung der verschiedenen Reduzierungsfaktoren und deren Begründung
- Wohnungsgröße als Reduzierungsfaktor
- Bestimmung der Qualität der ÖPNV-Anbindung
- Stellplatzreduzierungen auf Grundlage von Mobilitätsverbesserungen
- Belastung des öffentlichen Parkraums (Verlagerung von ruhendem Verkehr in den Straßenraum)

In den ausgewerteten Unterlagen ließen sich erhebliche Bemühungen seitens der Verwaltung feststellen, die Rechtmäßigkeit der Stellplatzsatzung zu begründen und die vorgebrachten Bedenken rechtssicher abzuwägen. Insbesondere in Zusammenhang mit der Ablehnung der getroffenen Reduzierungskriterien wies die Verwaltung in der Abwägung darauf hin, dass sie sich „der Tatsache bewusst ist, dass die gebildeten Kriterien zur Verallgemeinerungen und Pauschalierungen führen, die sie jedoch zur Erreichung der Satzungszwecke vorerst bis zu noch besseren Erkenntnissen aus der Anwendungspraxis in Kauf nimmt. Außerdem berücksichtigt sie, dass die Stellplatzpflicht damit erleichtert und nicht erschwert wird." (Universitätsstadt Tübingen 2017c: 1) Die Stadtverwaltung erläuterte in der Abwägung mehrfach, dass mit Annahmen für die Zukunft gearbeitet werden muss und diese Vorgehensweise nach aktuellem Kenntnisstand rechtmäßig und zweckdienlich ist (z.B. Universitätsstadt Tübingen 2017c: 8, 12). Nach Auffassung der Stadtverwaltung können nicht sämtliche Eventualitäten durch eine Stellplatzsatzung abgedeckt werden. Angesichts der Heftigkeit der Ablehnung in den Stellungnahmen stellte die Stadtverwaltung an mehreren Stellen klar, dass es sich um eine Satzung mit Angeboten zur Stellplatzreduzierung handelt und nicht um eine Beschränkung der Stellplätze, die tatsächlich hergestellt werden dürfen (z.B. Universitätsstadt Tübingen 2017c: 3). In der Vorlage für den Satzungsbeschluss führte die Verwaltung aus, dass sie die „potentiellen Auswirkungen der Stellplatzsatzung auf den öffentlichen Straßenraum überwachen und diese spätestens nach 3 Jahren nach Rechtskraft der Satzung im Gemeinderat darstellen [wird]. Sollten vor Ablauf der 3 Jahre Fehlentwicklungen erkennbar sein, wird die Stadtverwaltung diese umgehend in die politischen Gremien mit einem Vorschlag zur Satzungsänderung einbringen." (Universitätsstadt Tübingen 2017a: 3) Die Verwaltung benannte in der Vorlage auch gleich die Kernpunkte der Untersuchungen (vgl. ebd.: 3 f.):

- Auswertung der Baugenehmigungen mit Gegenüberstellung der geforderten Stellplatzzahlen nach Landesbauordnung und den tatsächlich realisierten Stellplätzen auf Grundlage der Satzung
- Durchführung einer Bewohnerbefragung über die Kfz-Anzahl und das Parkierungsverhalten bei Neubauvorhaben, bei denen auf Grundlage der Satzung Stellplatzreduzierungen vorgenommen wurden. Daraus sollen Rückschlüsse auf Veränderungen der Parksituation im Gebiet gezogen werden.
- Evaluierung, ob sich die Zahl der Beschwerden aus den betreffenden Gebieten erhöht

In der Beratung im Gemeinderat wurden insbesondere Bedenken vorgetragen, dass sich als Folge der Stellplatzreduzierungen ruhender Verkehr in den öffentlichen Raum verlagert. Andererseits wurden auch die Chancen gesehen, die sich insbesondere für die Einsparung von Kosten beim Wohnen ergeben (vgl. Website Lohr 2017). Der Tübinger Gemeinderat beschloss am 08.05.2017 mit 13 Gegenstimmen von CDU, Tübinger Liste und FDP die „Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung)" mit folgenden Regelungen für die Stellplatzreduzierung (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen 2017):

- **Wohnungsgröße:** Bei Wohnungen unter 45 m^2 Wohnfläche beträgt der Stellplatzschlüssel 0,6; bei Wohnungen unter 65 m² liegt er bei 0,8 und unter 95 m^2 bei 0,9. Bei größeren Wohnungen ist ein Stellplatz je Wohnung zu errichten. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017e: 2)
- **ÖPNV-Anbindung:** Wenn in einem Umkreis von 300 m vom nächstgelegenen Gebäudezugang eine Bushaltestelle liegt, die im Normalfahrplan zwischen sechs und 19 Uhr vier Mal in der Stunde angefahren wird, können weitere 0,2 Plätze abgezogen werden. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017e: 3).
- **qualifizierte Mobilitätsverbesserungen:** Weitere 0,1 Stellplätze können reduziert werden, wenn zwei von drei Faktoren für Mobilitätsverbesserungen erfüllt sind (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017e: 3):
    - Fahrradabstellmöglichkeiten um mehr als 50 % über das Maß der Landesbauordnung hinaus mit diebstahl- und witterungsgeschützter Ausführung
    - komfortabel erreichbare Fahrradabstellmöglichkeiten
    - Teilnahme an einem Carsharing-Konzept mit fußläufig erreichbarem Carsharing-Auto

Begründung zur Stellplatzsatzung

Die Tübinger Stadtverwaltung legte mit dem ersten Entwurf für die Stellplatzsatzung auch eine Begründung vor (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017c). Gemäß § 74 Abs. 6 LBO, der das Verfahren für den Erlass von eigenständigen örtlichen Bauvorschriften regelt, wäre die Erstellung einer Begründung formal nicht erforderlich gewesen (kein Verweis auf § 2a oder § 9 Abs. 8 BauGB, siehe Kapitel 5.3.2.3). Im finalen Stand der mehrfach überarbeiteten Begründung werden auf neun Seiten ausführlich die Rahmenbedingungen, die Ziele und die Inhalte der Stellplatzsatzung erläutert. Dem Thema Reduzierung von CO_2-Emissionen und Verkehr ist darin ein eigenes Kapitel gewidmet, da die Stellplatzsatzung ein Teilprojekt der kommunalen Klimaschutz-Offensive darstellt (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017d: 1-5). In der Begründung werden das Mobilitätsverhalten und die aktuellen Rahmenbedingungen (z.B. Carsharing- und ÖPNV-Angebote) in Tübingen beschrieben. Die Begründung enthält Berechnungen über die durchschnittliche Pkw-Ausstattung pro Person in verschiedenen Stadtgebieten (z.B. Zentrum 0,3 Pkw/ Einwohner, Französisches Viertel/ Loretto 0,4 Pkw/ Einwohner, allgemein in den Stadteilen 0,5 Pkw/ Einwohner) (vgl. ebd.: 5 f.). An Hand eines Beispiels wird in der Begründung dargestellt, wie die Zahl der notwendigen Stellplätze bei einem Bauvorhaben mit den Regelungen in der Stellplatzsatzung berechnet wird (vgl. ebd.: 8 f.).

D) Zusammenfassende Bewertung

Tübingen war nach Freiburg die zweite Stadt in Baden-Württemberg, die eine selbständige örtliche Bauvorschrift zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung erlassen hat. Im Gegensatz zu Freiburg ging die Initiative für die Erarbeitung der Satzung von der Stadtverwaltung und nicht von Externen aus. Zudem wurden Stellplatzreduzierungen nicht nur für Sonderformen von Wohnungen (z.B. Studierendenwohnen, mit Mobilitätskonzept), sondern für den allgemeinen Wohnungsbau erlassen. Die Auswertung der öffentlich zugänglichen Unterlagen der Stadtverwaltung und der Berichterstattung in der lokalen Presse ließen erkennen, dass sich in Tübingen die Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Stellplatzsatzung schwierig gestaltete. Von Beginn an gab es erhebliche Bedenken im Gemeinderat und damit verbundene Änderungsanträge. Die verschiedenen Beschlüsse wurden mit zahlreichen Gegenstimmen gefasst. Weitere Schwierigkeiten kamen im Rahmen der förmlichen Beteiligung auf. Während in Freiburg bei der Offenlage von Bürgern keine Bedenken vorgebracht wurden, gingen in Tübingen mehrere, teilweise sehr umfangreiche Stellungnahmen ein, in denen aus verschiedenen Gründen die geplanten Stellplatzreduzierungen vehement abgelehnt und die Rechtmäßigkeit der Satzung grundsätzlich in Frage gestellt wurde. Im Aufstellungsprozess war daraufhin erheblicher juristischer Sachverstand erforderlich, um die vorgebrachten Stellungnahmen abzuwägen und die Regelungen rechtssicher zu formulieren. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadtverwaltung gemäß den Verfahrensvorschriften für den Erlass von selbständigen örtlichen Bauvorschriften (§ 74 Abs. 6 LBO) nicht verpflichtet gewesen wäre, die Stellungnahmen wie in einem Bebauungsplanverfahren abzuwägen (kein Verweis auf § 1 Abs. 7 BauGB) oder eine Begründung für die Satzung anzufertigen (kein Verweis auf § 2a oder § 9 Abs. 8 BauGB). Ebenfalls wäre die erneute Offenlage des geänderten Entwurfs verfahrensrechtlich nicht notwendig gewesen, weil § 74 Abs. 6 LBO nicht auf § 4a Abs. 3a BauGB verweist. In Freiburg wurde beispielsweise trotz umfangreicher Änderungen des ersten Satzungsentwurfs kein weiteres Anhörungsverfahren durchgeführt.

Einige Regelungen für die Stellplatzabsenkung haben sich im Laufe des Aufstellungsprozesses stark verändert. Die anfangs vorgesehene Erhöhung der Stellplatzzahlen für große Wohnungen wurde nach der ersten Beteiligungsphase aufgegeben. Einerseits hätte diese Regelung zwar das Prinzip konsequent umgesetzt, mit zunehmender Wohnungsgröße mehr Stellplätze zu fordern. Andererseits war aber auch nicht auszuschließen, dass in große Wohnungen auch kinderreiche, einkommensschwache Haushalte mit geringer Pkw-Ausstattung ziehen und somit die Erhöhung der Stellplatzpflicht das Gegenteil bewirkt hätte. Insbesondere das im ersten Satzungsentwurf vorgesehene Reduzierungskriterium in Form eines qualifizierten Mobilitätskonzepts, das mindestens die dauerhafte Teilnahme an Carsharing enthält, wurde von vielen Seiten abgelehnt und dessen Umsetzbarkeit angezweifelt. Vor allem bei der Frage, ob Carsharing verpflichtend gefordert und wie dies langfristig gesichert werden kann, zeigten sich bei der weiteren Prüfung große Schwierigkeiten, rechtssichere und praktikable Regelungen zu finden. Wegen rechtlicher Bedenken entfiel nach der ersten Offenlage das Pflicht-Carsharing. Bemerkenswert ist, dass es sich dabei um eine Regelung handelt, die in der Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg enthalten ist und dort – laut den für die Auswertung verfügbaren Unterlagen – kaum in Frage gestellt wurde. Im Aufstellungsprozess wurden die aus rechtlicher Sicht schwierig regelbaren Mobilitätskonzepte durch `qualifizierte Mobili-

tätsverbesserungen´ zu einem in der Praxis besser anwendbaren Modell weiterentwickelt. Die Vorgabe von drei möglichen Maßnahmen für die Mobilitätsverbesserung führte einerseits zu mehr Klarheit, andererseits aber auch zu weniger Spielräumen, da sonstige Konzepte für alternative Mobilität nicht mehr anrechenbar sind (z.B. Bereitstellung von ÖPNV-Zeitkarten oder von Lastenfahrrädern). Da die Entscheidung über die qualifizierte Mobilitätsverbesserung, die auch von den Möglichkeiten der Sicherung abhängig gemacht werden soll, von der Baurechtsbehörden getroffen wird, kann in diesen Fällen von einem erhöhten Aufwand bei Baugenehmigungsverfahren ausgegangen werden. Im Zuge der Überarbeitungen wurde die Voraussetzung eingeführt, dass die Flächen für Stellplätze, die in Folge von Mobilitätsverbesserungen eingespart werden, vorgehalten und gesichert werden müssen. Bei Eintritt der auflösenden Bedingung müssen die Stellplätze hergestellt werden. Diese vorsorgliche Freihaltung von Flächen gleicht der bestehenden Regelung in § 37 Abs. 4 Satz 2 LBO, die besagt, dass bei einem nachweislichen Minderbedarf die Stellplatzpflicht ausgesetzt werden kann, wenn die erforderlichen Stellplatzflächen über Baulasten gesichert sind. Die Vorhaltung von Flächen für die nachträgliche Stellplatzherstellung bringt zwar im Falle des Scheiterns ein hohes Maß an Sicherheit, kann sich aber – gerade in dichten Bebauungen – schwierig gestalten und zu städtebaulich unerwünschten Situationen führen.
In Tübingen fällt bei den im Rahmen der Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen auf, dass die ÖPNV-Anbindung als Kriterium für Stellplatzreduzierungen sehr kritisch gesehen wurde. Auch wenn die Stadt über ein vergleichsweise gut ausgebautes Stadtbussystem verfügt, wurde das Angebot in vielen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und auch in den Ortschaften als nicht ausreichend für Stellplatzreduzierungen erachtet. Dies ist ein weiterer Beleg für die große Bedeutung des ÖPNV für die Reduzierung des MIV und von Stellplätzen. Zudem wurde in vielen Stellungnahmen als Argument gegen die Stellplatzreduzierungen vorgebracht, dass sich ruhender Verkehr von Neubauvorhaben in den öffentlichen Straßenraum verlagern könnte.
In den ausgewerteten Unterlagen lässt sich das Bestreben der Stadtverwaltung erkennen, mit Hilfe statistischer Daten und sonstigen Untersuchungen einen geringeren Bedarf an Stellplätzen zu begründen. Durch die Teilnahme an der Haushaltsbefragung `Mobilität in Städten´ (SrV) im Jahr 2013 konnte für die Erarbeitung der Satzung auf fundierte Grundlagen zurückgegriffen werden. Die Stadtverwaltung verwies darauf, dass aber nicht allein aktuelle statistische Zahlen ausschlaggebend sein können, sondern dass es auch um die Frage geht, wie sich künftig die Mobilität entwickeln wird und welche Bedarfe tatsächlich im Wohnungsneubau zu erwarten sind. Insgesamt zeigten sich große Schwierigkeiten, die Kriterien und den Umfang der Reduzierungen festzulegen. In den Abwägungen der eingegangenen Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass nicht sämtliche Einzelfälle und Fallkonstellationen berücksichtigt werden können, sondern auch Pauschalierungen und Verallgemeinerungen getroffen werden müssen, über die dann die politischen Gremien entscheiden müssen. Mit den ausführlichen Vorlagen und der Satzungsbegründung stellte die Verwaltung den politischen Gremien umfangreiche Grundlagen für die Entscheidungsfindung zur Verfügung. Zudem sicherte die Stadtverwaltung zu, die Auswirkungen der Satzung zu beobachten und bei Bedarf dem Gemeinderat zeitnah Lösungen vorzulegen. Die Stadt verfolgte die Strategie, die Satzung in der Praxis zu testen, anstatt mit weiteren Untersuchungen die ohnehin schwer zu ermittelnden künftigen Bedarfe festzulegen. Zur Steigerung der Verbindlichkeit wurde in der Vorlage für den Satzungsbeschluss (94/2017) die Vorgehensweise bei der Überprüfung gleich benannt. Beispielsweise soll eine Befragung der Bewohner durchgeführt werden soll, um fundierte Daten über die Auswirkungen zu erhalten (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017a: 3 f.).

Bewertung anhand der Indikatoren für die Ausschöpfung der Potenziale für die Stadtentwicklung
In den ausgewerteten Unterlagen ist klar erkennbar, dass die Tübinger Stadtverwaltung die Potenziale, die sich durch Stellplatzreduzierungen im Wohnungsbau für die Stadtentwicklung ergeben, erkannt hat und bestrebt war, diese durch eine entsprechend gestaltete Satzung bestmöglich auszuschöpfen. Die starke Orientierung an Zielen der Stadtentwicklung hat möglicherweise damit zu tun, dass die Federführung für die Erstellung der Satzung im Bereich Stadtplanung und nicht im Bereich Baurecht lag. Folgendermaßen wies die Verwaltung beispielsweise in der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss auf die Potenziale der Stellplatzsatzung für die Stadtentwicklung hin: „Mit der Stellplatzsatzung soll [...] der MIV im Stadtgebiet gesteuert und nachhaltig reduziert werden. Möglichst viele Wege sollen mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Durch die Reduzierung der von der Stadt geforderten Stellplätze besteht auch ein finanzieller Anreiz, nicht nur die Kosten für das eigene Auto, sondern auch die für den Stellplatz zu sparen.“ (Universitätsstadt Tübingen 2016a: 3) Insbesondere in den stellplatzreduzierenden Mobilitätsmaßnahmen sah die Verwaltung die Chance, die Umweltbelastungen durch den MIV zu mindern. Die vielfältigen Vorteile für die Stadtentwicklung und auch für den Klimaschutz wurden in den

Gemeinderatsdrucksachen und in der Begründung betont. Insbesondere die Absenkung der Kosten auf dem angespannten Tübinger Wohnungsmarkt lässt sich als zentrales Anliegen für die Erstellung der Satzung erkennen. In der Diskussion – beispielsweise beim Aufstellungsbeschluss – wurde das Thema Kosten stark thematisiert; die Stellplatzsatzung sollte einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, durch die Errichtung von weniger Stellplätzen in Tiefgaragen die hohen Wohnkosten in Tübingen zu senken (vgl. z.B. Website Löffler 2016). Seitens der Stadt wurde aber auch darauf hingewiesen, dass negative Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, falls sich ruhender Verkehr im Umfeld von Neubauvorhaben in den öffentlichen Raum verlagern sollte. Positive Effekte, die sich durch kleinere Tiefgaragen oder sonstige Parkierungsanlagen für den Flächenverbrauch und die Stadtraumqualität ergeben, wurden in den ausgewerteten Unterlagen nicht ausdrücklich benannt, sind aber zu erwarten. Mit dem Angebot, Stellplätze einsparen zu können, wird die Strategie verfolgt, Investoren zur Umsetzung von solchen Maßnahmen anzureizen, die die Mobilität der Bewohner verbessern. Zudem sollten mit der Stellplatzsatzung im Neubau auch Angebote für Haushalte ohne eigenes Auto geschaffen werden, die bislang meist dennoch einen Stellplatz erwerben oder anmieten müssen. In Tübingen sind die Bestrebungen der Stadt deutlich feststellbar, die Stellplatzsatzung strategisch für die Stadtentwicklung einzusetzen. Dabei zeigten sich allerdings erhebliche Schwierigkeiten, die Kriterien für Reduzierungen so festzulegen, dass sie sowohl rechtssicher und in der Wohnbau- und Verwaltungspraxis umsetzbar sind, als auch zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen.

7.4.1.4 Villingen-Schwenningen

A) Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die Kreisstadt Villingen-Schwenningen zählt rund 86.000 Einwohner (Stand 2019) und liegt im Südwesten von Baden-Württemberg etwa 65 km von Freiburg im Breisgau entfernt (vgl. Website Stadt Villingen-Schwenningen 2019). Die Stadt verzeichnet seit Jahren ein leichtes Bevölkerungswachstum. Die aus der Gemeindereform 1972 hervorgegangene Doppelstadt mit mehreren Ortschaften ist ein Oberzentrum und die größte Stadt im Schwarzwald-Baar-Kreis. In Villingen-Schwenningen gibt es neben der dualen Hochschule Baden-Württemberg eine Hochschule für die Polizei Baden-Württemberg, einen Standort der Hochschule Furtwangen sowie zahlreiche weitere Bildungseinrichtungen. An den Hochschulen sind insgesamt ca. 6.500 Studierende immatrikuliert. Die Befragung im Rahmen eines Hochschulrankings ergab, dass über 60 % der Studierenden mit dem Auto oder dem Motorrad zu den Hochschulen fahren (vgl. Website ZEIT Online 2019). Der Bahnhof Villingen liegt an der Schwarzwaldbahn, auf der einzelne Intercity-Züge verkehren und in Villingen halten. Meist im Stundentakt wird der Bahnhof von Zügen des Regionalverkehrs angefahren. Der innerstädtische öffentliche Personennahverkehr erfolgt in Villingen-Schwenningen über Stadtbusse, die auf 17 Linien unterwegs sind (vgl. Website VS BUS 2019). Am 01.01.2019 waren in Villingen-Schwenningen insgesamt 49.956 Pkw zugelassen, davon 6.311 gewerblich. Auf 1.000 Einwohner (Stand 31.12.2018) kamen somit 586 zugelassene Pkw. Wenn nur die privaten Zulassungen betrachtet werden, beträgt die Motorisierung 512 Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. KBA 2019). Gemäß Mietspiegel aus dem Jahr 2018 beträgt die durchschnittliche Nettokaltmiete ohne Berücksichtigung von Wohnwertmerkmalen in Villingen-Schwenningen 6,81 Euro pro Quadratmeter. Für Stellplätze, die der Wohnung zugeordnet sind, sieht der Mietspiegel Zuschläge vor. Bei den Erhebungen für den Mietspiegel wurden auch – wie nachfolgend in Tabelle 32 dargestellt – Mietpreise für verschiedene Arten von Stellplätzen erfasst (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2018: 7, 10 f.).

Tabelle 32: ortsübliche Mietpreise für Stellplätze in Villingen-Schwenningen

Art der Parkierung	durchschnittlicher Mietpreis in Zusammenhang mit einem Wohnungsmietvertrag (in Euro/ ST)	durchschnittlicher Mietpreis unabhängig von einem Wohnungsmietvertrag (in Euro/ ST)
Garage	41,0	48,0
Pkw-Abstellplatz	15,0	26,0
Carport	35,0	keine Angaben
Tiefgaragenstellplatz	49,0	53,0

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Stadt Villingen-Schwenningen 2018: 10

In der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) wird Villingen-Schwenningen der Kategorie zentrale Stadt in einer peripheren ländlichen Region (RegioStaR 17) zugeordnet (vgl. BMVI/ BBSR 2018). Zum Zeitpunkt des Erlasses der Stellplatzsatzung stellte die CDU mit 13 von 40 Sitzen die größte Fraktion im Gemeinderat, der sich wie nachfolgend dargestellt zusammensetzte (vgl. Website Stadt Villingen-Schwenningen 2014):

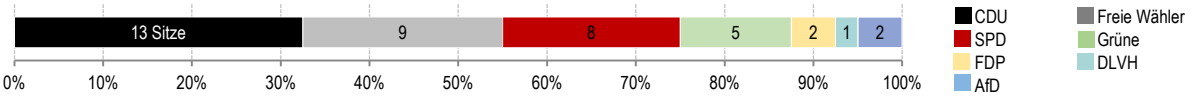


Diagramm 225: Zusammensetzung des Gemeinderats in Villingen-Schwenningen (2014-2019) in Prozent (Anzahl der Sitze)
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Website Stadt Villingen-Schwenningen 2014

B) Aufstellungsprozess

Initiative

Die Initiative für die Erstellung einer selbständigen Stellplatzsatzung in Villingen-Schwenningen ging von der Stadtverwaltung aus. Sie verfolgte insbesondere das Ziel, den Stellplatznachweis an den realen Bedarf bei bestimmten Wohnnutzungen anzupassen (vgl. Fragebogen Nr. 17 in der postalischen Befragung). Dafür startete sie 2017 das Verfahren für den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift mit Stellplatzreduzierungen.

Verfahrensschritte

Federführend bei der Erarbeitung der Vorlagen für den Gemeinderat war das Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Baurecht. Im Juli 2017 brachte die Stadtverwaltung eine Vorlage ein, um die Zustimmung des Gemeinderats für den erarbeiteten Satzungsentwurf und für die Durchführung des förmlichen Anhörungsverfahrens einzuholen. Wegen zahlreicher Bedenken gegenüber dem Satzungsentwurf wurde die Entscheidung im Gemeinderat vertagt und die Stadt erstellte eine Vorlage mit neuen Vorschlägen für die Absenkung der Stellplatzzahlen. Auch für den neuen Satzungsentwurf ließ sich nicht auf Anhieb die notwendige politische Zustimmung erreichen. In einer weiteren Sitzung stimmte der Gemeinderat dann einzeln unter verschiedenen Varianten über die Regelungen ab. Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange kam es zu mehreren Anpassungen der Stellplatzzahlen, bis ein mehrheitsfähiger Entwurf für die Stellplatzsatzung vorlag. Im Februar 2018 wurde schließlich die Stellplatzsatzung vom Gemeinderat beschlossen, die mit der Bekanntmachung am 6. März 2018 rechtskräftig wurde. Im Folgenden werden der Prozess, die Beratungen in den gemeinderätlichen Gremien sowie die Anpassungen vom ersten Entwurf bis zur rechtskräftigen Fassung der Satzung erläutert. Da in Villingen-Schwenningen ausführliche Protokolle von Sitzungen des Gemeinderats und von Ausschüssen veröffentlicht werden, konnten die Beratungen und Diskussionen detailliert nachvollzogen und ausgewertet werden.

C) Inhalte und Regelungen

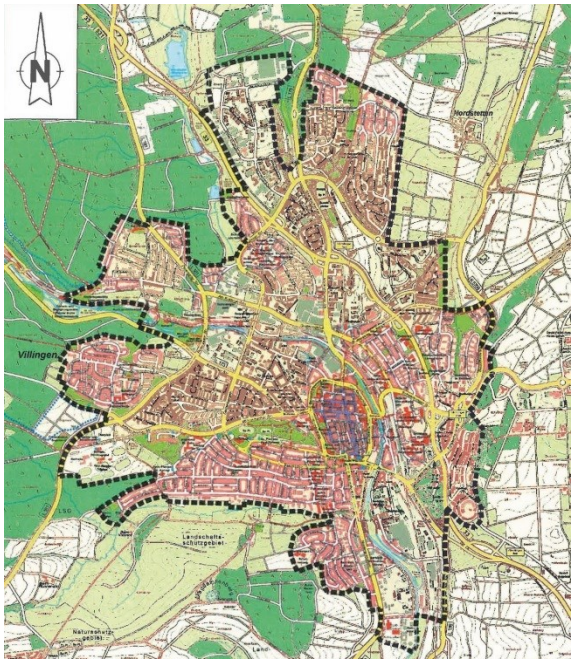
Schritt 1: Zustimmung zum Satzungsentwurf und Beschluss zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Mit der Sitzungsdrucksache 1284 brachte die Verwaltung eine Vorlage ein, die am 18.07.2017 im Technischen Ausschuss öffentlich beraten und am 26.07.2017 vom Gemeinderat öffentlich beschlossen werden sollte. Die Vorlage enthielt den ersten Entwurf für die selbständige Stellplatzsatzung sowie umfangreiche Erläuterungen zu den Hintergründen, Zielen und Regelungen. Die Stadtverwaltung nutzte die Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg im Breisgau aus dem Jahr 2016 als Vorlage und stellte deren Satzungstext im Original den Gemeinderäten in der Anlage der Drucksache zur Verfügung. Der Beschlussantrag umfasste zwei Punkte: Zunächst sollte der Gemeinderat dem Satzungsentwurf zustimmen und anschließend auf dieser Grundlage die Verwaltung beauftragen, die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a)

Geltungsbereich

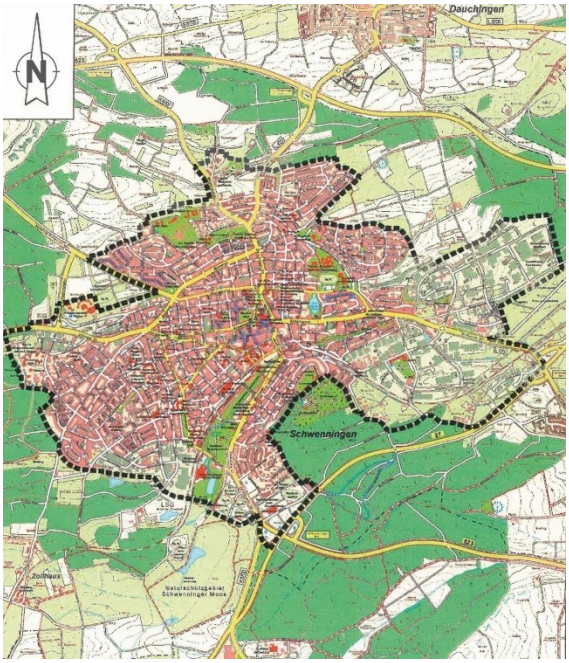
Der Geltungsbereich im Satzungsentwurf beschränkte sich auf die beiden Kernstädte von Villingen und Schwenningen und wurde mit dieser Abgrenzung auch beschlossen. Die räumliche Eingrenzung auf die Kernstädte ohne die Ortschaften wurde damit begründet, dass „aus städtebaulicher Sicht für eine Reduzierung der für Wohnungen erforderlichen Stellplätze regelmäßig eine gute ÖPNV-Anbindung erforderlich ist“, die in den Ortschaften nicht ausreichend gewährleistet ist. (Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 2)

Abbildung 43: Geltungsbereich der Stellplatzsatzung Bereich Villingen (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Villingen-Schwenningen 2018k: 4

Abbildung 44: Geltungsbereich der Stellplatzsatzung Bereich Schwenningen (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Villingen-Schwenningen 2018k: 5

Regelungen im ersten Satzungsentwurf

Im ersten Satzungsentwurf wurden die Regelungen zum großen Teil direkt von der Freiburger Stellplatzsatzung übernommen, die beispielsweise für geförderte Wohnungen und beim Vorliegen von Mobilitätskonzepten 0,6 Stellplätze je Wohnung fordert (siehe Kapitel 7.4.1.3). Da allerdings der ÖPNV in Villingen-Schwenningen nicht so leistungsfähig ausgebaut ist wie in Freiburg, schlug die Verwaltung bei einigen Wohnungsarten einen höheren Stellplatzschlüssel vor (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 3). Aus städtebaulicher und verkehrspolitischer Sicht sah der erste Satzungsentwurf unter bestimmten Voraussetzungen Minderungen der Pflichtstellplatzzahlen für die nachfolgenden Wohnungsarten und Nutzungen vor (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 1-4):

a) Studierendenwohnungen: Die Stadtverwaltung schlug vor, die „Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Wohnungen, denen eine studentische bzw. studentenähnliche Nutzung (z.B. Schüler, Auszubildende) zugrunde liegt, [...] auf 0,5 Stellplätze je Wohnung“ abzusenken (Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 1). Um diese Reduzierungen in Anspruch zu nehmen, hätten – in Anlehnung an die Freiburger Stellplatzsatzung – die folgenden Voraussetzungen vorliegen müssen (vgl. ebd.: 1 f.):

- Der Hauseingang des Gebäudes darf fußläufig nicht mehr als 400 m von einer ÖPNV-Haltestelle entfernt sein, die an normalen Werktagen von mindestens einer Buslinie im 30-Minuten-Takt angefahren wird.
- Der Bauherr muss eine sachgerechte Lösung für die gut zugängliche und sichere Unterbringung von Fahrrädern auf dem Baugrundstück vorlegen.
- Wenn das Vorhaben zum Zeitpunkt der Baugenehmigung in einem ausgewiesenen Bewohnerparkgebiet liegt, muss der Bauherr die Verpflichtung eingehen, dass die Bewohner keinen Bewohnerparkausweis beantragen.
- Die Zweckbindung für studentisches oder studentenähnliches Wohnen muss durch die Übernahme einer Baulast öffentlich-rechtlich gesichert werden. Wenn die Bedingungen für die Stellplatzreduzierung nicht mehr vorliegen (z.B. Beendigung des Studiums durch den Bewohner), tritt die reguläre Stellplatzpflicht ein.

Ein wesentliches Ziel der Stellplatzsatzung bestand darin, für studentisches Wohnen sowohl in Wohnheimen als auch in Wohnungen/ Appartements einheitliche und sachgerechte Vorgaben zur Zahl notwendiger Stellplätze zu erlassen, da sich nach Auffassung der Baurechtsbehörde beide Formen in den letzten Jahren stark angenähert haben. Bislang gab es in Villingen-Schwenningen eine Befreiungspraxis, die einen Stellplatz für drei Einheiten vorsah. Diese unklare Rechtslage führte im Baugenehmigungsverfahren immer wieder zu Schwierigkeiten. Mit Hilfe der Satzung sollten die Vorgaben der VwV Stellplätze für Wohnheime (0,1 bis 0,25 Stellplätze je Wohnheimplatz) erhöht und die Vorgaben der Landesbauordnung für Wohnungen (1,0 Stellplatz je Wohnung) reduziert

werden. Vorgeschlagen wurde im ersten Entwurf für studentisches Wohnen ein Stellplatzschlüssel von 0,5, den die Stadtverwaltung so auch mit dem Regierungspräsidium Freiburg abgestimmt hatte. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 4 f.; Stadt Villingen-Schwenningen 2017i: 237)

b) geförderter Wohnungsbau, konzeptioneller Mietwohnungsbau sowie geförderte Seniorenwohnungen: Der Satzungsvorschlag der Verwaltung sah vor, dass für folgende Wohnungen der Stellplatzschlüssel auf 0,7 gesenkt wird:

- durch ein Landesprogramm geförderte Mietwohnungen mit einer Preis- und Belegungsbindung und einer Mindestbindungsdauer von 20 Jahren
- konzeptionelle Mietwohnungen (d.h. Beschränkung der Miethöhe und Vergabe nur an Haushalte mit Wohnberechtigungsschein, Mindestbindungsdauer von 20 Jahren)
- nach einem Landesprogramm geförderte Eigentumswohnungen

Für Seniorenwohnungen, die durch ein Landesprogramm für mindestens 20 Jahre gefördert werden, sollte der Stellplatzschlüssel zudem auf 0,5 gesenkt werden. Die Minderungen sollten für die Wohnungen – wie bei den Studierendenwohnungen – nur in Anspruch genommen werden können, wenn eine halbstündlich angefahrene ÖPNV-Haltestelle in 400 m Entfernung liegt und wenn gut zugängliche und sichere Möglichkeiten für die Unterbringung von Fahrrädern geschaffen werden. Zudem hätten sich Bewohner eines Neubaus in einem bestehenden Bewohnerparkgebiet dazu verpflichten müssen, keinen Bewohnerparkausweis zu beantragen (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 2 f.). Gemäß Satzungsentwurf wäre es Aufgabe des Antragstellers im Baugenehmigungsverfahren gewesen, die betreffenden Voraussetzungen nachzuweisen. Bei Wegfall einer der Bedingungen wäre der reguläre Stellplatzschlüssel in Kraft getreten – ausdrücklich ausgenommen wurde im Satzungsentwurf der bloße Ablauf der Bindungsfrist von Mietwohnungen. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 2 f.)

c) Wohnungen mit Mobilitätskonzepten: Analog zur Freiburger Stellplatzsatzung sollte die Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen auf 0,7 Stellplätze pro Wohnung reduziert werden können, „wenn die Hausgemeinschaft ein Mobilitätskonzept aufstellt, das mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept vorsieht." (Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 3) Auch hierfür wäre eine ÖPNV-Anbindung im Umkreis von 400 m erforderlich gewesen. Das Mobilitätskonzept und die vertragliche Teilnahme an einem Carsharing-Konzept hätten vom Antragsteller mit dem Bauantrag vorgelegt werden müssen. Wie in der Stellplatzsatzung von Freiburg sah die Regelung vor, dass für jeweils angefangene sieben eingesparte notwendige Stellplätze ein Stellplatz für Carsharing ausgewiesen und durch Baulast öffentlich-rechtlich hätte gesichert werden müssen. Die Carsharing-Stellplätze hätten entweder auf dem Baugrundstück oder in maximal 100 m fußläufiger Entfernung in einer für Carsharing-Anbieter geeigneten Weise hergestellt werden müssen. Durch einen Vertag mit einem Carsharing-Anbieter hätte nachgewiesen werden müssen, dass mindestens ein Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht, das auch dem allgemeinen Kundenkreis zugänglich ist. Bei Wegfall der Bedingungen wäre die reguläre Stellplatzpflicht wieder eingetreten. Zur Sicherung wäre ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen Bauherrn, Carsharing-Anbieter und Baurechtsamt zu schließen gewesen. Darüber hinaus sah der Satzungsentwurf vor, dass ähnliche Stellplatzreduzierungen möglich sind, wenn mit dem Bauantrag ein tragfähiges multimodales Mobilitätskonzept vorgelegt wird, das mit dem Stadtbauamt abgestimmt ist und vor Erteilung der Baugenehmigung durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadt abgesichert ist. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 5; Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 3 f.)

d) gewerbliche Nutzungen: Der erste Entwurf für die Satzung enthielt in § 6 eine Regelung, dass bei gewerblichen Nutzungen die Stellplatzpflicht teilweise ausgesetzt werden kann, solange und soweit durch dauerhafte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements tatsächlich kein Stellplatzbedarf besteht (z.B. Job-Tickets, Carsharing). Antragsteller wären verpflichtet gewesen, dies im Baugenehmigungsverfahren nachvollziehbar und begründet nachzuweisen, und darüber mit der Stadt einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Sicherung abzuschließen.

Die Stadtverwaltung erläuterte, dass im allgemeinen Wohnungsbau der 1:1-Stellplatzschlüssel grundsätzlich als angemessen betrachtet werde und nur in bestimmten Einzelfällen unterschritten werden sollte. Im gehobenen Wohnungsbau werde im Rahmen der Bauleitplanung auch weiterhin von einem größeren Stellplatzbedarf ausgegangen und als sog. `Regelvermutung´ 1,5 Stellplätze je Wohnung vorgesehen, die im jeweiligen Planverfahren vom Gemeinderat zu beschließen sind (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 3). Bei der Beratung des ersten

Satzungsentwurfs im Technischen Ausschuss wurde ergänzt, dass nicht nur Buslinien, sondern auch Bahnlinien bei der ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden sollten (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017c: 321; Stadt Villingen-Schwenningen 2017f: 5).

Ziele der Regelungen im Satzungsentwurf

Mit den entwickelten Regelungen für Stellreduzierungen beabsichtigte die Stadt Villingen-Schwenningen, eine Reihe an Zielen zu erreichen. In der Vorlage für die Billigung des Satzungsentwurfs durch den Gemeinderat führte die Verwaltung die folgenden Vorteile an:

- „Der geringere Stellplatzbedarf führt zu reduzierter Flächenversiegelung bzw. geringerem Flächenverbrauch.
- Reduzierung von Baukosten und damit Verbilligung von Wohnen für bestimmte Personengruppen (z. B. Senioren, Studenten, Transferleistungsempfänger usw.), die nach den Erfahrungen der Bauherren und der Baurechtsbehörde ein geringeres Kfz-Aufkommen aufweisen, insbesondere in innerstädtischen Lagen. Indem öffentlich geförderte Sozialwohnungen und Seniorenwohnungen gegenüber normalen Wohnungen begünstigt werden, wird der Bau von in der Stadt dringend benötigten belegungsgebundenen Wohnungen und Seniorenwohnungen unterstützt.
- Erhöhung der Attraktivität von alternativen Mobilitätskonzepten wie Car-Sharing-Modellen und damit Reduzierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens sowie des Pkw-Besatzes.
- Förderung des ÖPNV, da Voraussetzung für die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung eine gute Erreichbarkeit des ÖPNV (z. B. Stadtbus) ist. Option zur stadtplanerischen Entwicklung von `autoarmen´ Stadtteilen.“ (Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 2)

Darüber hinaus sollte die Zahl der notwendigen Stellplätze für studentische Wohnformen einheitlich geregelt und damit die Verwaltungspraxis vereinfacht werden. Als weiteres Ziel der Stellplatzsatzung wurde genannt, für Investoren die Rahmenbedingungen für die Errichtung von gefördertem Wohnraum attraktiver zu gestalten. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 4 f.; Stadt Villingen-Schwenningen 2017c: 321; Stadt Villingen-Schwenningen 2017f: 2 f.; Stadt Villingen-Schwenningen 2017i: 237 f.)
Darüber hinaus sollte ein Anreiz für Carsharing und besondere Mobilitätsangebote im Wohnungsbau geschaffen werden, da in Villingen-Schwenningen bislang kaum solche Angebote bestehen. Die Stadtverwaltung verwies in der Sitzungsdrucksache 1284 darauf, dass sich der „Rahmen und das Erscheinungsbild des Individualverkehrs, wie wir sie heute kennen, [...] in der Zukunft perspektivisch deutlich verändern [werden]. Dies betrifft aber auch den ländlich strukturierten Raum. Durch das formulierte Angebot selbst entsteht keinerlei Verbindlichkeit. Diese entsteht erst durch dessen Annahme.“ (Stadt Villingen-Schwenningen 2017f: 3)

Argumentationen der Verwaltung und mögliche Risiken

Den Hauptanwendungsbereich der Stellplatzsatzung sah die Stadtverwaltung bei Innenentwicklungsprojekten und bei Vorhaben mit Abbruch und Neubau. In der Vorlage für den Aufstellungsbeschluss stellte sie klar, dass die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung auch mit Risiken verbunden ist, falls sich ruhender Verkehr in den Straßenraum verlagert. Insbesondere in dicht bebauten Gebieten könne dies möglicherweise zu Problemen führen. Allerdings sollten nach Meinung der Verwaltung auch in diesen Bereichen Stellplatzminderungen vorgesehen werden, weil gerade dort solcher Wohnraum entstehen sollte, für den die Satzung Reduzierungen vorsieht. Zudem sei es speziell in diesen Bereichen verkehrspolitisch sinnvoll, Anreize für alternative Verkehrskonzepte zu schaffen. Die Verwaltung betonte in der Beschlussvorlage an mehreren Stellen, dass sie nicht von einer plötzlich eintretenden oder rasanten Verschlechterung der Parkierungssituation ausgehe und aus ihrer Sicht die Risiken vertretbar seien. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Entwicklungen beobachtet und bei Bedarf die Vorschriften angepasst werden. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 2 f., 4)
In der vom Amt für Stadtentwicklung verfassten Drucksache für den Aufstellungsbeschluss wurde erläutert, dass das Bürgeramt und das Stadtbauamt vorab gebeten wurden, zum Satzungsentwurf Stellung zu nehmen. Die beiden Dienststellen hatten sich kritisch zum Satzungsentwurf geäußert, da die „Minderung der notwendigen Stellplätze [...] erfahrungsgemäß zu einem erhöhten Parkierungsdruck im öffentlichen Verkehrsraum“ führe (Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 6). Zudem hatte das Bürgeramt darauf hingewiesen, dass es nicht zulässig sei, die Reduzierung von Stellplätzen an die Verpflichtung zu koppeln, dass die Bewohner keinen Bewohnerparkausweis beantragen dürfen. „Es würde sich hierbei um zwei unterschiedliche Rechtsgebiete handeln. Die Vorausset-

zung für die Erteilung einer Bewohnerparkberechtigung ist in der Straßenverkehrs-Ordnung und der einschlägigen Verwaltungsvorschrift geregelt. Aus einer baurechtlich begründeten Verpflichtungserklärung könne keine Rechtsfolge im Straßenverkehrsrecht abgeleitet werden." (Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: 6) Die Verfasser der Vorlage führten dazu aus, dass eine solche Regelung in Freiburg erlassen worden ist und daher davon ausgegangen wird, dass dies auch in Villingen-Schwenningen möglich sei (vgl. ebd.: 6).

Beratung der Vorlage im Ausschuss und Gemeinderat
Bei der Vorberatung der Sitzungsdrucksache 1284 im Technischen Ausschuss zeigte sich, dass es teilweise noch Missverständnisse gab und sich die meisten Fraktionen wegen der Komplexität des Themas noch keine abschließende Meinung bilden konnten. Zumindest grundsätzlich begrüßten die Ausschussmitglieder, dass die Stellplatzzahlen für studentisches Wohnen einheitlich geregelt werden sollten. Bei der folgenden Beratung im Gemeinderat am 26.07.2017 äußerten sich die Fraktionen in ihren Stellungnahmen – wie nachfolgend dargestellt – überwiegend kritisch (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017i: 237 f.):

- Die CDU als stärkste Fraktion konnte sich grundsätzlich eine Zustimmung vorstellen, wenn weitere Anpassungen vorgenommen werden. Als problematisch wurde vor allem der Vorschlag angesehen, für Studierendenwohnungen in Form von Wohngemeinschaften auch Stellplatzreduzierungen vorzusehen.
- Die Freien Wähler lehnten vor allem mit Verweis auf eine drohende Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum den Satzungsentwurf ab.
- Die SPD verwies ebenfalls auf die Gefahr einer Belastung des öffentlichen Raums und äußerte Zweifel, ob eine solche Satzung beschlossen wird.
- Die Grünen sprachen ihre grundsätzliche Zustimmung aus.
- Die FDP verwies darauf, dass es noch zu viele Fragen gäbe. Kritisch wurde insbesondere gesehen, das Stellplatzangebot für Studierende zu reduzieren. Zudem wurde bezweifelt, ob Stellplatzreduzierungen bei geförderten Wohnungen überhaupt einen Effekt hätten.

Fast jede Fraktion verwies in der Sitzung darauf, dass sich ruhender Verkehr in den öffentlichen Straßenraum verlagern könnte und dass eine Mehrbelastung des Verkehrsraums nicht akzeptabel sei. Beispielsweise sprach der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler von einer drohenden „Vermüllung durch Fahrzeuge in den Straßen" (Stadt Villingen-Schwenningen 2017c: 322). Kritisch wurde auch die vorgeschlagene Regelung einer nachträglichen Errichtung von Stellplätzen gesehen, falls die Vorschriften nicht eingehalten werden. Es sei davon auszugehen, dass es später keinen Platz mehr dafür gibt und somit die parkenden Autos in den öffentlichen Raum ausweichen. Nach kontroversen Diskussionen kam es zu einer Vertagung der Vorlage, da die Mehrheit der Stadträte den vorgelegten Entwurf für die Satzung als noch nicht entscheidungsreif hielt. Ein wesentliches Problem wurde seitens des Gemeinderats darin gesehen, dass das Gremium dem Entwurf der Satzung zustimmen sollte, damit die formelle Beteiligung mit einem mehrheitlich beschlossenen Satzungstext durchgeführt werden kann. Einige Stadträte wiesen auf die Schwierigkeit hin, dass sie sich zu einigen Regelungen mangels an Informationen noch keine abschließende Meinung bilden können und für die Entscheidungsfindung eigentlich die Rückmeldungen aus der Beteiligung bräuchten. Da auf der aktuellen Grundlage keine Zustimmung möglich war, wurde die Entscheidung vertagt (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017b: 4; Stadt Villingen-Schwenningen 2017c: 321-323).

Schritt 2: Überarbeitung der Vorlage nach der Vertagung des ersten Satzungsentwurfs
Nach der Vertagung der Beschlussvorlage mit dem ersten Satzungsentwurf erstellte die Stadtverwaltung eine neue Vorlage (Sitzungsdrucksache 1463), in der die Regelungen für die Festsetzung der Stellplatzzahlen für studentisches Wohnen ausführlicher beschrieben wurden. Sie wies darauf hin, dass bei studentischem Wohnen in der Satzung die bisher nach der VwV Stellplätze berechnete Zahl der Pflichtstellplätze sogar erhöht werde. Die Verfasser der Vorlage erläuterten, dass nach ihrer Auffassung ein Studierendenwohnheim mit abgeschlossenen Appartements mit Bad und Kochnische als Wohngebäude einzustufen sei. Der 1:1-Stellplatzschlüssel gemäß § 37 Abs. 1 LBO sei für solche Studierendenwohnungen allerdings zu hoch. Bauträger hingegen würden sich auf die VwV Stellplätze berufen und seien maximal zu einem Stellplatzschlüssel von 0,4 bereit, der angesichts der vielen Studierenden mit Auto wiederum von der Verwaltung als nicht sachgerecht eingestuft werde. Die Stadtverwaltung hatte im Vorfeld an Hand eines konkreten Projekts mit dem Regierungspräsidium Freiburg einen Stellplatzschlüssel von 0,5 als verhältnismäßig festgelegt. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2015f: 2)

Bei der Beratung der neuen Vorlage (Drucksache 1463) in der Sitzung des Gemeinderats am 18.10.2017 befürworteten die Fraktionen der CDU und der Freien Wählern weiterhin viele Regelungen trotz der zusätzlichen Erläuterungen nicht, während die SPD ihre Zustimmung signalisierte. Statt 0,5 Stellplätze pro Studierendenwohnung forderte die CDU 0,7 Stellplätze, da viele Studierende gerade an der Dualen Hochschule mit dem Auto nach Villingen-Schwenningen kämen. Von den Freien Wählern wurde sogar angeregt, pro Studierendem in einer WG-Wohnung 0,7 Stellplätze zu fordern. Bei den sozial geförderten Wohnungen wurde die Meinung vertreten, dass auch dort ein Stellplatz pro Wohnung notwendig sei, da damit zu rechnen ist, dass sich Bewohner bei einer Verbesserung der Einkommenssituation auch Autos anschaffen werden. Ebenfalls sollte der Stellplatzschlüssel bei den Seniorenwohnungen von 0,5 auf 0,7 erhöht werden, weil vermehrt automobile Senioren zu erwarten seien. Absenkungen der Stellplatzzahlen bei Mobilitätskonzepten wurden abgelehnt, weil dies zu unsicher und die Gefahr von Missbrauch groß sei. Zudem würde der Platz für die nachträgliche Errichtung von Stellplätzen fehlen. Wegen der kontroversen Meinungen und der hohen Komplexität wurde beschlossen, auch diese Vorlage zu vertragen und für die Beschlussfassung eine Synopse mit den verschiedenen Vorschlägen von Verwaltung und Fraktionen zu erarbeiten. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017e: 401 f.; Website Pohl 2017)
Das Amt für Stadtentwicklung erarbeitete daraufhin eine Übersicht, in der die Vorschläge der Verwaltung, der Fraktion der CDU und der Fraktion der Freien Wähler für die Stellplatzreduzierungen gegenübergestellt wurden. In der folgenden Tabelle 33 sind die verschiedenen Varianten aufgeführt. Die Regelungen, die für die Offenlage der Satzung beschlossen wurden, sind farblich hinterlegt und es ist vermerkt, mit wie vielen Stimmen die Beschlüsse gefasst wurden. Ebenso sind in der letzten Spalte die Regelungen dargestellt, wie sie final für die Satzung beschlossen wurden und derzeit in Villingen-Schwenningen rechtskräftig sind:

Tabelle 33: Übersicht über die verschiedenen Vorschläge für die Regelung der Stellplatzreduzierungen mit den Beschlüssen für die Offenlage und die finale Regelung in der rechtskräftigen Satzung

Nr.	Grund/ Anlass/ Nutzung	1. Entwurf der Verwaltung	Vorschlag der Fraktion der CDU für die Offenlage	Vorschlag der Fraktion der Freien Wähler für die Offenlage	Beschluss für die Offenlage	finale Regelung in der beschlossenen Satzung
1	**Studierenden-Appartements**	0,5 ST/ WE**	0,7 ST/ WE**	0,7 ST/ WE**	16 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen, einige Enthaltungen	0,7 ST/ WE*** (§ 2)
2	**geförderter Wohnungsbau und konzeptioneller Mietwohnungsbau**	0,7 ST/ WE	1 ST/ WE (gesetzliche Regelung)	1 ST/ WE (gesetzliche Regelung)	16 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen, einige Enthaltungen	keine Regelung mehr
3	**öffentlich geförderte Seniorenwohnungen**	0,5 ST/ WE	0,7 ST/ WE	1 ST/ WE (gesetzliche Regelung)	mehrheitlich angenommen, 13 Nein-Stimmen, einige Enthaltungen	0,7 ST/ WE*** (§ 3)
-	**Seniorenwohnungen (Verwaltungsvorschlag neu)***	0,7 ST/ WE				0,7 ST/ WE*** (§ 4)
4	**Minderung Stellplatzbedarf für Wohnungen durch Mobilitätskonzepte**	0,7 ST/ WE	1 ST/ WE (gesetzliche Regelung)	1 ST/ WE (gesetzliche Regelung)	18 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen, einige Enthaltungen	keine Regelung mehr
5	**Minderung Stellplatzbedarf für gewerbliche Nutzungen**	teilweise Aussetzung des ST-Nachweises solange und soweit durch dauerhafte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Job-Tickets, Carsharing) kein tatsächlicher ST-Bedarf besteht	gesetzliche Regelung; Ziffer 9.1 VwV Stellplätze: 1 ST je 50-70 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	keine Ermäßigung	19 Ja-Stimmen, 11 Nein-Stimmen, einige Enthaltungen	keine Regelung mehr
6	**Alten- und Pflegeheime**	1 ST je 10 - 15 Betten, Ziffer 7.3 VwV Stellplätze (gesetzliche Regelung)	gesetzliche Regelung; (aber genügend Stellplätze für Besucher)	0,7 ST (pro Pflegeplatz)	Fraktion der Freien Wähler hat Antrag zurückgezogen. Gesetzliche Regelung soll beibehalten werden.	keine Regelung mehr

Quelle: Stadt Villingen-Schwenningen 2017g, Stadt Villingen-Schwenningen 2017h: 459-461

* Da es aktuell kein spezielles Förderprogramm für die Herstellung von Seniorenwohnungen gab, schlug die Verwaltung später vor, den Tatbestand der Förderung zu streichen und alternativ eine „Härtefallregelung“ mit 0,7 Stellplätzen je Wohnung und einer Absicherung durch Baulast zu fixieren.

** unter den Voraussetzungen: ÖPNV-Anbindung, Fahrrad-Abstellmöglichkeiten und verpflichtender Verzicht auf die Beantragung eines Bewohnerparkausweises, Sicherung der Zweckbestimmung über Baulasten

*** unter den Voraussetzungen: ÖPNV-Anbindung, Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, Sicherung der Zweckbestimmung über Baulasten

In der Gemeinderatssitzung am 15.11.2017 wurde einzeln über die Regelungen zur Stellplatzreduzierung abgestimmt und über die Grundausrichtung der Satzung diskutiert. Die Ergebnisse der Abstimmung können der Tabelle entnommen werden. Keiner der ersten Vorschläge der Verwaltung für die Stellplatzreduzierung erhielt dabei eine Mehrheit. Mit diesem Abstimmungsergebnis wurde anschließend die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt. (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017h: 459-461)

Schritt 3: Beschluss der Abwägung und der Satzung

Im Rahmen der Behördenanhörung wurden zwei inhaltliche Stellungnahmen abgegeben. Insbesondere zur Festlegung des Stellplatzschlüssels für studentisches Wohnen und zu bestimmten Regelungsdetails wurden Bedenken und Anregungen vorgebracht. Das Bürgeramt der Stadt Villingen-Schwenningen wies in seiner Stellungnahme nochmals darauf hin, dass die in der Satzung als Voraussetzung für Stellplatzabsenkungen vorgesehene Verpflichtung, Bewohnern die Beantragung von Bewohnerparkausweisen zu verbieten, wegen der unterschiedlichen Rechtsgebiete nicht umsetzbar sei und daher Anträge nicht abgelehnt werden können. Im Zuge der Abwägung wurde schließlich diese Bedingung ersatzlos aus dem Satzungstext gestrichen (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2018b: 1).

Während der Offenlage haben zwei Hochschulen in Villingen-Schwenningen mit dem lokalen Studierendenwerk sowie weitere mit den Hochschulen verbundene Einrichtungen gemeinsame Stellungnahmen abgegeben. Darin wurde ausgeführt, dass bisher bei der Errichtung von Wohnheimen durch das Studierendenwerk die Stellplatzzahlen nach der VwV Stellplätze bestimmt wurden und studentisches Wohnen als Wohnheim und nicht als Wohngebäude eingeordnet werden sollte. Die Verfasser der Stellungnahme würden daher einen Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen je Studierendenappartement begrüßen und wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es derzeit auch während des Semesters immer noch freie Stellplätze gebe. Auf Grund dieser Rückmeldungen aus dem Hochschulbereich schlug die Verwaltung in der Abwägung vor, den Stellplatzschlüssel für Studierendenappartements auf 0,5 zu senken – anstatt 0,7 Stellplätze je Appartement wie in der Offenlage (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2018a: 2 f.; Stadt Villingen-Schwenningen 2018d: 1 f.). Bei der Beratung der Sitzungsdrucksache 1622 für den Satzungsbeschluss im Technischen Ausschuss (Februar 2018) sprachen sich allerdings die Fraktionen von CDU, SPD, der Freien Wähler und der Grünen gegen diese Reduzierung des Stellplatzschlüssels aus und forderten weiterhin 0,7 Stellplätze pro Studierendenappartement. Begründet wurde dies damit, dass keine Verschlechterung der Parkierungssituation in der Stadt eintreten dürfe, eine Entlastung von Bauträgern nicht für erforderlich gehalten werde und die Situation in Villingen-Schwenningen auch nicht mit jener in Freiburg vergleichbar sei. Die Stellungnahmen aus dem Hochschulbereich wurden damit abgetan, dass sich Bauträger damit nur finanzielle Vorteile verschaffen möchten und dass die Errichtung von mehr Stellplätzen für zumutbar gehalten werde. Lediglich die FDP-Fraktion wies darauf hin, dass die Kosten ohnehin auf die Bewohner weitergegeben würden und, wenn diese nicht mehr darstellbar sind, auf die Schaffung von benötigtem studentischem Wohnraum verzichtet werde. Es sei fragwürdig, jetzt sogar höhere Hürden wie bisher aufzubauen. Darüber hinaus vertrat der Fraktionsvorsitzende der FDP die Ansicht, dass das Thema Parken insgesamt anders gedacht werden müsse und statt dem MIV dem ÖPNV der Vorzug gegeben werden sollte. „Wenn man jedoch wachsen wolle, bleibe einem nichts anderes übrig als das Parken irgendwann mit einer anderen Brille zu betrachten als man dies aktuell tue.“ (Bonath in Stadt Villingen-Schwenningen 2018e: 39)

Die Verwaltung musste daraufhin für die Beschlussfassung der Satzung im Gemeinderat die Abwägung und die Satzung noch einmal ändern (Drucksache 1622-1) und für Studierendenappartements den Stellplatzschlüssel von 0,5 auf 0,7 erhöhen (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2018e: 39 f.; Stadt Villingen-Schwenningen 2018f). In der geänderten Abwägung wurde die Ablehnung des Vorschlags der Hochschulen damit begründet, dass eine Verringerung des Stellplatzschlüssels zwangsläufig zu einem höheren Parkdruck im öffentlichen Raum führe. Wegen der Lage in einem eher ländlich geprägten Raum sei davon auszugehen, dass zahlreiche Studierende mit dem Pkw anreisen. Zudem würde das ÖPNV-Angebot nicht ausreichen, um eine tatsächliche Alternative darzustellen (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2018h: 1). In der Sitzung des Gemeinderats am 21.02.2018 wurde diese Version der Stellplatzsatzung mit vier Gegenstimmen und einigen Enthaltungen mehrheitlich beschlossen (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2018j: 47). In der Lokalpresse wurde ausführlich über die Kontroversen bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen für Studierendenwohnen berichtet (vgl. z.B. Website Zieglwalner 2018).

Im Vergleich zum ersten Entwurf hat sich in Villingen-Schwenningen die Stellplatzsatzung im Zuge der Diskussionen in den Gremien und der Suche nach mehrheitsfähigen Lösungen erheblich verändert. Die folgenden Regelungen fielen ersatzlos weg (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: 1-3):

- Stellplatzreduzierungen für den geförderten Wohnungsbau und konzeptionellen Wohnungsbau (0,7 Stellplätze je Wohnung)
- Stellplatzreduzierungen infolge von Mobilitätskonzepten (bis zu 0,7 Stellplätze je Wohnung)
- Stellplatzreduzierungen für gewerbliche Nutzungen (Aussetzung der Stellplatzpflicht unter bestimmten Voraussetzungen)

Hinsichtlich der Ausgestaltung wurden im Vergleich zum ersten Satzungsentwurf vor allem die folgenden Regelungen geändert:

- Für Studierendenwohnungen wird statt 0,5 ein Stellplatzschlüssel von 0,7 gefordert.
- Die Voraussetzung, dass die Bewohner in stellplatzreduzierten Vorhaben keinen Bewohnerparkausweis beantragen dürfen, entfiel wegen Bedenken zur rechtlichen Umsetzbarkeit.
- Für Seniorenwohnungen wurde der ursprünglich vorgeschlagene Stellplatzschlüssel von 0,5 auf 0,7 Stellplätze je Wohnung erhöht. Ergänzt wurde in der finalen Version der Satzung, dass diese Reduzierung nicht nur für geförderte, sondern auch für sonstige Seniorenwohnungen in Anspruch genommen werden kann.

D) Zusammenfassende Bewertung

Eine Besonderheit bei der Stellplatzsatzung in Villingen-Schwenningen besteht darin, dass im ersten von der Verwaltung vorgelegten Satzungsentwurf die Zahl der notwendigen Stellplätze einerseits für bestimmte Wohnnutzungen reduziert und andererseits für einige Arten von Studierendenwohnen erhöht werden sollte. Der Prozess für den Erlass der Satzung und die in diesem Zuge weitreichenden Veränderungen auf Betreiben des Gemeinderats zeigen beispielhaft die Schwierigkeiten auf, die bei der Absenkung von Stellplatzzahlen und bei der Suche nach mehrheitsfähigen Stellplatzregelungen entstehen können. In Villingen-Schwenningen lag der Schwerpunkt auf besonderen Wohnformen (Studierenden- und Seniorenwohnen), bei denen ein geringerer Stellplatzbedarf tatsächlich naheliegend ist, und nur am Rande auf dem allgemeinen Wohnungsbau (geförderte Wohnungen, Mobilitätskonzepte).

In Villingen-Schwenningen startete das Amt für Stadtentwicklung das Aufstellungsverfahren mit einem Satzungsentwurf, der in starker Anlehnung an die Freiburger Stellplatzsatzung ambitionierte Ziele und differenzierte Regelungen für Stellplatzreduzierungen vorsah. In der betreffenden Drucksache für den Gemeinderat erläuterte die Verwaltung ausführlich, dass es einerseits wegen problematischer Befreiungen bei Studierendenwohnungen einen Bedarf gibt und andererseits Stellplatzminderungen bei sonstigen Wohnformen zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen könnten (vgl. Stadt Villingen-Schwenningen 2017a). Die Einschätzungen und Vorschläge der Verwaltung teilten allerdings die meisten Fraktionen im Gemeinderat nicht und es kam zu Anträgen, in denen einige Fraktionen höhere Stellplatzzahlen oder gar den Verzicht auf eine vom Landesrecht abweichende Festlegung forderten und durchsetzen konnten. Schon im Zuge der ersten Billigung des Satzungsentwurfs erhielten Stellplatzreduzierungen sowohl für geförderte Wohnungen als auch für Wohnungen mit einem rechtlich abgesicherten Mobilitätskonzept keine Mehrheit im Gemeinderat. Ebenfalls lehnte der Gemeinderat mehrheitlich den Vorschlag ab, nicht nur bei den Wohnungen, sondern auch bei gewerblichen Nutzungen als Zielort vieler Fahrten Stellplätze zu reduzieren, wenn bestimmte Maßnahmen nachgewiesen sind. Bemerkenswert ist, dass es im Zuge der Offenlage keine Stellungnahmen von Bürgern gab, sondern nur aus dem Hochschulbereich. Obwohl viele Gemeinderäte in den ersten Beratungen die Einschätzungen der Akteure aus dem Hochschulbereich abwarten wollten, um den Umfang der Reduzierungen festzulegen, waren sie trotz der Rückmeldung, dass 0,5 Stellplätze je Studierendenappartement ausreichen, schlussendlich doch nicht bereit, vom zuvor geforderten Stellplatzschlüssel von 0,7 abzuweichen.

Der Aufstellungs- und Abstimmungsprozess in Villingen-Schwenningen lassen exemplarisch erkennen, dass auch innerhalb von Stadtverwaltungen die Meinungen über die Sinnhaftigkeit und die Umsetzbarkeit von Stellplatzreduzierungen auseinander gehen können. Das Bürgeramt in Villingen-Schwenningen, das für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen zuständig ist, verwies bereits bei der Erarbeitung des ersten Satzungsentwurfs und im Rahmen der Behördenanhörung darauf, dass Stellplatzreduzierungen abgelehnt werden und die geplante Versagung von Bewohnerparkausweisen für stellplatzreduzierte Bauvorhaben nicht unterstützt wird. Auch im Gemein-

derat wurden zahlreiche Vorschläge für Stellplatzabsenkungen aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Viele Gemeinderäte begründeten dies vor allem damit, dass sich möglicherweise als Folge der Stellplatzabsenkungen ruhender Verkehr in den öffentlichen Raum verlagern könnte. Bei Studierendenwohnungen wurde zum Teil die Meinung vertreten, dass es Investoren zuzumuten sei, auch in größerem Umfang Stellplätze zu errichten. Zudem wurde darauf verwiesen, dass die Rahmenbedingungen und insbesondere das ÖPNV-Angebot in Villingen-Schwenningen nicht mit Großstädten wie Freiburg vergleichbar seien und viele Studierende auch weiterhin Pkw besäßen. Einige Gemeinderäte äußerten Misstrauen, ob sich die Bauträger überhaupt an die Regelungen beispielsweise bei der Vorhaltung von Mobilitätsangeboten halten. Auch wenn die Stadtverwaltung die Sicherung durch Baulast und ein Eintreten der regulären Stellplatzpflicht bei Entfall der Voraussetzungen vorgesehen hatte, wurde dies nicht als ausreichend angesehen. Vor allem wurde bemängelt, dass hinterher der Platz für die Herstellung von Stellplätzen fehle.
Die Diskussionen beim Erlass der selbständigen Stellplatzsatzung in Villingen-Schwenningen stehen beispielhaft dafür, wie kontrovers das Thema Stellplatzreduzierungen in der Kommunalpolitik gesehen wird. Dies ging sogar soweit, dass sich das Ziel der Stadtverwaltung, durch die Reduzierung von Stellplätzen einen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten zu wollen, bei der Suche nach einer mehrheitsfähigen Lösung ins Gegenteil verkehrte. Einige Regelungen wurden bei der Suche nach einem Kompromiss aufgeweicht oder fielen gänzlich weg. Die Untersuchung der Stellplatzsatzung in Villingen-Schwenningen zeigt beispielhaft, dass das Thema Mobilitätskonzepte und alternative Mobilitätsformen (z.B. Carsharing) in vielen Mittelstädten noch kaum von Relevanz ist und noch wie vor eine starke Orientierung am eigenen Auto stattfindet.

Bewertung anhand der Indikatoren zur Ausschöpfung der Potenziale für die Stadtentwicklung
Die final beschlossene Stellplatzsatzung in Villingen-Schwenningen schöpft nur sehr eingeschränkt die Potenziale aus, die in den Bereichen Kosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung und Stadtraumqualität vorhanden sind. Mit ihrem ursprünglich vorgelegten Satzungsentwurf verfolgte die Verwaltung die Strategie, verschiedene Möglichkeiten für die Reduzierung von Stellplätzen zu schaffen und damit die Nachteile des Stellplatzbaus zu mindern. Beispielsweise sollte für den geförderten Wohnungsbau sowie beim Vorliegen von Mobilitätskonzepten der Stellplatzschlüssel auf 0,7 reduziert werden. Für Studierendenappartements sollte zwar im Vergleich zu vorher praktizierten Befreiungen der Stellplatzschlüssel leicht auf 0,5 erhöht werden, aber dennoch unterhalb des letztendlich beschlossenen Schlüssels von 0,7 liegen. In der finalen Satzung blieben somit von den anfänglichen Reduzierungen neben den angepassten Stellplatzzahlen für Studierendenappartements nur Stellplatzminderungen bei Seniorenwohnungen auf 0,7 Stellplätze je Wohnung übrig, wenn sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Die Satzung führt somit nur bei bestimmten Vorhaben mit Seniorenwohnungen zu einer Einsparung von Flächen und Kosten. Besondere Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sind bei diesen Wohnungen eher nicht zu erwarten. Einzelne Projekte mit Seniorenwohnen können von der Satzung profitieren, wobei Befreiungen dafür auch schon vorher möglich waren; von größeren Effekten auf die Stadtentwicklung ist allerdings dadurch nicht auszugehen. Der erste Satzungsentwurf hätte große Potenziale gehabt, einen Beitrag zur Stadtentwicklung zu leisten, wenn – wie geplant – die Stellplatzpflicht bei geförderten Wohnungen oder beim Vorliegen von Mobilitätskonzepten reduziert und die Zahl notwendiger Stellplätze bei Studierenden- und Seniorenwohnen stärker abgesenkt worden wäre. Mit der Satzung wäre zumindest die Möglichkeit geschaffen worden, bei bestimmten Vorhaben weniger Stellplätze zu errichten und damit weniger Flächen zu verbrauchen. Ebenso hätten die Kosten für das Wohnen gesenkt und möglicherweise durch die verbesserten Fahrradabstellanlagen und sonstige Angebote wie Carsharing das Mobilitätsverhalten der Bewohner beeinflusst werden können. Bei der Stadtraumqualität hätten die Stellplatzabsenkungen zu unterschiedlichen Effekten führen können. Einerseits hätte die Herstellung von weniger Stellplätzen bewirken können, dass weniger bzw. kleinere Parkierungsanlagen errichtet werden (z.B. weniger oberirdische Stellplätze), die das Wohnumfeld nicht mehr so stark beeinträchtigen. Andererseits wäre auch nicht auszuschließen gewesen, dass es im Umfeld von stellplatzreduzierten Bauvorhaben zu einer Verlagerung von ruhendem Verkehr und damit zu Beeinträchtigungen im Straßenraum kommt.

7.4.1.5 Zusammenfassende Betrachtung der selbständigen Stellplatzsatzungen

Wie bereits bei der Auswertung der postalischen Befragung erläutert, handelt es sich bei den ersten beiden Städten in Baden-Württemberg, die selbständige Stellplatzsatzungen erlassen haben, um zwei Universitätsstädte mit besonderen Rahmenbedingungen. Freiburg und Tübingen setzen schon seit vielen Jahren im Bereich Stadt- und

Verkehrsplanung progressive Projekte um (z.B. Vauban, Französisches Viertel). Das Profil der Städte ist stark ökologisch geprägt und ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein in der Stadtgesellschaft verankert. In beiden Städten stellen die Grünen seit Jahren die größte Fraktion im Gemeinderat; in Tübingen steht seit 2007 ein grüner Oberbürgermeister an der Spitze der Verwaltung und in Freiburg war dies zwischen 2002 und 2018 der Fall. Die Auswertung der Unterlagen aus dem Aufstellungsprozess zeigt, dass aber selbst in einer Stadt wie Tübingen, in der ein überwiegend fortschrittlicher Umgang mit Themen der Verkehrs- und Stadtentwicklung gepflegt wird, Absenkungen der Stellplatzzahlen zu großen Widerständen und erheblichen Problemen im Aufstellungsverfahren führen können.

Freiburg und Villingen-Schwenningen haben die neu geschaffenen Satzungsbefugnisse in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO für Stellplatzeinschränkungen vor allem für besondere Wohnnutzungen angewendet, für die die Landesbauordnung schon zuvor gewisse Abweichungsmöglichkeiten vorgesehen hat. Für den allgemeinen Wohnungsneubau ohne weitere Mobilitätsmaßnahmen wurde in diesen Städten der landesrechtliche 1:1-Stellplatzschlüssel bei einer generalisierenden Betrachtung als angemessen beurteilt und daher nicht reduziert. Für den allgemeinen Wohnungsbau hat somit bis zum Untersuchungszeitpunkt in Baden-Württemberg nur die Stadt Tübingen in einer selbständigen Stellplatzsatzung Absenkungen der Stellplatzpflicht vorgenommen. In allen untersuchten selbständigen Stellplatzsatzungen wurden die Regelungen so getroffen, dass einzelne oder mehrere Voraussetzungen vorliegen müssen, damit die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert werden kann. So wurde in vielen Fällen eine bestimmte Qualität der Anbindung an den ÖPNV als Kriterium für Stellplatzreduzierungen festgelegt. Pauschale Absenkungen der Stellplatzzahl für sämtliche Neubauwohnungen gibt es in keiner Stadt – in Tübingen ist beispielsweise ab einer Wohnungsgröße von 95 m^2 keine Reduzierung möglich, wenn das betreffende Bauvorhaben nicht gut an den ÖPNV angebunden ist oder bestimmte Maßnahmen für die Mobilitätsverbesserung umgesetzt werden.

Beim Aufstellungsverfahren fiel auf, dass die Stadt Tübingen im Gegensatz zu den anderen beiden Städten eine ausführliche Begründung zur Stellplatzsatzung erstellte und dem Gemeinderat für die Entscheidungsfindung vorlegte. Gemäß Verfahrensvorschriften der Landesbauordnung wäre dies nicht zwingend erforderlich gewesen. Die ausgewerteten Unterlagen aus den drei Städten lassen erkennen, dass beim Erlass der Satzungen eine mögliche Verlagerung von ruhendem Verkehr in den Straßenraum infolge der Stellplatzabsenkungen das zentrale Gegenargument war. Dieses Thema beeinflusste die konkrete Ausgestaltung der Regelungen und des Umfangs der Reduzierungen maßgeblich. Die Strategie, durch eine Verknappung von Parkraum die Autonutzung unattraktiver zu machen, wurde in den ausgewerteten Unterlagen nie erwähnt. Zur Frage, ob als Folge der Reduzierung tatsächlich weniger Stellplätze errichtet werden, ließen sich unterschiedliche Meinungen feststellen. Auf der einen Seite gab es die Auffassung, dass Investoren die Stellplatzabsenkungen mit Sicherheit ausschöpfen, um Kosten zu sparen, die aber möglicherweise gar nicht bis zum Bewohner weitergegeben werden. Wenn sich dann der Parkdruck in den öffentlichen Raum verlagert, müsse schließlich die Allgemeinheit für die Kosten aufkommen. Am Ende profitiere der Investor und nicht der Bewohner oder der Stadtraum. Auf der anderen Seite wurde aber auch die Meinung geäußert, dass Bauherren trotzdem weiterhin mehr Stellplätze errichten, wenn dies Wohnungsinteressenten nachfragen (siehe z.B. Website Stegert 2016a). Angesichts der großen Vorbehalte scheint es wichtig, sich mit rechtlichen Möglichkeiten auseinanderzusetzen, wie eine potenzielle Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum vermieden werden kann. Die Regelung der Stadt Freiburg, dass stellplatzreduzierte Vorhaben die Verpflichtung eingehen müssen, keinen Bewohnerparkausweis zu beantragen, ist dabei ein konsequenter Ansatz. Falls diese Regelung – wie in Villingen-Schwenningen angenommen – tatsächlich nicht rechtens sein sollte, sollte in den betreffenden Gesetzen Änderungen vorgenommen werden, damit Bauvorhaben mit Stellplatzabsenkungen auch rechtssicher Bewohnerparkberechtigungen untersagt werden können.

Die Auswertung der Aufstellungsprozesse lässt erkennen, dass es bei der Stellplatzfrage angesichts der Komplexität und der Veränderlichkeit von Rahmenbedingungen wenig zielführend und kaum möglich ist, alle erdenklichen Fallkonstellationen und Handlungsweisen von Bauherren und Bewohnern vorherzusehen und rechtssicher in einer Satzung zu regeln. Bei der Aufstellung der Stellplatzsatzung in Tübingen wurde berechtigterweise darauf hingewiesen, dass mit Verallgemeinerungen und Pauschalierungen gearbeitet werden muss, da nicht jeder Einzelfall abgedeckt werden kann. Tübingen und Freiburg reagieren auf diese Problematik mit der Strategie, die Auswirkungen der Satzung in der Praxis zu beobachten und zu evaluieren und bei tatsächlich auftretenden Problemen die Regelungen zu ändern. Die Untersuchung der Verfahren und der Aufstellungsprozesse zeigt deutlich, dass sich der Erlass einer kommunalen Stellplatzsatzung je nach Akzeptanz in der Öffentlichkeit und den städtischen Gremien schwierig gestalten und erhebliches, v.a. juristisches Fachwissen erforderlich machen kann. Auch

wenn der Landesgesetzgeber den Gemeinden in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Satzungsbefugnis erteilt hat, die Stellplatzpflicht im Wohnungsbau eigenverantwortlich zu regeln, so lassen die drei Beispiele erkennen, dass die Aufstellung einer Stellplatzsatzung meist kein Selbstläufer ist. Um die notwendige Mehrheit im Gemeinderat zu erhalten, kann es sogar erforderlich werden, die aus fachlicher Sicht sinnvollen Regelungen so stark zu überarbeiten und Kompromisse einzugehen (z.B. Villingen-Schwenningen), dass die gewünschten positiven Effekte für die Stadtentwicklung teilweise oder ganz verloren gehen. Um dies zu vermeiden und den Gemeinden den großen Aufwand zu ersparen, stellt sich – wie in der postalischen Befragung mehrfach angemerkt – die Frage, ob nicht auf der Landesebene Flexibilisierungen bei der Stellplatzpflicht zweckmäßiger wären. Da das Thema Autofahren und Parken die meisten Menschen direkt betrifft und Diskussionen darüber auch ideologisch geführt werden, kann die Erstellung einer Stellplatzsatzung insbesondere dann kommunalpolitisch schwer beherrschbar werden, wenn innovative bzw. restriktive Regelungen getroffen werden sollen.
In den drei untersuchten Städten ließen sich zum Teil erhebliche Schwierigkeiten erkennen, die Kriterien sowie den Umfang der Stellplatzminderungen in den Satzungen zu regeln. Die Auswertung der Unterlagen zeigte, dass sich bei der Ausgestaltung der Regelungen für Reduzierungen vor allem folgende Fragen stellten:

- Welche Kriterien sind geeignet, um Stellplatzabsenkungen ableiten zu können? Unter welchen Voraussetzungen kann tatsächlich von weniger Pkw und damit von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden? Inwieweit können Kriterien pauschalisiert werden?
- Wie kann die Regelung mit ausreichender Bestimmtheit formuliert werden? Wird die Regelung von der Satzungsermächtigung gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO gedeckt?
- Welcher Aufwand entsteht für das Baurechtsamt bei der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren und bei der Kontrolle in der Nutzungsphase? Wie viel Ermessensspielraum soll vorgesehen werden?
- Wie können die Voraussetzungen, die zu Stellplatzreduzierungen führen (z.B. Mobilitätskonzepte), langfristig gesichert werden? Was passiert, wenn die Voraussetzungen nicht mehr eingehalten werden oder vorliegen? Wie kann der Missbrauch von Stellplatzreduzierungen vermieden werden? Sollen Flächen für die nachträgliche Herstellung von Stellplätzen vorgehalten und über Baulasten gesichert werden?
- Wie können ausreichend Klarheit und Planungssicherheit für Bauherren geschaffen werden? Wie kann eine einheitliche Beurteilung der Voraussetzungen gewährleistet werden?
- Wie kann eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum vermieden werden?
- Ist die Qualität des ÖPNV-Angebots ausreichend für die Absenkung der Pflichtstellplatzzahlen? Wie wird der Einzugsbereich festgelegt? Wie wird die Qualität der Anbindung definiert (Taktung dgl.)?
- Wie können für Bauherren Anreize geschaffen werden, anstatt der Herstellung von Stellplätzen alternative Mobilitätsangebote zu schaffen? Welchen Effekt haben diese auf den Stellplatzbedarf?

Die Untersuchung der rechtskräftigen Stellplatzsatzungen in Baden-Württemberg ließ erkennen, dass die erste Stellplatzsatzung aus Freiburg von den anderen Städten hinsichtlich einer Übertragbarkeit untersucht wurde. Insbesondere in Villingen-Schwenningen wurden die Regelungen und auch die Ausführungen in den Beschlussvorlagen zu großen Teilen von der Freiburger Stellplatzsatzung übernommen. Auf Grund von Bedenken im Hinblick auf die Rechtssicherheit verzichteten Villingen-Schwenningen und Tübingen aber auf einige Regelungen oder änderten diese weitreichend ab (z.B. Untersagung der Beantragung eines Bewohnerparkausweises, Pflicht-Carsharing). Die Auswertung machte deutlich, dass es erhebliche Schwierigkeiten bereitet, aus statistischen Auswertungen Stellplatzzahlen für Neubauprojekte abzuleiten. Beispielsweise ließen sich aus den Kfz-Zulassungszahlen nur eingeschränkt Rückschlüsse auf den tatsächlichen Bedarf ziehen, da Firmenwagen, die ebenfalls bei den Wohnungen abgestellt werden, nicht erfasst sind. Kritisch wurde auch der Modal Split betrachtet, weil aus diesen Verkehrszahlen keine direkten Rückschlüsse auf die vorhandene und zu erwartende Motorisierung der Bewohner gezogen werden können. Bei vielen Zahlen handelt es sich zudem auch nur um Momentaufnahmen, die sich schnell verändern können. Während Freiburg und Villingen-Schwenningen in den ausgewerteten Unterlagen weitgehend darauf verzichteten, die Stellplatzminderungen durch statistische Zahlen zu belegen, führte Tübingen verschiedene Zahlen an, die allerdings in Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit als nicht ausreichend für die Ableitung von Reduzierungen angesehen und daher in Frage gestellt wurden. Bei den Stellungnahmen aus den förmlichen Beteiligungsverfahren zeigte sich in den untersuchten Städten ein sehr unterschiedliches Bild. Während in Freiburg und Villingen-Schwenningen Bürger während der Offenlage keine Stel-

lungnahmen abgaben, gingen in Tübingen mehrere, teilweise mehrseitige Stellungnahmen ein, die die geplanten Stellplatzreduzierungen strikt ablehnten. Insgesamt zeigte die Analyse der bislang rechtskräftigen örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen in Baden-Württemberg, dass sie zunächst in Städten mit besonderen Rahmenbedingungen entstanden sind und ihr Erlass zu einem erheblichen Aufwand führen kann.

7.4.2 Bebauungspläne mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften

7.4.2.1 Vorgehensweise bei der Untersuchung

In der postalischen Befragung wurden die Befragten aus jenen Städten, in denen bereits örtliche Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen zusammen mit einem Bebauungsplan erlassen worden waren, gebeten, die Namen der betreffenden Bauleitpläne zu nennen. Auf Grundlage dieser Informationen war es möglich, die relevanten Bebauungspläne gezielt im Internet zu recherchieren. Viele Städte stellen mittlerweile rechtskräftige Bebauungspläne mit Begründung und weiteren Verfahrensunterlagen online zur Verfügung. In den wenigen Städten, in denen dies nicht der Fall war, wurden die Dokumente herangezogen, die für den Satzungsbeschluss erstellt wurden und somit in den städtischen Ratsinformationssystemen abrufbar sind (sofern nicht noch Änderungen beschlossen wurden). Ziel war es, zunächst zu untersuchen, mit welchen Regelungen die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert wurde. Um Erkenntnisse über die strategische Vorgehensweise der Städte und über Schwierigkeiten beim Erlass zu erlangen, wurden nicht nur die örtlichen Bauvorschriften in den betreffenden Bebauungsplänen ausgewertet, sondern auch das Aufstellungsverfahren sowie ergänzende Unterlagen (v.a. Begründung gemäß § 2a BauGB, Stellungnahmen aus der förmlichen Beteiligung). Für die Untersuchung wurde vor allem auf öffentlich zugängliche Dokumente im Ratsinformationssystem der betreffenden Stadt zurückgegriffen. Im Wesentlichen waren dies Gemeinderatsdrucksachen für den Aufstellungsbeschluss, die Billigung des Satzungsentwurfs und den finalen Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB. Als wichtige Quellen im Hinblick auf die Akzeptanz wurden die Stellungnahmen aus der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (§§ 3 Abs. 1 und 2, 4 Abs. 1 und 2 BauGB) sowie deren Abwägung herangezogen. Mit Hilfe dieser Unterlagen konnte erfasst werden, inwieweit im Verfahren Anregungen zum Thema Parkierung vorgebracht wurden und wie diese die Stadt bei der Abwägung berücksichtigte. Unter der Annahme, dass es sich bei den Bebauungsplänen wegen der Stellplatzreduzierungen um Projekte handelt, bei denen der Parkierung eine besondere Bedeutung zukam, wurde es als zielführend angesehen, auch weitere Festsetzungen zu betrachten, die die Unterbringung des ruhenden Verkehrs betreffen (z.B. Zulässigkeit von Stellplätzen, Art der baulichen Herstellung). Da die Stellplatzreduzierungen möglicherweise Teil eines besonderen Parkierungs- bzw. Mobilitätskonzepts sein könnten, erschien es sachgerecht, die Stellplatzvorschriften nicht losgelöst von sonstigen Festsetzungen zu analysieren. Durch die ergänzende Untersuchung von parkierungsrelevanten Festsetzungen konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, welche Strategien Städte sowohl quantitativ als auch qualitativ bei der Unterbringung von ruhendem Verkehr in den Bebauungsplänen verfolgen.

In vier Fällen handelt es sich um vorhabenbezogene Bebauungspläne im Sinne von § 12 BauGB. Da bei diesen Projekten nicht nur der Bebauungsplan, sondern auch der Vorhaben- und Erschließungsplan sowie der Durchführungsvertrag verbindliche Regelungen zur Parkierung enthalten können, wurde versucht, auch diese Unterlagen für die Auswertung zu beschaffen. Die Vorhaben- und Erschließungspläne waren meist als Anlagen zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplans verfügbar. Die Durchführungsverträge standen nur in wenigen Fällen zur Verfügung.

Da bei einer Einschränkung auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Bauherren auch weiterhin mehr Stellplätze errichten können, wurde zudem versucht, bei den jeweiligen Projekten herauszufinden, ob die Vorhabenträger die Reduzierungen voll ausschöpfen. In wenigen Fragebögen in der postalischen Befragung hatten die Befragten bereits vermerkt, welcher Stellplatzschlüssel bei Projekten realisiert wurde. Da es sich um aktuelle Bauvorhaben handelt, wurde zunächst im Internet nach Wohnungs- und Stellplatzzahlen recherchiert (z.B. auf Internetseiten der Investoren oder der Architekten). Falls auf diese Weise keine Klärung möglich war, wurde bei den betreffenden Wohnungsunternehmen oder Planern nachgefragt, wie viele Stellplätze je Wohnung hergestellt wurden bzw. werden. In fast allen Fällen ließen sich so Informationen zu den tatsächlich realisierten bzw. geplanten Stellplatzzahlen gewinnen.

Insgesamt wurden in sieben Städten die folgenden 15 Bebauungspläne ausgewertet, unter denen sich zum Zeitpunkt der Untersuchung ein Bebauungsplan in Aufstellung befand:

1. Bruchsal: Bahnstadt Südwest, Randlage
2. Esslingen am Neckar: Neue Weststadt Baublock B (vorhabenbezogener Bebauungsplan)
3. Esslingen am Neckar: Neue Weststadt Baublock D (vorhabenbezogener Bebauungsplan)
4. Fellbach: 01.02/3 Eisenbahnstraße
5. Freiburg: Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung), Plan-Nr. 6-17h (Bebauungsplanänderung)
6. Freiburg: Weingarten Zentrum, Nr. 6-048a (Bebauungsplanänderung)
7. Freiburg: Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré), Plan-Nr. 5-68a (Bebauungsplanänderung)
8. Heilbronn: 08B/34 Weststraße 52/II (vorhabenbezogener Bebauungsplan)
9. Heilbronn: 19/16 Neckarbogen Ost
10. Kehl: Oase (vorhabenbezogener Bebauungsplan)
11. Kehl: Schneeflären
12. Stuttgart: Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße (Stgt. 286.1)
13. Stuttgart: Keltersiedlung (Zu 258)
14. Stuttgart: Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt. 274)
15. Stuttgart: Burgenlandstraße/ Dornbirner Straße (Feu 251), Quartier am Wienerplatz (in Aufstellung)

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Befragte in der postalischen Befragung wegen der in einigen Städten großen Zahl möglicherweise einzelne Bebauungspläne nicht genannt haben. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass es sich im Folgenden um eine weitgehend umfassende Zusammenstellung von Bebauungsplänen in Baden-Württemberg handelt, in denen seit der Einführung der entsprechenden Satzungsbefugnis zwischen 2015 und Anfang 2019 in örtlichen Bauvorschriften die Zahl der notwendigen Stellplätze auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eingeschränkt wurde. Um die Vorschriften für die Stellplatzreduzierungen und die sonstigen Festsetzungen zur Parkierung bewerten zu können, werden im Folgenden zunächst die Ausgangslage sowie die städtebaulichen Planungen und die strategische Vorgehensweise der Stadt in kurzer Form beschrieben. Anschließend werden die für die Parkierung relevanten Regelungen in den örtlichen Bauvorschriften und planungsrechtlichen Festsetzungen erläutert und abschließend kurz bewertet.

7.4.2.2 Bruchsal

Bebauungsplan `Bahnstadt Südwest, Randlage´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Jahr 2012 beschloss der Bruchsaler Gemeinderat die Aufstellung des Bebauungsplans `Bahnstadt Südwest, Randlage´. Mit diesem Bebauungsplan sollte die Entwicklung eines 3,6 ha großen Gebiets westlich des Bahnhofs entsprechend den Zielen des Masterplans `Bahnstadt Bruchsal´ vorbereitet werden. Die Fläche im Südwesten der Innenstadt ist Teil einer städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme und befindet sich im Eigentum der Stadt. Auf den ehemaligen Gewerbe- und Bahnflächen soll ein städtisches Quartier entwickelt werden. Der Geltungsbereich besteht aus Flächen vor allem entlang der Gleisanlagen, auf denen mehrere Gebäuderiegel zur Abschirmung der dahinterliegenden Bebauung errichtet werden sollen. In dem Gebiet soll eine Mischung aus Gewerbe, Handel, Wohnen, Büro und Gemeinbedarfseinrichtungen realisiert werden. Ein Baufeld wurde als Kerngebiet, zwei kleinere Baufelder als Sondergebiet (Sporthalle/ öffentliche Verwaltung und sonstige Büro- und Verwaltungsgebäude) und ein Baufeld als Gemeinbedarf für die Errichtung eines Feuerwehrhauses festgesetzt. Entlang der Gleisflächen sind Gebäudehöhen bis zu 25 m zulässig. (vgl. Stadt Bruchsal 2015: 12 f.; Stadt Bruchsal 2017b: 5, 12 f.)

In den textlichen Festsetzungen wurde geregelt, dass in einem bestimmten Bereich des Kerngebiets entlang der Bahnlinie nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf (immatrikulierte Studierende staatlicher oder staatlich anerkannter Hochschulen sowie Personen, die sich nachweislich in einer Berufsausbildung befinden) bestimmt sind (vgl. Stadt Bruchsal 2017b: 5). Die Einschränkung auf diese Personengruppe wurde damit begründet, dass einerseits grundsätzlich Wohnen wegen der guten verkehrlichen Anbindung in der Innenstadt begrüßt wird, andererseits aber auf Grund der hohen Lärmbelastung durch die

Bahnlinie und die angrenzenden Straßen eine dauerhafte Wohnnutzung nicht wünschenswert ist. Durch die begrenzte Wohndauer von Studierenden und Auszubildenden kann die Wohnnutzung in dem Bereich auf ein vertretbares Maß eingeschränkt werden (vgl. ebd.: 45).
Nach der Offenlage und Behördenbeteiligung wurde der Bebauungsplanentwurf überarbeitet und 2017 die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung erneut durchgeführt. In keinem der Verfahrensschritte gingen Stellungnahmen zur Parkierung ein (vgl. Stadt Bruchsal 2017d). Der Bebauungsplan wurde im Juni 2017 vom Gemeinderat als Satzung beschlossen (vgl. Stadt Bruchsal 2017a: 1 f.). Mit der Bekanntmachung am 06.07.2017 wurde der Bebauungsplan rechtskräftig (vgl. Stadt Bruchsal 2017e: 7 f.).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurde in § 5 geregelt, dass auf der als Kerngebiet festgesetzten Fläche, auf der nur Wohnungen für Studierende und Auszubildende zulässig sind, die Stellplatzpflicht auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit reduziert wird (vgl. Stadt Bruchsal 2017b: 12). In der Begründung wird ausgeführt, dass nicht jeder Studierende und Schüler über ein Auto verfügt und somit ein geringerer Stellplatzbedarf angenommen werden kann. Zudem würde diese Zielgruppe auch verstärkt den ÖPNV nutzen (vgl. ebd.: 61).

Weitere Regelungen zur Parkierung

In den Kerngebieten wurde fast die gesamte Fläche des Baufelds als überbaubare Fläche festgesetzt, sodass der Bebauungsplan weitreichende Möglichkeiten für die Errichtung von Stellplätzen bietet (vgl. Stadt Bruchsal 2017c). In § 5 der textlichen Festsetzungen wurde geregelt, dass in bestimmten Bereichen keine oberirdischen Stellplätze oder Garagen zulässig sind. Entlang des Gebäudes mit den Studierendenwohnungen wurden auf der Straßenseite Stellplätze ausgeschlossen, weil in dem Bereich ein Geh- und Radweg verläuft und die Anlage von Stellplätzen dort als zu gefährlich eingestuft wurde (vgl. Stadt Bruchsal 2017a: 6, 47). Ansonsten enthält der Bebauungsplan keine weiteren Regelungen, die darauf abzielen, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu steuern.

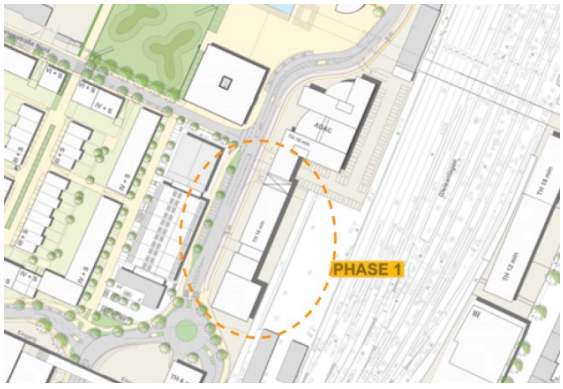
Fazit

In Bruchsal wurde auf die Reduzierungsmöglichkeit in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zurückgegriffen, um über einen reduzierten Stellplatzschlüssel die Entstehung von Wohnungen speziell für Studierende und Auszubildende zu unterstützen. Wegen der direkten Nähe zum Bahnhof und der planungsrechtlichen Einschränkung der Wohnungen für bestimmte Personengruppen erscheint eine solche Einschränkung der Stellplatzpflicht zielführend. Angesichts der Tatsache, dass der Bebauungsplan ein hohes Maß der baulichen Nutzung zulässt (GRZ 0,8 und GFZ 3,0) und dass wegen der vorgegebenen Zielgruppe vorrangig kleine Wohnungen entstehen, kann davon ausgegangen werden, dass die Absenkung der regulären Stellplatzpflicht die Realisierung von Studierendenwohnungen erleichtert hat. Auf der Fläche wird aktuell ein Bauvorhaben für Studierendenwohnen errichtet (vgl. Website Sager 2018). Insgesamt entstehen dort 126 Wohnungen, deren Stellplatznachweis mit dem reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,8 berechnet wurde (101 Stellplätze). Auf Anfrage berichtete der Vorhabenträger, dass von 86 Wohnungsinteressenten bislang nur eine Person einen Stellplatz nachgefragt habe (vgl. STAGE76, Studenten.Wohnen.Bruchsal. GmbH & Co. KG 14.07.2020).

Abbildung 45: Bebauungsplan `Bahnstadt Südwest, Randlage´, zeichnerischer Teil (ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Bruchsal 2017c

Abbildung 46: Ausschnitt aus dem Masterplan mit Projekt für Studierendenwohnen (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Bruchsal 2015: 13 (grafisch überarbeitet)

7.4.2.3 Esslingen am Neckar

In Esslingen am Neckar wurden im Entwicklungsgebiet Neue Weststadt zwei vorhabenbezogene Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen in örtlichen Bauvorschriften erlassen. Bei der Neuen Weststadt handelt es sich um ein 13 ha großes Innenentwicklungsgebiet, bei dem Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs und benachbarter Fabrikbrachen einer neuen Nutzung aus Wohnen und Arbeiten zugeführt werden. Das langgestreckte Plangebiet liegt an zentraler Stelle in der Esslinger Kernstadt und grenzt im Westen direkt an den Hauptbahnhof an. Der aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangene Entwurf sieht im zentralen Bereich eine vier- bis sechsgeschossige Blockrandbebauung vor. Auf etwa 30 % der Flächen sollen Nutzungen abseits von Wohnen entstehen. Die privaten Stellplätze werden in Tiefgaragen untergebracht; in den zwischen den Blöcken liegenden Stichstraßen entstehen einige Parkstände. Von Anfang an ist ein Angebot an Carsharing geplant. (vgl. Stadt Esslingen 2012: 4-11; Stadt Esslingen/ RVI 2015: 8 f., 11)
Für das Gesamtprojekt wurde 2011 ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet und mit einem Vorentwurf für den Bebauungsplan die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit durchgeführt (vgl. Stadt Esslingen 2016b: 3). Im Jahr 2014 erwarb ein Investor (RVI GmbH) von der Stadt große Teile der Entwicklungsflächen, um dort etwa 500 Mietwohnungen für die private Kapitalanlage zu errichten. Auf Grundlage eines 2014 abgeschlossenen städtebaulichen Vertrags wurden die Planungen in einem engen Abstimmungsprozess zwischen Investor und Stadt weitergeführt (vgl. Stadt Esslingen 2016b: 15; Website Holoch 2019). Im Verfahren wurde das Planungsgebiet aufgeteilt und für die einzelnen Blöcke vorhabenbezogene Bebauungspläne mit ergänzenden Durchführungsverträgen erarbeitet. Trotz der etappenweisen Vorgehensweise sollten im Idealfall die Tiefgaragen teilweise unter den Blöcken verbunden werden, um die Anzahl der Zufahrten zu reduzieren. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Untersuchung gab es rechtskräftige Bebauungspläne für die Baublöcke B, C und D. Bei den Baublöcken B und D wurde in den örtlichen Bauvorschriften die Zahl der notwendigen Stellplätze eingeschränkt, bei Baublock C erfolgte keine Absenkung der Stellplatzzahlen (vgl. Stadt Esslingen 2016b: 6; Stadt Esslingen 2016d: 7). Da die Stellplatzreduzierung für Block B nur mit knapper Mehrheit vom Gemeinderat beschlossen wurde, wurde bei Block C darauf verzichtet, um eine Kampfabstimmung zu vermeiden. Die Stadtverwaltung und der Investor hätten dort ebenfalls eine Stellplatzreduzierung gewünscht. Bei Block D wurde wieder die Stellplatzpflicht reduziert, nachdem der Investor eine Untersuchung des Instituts Wohnen und Umwelt (IWU) vorgelegt hatte. Nach Auskunft der Stadt hat der Investor die Stellplatzabsenkungen voll ausgeschöpft (vgl. Schneider 05.08.2020).

Vorhabenbezogener Bebauungsplan `Neue Weststadt: Baublock B´

Ausgangslage und Planungsprozess

Für die Auswertung lagen der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit zeichnerischem und textlichem Teil und die Begründung vor. Die im Rahmen der Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen und deren Abwägung waren für Block B nicht verfügbar. Von der Stadt Esslingen wurde zudem der Durchführungsvertrag zur Verfügung gestellt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan für den Baublock B entstand zwischen 2015 und 2016 (seit 07.04.2016 rechtskräftig). Das etwa 0,8 ha große Plangebiet liegt im Osten des Gesamtprojekts Neue Weststadt. Der Baublock wurde als Mischgebiet ausgewiesen und erlaubt eine Bebauung zwischen vier und sechs Vollgeschossen (vgl. Stadt Esslingen 2016a). Insgesamt sind auf dem Baufeld 132 Wohnungen mit 21 bis 150 m^2 Wohnfläche geplant (vgl. Website RVI o.J.a). Die Tiefgaragen zwischen Block B und C werden miteinander verbunden (vgl. Stadt Esslingen/ RVI GmbH 2015: 7). Im Durchführungsvertrag wurde vereinbart, dass innovative Systeme zur Mobilität wie Carsharing und Ladestationen angeboten werden (vgl. ebd.: 11).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften, die zusammen mit dem Bebauungsplan erlassen wurden, wurde unter Ziffer 6 bestimmt, dass innerhalb „des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes [...] die Stellplatzverpflichtung in der Form eingeschränkt wird, dass

a) für jede Wohnung 0,75 Stellplätze nachzuweisen sind (§ 37 Abs. 1 Satz 1 LBO)
b) bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, (§ 37 Abs. 1 Satz 2 LBO) und bei Änderungen und Nutzungsänderungen von Anlagen für die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge (§ 37 Abs. 3 LBO) der höhere Richtwert gemäß VwV Stellplätze in der Fassung vom 28.05.2015 zu Grunde gelegt wird.“ (Stadt Esslingen 2016a)

In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass die „Anzahl der Stellplätze für Wohnen und gewerbliche Nutzungen [...] aufgrund der räumlichen Nähe zur Innenstadt, der Nähe zum Bahnhof mit seinem öffentlichen Personennahverkehr sowie der Integration von Carsharing-Stellplätzen im Tiefgaragenbereich und Außenbereich des Baublocks B auf ein verträgliches Maß angepasst [wird]. Dabei werden die aktuellen Anforderungen der Landesbauordnung und der VwV Stellplätze berücksichtigt. Zusätzlich werden detailliertere Regelungen zur Gestaltung Bestandteil des Durchführungsvertrages." (Stadt Esslingen 2016b: 10)

Weitere Regelungen zur Parkierung

Im Hinblick auf die Parkierung wurden abseits der Stellplatzzahlen weitere Festsetzungen in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffen. Ziffer 3 der textlichen Festsetzungen bestimmt, dass nur Tiefgaragen innerhalb der durch Planzeichen festgesetzten Grundstücksflächen im Planteil zulässig sind (vgl. Stadt Esslingen 2016a: Ziffer 3). Beim Maß der baulichen Nutzung wurde festgesetzt, dass bei der Ermittlung der Grundflächen die Flächen von Tiefgaragen nicht mitzurechnen sind (vgl. ebd.: Ziffer 2.1).[15] In der Begründung wird diese Berechnungsweise damit gerechtfertigt, dass angesichts der hohen Dichte ohne weitgehende Überbauung der Grundstücke der Stellplatzbedarf nicht gedeckt werden könnte (vgl. Stadt Esslingen 2016b: 9). In Ziffer 5.2 der textlichen Festsetzungen wurde geregelt, dass Flächen über Tiefgaragen, die nicht für Erschließungszwecke erforderlich sind, mit einer mindestens 50 cm starken, im Mittel jedoch mindestens 60 cm starken Erdüberdeckung auszuführen und gärtnerisch anzulegen sind. Dabei müssen mindestens 20 % der Fläche mit standortgerechten Laubgehölzen bepflanzt werden (vgl. Stadt Esslingen 2016a: Ziffer 5.2). Im grafischen Teil des Bebauungsplans wurden die Ein- und Ausfahrt sowie die geplante Verbindung der Tiefgarage zum benachbarten Baublock eingezeichnet (vgl. ebd.: Planzeichnung).

Vorhabenbezogener Bebauungsplan `Neue Weststadt: Baublock D´

Von Baublock D lagen für die Auswertung alle Unterlagen vor, die für den Satzungsbeschluss erstellt wurden (z.B. Abwägung der Stellungnahmen, Vorhaben- und Erschließungsplan). Somit konnten auch die Stellungnahmen aus der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ausgewertet werden. Ebenso wurde von der Stadt der Durchführungsvertrag zur Verfügung gestellt.

Ausgangslage und Planungsprozess

Im März 2017 wurde der Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan des Baublocks D in der Neuen Weststadt gefasst. Im Oktober 2018 beschloss der Gemeinderat den Bebauungsplan als Satzung, der mit der Bekanntmachung am 25.05.2019 in Kraft trat (vgl. Stadt Esslingen 2018a: 3; Stadt Esslingen 2018b). Es handelt es sich dabei um das Baufeld in der Mitte der insgesamt sieben Blöcke des Entwicklungsgebiets (siehe Abbildung 47). Bis 2023 sollen dort 166 Ein- bis Sechszimmerwohnungen, eine Kindertagesstätte sowie zehn Gewerbeeinheiten in bis zu sechsgeschossigen Gebäuden entstehen. Geplant ist eine Tiefgarage mit 164 Stellplätzen – davon 74 als Doppelparker – und 388 Fahrradabstellplätzen (vgl. Stadt Esslingen/ RVI 2018: 1 f., 6; Website RVI o.J.b; Website RVI o.J.c).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften wurde in Ziffer 6.1 dieselbe Regelung wie in Baublock B getroffen. Der Stellplatzschlüssel wurde pauschal auf 0,75 Stellplätze je Wohnung abgesenkt (vgl. Stadt Esslingen 2018b). Im Rahmen der gesetzlichen Beteiligungsverfahren gab es nur vereinzelte Stellungnahmen, die die Parkierung und die Reduzierung des Stellplatzschlüssels zum Inhalt hatten. Beispielsweise erklärte der Bürgerausschuss Innenstadt, dass angesichts des bereits großen Parkdrucks in dem Bereich eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels nicht nachvollziehbar sei (vgl. Stadt Esslingen 2018e: 2). Das zuständige Polizeipräsidium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Absenkung auf 0,75 Stellplätze je Wohneinheit kritisch gesehen werde, da aus Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten im Umfeld der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zunehme. Dadurch würde die Gefahr bestehen, dass Fahrzeuge unerlaubt auf Freiflächen oder im Bereich von Kreuzungen abgestellt werden

[15] Hinweis: Eine solche Festsetzung ist nur in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan möglich, in dem gemäß § 12 Abs. 3 BauGB keine Bindung an die Festsetzungskataloge von § 9 BauGB und der BauNVO besteht (vgl. Kukk 2015: 755). In klassischen Angebotsbebauungsplänen ist ein völliger Ausschluss der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO genannten Anlagen bei der Berechnung der Grundfläche nicht zulässig (vgl. Thoma/ Hauth/ Spilsbury 2018: 1680).

und so die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei Bedarf müsse Falschparkern durch eine umfangreiche Regelung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs begegnet werden (vgl. ebd.: 23). Trotz der vorgebrachten Bedenken schlug die Verwaltung bei der Behandlung der Stellungnahme in der Abwägung vor, die Regelungen für die Reduzierung von Stellplätzen beizubehalten. Dies wurde damit begründet, dass die Zahl der Stellplätze den Bestimmungen der Landesbauordnung entspreche. Wegen der Nähe zur Innenstadt und zum zentralen Versorgungsbereich sowie wegen der guten ÖPNV-Anbindung (ZOB, Bahnhof) und der Integration von Carsharing an mehreren Stellen war es nach Auffassung der Verwaltung möglich, die Stellplatzzahlen zu reduzieren. Die Anforderungen an ein Mindestmaß an Stellplätzen pro Wohnung würden durch die Festsetzung eingehalten werden (vgl. Stadt Esslingen 2018e: 2, 23). In der zusammenfassenden Erklärung zum Bebauungsplan wurde argumentiert, dass die Minderung der Stellplatzpflicht die zielgerichtete, zeitgemäße und nachhaltige Entwicklung der Stadt Esslingen unterstützt. Die Stellplatzpflicht sollte für diesen zentrumsnahen, verdichteten Standort anpasst werden, um so den MIV zu reduzieren sowie gleichzeitig den ÖPNV sowie den Fuß- und Fahrradverkehr zu fördern (vgl. Stadt Esslingen 2018f: 4 f.).

Weitere Regelungen zur Parkierung

Wie bei Baublock B wurde in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan bestimmt, dass bei der Ermittlung der Grundfläche die Flächen für Tiefgaragen nicht mitzurechnen sind (Ziffer 2.1) und Stellplätze nur innerhalb der durch Planzeichen festgesetzten Flächen für Tiefgaragen errichtet werden dürfen (Ziffer 3). Ebenfalls wurde festgelegt, dass Tiefgaragen wie in Baufeld B mit einer Mindesthöhe an Substrat zu begrünen und gärtnerisch anzulegen sind. Zudem enthält der Bebauungsplan eine Regelung, dass die Fahrradabstellplätze auch außerhalb der Tiefgarage im Baufeld zulässig sind. (vgl. Stadt Esslingen 2018b)

Im Vorhaben- und Erschließungsplan zum Bauvorhaben ist zu erkennen, dass in Teilen der Tiefgarage Doppelparker vorgesehen sind, um die erforderliche Zahl an notwendigen Stellplätzen unterbringen zu können. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in dem geplanten Vorhaben viele kleine Ein- und Zweizimmerwohnungen entstehen und somit eine entsprechend hohe Zahl an Stellplätzen auf geringer Grundstücksfläche herzustellen ist (vgl. Stadt Esslingen 2018d).

Fazit

Bei der Neuen Weststadt in Esslingen handelt es sich um ein Städtebauprojekt in verkehrlich guter Lage, das in enger Abstimmung zwischen Stadt und Investor entwickelt wird. Für die Schaffung von Baurecht wurde auf das Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zurückgegriffen (§ 12 BauGB). In zwei Baublöcken mit ausschließlich Mietwohnungen wurde der reguläre Stellplatzschlüssel ohne Anwendung weiterer Kriterien (z.B. Wohnungsgröße) für alle Wohnungen um ein Viertel abgesenkt. Begründet wurde dies vor allem durch die gute ÖPNV-Anbindung und die geplanten Mobilitätsangebote. Nachdem beim ersten Bebauungsplan (Block B) die Stellplatzreduzierungen nur knapp beschlossen wurden, wurde bei Block D eigens eine Untersuchung erstellt, um die Minderungen besser rechtfertigen zu können. Hervorzuheben hinsichtlich der Parkierung ist die Regelung in den örtlichen Bauvorschriften, dass für die entstehenden Nichtwohnnutzungen die höheren Richtwerte der VwV Stellplätze anzuwenden sind, während bei den Wohnungen die Zahl der notwendigen Stellplätze abgesenkt wurde. Ergänzend dazu wurde in den Durchführungsverträgen geregelt, dass Stellplätze für gewerbliche Nutzungen nicht gemäß § 37 Abs. 1 Satz 4 LBO durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden dürfen.

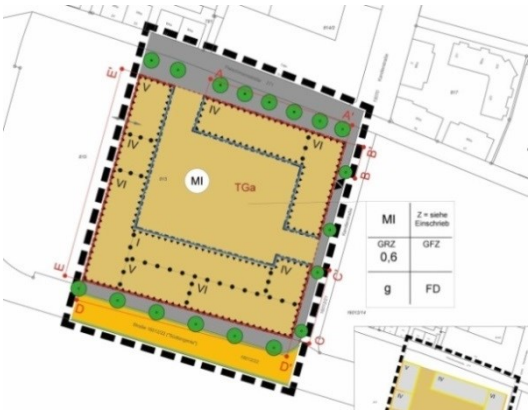
Abbildung 47: Lageplan der Neuen Weststadt mit den Baublöcken A bis H (ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Esslingen 2012: Anhang 1 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 48: Bebauungsplan Baublock B (ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Esslingen 2016a

Abbildung 49: Bebauungsplan Baublock D (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Esslingen 2018b

7.4.2.4 Fellbach

Bebauungsplan `01.02/3 Eisenbahnstraße´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Jahr 2016 stellte die Stadt Fellbach einen Angebotsbebauungsplan der Innenentwicklung für eine 0,8 ha große Fläche direkt am Bahnhof auf. Durch den Abbruch einer ehemaligen Halle und die Verlegung der Straße konnte dort ein Baufeld geschaffen werden, das mit bis zu viergeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern bebaut werden kann. Die Stadt vergab einen großen Teil der Fläche im Erbbaurecht an ein Wohnungsunternehmen, an dem die öffentliche Hand beteiligt ist. Der städtebauliche Entwurf als Ergebnis einer Mehrfachbeauftragung sah auf dem Baufeld insgesamt drei Baukörper mit bis zu vier Geschossen vor. Entlang der Bahnlinie entstand ein Riegel, in dem neben 35 Wohnungen unterschiedlicher Größe auch Bildungseinrichtungen (z.B. Volkshochschule, Jugendtechnikschule) und Gewerbeeinheiten Platz fanden. Im Erdgeschoss wurde in Richtung Bahnhof ein öffentliches Fahrradparkhaus untergebracht. Die Stadt erhielt Belegungsrechte an den neuen Wohnungen, die zu einem reduzierten Mietzins vergeben werden. Südlich angrenzend befinden sich zwei weitere Gebäude im Geltungsbereich. Um eine gezielte städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, war die Erarbeitung eines Bebauungsplans erforderlich. Der Aufstellungsbeschluss und die Billigung des Satzungsentwurfs erfolgten im Juli 2016 (vgl. Stadt Fellbach 2016e: 3; Stadt Fellbach 2016d: 3; Die Kreisbaugruppe o.J.: 12; Website Cannstatter Zeitung 2017). Während der förmlichen Beteiligungsverfahren gingen keine Stellungnahmen ein, die die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze thematisierten (vgl. Stadt Fellbach 2016c: 9). Der Bebauungsplan wurde in der Sitzung des Gemeinderats vom 29.11.2016 mehrheitlich beschlossen und wurde am 09.12.2016 rechtskräftig (vgl. Website Stadt Fellbach 2016; Stadt Fellbach 2016f: 5). Die Bauarbeiten für den nördlichen Bereich begannen im Frühjahr 2017 und waren Ende 2018 abgeschlossen (vgl. Website Kreisbaugruppe o.J.).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In Ziffer 8 der örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurde auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen im nördlichen Kerngebiet auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit reduziert. In den übrigen Bereichen gilt für Wohnungen weiterhin der 1:1-Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung (vgl. Stadt Fellbach 2016b: 10). In der Begründung zum Bebauungsplan wurde ausgeführt, dass bedingt „durch die Wohnungsgrundrisse, die dem Wohnungsbelegungskonzept der Stadt folgen und der direkten Nähe zum Bahnhof [...] die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf 0,8 Stellplatz/Wohneinheit festgesetzt“ wird (Stadt Fellbach 2016d: 7). Gemäß Rückmeldung in der postalischen Befragung wurden die Möglichkeiten für die Absenkung der Stellplatzzahlen bei dem Bauvorhaben ausgeschöpft (Fragebogen Nr. 7).

Weitere Regelungen zur Parkierung im Bebauungsplan

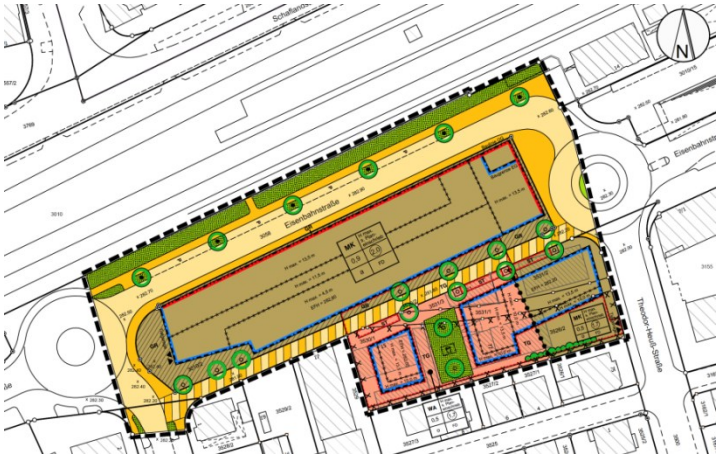
Planungsrechtlich wurden die Flächen im Bereich der Bahnlinie als Kerngebiet und im südlichen Bereich als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen (vgl. Stadt Fellbach 2016b: 2). In den textlichen Festsetzungen (Ziffer 5) wird bestimmt, dass oberirdische Stellplätze und Tiefgaragen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen

sowie den entsprechend gekennzeichneten Flächen zulässig sind. Da im Bebauungsplan nur sechs oberirdische Stellplätze auf privatem Grund festgelegt sind, ist der Großteil der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen. Im öffentlichen Straßenraum sieht der Bebauungsplan zwölf Parkstände entlang der Eisenbahnstraße vor. Die Tiefgaragenzufahrt erfolgt für das nördliche Gebäude von Westen und für die restlichen Gebäude von Osten aus. Eine Verbindung der beiden Tiefgaragen wäre möglich. Außerhalb der überbauten Flächen sind laut Bebauungsplan Tiefgaragen mit mindestens 60 cm Erde zu überdecken und zu begrünen (vgl. Stadt Fellbach 2016b: 6; Stadt Fellbach 2016d: 4). Darüber hinaus wurde in den örtlichen Bauvorschriften (Ziffer 9) vorgeschrieben, dass die erforderlichen Fahrradabstellplätze nur innerhalb des Gebäudes zulässig sind, um so durch die Vermeidung von Nebenanlagen im Freiraum ein qualitätsvolles Erscheinungsbild zu gewährleisten (vgl. Stadt Fellbach 2016b: 10).

Fazit

Die ausgewerteten Unterlagen lassen erkennen, dass für die Erarbeitung des Bebauungsplans bereits konkrete Planungen für die Gebäude und die Nutzungen vorlagen. Es handelte sich somit nicht um einen Angebotsbebauungsplan, der den Rahmen für noch weitgehend unbekannte Bauvorhaben schaffen sollte, sondern der auf ein bestimmtes Projekt abgestimmt wurde. Das Gebäude mit dem reduzierten Stellplatzschlüssel stellt angesichts der Vergabe im Erbbaurecht und der Belegungsrechte durch die Stadt ein Sonderprojekt dar. In den ausgewerteten Unterlagen ließen sich keine Bedenken gegenüber den Stellplatzreduzierungen finden. Die Vermutung liegt nahe, dass bei geförderten Wohnungen für einkommensschwächere Haushalte in direkter Bahnhofsnähe Stellplatzminderungen weithin für vertretbar gehalten wurden. Mit Sicherheit konnte durch die Reduzierung der Stellplätze die Entstehung des in sozialen Belangen ambitionierten Projekts unterstützt werden.

Abbildung 50: Bebauungsplan `01.02/3 Eisenbahnstraße´ (Planteil ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Fellbach 2016b: 2

7.4.2.5 Freiburg im Breisgau

Zum Zeitpunkt der postalischen Befragung gab es in Freiburg neben der städtischen Stellplatzsatzung drei Bebauungsplanänderungen, im Rahmen derer auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Zahl der notwendigen Stellplätze in örtlichen Bauvorschriften eingeschränkt wurde.

Bebauungsplanänderung `Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung) (Plan-Nr. 6-17h)´

Ausgangslage und Planungsprozess

Durch die Änderung des Bebauungsplans `Gewerbegebiet Schildacker´ wurde Baurecht geschaffen, um an Stelle einer nicht mehr sanierbaren ECA-Siedlung aus den 1950er Jahren mit 150 Wohnungen eine Neubebauung mit etwa 300 Wohnungen errichten zu können. Das kommunale Wohnungsunternehmen Freiburger Stadtbau beabsichtigte, etwa 80 % der Wohnungen im geförderten und 20 % der Wohnungen im frei finanzierten Mietwohnungsbau zu realisieren. Auf der 4,2 ha großen Fläche sind mehrere viergeschossige Gebäude sowie im Norden

als Lärmschutz eine fünf- bis sechsgeschossige Riegelbebauung geplant. Der Wohnungsmix besteht aus Zwei- bis Fünfzimmerwohnungen. Durch die Anordnung der Gebäude an den Rändern können im zentralen Bereich prägende Grünanlagen mit alten Bäumen erhalten werden. Eine Bushaltestelle befindet sich direkt in der Nähe, eine Haltestelle der Stadtbahn ist in ca. 700 m Entfernung zu erreichen. (vgl. Stadt Freiburg 2016k: 4-6; Website Stadt Freiburg 2019e)
Die frühzeitige Beteiligung für die Änderung des Bebauungsplans fand im Mai/ Juni 2014 statt. Bereits in diesem Verfahrensschritt wurde in den Beteiligungsunterlagen darauf hingewiesen, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze bei dem Vorhaben reduziert werden soll. Im Dezember 2015 beschloss der Gemeinderat die Offenlage des Entwurfs für die Bebauungsplanänderung. In der gleichen Sitzung wurde auch der Entwurf für die selbständige Stellplatzsatzung und deren Offenlage beschlossen (siehe Kapitel 7.4.1.2). Während der gesetzlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gingen keine Stellungnahmen zum Thema Parkierung und Stellplatzzahlen ein. Der Bebauungsplan wurde am 11.07.2017 vom Gemeinderat als Satzung beschlossen und erlangte mit der ortsüblichen Bekanntmachung am 28.07.2017 Rechtskraft (vgl. Stadt Freiburg 2015g: 5; Stadt Freiburg 2016h: 6; Stadt Freiburg 2016k: 10; Stadt Freiburg 2017i). Der Baubeginn für den ersten Abschnitt erfolgte im Jahr 2017; die Fertigstellung der gesamten Bebauung war ursprünglich bis 2020 geplant (vgl. Website Beule 2016).

Zahl der notwendigen Stellplätze
In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurden Regelungen für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze getroffen, die teilweise von den Vorschriften der zeitgleich erstellten selbständigen Freiburger Stellplatzsatzung abweichen (Rechtskraft: September 2016). Die Zahl notwendiger Stellplätze wurde auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO in den örtlichen Bauvorschriften folgendermaßen geregelt:
„7.1 Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Wohnungen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus, die dauerhaft (mindestens 20 Jahre) der Belegungsbindung mit Nachweis eines Wohnberechtigungsscheines unterworfen sind, wird auf 0,6 Stellplätze/Wohnung reduziert.
7.2 Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für öffentlich geförderte Seniorenwohnungen kann auf ½ Stellplatz/Wohnung reduziert werden.
7.3 Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Wohnungen kann auf 0,6 Stellplätze/Wohnung reduziert werden, wenn die Hausgemeinschaft ein Mobilitätskonzept aufstellt, das mindestens die langfristige Teilnahme an einem Carsharing-Konzept vorsieht. Das Mobilitätskonzept und die vertragliche Teilnahme an einem Carsharing- Konzept sind vom Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren entsprechend nachzuweisen.
7.4 Bei Carsharing-Modellen sind ¼ der nach Nr. 7.3 notwendigen Stellplätze, mindestens jedoch ein Stellplatz, als Carsharing-Parkplätze auszuweisen und durch Übernahme einer Baulast öffentlich-rechtlich abzusichern. Zudem ist durch Vorlage eines Vertrages mit einem geeigneten Carsharing-Unternehmen nachzuweisen, dass auf dem Baugrundstück ein Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht. Soweit und sobald die im Baulastenbuch eingetragenen Bedingungen für die Reduktion nicht mehr gegeben sind, tritt die Verpflichtung von einem Stellplatz pro Wohneinheit wieder in Kraft.
7.5 Zur Sicherstellung der Verpflichtungen nach Nrn. 7.3 und 7.4 ist zwischen dem Carsharing-Anbieter, dem Antragsteller und dem Baurechtsamt – unter Einbindung des Garten- und Tiefbauamtes – ein öffentlich-rechtlicher Vertrag über die konkrete Ausgestaltung des Carsharing- Konzeptes abzuschließen. Ausnahmen von der Verpflichtung sind möglich, sofern dem Zweck dieser Vorschrift durch ein gleichwertiges Konzept entsprochen wird.“ (Stadt Freiburg 2017d: 3)

In der Begründung zum Bebauungsplan wird hinsichtlich der Stellplatzreduzierungen ausgeführt, dass von den 300 geplanten Wohnungen nur etwa 45 Wohneinheiten frei finanziert sein werden. Es wird auf Erfahrungen der Baurechtsbehörde verwiesen, dass vor allem in innerstädtischen Lagen bei ähnlichen Gebieten mit einem hohen Anteil an geförderten Mietwohnungen ein sehr geringes Kfz-Aufkommen festzustellen sei. Daher sei eine Minderung des 1:1-Stellplatzschlüssels gerechtfertigt. Während für geförderte Wohnungen die Stellplatzpflicht pauschal um 40 % gesenkt wird, sind solche Reduzierungen im frei finanzierten Wohnungsbau nur dann möglich, wenn ein Mobilitätskonzept vorliegt, das mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem Carsharing-Konzept vorsieht. (vgl. Stadt Freiburg 2016k: 24).

Weitere Regelungen zur Parkierung
Der Entwurf für die Neubebauung sieht vor, die Stellplätze für die Wohnungen überwiegend oberirdisch herzustellen. Ziffer 5 der planungsrechtlichen Festsetzungen regelt, dass offene Stellplätze, überdachte Stellplätze bzw.

Carports und Tiefgaragen nur innerhalb entsprechend gekennzeichneter Flächen und innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind. Entlang der Straße im Westen wurden vor den Gebäuden Flächen für Senkrechtparker ausgewiesen; im östlichen Bereich enthält der Bebauungsplan Flächen für Stellplätze sowohl an den Rändern als auch innerhalb der Wohnhöfe. Im Norden soll auf Grund der topografischen Lage eine Tiefgarage in einen Wall versenkt werden, sodass in einigen Bereichen eine Sockelgarage entsteht. (vgl. Stadt Freiburg 2017e)
In der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgeführt, dass durch die überwiegend oberirdische Unterbringung der Stellplätze die Herstellung von bezahlbarem Wohnraum gewährleistet werden soll. Weitere Kostensenkungen sollen durch die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze für bestimmte Wohnungen und beim Vorliegen bestimmter Mobilitätsangebote erreicht werden. Die nach Landesbauordnung geforderten Fahrradabstellplätze sollten zum großen Teil überdacht in den Innenhöfen nachgewiesen werden. (vgl. Stadt Freiburg 2016k: 10 f.)
Die Bauflächen wurden als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Um die Herstellung von ausreichend Stellplätzen zu gewährleisten, wurde in den planungsrechtlichen Festsetzungen bestimmt, dass die maximal zulässige Grundflächenzahl von 0,4 durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen, durch Nebenanlagen und durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 0,75 (§ 19 Abs. 4 BauNVO) überschritten werden darf (vgl. Stadt Freiburg 2017f: 1). Planungsrechtlich wurde festgesetzt, dass offene Stellplätze mit einem wasserdurchlässigen Belag herzustellen sind und die Zu- und Ausfahrten von Tiefgaragen nur innerhalb der gekennzeichneten Bereiche zulässig sind. Nebenanlagen nach § 14 BauNVO wie Überdachungen oder Einhausungen von Fahrradabstellplätzen lässt der Bebauungsplan auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zu. Der Bebauungsplan enthält zudem einige Vorgaben zur Begrünung und Bepflanzung von Tiefgaragen und zur Oberflächengestaltung der offenen Stellplätze (vgl. ebd.: 2-5).

Fazit

Die Neubebauung der ECA-Siedlung zeigt beispielhaft, wie durch verschiedene Maßnahmen beim ruhenden Verkehr die Kosten für das Wohnen gesenkt werden sollen. Angesichts der an vielen Stellen vorgesehenen offenen Stellplätze werden auch gewisse stadträumliche Nachteile in Kauf genommen. Bei dem Projekt wird sowohl auf der baulichen Ebene durch den weitgehenden Verzicht auf Tiefgaragen, als auch auf der quantitativen Ebene durch die Stellplatzreduzierungen angesetzt. Im ersten Bauabschnitt, der Mitte 2019 abgeschlossen war, entstanden für 89 geförderte Mietwohnungen 54 Stellplätze sowie etwa 200 Fahrradabstellplätze. Die Reduzierungsmöglichkeiten gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO wurden somit vollständig ausgeschöpft. Die monatlichen Mietkosten der Wohnungen liegen bei 6,51 Euro pro Quadratmeter (vgl. Website Stadt Freiburg 2019e).

Abbildung 51: Bebauungsplan `Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)´ (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Freiburg 2017e

Abbildung 52: Bebauungsplanänderung `Weingarten Zentrum´ (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Freiburg 2016q

Bebauungsplanänderung `Weingarten Zentrum (Plan-Nr. 6-048a)´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Mai 2015 fasste der Freiburger Gemeinderat den Beschluss, den Bebauungsplan für eine Seniorenwohnanlage aus den 1970er Jahren im Stadtteil Weingarten zu ändern. Da die Gebäude in einem schlechten Zustand waren und nicht mehr aktuellen Anforderungen entsprachen, sollten sie saniert, umgebaut und teilweise aufgestockt werden. Ebenso sollte ein achtgeschossiger Neubau ergänzt werden. Für die städtebauliche Entwicklung des 1,5 ha großen Areals im Stadtteil Weingarten wurde die Änderung des bestehenden Bebauungsplans erforderlich. Die Seniorenwohnanlage liegt in unmittelbarer Nähe zum Stadtteilzentrum, zu Stadtbahnhaltestellen sowie zu Naherholungsflächen (vgl. Stadt Freiburg 2016t: 3-5). Im Bebauungsplan wurde die gesamte Baufläche als Fläche für Gemeinbedarf mit dem Zusatz `Seniorenwohnen der AWO´ festgesetzt (vgl. Stadt Freiburg 2016g). Während der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gab es keine Stellungnahmen, die das Thema Parkierung und Stellplatzreduzierung betrafen (vgl. Stadt Freiburg 2016u). Der Gemeinderat beschloss im März 2016 die Änderung des Bebauungsplans, die am 11.03.2016 in Kraft trat (vgl. Stadt Freiburg 2016q).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften wurde auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eine Stellplatzverpflichtung von 0,3 Stellplätzen pro Wohnung festgesetzt (vgl. Stadt Freiburg 2016s: 2, Ziffer 4). In der Begründung zum Bebauungsplan wird dazu erklärt, dass aufgrund der Ausweisung als Gemeinbedarfsfläche für Seniorenwohnen und einer Auswertung, wie viele Pkw pro Seniorenwohnung gemeldet sind, die Stellplatzminderung zu vertreten ist. Durch die Absenkung der Stellplatzpflicht sollte die Bodenversiegelung verringert und alter Baumbestand erhalten werden. In der Begründung wird erläutert, dass zum damaligen Zeitpunkt von 179 Bewohnern lediglich eine Bewohnerin über einen Pkw verfügte. Da viele vorhandene Stellplätze nicht von den Bewohnern oder Mitarbeitenden benötigt werden, werden sie Mietern aus dem Stadtteil zur Verfügung gestellt. Um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass künftig möglicherweise mehr Stellplätze in der Seniorenwohnanlage benötigt werden, regelte die Stadt ergänzend in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger, dass bei einem Mehrbedarf der Stellplatzschlüssel auf bis zu 0,5 erhöht werden kann (d.h. 14 zusätzliche Stellplätze). Zudem wurde der Vorhabenträger vertraglich verpflichtet, fünf Jahre nach dem Bezug der neuen Wohnungen und zehn Jahre nach Bezug der Bestandswohnungen die Zahl der Bewohner mit Pkw zu überprüfen. Falls sich dabei ein Defizit feststellen lässt, sind nachträglich Stellplätze herzustellen (vgl. Stadt Freiburg 2016t: 18-20).

Weitere Regelungen zur Parkierung

In den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wurde bestimmt, dass private Stellplätze nur in den dafür gekennzeichneten Flächen sowie in einem tieferliegenden Garagengeschoss zulässig sind (vgl. Stadt Freiburg 2016r: 2). Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans wurden große Flächen ausgewiesen, innerhalb derer Stellplätze hergestellt werden dürfen (vgl. Stadt Freiburg 2016g). Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung wurde geregelt, dass die mit 0,5 festgelegte Grundflächenzahl durch die Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 überschritten werden darf, sofern alle Oberflächen wasserdurchlässig ausgebildet werden (vgl. ebd.: 1).

Fazit

Bei der vorliegenden Bebauungsplanänderung handelt es sich nicht um klassischen Wohnungsbau, sondern die Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO wurde dafür genutzt, für eine Seniorenwohnanlage die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren. Um nicht den 1:1-Stellplatzschlüssel bei Altenwohnungen realisieren zu müssen, hätte alternativ die Möglichkeit bestanden, auf Grundlage von § 56 Abs. 5 LBO eine Befreiung zu erteilen (siehe dazu auch die Ausführungen in der VwV Stellplätze). Die Stadt Freiburg verfolgte bei der vorliegenden Bebauungsplanänderung die Strategie, die Absenkung der Stellplatzzahlen über das Instrument des städtebaulichen Vertrags abzusichern. Bei einem Mangel wurde mit dem Vorhabenträger die nachträgliche Herstellung von Stellplätzen vertraglich vereinbart. Auf diese Weise sicherte sich die Stadt im Falle der Änderung der Bedarfslage die Möglichkeit, Stellplätze nachfordern zu können.

Bebauungsplanänderung `Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré) (Plan-Nr. 5-68a)´

Ausgangslage und Planungsprozess

Mit der Änderung des Bebauungsplans `Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)´ wurden planungsrechtliche Voraussetzungen geschaffen, um an Stelle von nicht mehr sanierungsfähigen Wohnhäusern eine fünfgeschossige Blockrandbebauung (ca. 1,5 ha) realisieren zu können. Eine Baugenossenschaft plante in zwei Bauabschnitten etwa 140 neue Wohnungen sowie ergänzende Nutzungen wie eine Kindertagesstätte, Kleingewerbe und Tages- und Nachtpflege für Senioren. Weitere 61 Wohnungen in Bestandsgebäuden sollten zunächst erhalten bleiben. Etwa 63 % der neuen Wohnfläche sollte im sozial geförderten Mietwohnungsbau entstehen. Die Planungen sahen vor, den ruhenden Verkehr in einer Tiefgarage mit 129 Stellplätzen unterzubringen. Dadurch sollte auch die angespannte Parkierungssituation im Wohnquartier verbessert werden. Mit mehreren fußläufig erreichbaren Stadtbahn- und Bushaltestellen ist das Plangebiet gut an den ÖPNV angebunden. (vgl. Stadt Freiburg 2016l: 6; Stadt Freiburg 2016o: 12, 14, 32)

In seiner Sitzung am 18.10.2016 beschloss der Gemeinderat die Bebauungsplanänderung als Satzung (Rechtskraft am 04.11.2016). Ungefähr zeitgleich wurde in Freiburg die selbständige Stellplatzsatzung erarbeitet (Rechtskraft: September 2016) (vgl. Stadt Freiburg 2016l: 6; Stadt Freiburg 2016o: 10; Stadt Freiburg 2017w). Im Jahr 2017 starteten die Bauarbeiten für den ersten Bauabschnitt (vgl. Website Mauch 2017).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze folgendermaßen festgelegt:

„(1) Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Servicewohnanlagen wird auf 0,4 Stellplätze je Wohnung reduziert. Servicewohnanlagen im Sinne dieser Bestimmung sind entgeltlich betriebene Wohnanlagen, die dem Zweck dienen, älteren, behinderten oder auf Betreuung angewiesenen volljährigen Menschen Wohnraum zu überlassen und ausschließlich allgemeine Betreuungsleistungen wie die Vermittlung von Dienstleistungen und Hilfsmitteln vorzuhalten. Ausgenommen hiervon sind Wohnanlagen, die gelegentlich allgemeine Betreuungsleistungen unentgeltlich oder gegen eine geringe Aufwandsentschädigung erbringen.

(2) Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Wohnungen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus, die dauerhaft der Belegungsbindung eines Wohnberechtigungsscheins unterworfen sind, kann auf 0,6 Stellplätze je Wohnung reduziert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass sich der Hauseingang der baulichen Anlage fußläufig nicht mehr als 400 Meter von der Mitte einer Straßenbahnhaltestelle entfernt befindet. Die verkehrliche Anbindung der Anlage sowie die Belegungsbindung der Wohnungen sind vom Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren entsprechend nachzuweisen.“ (Stadt Freiburg 2016v: 3)

In der Begründung zum Bebauungsplan wird dargelegt, dass sich Service-Wohnen von betreuten Seniorenwohnungen vor allem dadurch unterscheidet, dass keine regelmäßige monatliche Pauschale für die Grundbetreuung entrichtet werden muss. Es wird auf Erfahrungen verwiesen, dass die überwiegend älteren, oft mobilitätseingeschränkten Bewohner in solchen Wohnungen häufig über kein eigenes Auto verfügen. Daher wird analog zum betreuten Wohnen der Stellplatzschlüssel auf 0,4 reduziert. Die Reduzierung der Stellplatzpflicht für öffentlich geförderte Wohnungen wird durch die zentrale Lage und die gute ÖPNV-Anbindung des Plangebiets begründet. Für frei finanzierte Wohnungen wurde weiterhin ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohnung zu Grunde gelegt. (vgl. Stadt Freiburg 2016o: 31 f.)

Gemäß Begründung zum Bebauungsplan können von den 149 bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätzen 129 in der Tiefgarage nachgewiesen werden. Die 20 fehlenden Pflichtstellplätze werden durch 80 zusätzliche Fahrradabstellplätze entsprechend der Regelung in § 37 Abs. 1 LBO kompensiert. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Ersatz eines Stellplatzes durch vier Fahrradabstellplätze auf die Stellplätze der geplanten Nichtwohnnutzungen bezieht, da dies für Wohnen nicht möglich ist. Insgesamt sollten laut Begründung in der Bebauung 339 Fahrradabstellplätze entstehen, von denen knapp 260 in der Tiefgarage oder im Erdgeschoss und die restlichen ohne Überdachung auf dem Grundstück untergebracht werden. (vgl. Stadt Freiburg 2016o: 14, 28)

Weitere Regelungen zur Parkierung

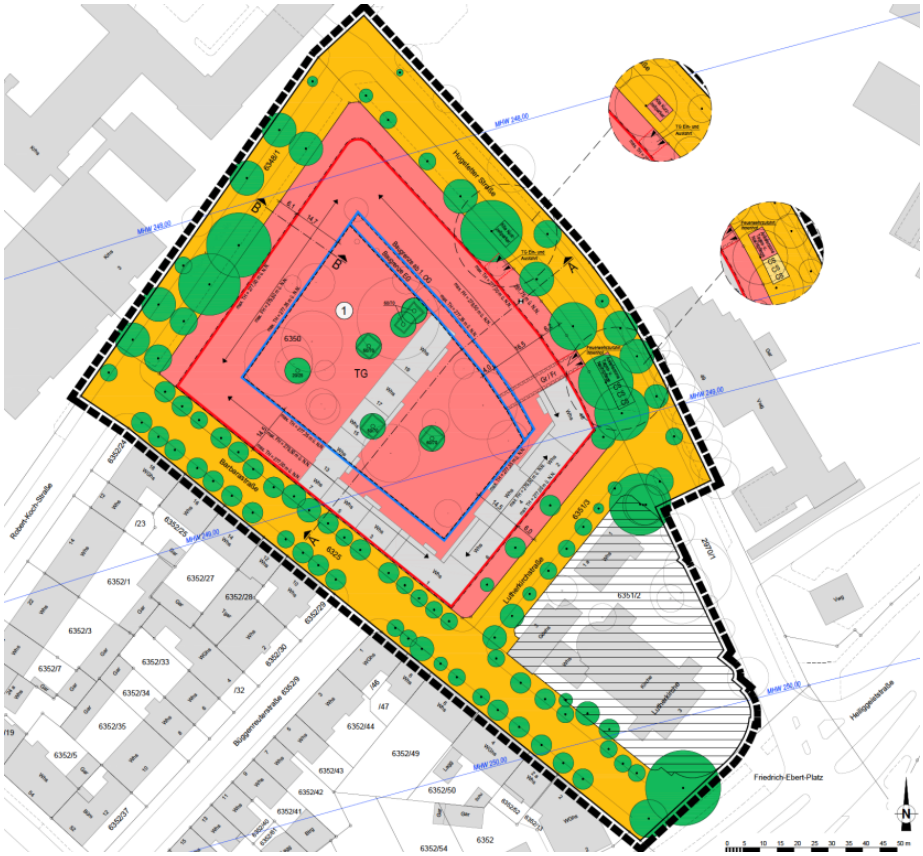
Um im Bereich der öffentlichen Straße Stellplätze für Carsharing und für die Kindertagesstätte einrichten zu können, wurden die dafür vorgesehenen Flächen von der Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche ausgenommen.

Durch einen weitgehenden Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen, Garagen und Carports sollte ein autofreier Innenhof entstehen, dessen Freiraumqualität nicht durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt wird (vgl. Stadt Freiburg 2016m, Stadt Freiburg 2016n: 2; Stadt Freiburg 2016o: 27 f.). Um den Stellplatzbedarf der Wohnungen und der sonstigen Nutzungen unterzubringen, wurde planungsrechtlich unter dem Baufeld eine großflächige Tiefgarage zugelassen (vgl. Stadt Freiburg 2016m; Stadt Freiburg 2016n: 1; Stadt Freiburg 2016o: 15). In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass es im Wettbewerb zunächst Aufgabe war, einen Teil der großen Bestandsbäume im Innenhof zu erhalten. Da es sich im weiteren Verfahren als schwierig erwies, eine zweckmäßige Tiefgarage zu organisieren, mussten einige Bäume weichen. Um die Bäume, die nicht erhalten werden konnten, zu ersetzen, wurden im Innenhof sechs Pflanzgebote festgesetzt. Dabei handelt es sich in fünf Fällen um Großbäume, die in Schächten durch die Tiefgarage mit direktem Erdschluss gepflanzt wurden (vgl. Stadt Freiburg 2016o: 15, 26).
In den textlichen Festsetzungen wurde bestimmt, dass die zulässige Grundflächenzahl von 0,5 durch die Grundflächen von Nebenanlagen und Tiefgaragen (§ 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO) bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden darf. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen dürfen keine Nebenanlagen (z.B. Fahrradabstellanlagen) in Form von Gebäuden errichtet werden (Ziffer 4.3) – nur ausnahmsweise sind im Innenhof technisch erforderliche Anlagen sowie Tiefgaragenaufgänge zulässig. (vgl. Stadt Freiburg 2016n: 1 f.)

Fazit

Bei dem Vorhaben `UniCarré´ handelt es sich um ein hinsichtlich der Nutzung und Wohnformen spezielles Bauvorhaben mit Servicewohnen für ältere Menschen und einem hohen Anteil an sozial geförderten Wohnungen. Die Bebauungsplanänderung erfolgte ungefähr zeitgleich zur Aufstellung der selbständigen Stellplatzsatzung in Freiburg und enthält daher einige ähnliche Regelungen. Trotz der Ausschöpfung der zum Teil erheblichen Stellplatzreduzierungen für bestimmte Wohnformen reichte das Baugrundstück nicht aus, um für alle Nutzungen die notwendigen Stellplätze unterzubringen. In Bezug auf die bauliche Herstellung ist bei dem Projekt die Tiefgarage mit den Schächten für die neu zu pflanzenden Bäume hervorzuheben.

Abbildung 53: Planteil der Bebauungsplanänderung `UniCarré´ (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Freiburg 2016m

7.4.2.6 Heilbronn

In Heilbronn wurden bis Anfang 2019 zwei Bebauungspläne erlassen, in denen in den zugehörigen örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eingeschränkt wurde.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan `08B/34 Weststraße 52/II´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Jahr 2017 fasste der Gemeinderat der Stadt Heilbronn den Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan `08B/34 Weststraße 52/II´, um in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof Baurecht für eine Wohnbebauung zu schaffen. In einer knapp 900 m^2 großen Baulücke beabsichtigte ein kommunales Wohnungsunternehmen, ein bis zu siebengeschossiges Stadthaus mit 28 Mietwohnungen und einer Tiefgarage mit 22 Stellplätzen zu errichten. Etwa 50 % der Wohnungen sollten als sozial geförderter Wohnraum realisiert werden. Die Hälfte der Wohnungen verfügt über zwei Zimmer, 25 % über drei Zimmer und je etwa 10 % über ein und vier Zimmer. Das Wohnungsunternehmen entwickelte das Bauvorhaben in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung. (vgl. Stadt Heilbronn 2017a: 1-14)

Im Rahmen der im Bebauungsplanverfahren durchgeführten Beteiligung gab es keine Stellungnahme, die die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze zum Inhalt hatte (vgl. Stadt Heilbronn 2017b: 4). Der vorhabenbezogene Bebauungsplan `08B/34 Weststraße 52/II´ wurde am 09.11.2017 rechtskräftig. Im Jahr 2020 musste der Bebauungsplan hinsichtlich Baugrenzen, Abstandsflächen und Gebäudehöhe geringfügig geändert werden. Die Festsetzungen zu den Stellplatzzahlen blieben unverändert (vgl. Stadt Heilbronn 2017b; Stadt Heilbronn 2020a). Mit der Bekanntmachung am 20.05.2020 wurde die Änderung des Bebauungsplans rechtskräftig (vgl. Stadt Heilbronn 2020c: 11). Für die Auswertung lag der Durchführungsvertrag nicht vor. In der Gemeinderatsdrucksache für den Satzungsbeschluss wurden aber die wesentlichen Vertragsinhalte aufgezählt. Darunter befanden sich keine Regelungen zur Parkierung oder zur Mobilität (vgl. Stadt Heilbronn 2017b: 2).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO festgelegt, dass die Stellplatzverpflichtung in Abweichung zu § 37 Abs. 1 LBO auf 0,8 Stellplätze pro Wohnung eingeschränkt wird (vgl. Stadt Heilbronn 2017a: 7). In der Beschlussvorlage für die Aufstellung des Bebauungsplans wies die Stadtverwaltung darauf hin, dass in diesem besonderen Fall vom üblichen 1:1-Stellplatzschlüssel abgewichen werden soll, und rechtfertigte dies mit folgenden städtebaulichen Gründen (Stadt Heilbronn 2017a: 3, 5 in der Begründung):

- „das geplante Bauvorhaben liegt in unmittelbarer Nähe zum Hauptknotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs mit Hauptbahnhof, Stadtbahnhaltestelle und Stadtbushaltestellen,
- das geplante Bauvorhaben hat ausschließlich Mietwohnungen und davon einen Anteil von 50 % als sozialgeförderten Mietwohnungsbau zum Inhalt. Diese Nutzung lässt einen geringeren Bedarf an KFZ-Stellplätzen erwarten."

Weitere Regelungen zur Parkierung

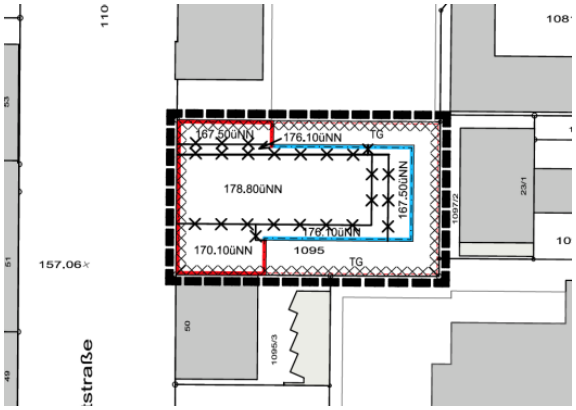
Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden nur wenige planungsrechtliche Festsetzungen getroffen. Die Zulässigkeit des Vorhabens wird vor allem über den dazugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan geregelt. Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans wurde das gesamte Grundstück als Fläche festgesetzt, die durch eine Tiefgarage unterbaut werden kann. In der Begründung wird ausgeführt, dass auf Grund der Umgebungsnutzungen in dem Bereich von einem Kerngebiet ausgegangen werden kann und somit eine starke Überbauung vertretbar ist (vgl. Stadt Heilbronn 2017a: 4, 7 der Begründung). Wegen der begrenzten Platzverhältnisse mussten trotz der Absenkung der regulären Stellplatzpflicht die Stellplätze in der Tiefgarage als Doppelparker ausgebildet werden (vgl. ebd.: 6).

Fazit

Die durch die örtlichen Bauvorschriften geschaffenen Möglichkeiten zur Reduzierung der Stellplatzpflicht wurden bei dem vorliegenden Projekt in vollem Umfang genutzt. Es handelt sich um ein Vorhaben, dass in Abstimmung zwischen Stadt und Investor entwickelt wurde. Dafür spricht auch, dass auf das Instrument des vorhabenbezoge-

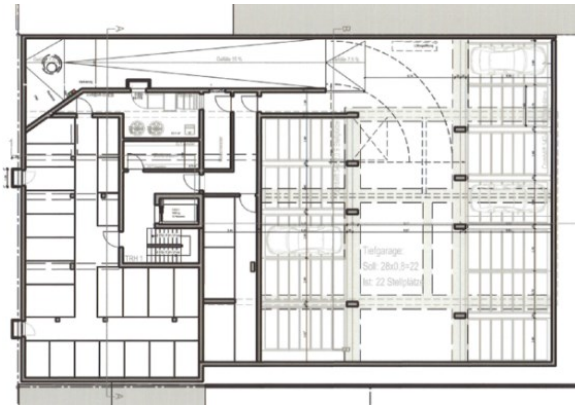
nen Bebauungsplans zurückgegriffen wurde. Obwohl die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert wurde, musste auf mechanische Systeme zurückgegriffen werden, um in ausreichender Anzahl Stellplätze in der Tiefgarage nachweisen zu können. Angesichts der Nähe zum Bahnhof und dem hohen Anteil an preisgebundenen Wohnungen wäre unter Umständen auch eine weiterreichende Reduzierung vertretbar gewesen – zumal am Neckarbogen in Heilbronn die Stellplatzpflicht zuvor schon auf bis zu 0,6 Stellplätze je Wohnung reduziert wurde.

Abbildung 54: vorhabenbezogener Bebauungsplan `Weststraße 52/II´ (Planteil ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Heilbronn 2020b

Abbildung 55: Grundriss der Tiefgarage mit Doppelparkern aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Heilbronn 2017a: 6

Bebauungsplan `19/16 Neckarbogen Ost´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Jahr 2019 fand in Heilbronn eine Bundesgartenschau statt, im Rahmen derer eine Modellbebauung für ein zukunftsfähiges Stadtquartier realisiert wurde. Am östlichen Rand des Geländes errichteten zahlreiche Bauherren in drei Baublöcken eine kleinteilige Bebauung mit Miet- und Eigentumswohnungen. In den nächsten Jahren wird der neue Stadtteil Neckarbogen weiter aufgesiedelt. Für die Realisierung des ersten Bauabschnitts wurde die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Der rund vier Hektar große Geltungsbereich umfasste die eigentlichen Baufelder sowie die umliegenden Verkehrsflächen (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 3 f., 20). Neben vielen anderen Zielen sollte in der Modellbebauung ein autoarmes, aber kein autofreies Stadtquartier mit kurzen Wegen entstehen. Durch ein innovatives Mobilitätskonzept sollte eine Änderung des Mobilitätsverhaltens angeregt und ein Modal Split von 30 % MIV und 70 % Umweltverbund erreicht werden (vgl. Stadt Heilbronn 2015b: 48; Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH 2016: 72 f.). In einer Projektdokumentation wird das geplante Parkierungskonzept folgendermaßen beschrieben: „Private Stellplätze sollen ausschließlich in `innovativen Tiefgaragen´ als zukunftsweisende Parkräume mit einer wegweisenden Nutzungsqualität und attraktiven Gestaltung bereitgestellt werden.“ (Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH 2016: 73)

Im Jahr 2010 wurde die Aufstellung eines Bebauungsplans, der den gesamten Stadtteil umfasst, beschlossen. Nach einer Aufteilung des Geltungsbereichs wurde der Bebauungsplan `19/16 Neckarbogen Ost´ für den Modellstadtteil am 20.08.2015 rechtskräftig. In den verschiedenen Beteiligungsschritten gingen keine Stellungnahmen zum Thema Parkierung und Stellplätze ein (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 6-9, 17 f.). Die Bauflächen der drei Blöcke wurden als allgemeines Wohngebiet mit einer GRZ von 0,5 sowie ein Bereich im Süden als Mischgebiet mit einer GRZ von 0,75 ausgewiesen. Zulässig ist eine Bebauung mit einer Höhe zwischen 17,3 und 30 m (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 20; Stadt Heilbronn 2015b: 13, 16).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In Ziffer 5 der örtlichen Bauvorschriften wurde die Regelung getroffen, dass auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Stellplatzverpflichtung auf 0,6 Stellplätze pro Wohnung eingeschränkt wird (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 20). In der Begründung zum Bebauungsplan werden die Ziele und Zwecke der Stellplatzminderung kaum dargelegt. Es findet sich lediglich die Erläuterung, dass „von den Möglichkeiten der novellierten Landesbauordnung Baden-Württemberg [...] Gebrauch gemacht und im Sinne eines autoarmen Quartiers die Stellplatzverpflichtung

auf 0,6 Kfz-Stellplätze / Wohneinheit reduziert“ wird (vgl. Stadt Heilbronn 2015b: 14 in Begründung). In der postalischen Befragung gab die Stadt an, dass im Plangebiet durchschnittlich 0,8 Stellplätze je Wohnung hergestellt wurden (vgl. Fragebogen Nr. 35 in der postalischen Befragung).

Weitere Regelungen zur Parkierung

Der Entscheidung, in welcher Form der ruhende Verkehr in der Modellbebauung untergebracht werden soll, ging ein längerer Entscheidungsprozess voraus. Zunächst wurde in einem breiten Abstimmungsverfahren ein Parkierungskonzept erarbeitet, das vorsah, dass zwar alle Gebäude mit Pkw angefahren werden können, aber dass die privaten Fahrzeuge in Tiefgaragen und/ oder Parkhäusern auf entfernt liegenden Baufeldern im Süden des Stadtteils untergebracht werden. Dieses auch von der Verwaltung favorisierte Konzept, in einigen Baufeldern Tiefgaragen auszuschließen und die Parkierung konzentriert unterzubringen, wurde im Gemeinderat kontrovers diskutiert (vgl. Website Baars-Werner 2014a; Website Friese 2018). Insbesondere im Hinblick auf die Vermarktungschancen der Grundstücke wurde die räumliche Trennung von Wohnung und Stellplatz kritisch gesehen. Allerdings fand dieses Konzept im Rahmen der Bürgerbeteiligung starke Unterstützung. Um mehr Informationen zur Akzeptanz der verschiedenen Parkierungslösungen zu erhalten, wurden in der ersten Vermarktungsphase der Grundstücke die Interessenten gebeten, mitzuteilen, welches Parkierungskonzept favorisiert wird. Von den 94 Interessenten haben sich acht für das Parkierungskonzept mit der getrennten Unterbringung aus dem Rahmenplan ausgesprochen, zwölf bevorzugten Tiefgaragen unter den Baufeldern und 74 Interessenten äußerten sich nicht dazu. In weiterer Folge war geplant, nur unter einem der drei Baufelder eine Tiefgarage zu errichten und dort sämtliche Stellplätze unterzubringen. In einer Gemeinderatssitzung im Dezember 2014 wurde schließlich ein von CDU, SPD und FDP eingebrachter Antrag mehrheitlich beschlossen, der unter jedem Baufeld Tiefgaragen fordert. In dem Antrag wurde beispielsweise ausgeführt, dass eine „moderne Bebauung [...] sich nicht dadurch aus[zeichne], dass das Parken am Gebäude oder im Haus ausgeschlossen wird. Vielmehr zeichnet sich eine moderne städtebauliche Struktur dadurch aus, dass Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden, die aber nicht zwingend oberirdisch zu erfolgen haben bzw. den öffentlichen Raum prägen.“ (Stadt Heilbronn 2014a: 2) Die Antragsteller waren der Meinung, dass eine gebündelte Parkierung nicht praktikabel sei und die Baugrundstücke und damit das Baugebiet abwerten würde. Bei einem hochwertigen Wohnbauvorhaben müsse das Anfahren der Wohnung sowie das Parken am Gebäude möglich sein (vgl. Stadt Heilbronn 2013: 35; Stadt Heilbronn 2014a: 1-3.; Stadt Heilbronn 2014b: 5). In der Folge wurde in jedem Baufeld fast über die gesamte Fläche die Errichtung von Tiefgaragen zugelassen. Die Errichtung von oberirdischen Stellplätzen und Garagen wurde hingegen ausgeschlossen, damit die Bauflächen bestmöglich der Hauptnutzung Wohnen dienen und eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht wird. Im öffentlichen Raum wurden nur wenige Kurzzeitparkstände und Carsharing-Stellplätze vorgesehen. In einem im Süden angrenzenden Mischgebiet sind gemäß Bebauungsplan in bestimmten Bereichen oberirdische Garagen ausnahmsweise zulässig, wenn diese als Hauptgebäude errichtet werden (z.B. Parkhaus) bzw. in ein Hauptgebäude integriert sind und eine bestimmte Größe (100 m^2 Nutzfläche) überschreiten. Auf diesen Flächen musste oberirdische Parkierung zugelassen werden, da wegen problematischer Bodenverfüllungen die Errichtung von Tiefgaragen weder wirtschaftlich noch bautechnisch vertretbar gewesen wäre (vgl. Stadt Heilbronn 2015b: 13 f.; Stadt Heilbronn 2015a: 16). Im grafischen Teil des Bebauungsplans wurden jeweils nur an einer Seite eines Baublocks Bereiche festgelegt, innerhalb derer Ein- und Ausfahrten errichtet werden dürfen. Zudem wurde geregelt, dass Ein- und Ausfahrten in die Gebäude zu integrieren sind und bestimmte Breiten nicht überschreiten dürfen (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 20). Da die Baufelder in bis zu acht Grundstücke aufgeteilt wurden und nur in einem Bereich Zufahrten zulässig waren, mussten die Bauherren gemeinsame Tiefgaragen errichten. Bei der Errichtung der gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen unter der kleinteiligen Bebauung wurde in großen Teilen auf das in Tübingen entwickelte Modell mit Ankernutzern zurückgegriffen (vgl. Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH 2016: 10, 23, 49; Stadt Heilbronn 2019a: 5; siehe dazu auch Projektstudie Alte Weberei Kapitel 8.2.1).

In Ziffer 2.2 der planungsrechtlichen Festsetzungen wurde bestimmt, dass im allgemeinen Wohngebiet für unterhalb der Geländeoberfläche liegende Tiefgaragen ausnahmsweise eine Überschreitung der Grundflächenzahl bis 0,9 zugelassen werden kann (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 20). In den örtlichen Bauvorschriften wurde in Ziffer 3.2 vorgeschrieben, dass Tiefgaragen und sonstige unterirdische Gebäude mit einer intensiven Dachbegrünung zu versehen sind (vgl. ebd.: 20).

Eine besondere Regelung stellt Ziffer 7.2 der textlichen Festsetzungen dar, die vorschreibt, dass Garagengeschosse eine lichte Höhe von mindestens 2,5 m aufweisen müssen. In der Begründung wird dies damit gerechtfertigt, dass „Parkierungsanlagen [...] zunehmend automatisiert [werden]. Um diese Entwicklung nicht dauerhaft durch eine zu geringe lichte Höhe (gemäß Garagenverordnung lediglich 2 m) zu verhindern, wird für Garagengeschosse eine lichte Mindesthöhe von 2,5 m festgesetzt. Damit wird eine innovative Parkraumbewirtschaftung gefördert, die für jede Garage im Plangebiet eine platzsparende Automatisierung durch horizontale Parkierungssysteme (Verschieben) ermöglicht.“ (Stadt Heilbronn 2015b: 14) Die Stadt erläutert dazu weiter, dass der Mehraufwand von 10 bis 20 % des Bauvolumens in Anbetracht der Nachhaltigkeits- und Mobilitätsziele als angemessen betrachtet wird. Im Hinblick auf Fahrradabstellplätze wurde in den örtlichen Bauvorschriften auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO geregelt, dass diese nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie in Tiefgaragen hergestellt werden dürfen. Die Abstellplätze sind in die Hauptgebäude zu integrieren bzw. daran anzugliedern und in ausreichender Anzahl witterungsgeschützt zu errichten. In den örtlichen Bauvorschriften wurden wenige Voraussetzungen definiert, unter denen ausnahmsweise Fahrradabstellplätze außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden können (vgl. Stadt Heilbronn 2015a: 20).

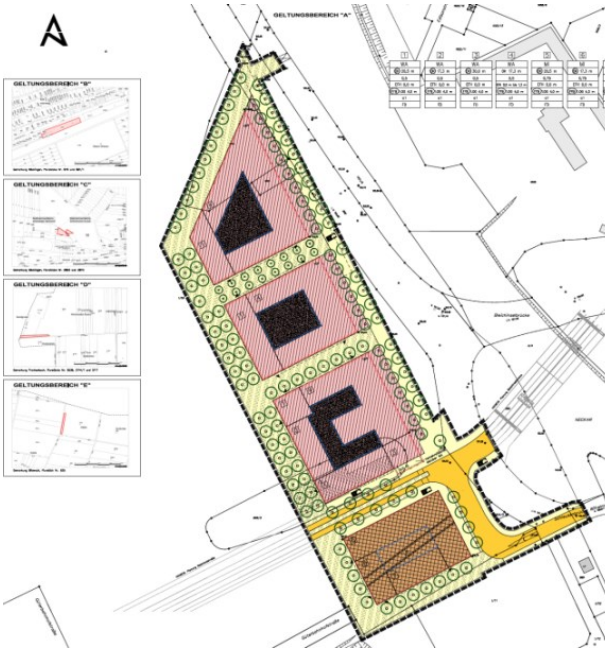
Fazit

Mit einer Reduzierung auf 0,6 Stellplätze je Wohnung wurde im Neckarbogen Ost die Stellplatzpflicht pauschal für alle Wohnungen vergleichsweise stark gemindert. Angesichts der Tatsache, dass im Plangebiet im Mittel ein Stellplatzschlüssel von 0,8 realisiert wurde, haben nicht alle Bauherren die Reduzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Während im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans intensiv und kontrovers diskutiert wurde, ob die Stellplätze gebäudebezogen auf dem Baufeld oder gebündelt an anderer Stelle untergebracht werden sollen, ließen sich in den ausgewerteten Unterlagen keine Hinweise finden, dass das Maß der Reduzierung der Stellplatzzahlen Gegenstand von Diskussionen war. Der erste Bauabschnitt mit Modellcharakter, in dem zunächst die Stellplätze zentralisiert untergebracht werden sollten, zeigt exemplarisch, wie schwierig es sich wegen Bedenken in politischen Gremien gestalten kann, innovative Konzepte bei der Parkierung umzusetzen. Im Januar 2019 setzte die Stadt die Überlegungen fort und erarbeitete eine Gemeinderatsvorlage (Drucksache 001/2009), wie nach der Bundesgartenschau der restliche Stadtteil entwickelt werden soll. Bei der Frage, ob die Stellplätze in den künftigen Bauabschnitten in Tiefgaragen oder in Parkhäusern untergebracht werden sollen, zeigten sich erneut unterschiedliche Meinungen im Gemeinderat, sodass die Beschlüsse darüber vertragt wurden. (vgl. Stadt Heilbronn 2019a: 5; CDU Fraktion Heilbronn 2019; Stadt Heilbronn 2019b: 14; Website Kistner 2019)

Abbildung 56: Lageplan mit den drei Baublöcken und der BUGA

Quelle: Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH 2016: 18

Abbildung 57: Bebauungsplan 19/16 Neckarbogen Ost (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Heilbronn 2015a: 20

7.4.2.7 Kehl

In Kehl (ca. 36.000 Einwohner) sind bis Anfang 2019 zwei Bebauungspläne erlassen worden, in denen § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO für Stellplatzminderungen bei Wohnungen angewendet wurde.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan `Oase in Kehl-Kernstadt´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Süden der Kernstadt von Kehl befindet sich eine ca. 7.000 m^2 große Brachfläche, die gut an die Innenstadt und an den ÖPNV angebunden ist. Die Stadt verfolgte das Ziel, dort ein Wohnquartier ergänzt um soziale Nutzungen für Senioren zu entwickeln. Um geeignete Konzepte für die Bebauung zu finden, schrieb die Stadt im Jahr 2015 einen offenen Investorenwettbewerb aus und vergab im Juli 2016 das Grundstück. Der Entwurf sieht sechs Gebäude mit drei bis vier Vollgeschossen vor. Die notwendigen Stellplätze werden in zwei Tiefgaragen sowie auf neun oberirdischen Stellplätzen untergebracht. Der Investor realisiert neben herkömmlichem Wohnungsbau altengerechte Wohnangebote sowie Wohnraum für einkommensschwächere Haushalte. In einem Baukörper im Süden entsteht eine Mischung aus Wohnen sowie Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen. Die Bauflächen wurden planungsrechtlich als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. (vgl. Stadt Kehl 2016a: 1 f.; Stadt Kehl 2018d: 3, 11) Nach dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan im Jahr 2008 wurde das Verfahren erst 2017 weitergeführt. Im Rahmen der Auslegung gingen zahlreiche Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein. Unter anderem wurden Bedenken vorgebracht, dass sich durch das Wegfallen des bestehenden Parkplatzes der Parkdruck in der Umgebung erhöhen könnte (vgl. Stadt Kehl 2018e: 71, 73). Nach einer erneuten Offenlage beschloss der Gemeinderat den vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Januar 2019 als Satzung (rechtskräftig seit 01.02.2019) (vgl. Stadt Kehl 2018a: 1; Stadt Kehl 2018b). Für die Auswertung war der Entwurf für den Durchführungsvertrag zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger verfügbar. Zur Herstellung von Stellplätzen wurden darin keine spezifischen Regelungen getroffen, die über den Bebauungsplan hinausgehen (vgl. Stadt Kehl 2018f: 3-10). Die Bauarbeiten für die Hochbauten starteten Ende 2019/ Anfang 2020 (vgl. Website Graf Kerssenbrock 2019).

Zahl der notwendigen Stellplätze

Während des Aufstellungsverfahrens wurden die Regelungen für die Stellplatzverpflichtung bei Wohnungen mehrfach angepasst. Im Planentwurf für die frühzeitige Beteiligung wurden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO pro Wohnung 1,5 Stellplätze gefordert. Diese Erhöhung galt allerdings nicht für Wohnungen, die mit Mitteln der Landeswohnraumförderung errichtet werden (vgl. Stadt Kehl 2017b: 6). In der Gemeinderatsvorlage, mit der dann der Satzungsentwurf für die Offenlage und die Behördenbeteiligung gebilligt wurde, erläuterte die Verwaltung, dass bei den geplanten Altenwohnungen der Stellplatzschlüssel verringert werden soll. Während für eine frei finanzierte Wohnung mindestens 1,3 Stellplätze als notwendig erachtet wurden, wurde für eine mietpreisreduzierte Wohnung ein Stellplatz und für eine Altenwohnung auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO 0,5 Stellplätze vorgesehen (vgl. Stadt Kehl 2017c: 2; Stadt Kehl 2017d: 8). Diese Stellplatzzahlen wurden bis zur Rechtskraft beibehalten (Ziffer II.6 der örtlichen Bauvorschriften) und waren in den ausgewerteten Unterlagen kein Anlass für Diskussionen (vgl. Stadt Kehl 2018c: 9). In der Begründung zum Bebauungsplan wurden die Stellplatzabsenkungen damit gerechtfertigt, dass das Plangebiet sehr zentral liegt und sich verschiedene Wohnfolgeeinrichtungen in fußläufiger Entfernung befinden. Zudem sollte direkt bei der Neubebauung eine Haltestelle eingerichtet werden, die von mehreren Stadt- und Regionalbuslinien bedient wird. In der Begründung zum Bebauungsplan wurde dargelegt, dass mit der Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 1,3 im frei finanzierten Wohnungsbau die Verlagerung von Parkdruck in die umgebende Bebauung verhindert werden soll. Die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze für Altenwohnungen wurde vor allem damit gerechtfertigt, dass auf diese Weise die Entstehung von solchen Wohnformen unterstützt werden kann (vgl. Stadt Kehl 2018d: 15, 19). Um im Hinblick auf den undefinierten Begriff `Altenwohnung´ Klarheit zu schaffen, wurde dafür in den Hinweisen zum Bebauungsplan eine entsprechende Definition eingefügt (vgl. Stadt Kehl 2018c: 13). In der final beschlossenen Version der örtlichen Bauvorschriften wurde bestimmt, dass die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung nicht für jene elf Wohnungen gilt, die entsprechend einer planungsrechtlichen Festsetzung (Ziffer I.6) vergünstigt vermietet werden müssen (vgl. Stadt Kehl 2018c: 9).

Weitere Regelungen zur Parkierung

Für die bauliche Unterbringung des ruhenden Verkehrs setzt der Bebauungsplan fest, dass oberirdische Stellplätze nur in den entsprechend gekennzeichneten Flächen zulässig sind. Oberirdische Garagen sind planungsrecht-

lich ausgeschlossen. Im Bebauungsplan wurde in Ziffer I.7 geregelt, dass Tiefgaragen und deren Zufahrten nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und der mit der Zweckbestimmung Tiefgarage gekennzeichneten Flächen zulässig sind. Zudem wurden weitere Festsetzungen zur Lage der Zufahrten und sonstiger Anlagen wie Abluftöffnungen getroffen (vgl. Stadt Kehl 2018c: 2). In der Öffentlichkeit wurde die Bebauung des Areals vor allem wegen der Dichte und der großen Bauvolumen kritisch gesehen. In einer Vorlage für den Gemeinderat wies die Verwaltung darauf hin, dass die Dichte vor allem auch deshalb als verträglich angesehen wird, weil die Parkierung in einer Tiefgarage untergebracht wird und somit hochwertige Freiräume für die Bewohner zur Verfügung stehen (vgl. Stadt Kehl 2018e: 3). Um die Stellplätze unterirdisch herstellen zu können, wurde beim Maß der baulichen Nutzung geregelt, dass die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,45 durch Tiefgaragen bis zu maximal 0,8 überschritten werden kann (vgl. Stadt Kehl 2018d: 13). Der vorhabenbezogene Bebauungsplan enthält zudem Regelungen zur Überdeckung und Bepflanzung der Tiefgaragen (vgl. Stadt Kehl 2018b; Stadt Kehl 2018c: 8 f.).

Fazit

Bei dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan `Oase´ stellte die Stadt Kehl für die verschiedenen geplanten Wohnformen unterschiedliche Anforderungen an den Stellplatznachweis. Während für den frei finanzierten Wohnungsbau die landesrechtliche Stellplatzpflicht um 30 % erhöht wurde, wurde bei preisgedämpften Wohnungen auf eine Erhöhung verzichtet und für Altenwohnungen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eine Halbierung des regulären Stellplatzschlüssels vorgenommen. Mit diesen Erleichterungen beim Stellplatznachweis verfolgte die Stadt vor allem die Strategie, die Entstehung bestimmter Wohnformen auf der Entwicklungsfläche zu begünstigen. Die Nachfrage beim Vorhabenträger ergab, dass im ersten Bauabschnitt keine Altenwohnungen entstehen, aber im zweiten Bauabschnitt im Süden ausschließlich Altenwohnungen realisiert werden. Die Stellplätze für diese Wohnungen werden mit dem reduzierten Stellplatzschlüssel berechnet und zum Teil auch in der Tiefgarage des ersten Bauabschnitts untergebracht (vgl. Firmengruppe orbau 16.07.2020).

Abbildung 58: vorhabenbezogener Bebauungsplan `Oase´ (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Kehl 2018b

Bebauungsplan `Schneeflären´

Ausgangslage und Planungsprozess

Seit 2015/ 2016 entsteht im Süden der Kernstadt von Kehl ein neues Wohngebiet mit etwa 400 Miet- und Eigentumswohnungen. Bei dem ca. 10 ha großen Baugebiet handelt es sich um die letzte große Entwicklungsfläche in integrierter Lage in der Stadt. Die weitgehend unbebaute Fläche liegt etwa einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und ist über eine Busverbindung zu erreichen. In der Umgebung sind Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen vorhanden. Im Plangebiet, das sich vor der Entwicklung zum Großteil im Eigentum der Stadt

befand, sind etwa 60 % Geschosswohnungsbau, 25 % verdichtete Einfamilienhäuser und 15 % freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser geplant. Neben klassischem Wohnungsbau sollen auch Baugruppen und besondere Wohnprojekte entstehen. (vgl. Stadt Kehl 2018i: 3-6, 34; Website Stadt Kehl o.J.a; Website BadenOnline 2017)
Die Kommune verfolgt dabei das Ziel, ein städtisch geprägtes Wohnquartier mit hohen städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualitäten zu entwickeln, das aktuellen Umwelt-, Energie- und Verkehrsthemen sowie zeitgemäßen Wohnvorstellungen gerecht wird. Große Teile der Flächen wurden im Bebauungsplan als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, einige Bereiche am Quartiersplatz als Mischgebiet (vgl. Stadt Kehl 2018i: 15; Stadt Kehl 2018g). In dem Gebiet sollen laut Planungen der Stadt eine Mobilitätsstation mit Carsharing-Autos, Leihfahrrädern sowie Ladestationen für E-Bikes entstehen (vgl. Website Stadt Kehl o.J.a; Website BadenOnline 2018).
Bereits im Dezember 2005 fasste der Gemeinderat den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan `Schneeflären´. Nachdem die Planungen gestockt hatten, führte die Stadt 2012/ 2013 eine städtebauliche Mehrfachbeauftragung durch, auf deren Grundlage der Bebauungsplan weiterentwickelt wurde. Für den Teilbereich im Südosten wurde im April 2015 der Satzungsbeschluss einstimmig gefasst und für den restlichen Teil nach einer erneuten Offenlage im September 2015. Der Bebauungsplan wurde am 11.12.2015 in einer konsolidierten Fassung, die beide Teile zusammenführt, bekannt gemacht (vgl. Stadt Kehl 2018i: 13 f.; Stadt Kehl 2018j: 3).
Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gab es aus der Öffentlichkeit zum Thema Parkierung eine Anregung, am Quartiersplatz ein Parkhaus für die Wohnbebauung, aber auch für die angrenzenden Freizeitnutzungen zu errichten. Dies wurde nicht in den Plan aufgenommen (vgl. Stadt Kehl 2015d: 14). Seitens der Träger öffentlicher Belange regte die Straßenverkehrsbehörde Kehl an, die Stellplatzverpflichtung auf 1,5 Stellplätze je Wohnung zu erhöhen, weil erfahrungsgemäß mehr Stellplätze im Neubau erforderlich seien (vgl. ebd.: 9).
Etwa 1,5 Jahre nach Inkrafttreten hielt es die Stadtverwaltung für erforderlich, den Bebauungsplan vor allem im Hinblick auf die Parkierung zu ändern. In einer Gemeinderatsvorlage im Mai 2017 wurde die Notwendigkeit von Änderungen folgendermaßen begründet: „Bei der Vermarktung der Flächen und der Konzipierung von Bauvorhaben hat sich herausgestellt, dass die Festsetzungen bzgl. Parken in Verbindung mit weiteren rechtlichen Vorgaben oder ökonomischen Zwängen z.T. zu planerischen Lösungen führen, die nicht im Sinne der Konzeption des Baugebiets sind und daher geändert werden sollen“ (Stadt Kehl 2017e: 1). Am 29.03.2018 wurde die Bebauungsplanänderung nach einem einstimmig gefassten Satzungsbeschluss rechtskräftig (vgl. Stadt Kehl 2018k: 1; Stadt Kehl 2018g).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In der ersten rechtskräftigen Fassung der örtlichen Bauvorschriften wurde die Stellplatzpflicht nicht gemindert, sondern für Baufelder mit Einfamilienhäusern auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO auf 1,5 Stellplätze und für die anderen Baufelder auf 1,3 Stellplätze je Wohnung erhöht (vgl. Stadt Kehl 2015c: 12). Neben anderen Anpassungen wurden bei der baldigen Änderung des Bebauungsplans die Stellplatzzahlen reduziert und weiter differenziert, da sich der erhöhte Stellplatzschlüssel als Hemmnis für die Schaffung von gefördertem und seniorengerechtem Wohnraum herausstellte (vgl. Stadt Kehl 2018j: 3). Für den sozial geförderten Wohnungsbau wurde die Stellplatzpflicht auf einen Stellplatz je Wohnung gesenkt (vgl. Stadt Kehl 2018h: 13). Zudem wurde auf § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zurückgegriffen und in den örtlichen Bauvorschriften eine Regelung (Ziffer II.4.3) hinzugefügt, dass die Zahl notwendiger Stellplätze ausnahmsweise auf 0,7 Stellplätze je Wohnung reduziert werden kann, wenn es sich um nach bestimmten Kriterien definierte Altenwohnungen handelt (vgl. ebd.: 13, 19).

Weitere Regelungen zur Parkierung und Änderungen des Bebauungsplans

Der zunächst rechtskräftige Bebauungsplan enthielt im zeichnerischen und im textlichen Teil zahlreiche, sehr detaillierte Festsetzungen zur räumlichen Verortung und äußeren Gestaltung von Stellplätzen und Tiefgaragen. Mit diesen umfangreichen Regelungen sollte laut Begründung ein einheitliches und geordnetes Erscheinungsbild erreicht werden (vgl. Stadt Kehl 2015c: 12; Stadt Kehl 2018i: 22 f.). Beispielsweise wurde bestimmt (Ziffer I.6.1), dass in den meisten Baufeldern zahlenmäßig zumindest der 1:1-Stellplatzschlüssel zwingend in Gemeinschaftstiefgaragen untergebracht werden muss. Oberirdische Stellplätze waren an verschiedenen Stellen zulässig; oberirdische Garagen wurden grundsätzlich ausgeschlossen. Zufahrten zu Tiefgaragen mussten bis zur Baugrenze bzw. Baulinie eingehaust werden, wenn sie nicht innerhalb eines Gebäudes liegen (vgl. Stadt Kehl 2015c: 4, 10).
Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans wurden die Flächen für die Parkierung sehr detailliert eingetragen. In vielen Baufeldern mit aufgebrochenen Blockrandstrukturen wurden die Flächen für Tiefgaragen geometrisch so bestimmt, dass die hinter liegenden Baugrenzen parallel in den Innenhof verschoben wurden, sodass in der Mitte des Baublocks keine Unterbauung zulässig war (siehe Abbildung 60, vgl. Stadt Kehl 2018g).

Zum Zeitpunkt der ersten Änderung des Bebauungsplans waren bereits große Teile des Baugebiets erschlossen, zahlreiche Grundstücke verkauft und einige Bauvorhaben in Bau oder fertiggestellt. Da die zunächst geltenden Festsetzungen teilweise zu unerwünschten Ergebnissen führten, wurden zahlreiche Regelungen geändert, um die Schaffung von gefördertem Wohnungsbau, Altenwohnungen und Vorhaben mit gemischten Nutzungen zu begünstigen. Um das Ziel eines gemischt genutzten und lebendigen Quartiers zu erreichen, waren Anpassungen erforderlich, damit solche Projekte unter angemessenen wirtschaftlichen Bedingungen entstehen können (vgl. Stadt Kehl 2017f: 1). Beispielsweise war bei der Festsetzung der Grundflächenzahl nicht ausreichend berücksichtigt worden, dass unterirdische Gebäudeteile (Tiefgaragen) mitgerechnet werden müssen. Dies führte dazu, dass bei Vorhaben die Baudichte reduziert werden musste und somit günstiger Wohnraum nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen entstehen konnte. Darüber hinaus haben die generelle Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 1,3 und die Vorgabe, davon mindestens 1,0 Stellplätze in Tiefgaragen herstellen zu müssen, wegen der hohen Kosten die Realisierung von sozial gefördertem oder seniorengerechtem Wohnungsbau erschwert. Angesichts der zahlreichen Schwierigkeiten mit den Festsetzungen zur Parkierung wurden umfangreiche Änderungen am Bebauungsplan vorgenommen. (vgl. Stadt Kehl 2018j: 3 f.; Stadt Kehl 2018h: 2-5, 17; Stadt Kehl 2018g)

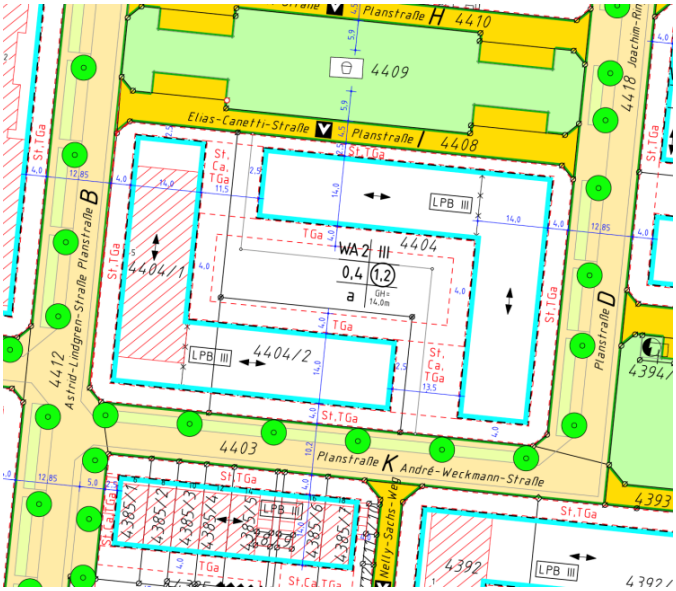
Fazit

Das Beispiel des Baugebiets Schneeflären in Kehl zeigt beispielhaft die Bemühungen einer Stadt, in einem Bebauungsplan über umfangreiche qualitative und quantitative Vorgaben zur Parkierung den ruhenden Verkehr stadtbildverträglich unterzubringen sowie die Entstehung bestimmter Wohnformen zu begünstigen und die Kosten zu senken. Die detaillierten und zum Teil restriktiven Festsetzungen führten allerdings schnell zu Problemen – vor allem beim Ziel, in dem neuen Baugebiet besonders kostensensible Wohnbauvorhaben zu realisieren. Angesichts des nicht unbeträchtlichen Aufwands, den Bebauungsplanänderungen verursachen, erscheint es ratsam, im Vorfeld die Konsequenzen bestimmter Festsetzungen beispielsweise für die Wohnungswirtschaft oder das Quartiersbild genau zu prüfen. Hinsichtlich der Stellplatzzahlen wurde bei dem vorliegenden Bebauungsplan nicht für den allgemeinen Wohnungsbau, sondern nur für Altenwohnungen die Reduzierungsmöglichkeiten in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO genutzt. Damit konnte Planungssicherheit für potenzielle Bauherren und Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit geschaffen werden, wie bei dieser Wohnform mit dem Stellplatznachweis umgegangen wird. Für sozial geförderte Wohnungen wurde der auf 1,3 erhöhte Stellplatzschlüssel zumindest auf 1,0 abgesenkt. Durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht entsteht möglicherweise ein Anreiz für Investoren, verstärkt Altenwohnungen oder geförderte Wohnungen zu errichten. Die Nachfrage bei einem Bauträger, der in dem Neubaugebiet bereits ein Vorhaben realisiert hatte, ergab, dass einige Altenwohnungen errichtet wurden, für die der verminderte Stellplatzschlüssel von 0,7 ausgeschöpft wurde (vgl. Firmengruppe orbau 16.07.2020).

Abbildung 59: Bebauungsplan `Schneeflären´ (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Kehl 2018g

Abbildung 60: Ausschnitt Bebauungsplan `Schneeflären´ mit sehr detaillierter Ausweisung der Flächen für Tiefgaragen in den Innenhöfen (ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Kehl 2018g

7.4.2.8 Stuttgart

In Stuttgart wurden im Rahmen der postalischen Befragung von den Bearbeitern des Fragebogens vier Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO genannt. In drei Fällen handelt es sich um Bebauungspläne, die bereits rechtskräftig waren oder dies bis zum Abschluss der vorliegenden Arbeit wurden. In einem Fall befand sich der betreffende Bebauungsplan (Burgenlandstraße/ Dornbirner Straße) zum Zeitpunkt der Untersuchung in Aufstellung.

Bebauungsplan `Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße (Stgt. 286.1)´

Ausgangslage und Planungsprozess

Nach der Verlegung des Bürgerhospitals im Stuttgarter Norden soll auf dem frei gewordenen Areal ein neues Wohngebiet mit insgesamt 500 Wohnungen entstehen. Die Bebauung erfolgt auf Grundlage eines Wettbewerbsentwurfs, der vier- bis fünfgeschossige Wohnblöcke sowie den Erhalt einiger Krankenhausgebäude vorsieht. Das innenstadtnah gelegene Plangebiet ist sowohl hinsichtlich des ÖPNV als auch des Fahrradverkehrs überdurchschnittlich gut angebunden. Das Projekt wird vom städtischen Wohnungsunternehmen SWSG realisiert. Für einen ersten, kurzfristig zu realisierenden Bauabschnitt, der im Wesentlichen die Änderung der Klinik- in Wohngebäude sowie die Sicherung einer öffentlichen Grünfläche umfasst, wurde der Bebauungsplan `Stgt. 286.1´ als Verfahren der Innenentwicklung aufgestellt. Im Oktober 2015 erfolgte der Aufstellungsbeschluss für das gesamte Plangebiet; später wurde der Geltungsbereich in zwei Abschnitte aufgeteilt. In der ersten Bauphase sollen in den bis zu achtgeschossigen Bestandsgebäuden zwischen 110 und 150 Wohnungen entstehen, die zu einem hohen Anteil öffentlich gefördert werden (ca. 80 %). Das ca. 4.800 m^2 große Baufeld wurde als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Die notwendigen Stellplätze für die Bestandsgebäude sollen nach einer Interimsunterbringung im nachfolgenden Bauabschnitt in einer Tiefgarage unter den Neubauten untergebracht werden. Mit seiner Bekanntmachung am 29.11.2018 trat der Bebauungsplan in Kraft. (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018b: 1-3; Landeshauptstadt Stuttgart 2018c: 1 f.; Landeshauptstadt Stuttgart 2018f: 8, 15)

Anzahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurde in Ziffer 4.6 geregelt, dass bei Gebäuden mit Wohnungen die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für jede Wohnung auf 0,5 Stellplätze eingeschränkt wird (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018a). Gerechtfertigt wurde die Stellplatzminderung in der zum Bebauungsplan gehörigen Begründung damit, dass sich der Standort wegen der zentralen Innenstadtlage und der überdurchschnittlichen ÖPNV- und Radwegeanbindung in besonderer Weise dafür eignet. Damit seien ideale Voraussetzungen für die Schaffung multimodaler Mobilitätsangebote gegeben. Ebenso trage die Halbierung des regulären Stellplatzschlüssels zu einer sparsamen Flächennutzung bei. In der Begründung wurde erläutert, dass sich die Baufläche im Eigentum der Stadt befindet und somit später im Grundstückskaufvertrag weiterführende Regelungen getroffen werden können. Konkret heißt es dazu in der Begründung: „Bei der geplanten Veräußerung des Grundstücks ist aus städtebaulichen Gründen eine kaufvertragliche Regelung vorgesehen, dass für Wohnungen, die nicht nach einem Landesprogramm gefördert werden, die Herstellung der bauordnungsrechtlich erforderlichen (Mindest-) Stellplatzzahl nur dann verringert werden darf, wenn für diese Wohnungen ein Mobilitätskonzept sichergestellt ist, das die dauerhafte Teilnahme an mindestens einem Car-Sharing-Konzept vorsieht.“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2018f: 14 f.).

Zum Thema Stellplatzreduzierung wurden im Rahmen der förmlichen Behördenbeteiligung im Juni 2017 Stellungnahmen abgegeben, während dazu aus der Öffentlichkeit keine Anregungen eingingen. Die Straßenverkehrsbehörde wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sich das Plangebiet in einem Parkraummanagementgebiet befindet und sich nach ihrer Auffassung die Halbierung der Stellplatzpflicht negativ darauf auswirken wird. Es wurden Bedenken geäußert, dass in der Interimszeit zahlreiche Stellplätze fehlen werden, da der Parkraum für die Bestandsgebäude erst nachträglich in einer neuen Tiefgarage errichtet werden soll. Die Stadt hielt trotz dieser Bedenken an der Reduzierung der Stellplatzpflicht fest und begründete dies damit, dass die Innenstadtlage und die gute ÖPNV-Anbindung dies rechtfertigen. Bezüglich der Unterbringung der Stellplätze bis zur Realisierung der restlichen Bebauung wurde in der Abwägung erläutert, dass die notwendigen Stellplätze auf dem Krankenhausgelände interimsweise errichtet und durch entsprechende Baulasten gesichert werden. Es sei daher von keinem zusätzlichen Parkdruck in den umliegenden Straßen auszugehen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018e: 5).

Weitere Regelungen zur Parkierung

In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan wurde geregelt, dass Garagen und Stellplätze für Kraftfahrzeuge nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen errichtet werden dürfen. Auch überdachte Abstellplätze für Fahrräder sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen oder den dafür besonders ausgewiesenen Flächen zulässig (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018a). In der Begründung wurden diese Einschränkungen damit gerechtfertigt, dass es sich um einen stadtgestalterisch sensiblen Bereich direkt neben dem künftigen Quartierspark handelt. Zum Schutz der Parklandschaft sollten daher Stellplätze und Garagen nur in bestimmten Bereichen errichtet werden (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018f: 11).

Fazit

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze mit einer Halbierung erheblich abgesenkt und damit der verkehrlich sehr gut angebundenen Lage Rechnung getragen. Die weitreichende Stellplatzminderung muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass sich das Grundstück zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans im Eigentum der Stadt befand, und die Stadt beabsichtigte, in den künftigen Kaufverträgen weitere Vorgaben zur Stellplatzherstellung privatrechtlich zu treffen. Gemäß Begründung zum Bebauungsplan hat die Stadt vor, im Grundstückskaufvertrag bestimmte Voraussetzungen festzulegen, unter denen die Stellplatzreduzierungen ausgeschöpft werden dürfen, die in den örtlichen Bauvorschriften getroffen wurden. Im frei finanzierten Wohnungsbau soll eine Minderung von Stellplätzen nur erlaubt sein, wenn die dauerhafte Teilnahme an Carsharing gewährleistet ist. Dabei handelt es sich um Kriterien, die andere Städte wie Freiburg direkt in örtlichen Bauvorschriften festschreiben. Der Bebauungsplan `Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße´ ist ein Beispiel für die vielfältigen Einflussmöglichkeiten, die sich ergeben, wenn eine Stadt im Eigentum der Entwicklungsflächen ist. Ergänzend zum Bebauungsplan nutzt die Stadt Stuttgart den Grundstückskaufvertrag als Instrument, um privatrechtlich Vorschriften zur Herstellung der Stellplätze und zum Aufbau von Mobilitätsangeboten zu treffen. Ob es tatsächlich rechtlich einwandfrei ist, zunächst in örtlichen Bauvorschriften die Stellplatzzahlen ohne Vorgabe bestimmter Bedingungen abzusenken und dies mit den Gründen gemäß § 74 Abs. 2 LBO zu rechtfertigen, um anschließend die Stellplatzminderungen über den Kaufvertrag an bestimmte Voraussetzungen zu koppeln, kann nicht abschließend beurteilt werden.

Abbildung 61: Bebauungsplan `Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße´ (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 2018a

Abbildung 62: Bebauungsplan Keltersiedlung (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 2019j

Bebauungsplan `Keltersiedlung (Zu 258)´

Ausgangslage und Planungsprozess

Im Februar 2017 wurde die Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung (§ 13a BauGB) mit örtlichen Bauvorschriften für die Keltersiedlung in Zuffenhausen beschlossen; im Oktober 2019 erfolgte dessen Beschluss als Satzung (rechtskräftig seit 21.10.2019) (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019i). Ergänzend dazu schloss die Stadt Stuttgart mit dem städtischen Wohnungsunternehmen SWSG als Vorhabenträger einen städtebaulichen Vertrag ab

(vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019n). Mit dem Bebauungsplan wurde Baurecht geschaffen, um an Stelle einer Siedlung aus den 1930er bis 1950er Jahren (ca. 1,4 ha) eine dichtere Wohnbebauung zu realisieren. Die bestehenden Gebäude mit 105 Wohnungen, die sich im Eigentum der SWSG befanden, sollten wegen ihres schlechten Zustands abgebrochen und durch 14 Geschosswohnungsbauten mit insgesamt 180 Mietwohnungen ersetzt werden. 50 % der Geschossfläche werden als Sozialmietwohnungen mit einer Bindungsfrist von 30 Jahren realisiert. Der aus einem Gutachterverfahren hervorgegangene Entwurf sieht eine Gruppierung von viergeschossigen Gebäuden um Wohnhöfe vor. Die Bebauung wird durch eine Straße und einen Grünzug in zwei Bereiche unterteilt, in denen jeweils eine große Tiefgarage errichtet wird. Für die Neubebauung mit Tiefgarage müssen zahlreiche alte Bäume gefällt werden (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018g: 1-3, 7; Landeshauptstadt Stuttgart 2018h; Landeshauptstadt Stuttgart 2019h: 1 f., 7 f.). Das Baugebiet ist sehr gut an den ÖPNV angebunden. In einem Radius von 400 m befinden sich drei Haltestellen von Stadtbahn und Stadtbus. Auf Grund der Lage im Zentrum von Zuffenhausen sind Wohnfolgeeinrichtungen in der Nähe erreichbar (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018j: 11).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurde auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 und 3 LBO folgende Regelung getroffen: „Die Herstellung von Kfz-Stellplätzen im allgemeinen Wohngebiet wird auf die Anzahl der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze beschränkt. Ausnahmen von der Beschränkung können erteilt werden, wenn es sich um gemeinschaftlich nutzbare Kfz-Stellplätze (Carsharing), Kfz-Stellplätze innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze oder Behindertenstellplätze handelt und anteilig 5 % des bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplatzbedarfs je Baugrundstück nicht überschritten wird.
Die Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen wird auf 0,75 Kfz-Stellplätze pro Wohnung eingeschränkt.“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2019j)
Mit dieser Regelung setzte die Stadt fest, dass in der Keltersiedlung nicht mehr als 0,75 Stellplätze je Wohnung erstellt werden dürfen. In der Begründung wird diesbezüglich ausgeführt, dass der landesrechtlich geforderte 1:1-Stellplatzschlüssel angesichts des herausragenden ÖPNV in der Umgebung überdimensioniert erscheint. Zudem wird darauf verwiesen, dass sich der Vorhabenträger im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet hat, zwei gemeinschaftlich nutzbare Carsharing-Stellplätze herzustellen sowie ein gemeinschaftlich nutzbares Lastenfahrrad anzuschaffen und zu unterhalten (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019n: 11). Durch diese Regelungen können etwa 45 Stellplätze eingespart, die Tiefgaragen entsprechend kleiner dimensioniert und die Überbauung des Grundstücks verringert werden (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019k: 15 f.).
Im Rahmen der förmlichen Beteiligung im Bebauungsplanverfahren wurden zum Thema Stellplatzzahlen aus der Öffentlichkeit keine Stellungnahmen vorgebracht. Bei der Behördenbeteiligung ging vom Polizeipräsidium Stuttgart eine Stellungnahme ein, dass wegen der Absenkung der Stellplatzpflicht künftig große Probleme mit Falschparkern und dem ruhenden Verkehr zu erwarten sind. In der Abwägung führte die Stadt aus, dass auf Grund der besonders guten ÖPNV-Anbindung nicht von erheblichen Schwierigkeiten ausgegangen werde (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019m: 5).

Weitere Regelungen zur Parkierung

Im Bebauungsplan ist geregelt, dass Stellplätze nur unterhalb der Geländeoberfläche in den entsprechend festgesetzten Bereichen zulässig sind. Auf beiden Seiten der durch die Bebauung führenden Straße sind entsprechende Flächen für Tiefgaragen im zeichnerischen Teil enthalten. Abgesehen davon gibt es acht oberirdische Stellplätze für Besucher, die an zwei Standorten im grafischen Teil ausgewiesen sind und deren Oberflächen mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen sind. Um den Zu- und Abfahrtsverkehr zu konzentrieren, wurden im Planteil Bereiche an den Rändern gekennzeichnet, innerhalb derer die Ein- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen zu errichten sind. Die Decken der Tiefgaragen sind nach bestimmten Vorgaben zu begrünen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018i: 1-3; Landeshauptstadt Stuttgart 2018k: 6, 12 f., 22; Landeshauptstadt Stuttgart 2018h). Der Bebauungsplan weist die Bauflächen als allgemeines Wohngebiet mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 1,2 aus. Unter Anwendung von § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO kann die zulässige Grundflächenzahl durch die Tiefgaragen und ihre Zufahrten bis 0,7 überschritten werden (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019j).
Während der frühzeitigen Beteiligung im Bebauungsplanverfahren wurden fünf Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit abgegeben, die zum Teil auch auf das Thema Parkierung eingingen. In drei Stellungnahmen wurde Bezug auf einen Erörterungstermin genommen, bei dem der Vorhabenträger erläutert habe, dass bei allen neuen Woh-

nungen Stellplätze angemietet werden müssen. Diese verpflichtende Anmietung von Stellplätzen (ca. 55 Euro Mietkosten monatlich) wurde kritisiert, da dies zu einer Verteuerung des Wohnens führe und der Autobesitz regelrecht aufgezwungen werde. In der Stellungnahme wurde darauf verwiesen, dass viele Bewohner in den Bestandsgebäuden, die auf Wunsch in die Neubebauung zurückziehen können, gar kein Auto besitzen. Die Verwaltung führte in der Behandlung der Stellungnahme aus, dass Mietverhältnisse nicht in Bebauungsplänen geregelt werden können, aber der Vorhabenträger über den städtebaulichen Vertrag zu bestimmten Maßnahmen verpflichtet werden könne (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018k: 6, 9).

Fazit

Beim Bebauungsplan für die Keltersiedlung wurde nicht nur von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht und die Zahl der notwendigen Stellplätze abgesenkt, sondern auch von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO, um die Zahl der Stellplätze die hergestellt werden dürfen, zu limitieren. Unter den untersuchten Bebauungsplänen in Baden-Württemberg handelt es sich um den einzigen Fall, bei dem eine Stadt die Herstellung von Stellplätzen beschränkt hat. Damit wollte die Stadt Stuttgart auf die Problematik reagieren, dass möglicherweise trotz Absenkung der Stellplatzzahlen weiterhin mehr Stellplätze errichtet werden (vgl. Stadt Stuttgart 15.07.2020). In der Begründung wird darauf verwiesen, dass mit dem Vorhabenträger bereits eine Vereinbarung über die Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen und von Lastenfahrrädern geschlossen wurde. Bei der Keltersiedlung wurde somit die Strategie verfolgt, zunächst in einem städtebaulichen Vertrag bestimmte Mobilitätsmaßnahmen zu vereinbaren und darauf aufbauend die Stellplatzpflicht in örtlichen Bauvorschriften abzusenken bzw. zu beschränken.

Bebauungsplan `Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt. 274)´

Ausgangslage und Planungsprozess

Auf einem ehemaligen Parkplatz soll auf ca. 9.000 m^2 Fläche eine Wohnbebauung mit rund 110 Wohneinheiten entstehen. Als Grundlage für die Neuordnung dient das Ergebnis eines Wettbewerbs aus dem Jahr 2014, der lärmabschirmende, dreigeschossige Reihenhäuser im Norden und fünf Geschosswohnungsbauten in organischen Geometrien im Süden vorsieht. Die Parkierung soll in einer gemeinschaftlichen Tiefgarage untergebracht werden, die zusammen mit Kellerräumen fast das gesamte Baufeld einnimmt. Auf dem Grundstück, das sich im Eigentum der Stadt befand und in zwei Baufelder aufgeteilt wurde, entstehen etwa 53 % der Geschossfläche im Rahmen der Wohnbauförderung; etwa ein Viertel wurde an Baugruppen vergeben. Ungefähr 20 % der Geschossfläche werden als frei finanzierter Wohnungsbau errichtet. Der Standort ist mit einer Stadtbahnlinie und mehreren Buslinien gut erschlossen. (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2018m; Landeshauptstadt Stuttgart 2019b: 1 f.; Landeshauptstadt Stuttgart 2019e: 8 f., 13 f.; Website Landeshauptstadt Stuttgart o.J.a)
Im Jahr 2014 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan `Rote Wand/ Am Kochenhof´ gefasst. Nach der Offenlage 2018, im Rahmen derer keine Stellungnahmen zum Thema Parkierung eingingen, wurde der Bebauungsplan inklusive örtlicher Bauvorschriften im Februar 2019 beschlossen (rechtskräftig seit 28.02.2019). Planungsrechtlich wurden die Bauflächen als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019a; Landeshauptstadt Stuttgart 2019d: 4)

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan wurde in Ziffer 4.7 geregelt, dass die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für jede Wohnung auf 0,5 Stellplätze eingeschränkt wird (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019a). In der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgeführt, dass sich der Standort für eine Einschränkung der bauordnungsrechtlichen Stellplatzpflicht eignet. Das vorhandene, umfangreiche ÖPNV-Angebot und das leistungsfähige Radwegenetz würden gute Voraussetzungen für die Umsetzung von multimodalen Mobilitätssystemen bieten. Zudem wird in der Begründung darauf verwiesen, dass sich die Fläche im städtischen Eigentum befindet und daher im Rahmen der Veräußerung der Grundstücke die Bauherren durch Kaufvertrag verpflichtet werden können, Mobilitätsangebote wie Carsharing oder ÖPNV-Dauerkarten bereitzustellen. Als weiterer Grund für die Stellplatzminderung wurde die Möglichkeit einer sparsamen Flächennutzung genannt. In der Begründung wird darauf verwiesen, dass es den Bauherren weiterhin freisteht, auch mehr Stellplätze zu errichten. (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019e: 17)

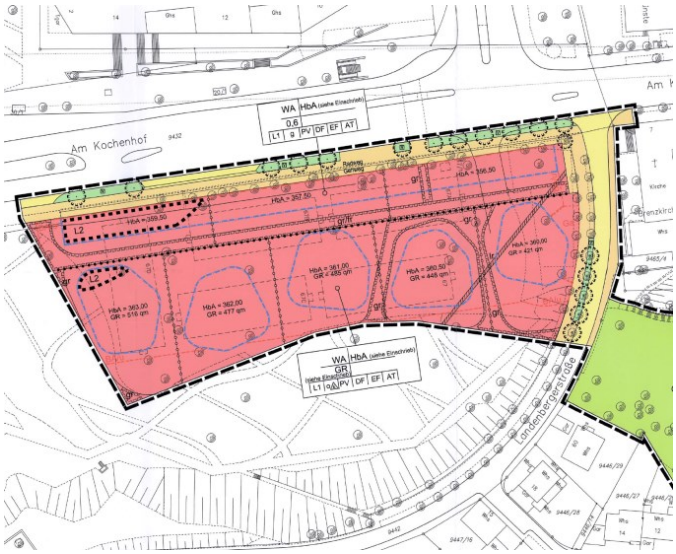
Weitere Regelungen zur Parkierung

Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans werden auf großen Teilen des Grundstücks bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche zugelassen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019a). Die textlichen Festsetzungen bestimmen, dass Garagen und überdachte Fahrradabstellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen oder unterhalb der Geländeoberfläche innerhalb der hierfür besonders ausgewiesenen Flächen zulässig sind (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019a). Im Bebauungsplan wurde geregelt, dass die Grundflächenzahl bis zu 1,0 überschritten werden kann, wenn die mitzurechnenden baulichen Anlagen vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegen. Auf diese Weise soll gewährleistet sein, dass die Freiflächen möglichst frei von Parkierungs- und Nebenanlagen sind (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019a; Landeshauptstadt Stuttgart 2019e: 11).

Fazit

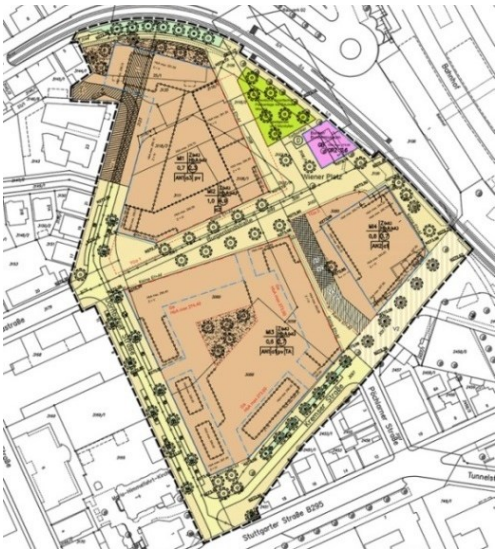
Für die Quartiersentwicklung `Rote Wand´ wurde in den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan die Zahl der notwendigen Stellplätze im Vergleich zur landesrechtlichen Forderung halbiert. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Bebauungsplans befanden sich die Grundstücke im Eigentum der Stadt Stuttgart. Die Stadt nutzte die sich daraus ergebenden Einflussmöglichkeiten und verfolgte die Strategie, im Rahmen der Vergabe der Grundstücke von den späteren Bauherren umfangreiche Mobilitätskonzepte zu fordern. Für die Vermarktung der beiden Baufelder entwickelte die Stadt spezielle Vergabeverfahren, um bestimmte Qualitäten im Wohnungsbau zu erreichen. Die Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO wurde mit der besonderen Vorgehensweise bei der Vermarktung der städtischen Grundstücke kombiniert. Im Rahmen dessen wurden von den Grundstückskäufern umfangreiche, gemeinschaftliche Mobilitätskonzepte gefordert und im Kaufvertrag gesichert, um so den Bedarf an Stellplätzen tatsächlich abzusenken (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2015a; Landeshauptstadt Stuttgarter 2017d: 7 f.; Landeshauptstadt Stuttgart 2018m; Landeshauptstadt Stuttgart 2018n; Website Funke 2018). Laut Aussagen des Projektentwicklers, der einen großen Teil der Bebauung realisieren wird, sollen pro Wohnung 0,5 Stellplätze sowie drei Stellplätze jeweils für Besucher und für projektinternes E-Carsharing errichtet werden (vgl. Archy Nova 17.07.2020).

Abbildung 63: Bebauungsplan `Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt. 274)´ (Planteil ohne Maßstab)



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 2019a

Abbildung 64: Entwurf für den Bebauungsplan `Feu 251´ (Planteil ohne Maßstab)



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 2020c

Bebauungsplan (in Aufstellung): `Burgenlandstraße/ Dornbirner Straße (Feu 251)´, Quartier am Wiener Platz

Ausgangslage und Planungsprozess

Aktuell befindet sich der Bebauungsplan für das neue Quartier am Wiener Platz in Feuerbach im Verfahren. Der Aufstellungsbeschluss wurde bereits 2010 gefasst (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2010). Im Oktober 2020 erfolgte der Beschluss für die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2020a). Nach

einer mehrjährigen Baufeldfreimachung und Altlastensanierung soll demnächst die Bebauung der 2,8 ha großen Industriebrache beginnen. In drei Baublöcken sind etwa 350 Wohnungen geplant, von denen etwa 80 % öffentlich gefördert sein werden. Auf der Fläche, die sich in städtischem Eigentum befindet, soll ein urbanes Quartier mit ambitionierten Zielsetzungen und Konzepten entstehen, das auch für künftige Entwicklungsgebiete in Stuttgart beispielhaft sein soll. Unter anderem soll ein innovatives Mobilitätskonzept umgesetzt werden (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2017a: 1-3; Simon-Philipp/ Steimle 2017: 344 f.; Landeshauptstadt Stuttgart 2020a: 2). Das Areal wird in mehrere Baufelder unterteilt, die mit unterschiedlichen Verfahren der Grundstücksausschreibung und zu unterschiedlichen Konditionen an Bauträger und Baugemeinschaften vergeben werden bzw. wurden. Unter den Baublöcken sollen gemeinschaftliche Tiefgaragen entstehen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2017d: 2).
In einer Grundsatzvorlage (GRDrs 488/2017) erläuterte die Verwaltung im Jahr 2017 die Vorgehensweise bei der städtebaulichen Entwicklung und der Vermarktung sowie Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan. Die Abteilung Verkehrsplanung, Stadtgestaltung beschrieb in dieser Vorlage ausführlich die verkehrliche Ausgangslage und skizzierte darauf aufbauend ein innovatives Mobilitätskonzept für das neue Quartier (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2017b: 17 f.). Die Stadt Stuttgart verfolgt derzeit bei der Realisierung von Städtebauprojekten immer mehr das Ziel, situationsangepasste Mobilitätskonzepte und einen reduzierten Stellplatznachweis umzusetzen. Verschiedene Bausteine (ÖPNV, Fahrradinfrastruktur, Elektromobilität, Parken) bilden dafür die Grundlage. Das Quartier am Wiener Platz wurde von Beginn an als Modellprojekt für autoarme und nachhaltige Mobilität konzipiert. Durch die Lage direkt am Feuerbacher Bahnhof befindet sich das Quartier an einem der am besten ausgestatteten multifunktionalen Verkehrsknotenpunkte in Stuttgart (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2020b: 4).

Zahl der notwendigen Stellplätze
Angesichts der geplanten Mobilitätsmaßnahmen wurde bereits in der Grundsatzvorlage erläutert, „dass die Stellplatznachfrage im Quartier der Situation entsprechend geregelt werden kann. Die in urbanen Bereichen nicht unübliche Festlegung von 1 Stellplatz/ Wohneinheit ist vor dem Hintergrund des hervorragenden Mobilitätsangebots überdimensioniert." (Landeshauptstadt Stuttgart 2017b: 18) Im Zuge der mehrjährigen Weiterentwicklung des Projekts lassen sich in den ausgewerteten Unterlagen für die Reduzierung der Stellplatzzahlen verschiedene Ansätze finden, die sich von den letztlich für die Offenlage des Bebauungsplanentwurfs beschlossenen Regelungen unterscheiden (vgl. z.B. Landeshauptstadt Stuttgart 2017a: 2; Landeshauptstadt Stuttgart 2017b: 17 f; Landeshauptstadt Stuttgart 2019f; Landeshauptstadt Stuttgart 2019g: 30).
Im 2020 vorgelegten Entwurf der örtlichen Bauvorschriften für die Auslegung schlug die Verwaltung vor, dass die ÖPNV-Reduzierungen der VwV Stellplätze auch für Wohnungen angewendet werden und zudem nicht mehr Stellplätze als bauordnungsrechtlich notwendig errichtet werden dürfen. Auf Grund der hohen Verkehrsgunst des Quartiers hätte dies einen Stellplatzschlüssel von 0,3 bedeutet. Durch ein entsprechendes Carsharing-Angebot sollte eine Erhöhung um 0,1 möglich sein (d.h. 0,4 ST/ WE). Zudem sollte die Anzahl der notwendigen Stellplätze für öffentlich geförderte Wohnungen um 30 % reduziert werden können (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2020b: 4; Landeshauptstadt Stuttgart 2020d: 13). Da die Minderung für geförderte Wohnungen kumulativ anwendbar sein sollte, hätte dies laut Begründung zum Bebauungsplanentwurf dazu führen können, dass für ein gefördertes Vorhaben keine Stellplätze hergestellt werden müssen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2020e: 37 f.). Bei der Vorstellung der Vorlage im zuständigen Ausschuss wies die Verwaltung darauf hin, dass die Bauherren vor Ort, die bereits Grundstücke gekauft hatten, einen Stellplatzschlüssel von 0,5 wünschen und auch der Bezirksbeirat eine solche Anhebung favorisiere. Nach einigen Diskussionen unter den Ausschussmitgliedern wurde schließlich beschlossen, für die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs den Stellplatzschlüssel auf 0,5 (0,4 plus 0,1 privates Carsharing) zu erhöhen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2020f: 2 f.).

Fazit
Beim Quartier am Wiener Platz ging die Stadt Stuttgart sehr systematisch vor, um die Herstellung von Stellplätzen soweit wie möglich zu reduzieren und zu beschränken. In einer Grundsatzvorlage im Jahr 2017 wurden die verkehrlichen Rahmenbedingungen analysiert und darauf aufbauend Mobilitätsmaßnahmen abgeleitet, um den MIV und damit den Stellplatzbedarf gering zu halten. Frühzeitig wurden Überlegungen angestellt, wie die Zahl der notwendigen Stellplätze gemindert und wie die verkehrlich gute Lage des Quartiers dafür genutzt werden kann. Allerdings wurde zuletzt die von der Verwaltung vorgeschlagene, starke Absenkung auf 0,3 Stellplätze je Wohnung politisch nicht mitgetragen. Problematisch war vor allem, dass bereits im Vorfeld Grundstücke vermarktet wurden und seinerzeit zwar unter ausdrücklichem Vorbehalt ein Stellplatzschlüssel von 0,5 in Aussicht gestellt wurde.

7.4.2.9 Zusammenfassende Betrachtung der Bebauungspläne

Tabelle 34: Bebauungspläne mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO im Überblick

Stadt: B-Plan	Geltungsbereich (m^2)	Rechtskraft des B-Plans seit	Art des B-Plans	Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen in den örtlichen Bauvorschriften	Besonderheiten/ Rahmenbedingungen	Hauptform der baulichen Unterbringung	sozial geförderte WE vorhanden*	Grundstück im Eigentum der Stadt**
Bruchsal: Bahnstadt Südwest/ Randlage	26.000	06.07.2017	klassisch	0,8 ST/ WE auf Baufeld für Gebäude mit Wohnen für Studierende und Auszubildende	in direkter Bahnhofsnähe // Stellplatzreduzierungen für Baufeld, auf dem nur Wohnungen für Studierende und Auszubildende zulässig sind	Tiefgarage	nein	ja
Esslingen: Neue Weststadt Baublock B	8.000	07.04.2016	vorhabenbezogen	0,75 ST/ WE	Bahnhofsnähe // Mietwohnungsbau // enge Abstimmung mit Investor // Errichtung von Mobilitätsangeboten geplant (z.B. Carsharing)	Tiefgarage	nein	nein
Esslingen: Neue Weststadt Baublock D	9.800	25.05.2019	vorhabenbezogen	0,75 ST/ WE	Bahnhofsnähe // Mietwohnungsbau // enge Abstimmung mit Investor // Errichtung von Mobilitätsangeboten geplant // Durchführung einer Untersuchung im Vorfeld	Tiefgarage	nein	nein
Fellbach: 01.02/3 Eisenbahnstraße	8.000	09.12.2016	klassisch	0,8 ST/ WE im Nordteil	in Bahnhofsnähe // Erbbaurecht (Grundstück im Eigentum der Stadt) // mietreduzierte Wohnungen // Belegungsrecht durch Stadt // öffentliches Wohnungsunternehmen als Bauherr	Tiefgarage	ja	ja
Freiburg: Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung), Plan-Nr. 6-17h (Änderung)	42.000	28.07.2017	klassisch	* 0,6 ST/ geförderte WE (20 J. Mindestbindung) * 0,5 ST/ geförderte Senioren-WE * 0,6 ST/ frei finanzierte WE mit Mob.-Konzept (mindestens Carsharing)	ca. 80 % geförderte Mietwohnungen // Fokus auf kostengünstigem Wohnraum // Ersatz einer bestehenden Siedlung // Realisierung durch kommunales Wohnungsunternehmen // zeitgleich zu Erstellung von selbständiger Stellplatzsatzung	v.a. offene ST, Tiefgarage (tw. als Sockelgarage)	ja	nein
Freiburg: Weingarten Zentrum, Plan-Nr. 6-048a (Änderung)	15.000	11.03.2016	klassisch	0,3 ST/ WE in Seniorenwohnanlage	Erweiterung und Umstrukturierung einer bestehenden Seniorenwohnanlage // städtebaulicher Vertrag mit Verpflichtung zur nachträglichen Herstellung von Stellplätzen im Bedarfsfall	Tiefgarage, offene ST	nein	nein
Freiburg: Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré), Plan-Nr. 5-68a (Änderung)	15.000	04.11.2016	klassisch	* 0,4 ST/ WE in Servicewohnanlage * 0,6 ST/ geförderte WE mit dauerhafter Bindung und max. 400 m Entfernung zu Straßenbahnhaltestelle	großteils Ersatz von bestehender Bebauung // in Teilen Servicewohnanlage für Senioren // einige Nichtwohnnutzungen (z.B. Kita) // 63 % geförderte Wohnungen // eigens Schächte durch Tiefgarage zur Anpflanzung von großen Bäumen	Tiefgarage	ja	nein
Heilbronn: Weststraße 52/II	900	09.11.2017/ 20.05.2020 (Änderung)	vorhabenbezogen	0,8 ST/ WE	Baulücke in Bahnhofsnähe // 50 % geförderte Wohnungen // Realisierung durch kommunales Wohnungsunternehmen // beengte Platzverhältnisse	Tiefgarage (Doppelparker)	ja	nein
Heilbronn: Neckarbogen Ost	40.000	20.08.2015	klassisch	0,6 ST/ WE	Modellbebauung im Rahmen der BUGA 2019 // zentrale Sammelgaragen politisch abgelehnt // durchschnittlich 0,8 ST/ WE realisiert	gemeinschaftliche Tiefgarage	ja	ja
Kehl: Oase	7.000	01.02.2019	vorhabenbezogen	* 0,5 ST/ Alten-WE * 1,3 ST/ frei finanz. WE * 1,0 ST/ mietreduz. WE	Entwicklung durch einen Investor // Errichtung von Altenwohnungen im 2. BA // Erhöhung und Reduzierung von Stellplatzschlüssel für verschiedene Wohnformen	Tiefgarage	nein	ja
Kehl: Schneeflären	100.000	11.12.2015 / 1. Änderung 29.03.2018	klassisch	* 0,7 ST/ Alten-WE * 1,5 bzw. 1,3 ST/ frei finanzierte WE * 1,0 ST/ geförderte WE	Aufstellung B-Plan 2015 und Änderung nach 1,5 Jahren wegen unpraktikabler Festsetzungen zur Parkierung // teilweise Realisierung von Altenwohnungen mit reduziertem Stellplatzschlüssel; tw. Erhöhung der ST-Zahlen	Tiefgaragen, Carports, offene ST	k. A.	ja
Stuttgart: Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße Stuttgart-Nord (Stgt. 286.1)	4.800	29.11.2018	klassisch	0,5 ST/ WE (im späteren Grundstückskaufvertrag für frei finanzierte WE weitere Voraussetzungen für ST-Reduzierungen geplant)	Grundstück im Eigentum der Stadt // sehr gute ÖPNV-Anbindung // ca. 80 % geförderte Wohnungen // in 1. Bauabschnitt nur Bestandsgebäude // Realisierung durch städtisches Wohnungsunternehmen	zunächst Interim-ST, später in Tiefgarage unter Neubau	ja	ja
Stuttgart: Keltersiedlung (Zu 258)	14.000	21.10.2019	klassisch	0,75 ST/ WE (mit Herstellungsbeschränkung gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO)	Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Einrichtung von 2 Carsharing-Stellplätzen und Bereitstellung von Lastenfahrrad durch städtebaulichen Vertrag im Vorfeld // ca. 50 % geförderte Wohnungen // Realisierung durch kommunales Wohnungsunternehmen	Tiefgaragen	ja	nein
Stuttgart: Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt. 274)	9.000	28.02.2019	klassisch	0,5 ST/ WE (ggf. weitere Bedingungen in späteren Grundstückskaufverträgen)	Grundstück im Eigentum der Stadt // sehr gute Anbindung an ÖPNV + Fahrradinfrastruktur // ca. 50 % geförderte Wohnungen // Forderung von Mobilitätsmaßnahmen im Zuge von Grundstücksvermarktung	gemeinschaftliche Tiefgarage	ja	ja
Stuttgart: Burgenlandstraße/ Dornbirner Straße (Feu 251)	28.000	in Aufstellung	klassisch	aktuell geplant für Auslegung: 0,4 ST/ WE + 0,1 ST/ WE für privates Carsharing	Modellquartier für Mobilität // verschiedene ST-Schlüssel im Prozess // vorab Erarbeitung von Mobilitätskonzept mit verschiedenen Angeboten // hohe Verkehrsgunst // keine politische Mehrheit für geringeren Stellplatzschlüssel von 0,3	Tiefgaragen	ja	ja

Quelle: eigene Darstellung

* sozial geförderte Wohnungen in bestimmtem Umfang im Projekt vorhanden ** zum Zeitpunkt der Erstellung des Bebauungsplans

Die Auswertung der 15 Bebauungspläne und der dazugehörigen örtlichen Bauvorschriften, in denen die Zahl der notwendigen Stellplätze auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eingeschränkt wurde, zeigt, dass es sich dabei in den meisten Fällen um Einzelprojekte geringer Größe mit besonderen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen handelt (z.B. spezielle Wohnformen, schwierig bebaubare Grundstücke). Häufig waren es Bebauungspläne der Innenentwicklung, die im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erlassen wurden; in vier Fällen handelte es sich um vorhabenbezogene Bebauungspläne, die das Vorliegen von konkreten Planungen und die Zusammenarbeit zwischen Vorhabenträger und Stadt voraussetzen. Aber auch bei den Angebotsbebauungsplänen waren mit wenigen Ausnahmen zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorhabenträger und meist auch die Gebäudeplanungen bekannt, sodass Festsetzungen darauf abgestimmt werden konnten. Bei einigen ausgewerteten Bebauungsplänen deutet vieles darauf hin, dass es zur Frage des Stellplatznachweises Abstimmungen zwischen dem Planungsbegünstigten und der Stadtverwaltung gab. In vielen Fällen hatten die Städte aus bestimmten Gründen (z.B. Schaffung von kostengünstigem Wohnraum, Bebauung eines eigenen oder strategisch wichtigen Grundstücks) ein gesteigertes Eigeninteresse an der Umsetzung des Bauvorhabens. Bei acht der 15 untersuchten Projekte befanden sich zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Bebauungsplans die Grundstücke im Eigentum der Stadt und sollten anschließend an Bauherren veräußert werden, die entweder schon bekannt waren oder noch über Ausschreibungen gesucht werden sollten. In einigen Fällen erfolgte die Realisierung durch Wohnungsunternehmen mit kommunaler oder sonstiger öffentlicher Beteiligung, die schwerpunktmäßig bezahlbarem Wohnraum schaffen. Bei vielen Bebauungsplänen ließen sich seitens der Stadtverwaltungen Vorgehensweisen erkennen, die über das alleinige Schaffen von Baurecht hinausgehen. Bei der Keltersiedlung in Stuttgart beispielsweise stimmte die Stadt während der Aufstellung des Bebauungsplans mit dem Vorhabenträger ab, welche ergänzenden Mobilitätsangebote geschaffen werden, um darauf aufbauend die Stellplatzpflicht reduzieren zu können. Vor der Offenlage des Bebauungsplans wurde das kommunale Wohnungsunternehmen durch einen städtebaulichen Vertrag u.a. dazu verpflichtet, in der Neubebauung Carsharing-Stellplätze einzurichten und ein Lastenfahrrad zur Verfügung zu stellen.

Umfang der Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze und deren Voraussetzungen

Das Maß der Reduzierungen im Vergleich zum landesrechtlichen 1:1-Stellplatzschlüssel (§ 37 Abs. 1 LBO) fiel in den untersuchten örtlichen Bauvorschriften sehr unterschiedlich aus. Die Bandbreite der Mindeststellplatzzahlen liegt zwischen 0,3 (allerdings nur für Altenwohnen) und 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit. In manchen Fällen müssen Bauherren bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um weniger Stellplätze errichten zu können. In neun der 15 ausgewerteten Bebauungspläne wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze pauschal für den allgemeinen Wohnungsbau gesenkt (0,5 bis 0,8 ST/ WE). Bei den Bebauungsplänen Rote Wand, Quartier am Wiener Platz, Bürgerhospital und Burgenlandstraße in Stuttgart wurde verglichen mit den anderen Städten die Stellplatzpflicht mit 0,5 Stellplätzen je Wohnung (keine Sonderwohnformen) am stärksten gemindert. Zu beachten ist dabei aber, dass abseits der örtlichen Bauvorschriften in städtebaulichen Verträgen oder in Grundstückskaufverträgen weitere Bedingungen für die maximale Ausschöpfung der Stellplatzreduzierungen getroffen wurden. Stark reduziert wurde der Stellplatzschlüssel auch beim Projekt Neckarbogen Ost in Heilbronn. Ohne weitere Voraussetzungen wurde dort für den allgemeinen Wohnungsbau der Stellplatzschlüssel pauschal auf 0,6 gesenkt.

Bei zehn der 15 Bebauungspläne handelte es sich um Projekte, bei denen ein erheblicher Anteil an sozial geförderten Wohnungen realisiert wird – zum Teil mehr als 80 % der Wohnungen bzw. der Wohnfläche. In drei Bebauungsplänen (Freiburg: Weingarten, Kehl: Oase und Schneeflären) nutzten die Städte die Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO nur für Stellplatzreduzierungen bei Altenwohnungen; in zwei weiteren Bebauungsplänen wurden sowohl für Altenwohnungen als auch für den allgemeinen Wohnungsbau Stellplatzminderungen vorgesehen. In einem weiteren Bebauungsplan gilt die Stellplatzreduzierung nur für Wohnungen, deren Nutzung auf Studierende und Auszubildende eingeschränkt wurde (Bruchsal). In vielen Fällen griffen Städte somit auf die Satzungsbefugnis in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zurück, um für spezielle Wohnnutzungen die Zahl notwendiger Stellplätze zu mindern. Dabei handelt es sich um Wohnformen, bei denen wegen ihrer Einschränkung auf bestimmte, weniger motorisierte Zielgruppen im Vergleich zum allgemeinen Wohnungsbau von einem geringeren Stellplatzbedarf auszugehen ist. Bei diesen Wohnungen wäre es meist auch möglich gewesen, zur Vermeidung unbeabsichtigter Härten – wie in der VwV Stellplätze vorgesehen – auf Grundlage von § 56 Abs. 5 LBO vom gesetzlichen 1:1-Stellplatzschlüssel zu befreien. Die Keltersiedlung in Stuttgart ist das einzige untersuchte Projekt, bei dem nicht nur auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO ermöglicht wurde, weniger Stellplätze zu errichten, sondern auch eine darüber hinaus gehende Herstellung auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO untersagt wurde.

In den ausgewerteten Unterlagen ließen sich so gut wie keine Untersuchungen oder Analysen finden, die als Grundlage für die Bestimmung der Stellplatzreduzierungen herangezogen wurden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Stadtverwaltungen auf statistische Auswertungen zurückgegriffen haben und die Quellen in den ausgewerteten Unterlagen nur nicht erwähnt wurden – so wie sich dies z.B. bei der Neuen Weststadt (Baublock D) in Esslingen erst auf Nachfrage herausstellte. Die Vermutung liegt aber nahe, dass die Absenkung der Stellplatzzahlen in vielen Fällen ohne empirische Untersuchungen (z.B. Pkw-Ausstattung bestimmter Zielgruppen) erfolgte. In manchen Begründungen zum Bebauungsplan wurde erläutert, dass auf Erfahrungswerte von Baurechtsbehörden oder Wohnungsunternehmen zurückgegriffen wurde (z. B. weniger Pkw im geförderten Wohnungsbau).
In den Städten, in denen es zum Untersuchungszeitpunkt bereits mehrere Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen gab, zeigten sich teils Unterschiede bei der Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze, die sich aus den vorliegenden Unterlagen nicht erklären lassen. In Heilbronn wurde beispielsweise beim Projekt Neckarbogen Ost mit überwiegend hochwertigem Wohnungsbau der Stellplatzschlüssel auf 0,6 gesenkt, während bei dem direkt am Bahnhof gelegenen Vorhaben Weststraße in einer Baulücke mit etwa 50 % sozial geförderten Wohnungen der Stellplatzschlüssel nur auf 0,8 reduziert wurde.
In Freiburg bestand bei den untersuchten Projekten eine Sondersituation darin, dass sich die Bebauungspläne ungefähr zeitgleich mit der selbständigen Stellplatzsatzung in Aufstellung befanden (siehe Kapitel 7.4.1.2). Die Regelungen in den Bebauungsplänen orientieren sich stark an den Vorschriften der selbständigen Satzung, wurden aber teilweise projektbezogen angepasst. Die Stadt Freiburg verfolgt die Strategie, die Stellplatzpflicht sowohl durch die kommunale Stellplatzsatzung für alle Bauvorhaben in deren Geltungsbereich abzusenken als auch spezifisch für bestimmte Neubauprojekte, wenn dafür Bebauungspläne aufgestellt werden.

Gründe und Rechtfertigung

Die Auswertung der verfügbaren Unterlagen lässt den Schluss zu, dass viele Städte die Zahl der notwendigen Stellplätze vor allem deshalb reduzieren, um die Entstehung bestimmter, für die lokale Wohnraumversorgung wichtiger Vorhaben zu unterstützen (z.B. mietreduzierte Wohnungen, Altenwohnungen, Erbpacht). Deutlich erkennbar ist die Absicht vieler Städte, durch die Absenkung der Stellplatzpflicht die Rahmenbedingungen für solche Projekte attraktiver zu machen und die Errichtung von nicht benötigten Stellplätzen zu vermeiden. Einige untersuchte Vorhaben lagen in direkter Nähe zu Bahnhöfen oder von sonstigen Haltestellen, sodass die Stellplatzabsenkungen über die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr gerechtfertigt wurden (z.B. Fellbach, Bruchsal, Heilbronn).
Bei der Auswertung der Begründungen zu den Bebauungsplänen fiel auf, dass die Ziele und Zwecke der Stellplatzreduzierungen nicht systematisch dargelegt wurden und kaum auf die gemäß § 74 Abs. 2 LBO geforderten Rechtfertigungsgründe (Gründe des Verkehrs und der sparsamen Flächennutzung, städtebauliche Gründe) eingegangen wurde. In einigen Begründungen wurde lediglich darauf verwiesen, dass die Landesbauordnung für Baden-Württemberg seit Kurzem eine Absenkung des 1:1-Stellplatzschlüssels zulasse und daher zur Einsparung von Stellplätzen darauf zurückgegriffen werde (vgl. z.B. Stadt Heilbronn 2015b: 16 in der Begründung zum Projekt Neckarbogen Ost). Zumeist wurden die Stellplatzreduzierungen in den Begründungen zum Bebauungsplan und auch in den Gemeinderatsdrucksachen aus dem großen Bedarf an bezahlbarem Wohnraum oder an Altenwohnungen hergeleitet. Die Städte griffen somit vor allem aus wohnungspolitischen Gründen auf die in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO enthaltene Satzungsermächtigung zurück. Vereinzelt wurde als Rechtfertigung noch darauf verwiesen, dass sich durch die Stellplatzreduzierungen die Möglichkeit eröffnet, die Überbauung von Flächen zu mindern.

Ergänzende Verpflichtungen in Verträgen

Bei der konkreten Ausgestaltung der Regelungen und der Kopplung der Stellplatzreduzierungen an weitere Bedingungen verfolgten die Städte in den untersuchten Bebauungsplänen unterschiedliche Strategien. In einigen Fällen kann die Zahl notwendiger Stellplätze nur gesenkt werden, wenn die Nutzung der Wohnungen auf bestimmte Zielgruppen eingeschränkt wird. Bei manchen Projekten sind Abschläge vom regulären Stellplatzschlüssel nur für geförderte oder mietreduzierte Wohnungen zulässig. Lediglich beim Projekt ECA-Siedlung in Freiburg wurde für frei finanzierte Wohnungen die Stellplatzreduzierung unter die Bedingung gestellt, dass ein Mobilitätskonzept vorliegt, das mindestens Carsharing umfasst. Auffallend ist, dass der Stellplatzschlüssel bei keinem Projekt in Abhängigkeit der Wohnungsgröße gemindert wurde. Die Auswertung der Bebauungspläne und der dazugehörigen Verfahrensunterlagen zeigte allerdings, dass manche Städte die Reduzierung von Stellplätzen nicht nur allein in den örtlichen Bauvorschriften regelten, sondern auch auf weitere vertragliche Instrumente zurückgrif-

fen. Beispielsweise verfolgt die Stadt Stuttgart bei vielen Projekten die Strategie, entweder vorab in städtebaulichen Verträgen oder später in Kaufverträgen städtischer Grundstücke die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu vereinbaren, die für die getroffenen Stellplatzreduzierungen erforderlich sind. Eine ähnliche Strategie verfolgte auch die Stadt Freiburg bei der Bebauungsplanänderung Weingarten Zentrum. In einem städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger wurde vereinbart, dass die Stadt im Falle eines größeren Bedarfs Stellplätze nachfordern kann. Dem Vorhabenträger wurde sogar eine Nachweispflicht auferlegt. Ein Vorteil von solchen Vorgehensweisen mit ergänzenden Verträgen besteht sicherlich darin, dass die Spielräume für die Ausgestaltung von Regelungen größer sind als bei örtlichen Bauvorschriften und für die Aufstellung und Änderung kein förmliches Verfahren durchgeführt werden muss. Durch entsprechende vertragliche Regelungen können möglicherweise auch Bedenken gegenüber Stellplatzabsenkungen reduziert und die Akzeptanz erhöht werden. Ein weiterer Vorteil von ergänzenden Verträgen im Nachgang könnte darin liegen, dass zum Zeitpunkt der Erarbeitung von Bebauungsplänen die Bauvorhaben und Bauherren oft nicht oder kaum bekannt sind, sodass keine darauf abgestimmten Regelungen für die Mobilität und den damit verbundenen Stellplatznachweis getroffen werden können. Die Strategie, Stellplatzreduzierungen in örtlichen Bauvorschriften mit späteren Kaufverträgen zu koppeln, ist allerdings nur möglich, wenn sich die Grundstücke im Eigentum der Stadt befinden und davon ausgegangen werden kann, dass sich geeignete Käufer finden lassen. Weitreichende Möglichkeiten, Stellplatzreduzierungen an weitere, durch den Bauherrn zu erbringende Maßnahmen zu knüpfen, bieten vorhabenbezogene Bebauungspläne, in denen über den Festsetzungskatalog in § 9 BauGB hinaus sowie im Durchführungsvertrag und im Vorhaben- und Erschließungsplan Vorgaben gemacht werden können.
Die Untersuchung der Bebauungspläne, bei denen in Baden-Württemberg bereits von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht wurde, zeigte insgesamt, dass einige Städten neben örtlichen Bauvorschriften auf weitere Instrumente zurückgreifen, um mit dem Thema Mobilität und ruhender Verkehr im Wohnungsneubau im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung umzugehen. Einige Städte nutzten aktiv ihre Möglichkeiten als Träger der Planungshoheit und versuchten in Kooperation mit den Bauherren Lösungen für die Mobilität zu erarbeiten.

Aufstellungsprozess und Widerstände

Bei der Auswertung der Unterlagen aus den verschiedenen Bebauungsplanverfahren fiel auf, dass es sowohl bei den frühzeitigen Beteiligungen, bei denen die geplanten Stellplatzreduzierungen meist bereits kommuniziert wurden, als auch bei den Offenlagen der Bebauungsplanentwürfe kaum Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit gab, die die Stellplatzminderungen grundsätzlich in Frage stellten. Ein Grund dafür könnte darin liegen, dass in vielen Fällen die Stellplatzpflicht nur für solche Wohnformen abgesenkt wurde, bei denen auch die breite Öffentlichkeit von einer geringen Pkw-Ausstattung der Bewohner ausgeht (z.B. Altenwohnungen). Die geringe Relevanz der Stellplatzzahlen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung könnte sich aber auch damit erklären lassen, dass sich viele Bürger in ihren Stellungnahmen grundsätzlich gegen das geplante Vorhaben aussprachen und somit nicht mehr auf Details im Einzelnen eingingen. Angesichts der Tatsache, dass eine drohende Verlagerung von ruhendem Verkehr in die Umgebung sowohl in der postalischen Befragung als auch beim Erlass der selbständigen Stellplatzsatzungen ein Hauptargument gegen Stellplatzreduzierungen war, ist es durchaus erstaunlich, dass dies in den Beteiligungsverfahren der Bebauungspläne kaum problematisiert wurde. Allerdings ließen sich einige Stellungnahmen von Behörden (z.B. Polizei) oder sonstigen Trägern öffentlicher Belange finden, die höhere Stellplatzzahlen beispielsweise aus Gründen der Verkehrssicherheit anregten.

Bauliche Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Die Auswertung der 15 Bebauungspläne mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften, die zwischen 2015 und 2019 in Baden-Württemberg erlassen wurden bzw. gerade werden, zeigte auch im baulichen Bereich eine große Bandbreite an Strategien, wie Städte mit der Unterbringung des ruhenden Verkehrs planungsrechtlich umgehen. Fast alle Städte (außer die Projekte ECA-Siedlung und Weingarten Zentrum in Freiburg sowie Schneeflären in Kehl) regelten in den Bebauungsplänen, dass alle oder der überwiegende Teil der Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden müssen – bei einigen Projekten wäre es gemäß Bebauungsplan zumindest möglich gewesen, innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen oberirdisch Stellplätze herzustellen (d.h. offene Stellplätze oder Garagengeschoss anstelle von Wohnraum). Ein Extrembeispiel stellt die Wohnbebauung ECA-Siedlung in Freiburg dar, bei der zur Schaffung von kostengünstigem Wohnraum in den Freiräumen in großem Umfang Flächen für offene Stellplätze ausgewiesen und Tiefgaragen weitgehend ausgeschlossen wurden. Beim

Bebauungsplan Schneeflären in Kehl regelte die Stadt die Unterbringung von Stellplätzen sehr differenziert. Das Projekt zeigt beispielhaft, dass genau bedacht werden sollte, wie detailliert Festsetzungen zur Parkierung getroffen werden, um unerwünschte Entwicklungen und folglich aufwändige Bebauungsplanänderungen schon nach kurzer Zeit zu vermeiden. Spezielle Festsetzungen zur Stellplatzherstellung ließen sich auch im Bebauungsplan Neckarbogen Ost in Heilbronn finden. Beispielsweise wurde darin die Unterbringung sämtlicher Stellplätze in Garagengeschossen vorgeschrieben, die eine Mindesthöhe von 2,5 m aufweisen müssen, um möglicherweise später automatische Parkierungssysteme einbauen zu können.

Weitere Regelungen und Erkenntnisse

Die Auswertung der sonstigen, für die Parkierung relevanten Festsetzungen in den Bebauungsplänen ließ einige Gemeinsamkeiten und Besonderheiten erkennen, die im Folgenden zusammengefasst werden:

- Für die Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen sahen die Städte in den Bebauungsplänen teilweise erhebliche Überschreitungen der laut Baunutzungsverordnung höchstzulässigen Grundflächenzahl vor. Bei manchen Projekten mussten allerdings trotz der Stellplatzreduzierungen und einer fast vollflächigen Unterbauung der Grundstücke Doppelparker errichtet werden, um ausreichend Stellplätze unterbringen zu können (z.B. Neue Weststadt in Esslingen, Weststraße in Heilbronn).
- In allen Bebauungsplänen, in denen Tiefgaragen zugelassen wurden, wurde festgesetzt, dass die unterirdischen Bauwerke mit einer Substratschicht (30 bis 80 cm) zu überdecken und zu begrünen sind. Von den zwölf Bebauungsplänen, in denen Tiefgaragen für die Unterbringung der Parkierung vorgesehen sind, enthielten nur vier Pflanzgebote für Bäume über den Tiefgaragen. Ein Sonderfall stellt das Projekt Unicarré in Freiburg dar, bei dem Großbäume sogar in Schächten durch die Tiefgarage angepflanzt wurden.
- In den Bebauungsplänen lassen sich unterschiedliche Strategien feststellen, ob bzw. wie die Unterbringung der landesrechtlich vorgeschriebenen wettergeschützten Fahrradabstellplätze geregelt wird. Während die einen Städte festsetzen, dass die Nebenanlagen für Fahrräder nur innerhalb der überbaubaren Bauflächen bzw. nur innerhalb der Gebäude untergebracht werden dürfen, lassen andere Städte wie z.B. Freiburg (ECA-Siedlung) oder Esslingen (Baublock D) diese Nebenanlagen auch mit Überdachung in den Freiflächen zu.

Ausschöpfung der Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung in den Bebauungsplänen

Die Auswertung der Bebauungspläne und der in diesem Zuge entstandenen Unterlagen zeigte, dass Städte aus verschiedenen Gründen eine Absenkung der Stellplatzzahlen in den zugehörigen örtlichen Bauvorschriften ermöglichen. Häufig wurde die Absicht genannt, durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht die Kosten zu senken und so die Schaffung von Wohnraum zu fördern. Angesichts der hohen Baukosten insbesondere von Tiefgaragenstellplätzen sollte dazu beigetragen werden, das akute Problem des Mangels an bezahlbarem Wohnraum zu lösen. Die Möglichkeit, den Flächenverbrauch zu senken und das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, wurde ebenfalls in einigen Begründungen zu den Bebauungsplänen erwähnt. Eine Verbesserung der Qualität des Wohnumfelds sollte weniger durch die Reduzierung von Stellplatzzahlen erreicht werden, sondern vielmehr durch planungsrechtliche Festsetzungen, wie und wo Stellplätze im Plangebiet errichtet werden dürfen (z.B. nur in Tiefgaragen zulässig). In der Gesamtschau der ausgewerteten Bebauungspläne ging es vor allem darum, keinen unnötigen Parkraum herzustellen und die Rahmenbedingungen für die Entstehung von solchen Wohnformen zu verbessern, an denen es derzeit in vielen Städten mangelt (z.B. geförderte Wohnungen, altengerechte Wohnungen). Die Städte verfolgten mit den Stellplatzreduzierungen und weiteren Festsetzungen in den Bebauungsplänen meist ein Bündel an Zielen, die zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen.

Bei vielen Projekten wurde die Reduzierung des Stellplatzschlüssels damit begründet, dass der Standort gut an den ÖPNV angebunden ist und dadurch ein geringerer Bedarf an Stellplätzen besteht. In einigen Bauleitplänen wurden die Stellplatzreduzierungen davon abhängig gemacht, dass bestimmte Mobilitätskonzepte in dem Neubauvorhaben umgesetzt werden (z.B. Teilnahme an Carsharing-Konzept, Bereitstellung von Lastenfahrrädern). Bei einigen untersuchten Projekten handelte es sich um Grundstücke in beengten Lagen, die ohne Absenkung der Stellplatzzahlen vermutlich nicht in dieser Dichte und Form hätten realisiert werden können (z.B. Fellbach: Eisenbahnstraße, Bruchsal: Bahnstadt; Heilbronn: Weststraße). Die beiden Bebauungspläne (Oase, Schneeflären) in Kehl sind Beispiele dafür, dass auch kleine Kommunen die Satzungsbefugnis in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO nutzen, um bestimmte für die Stadt wichtige Entwicklungen im Wohnungsbau voranzutreiben. Die ECA-Siedlung in Freiburg zeigt beispielhaft die Zielkonflikte auf, die sich bei der Ausschöpfung der vier schwerpunktmäßig untersuchten Stadtentwicklungspotenziale ergeben können. Zur Einsparung von Kosten wird die reduzierte Zahl an

Stellplätzen zu großen Teilen oberirdisch untergebracht, wodurch sich Beeinträchtigungen des Wohnumfelds sowie Flächenversiegelungen kaum vermeiden lassen. Möglicherweise trägt zudem die einfache Erreichbarkeit des Privatautos dazu bei, dass es im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bevorzugt genutzt wird.

7.4.3 Städte ohne Rücklauf bei der postalischen Befragung

7.4.3.1 Vorgehensweise bei der Untersuchung

Um einen umfassenden Überblick über die Verbreitung von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen in Baden-Württemberg zu erlangen, erfolgten bei den Städten, bei denen trotz wiederholten Nachfragen kein Rücklauf bei der postalischen Befragung zu erreichen war, ergänzende Untersuchungen. In den betreffenden Städten wurde im April 2019 eine systematische Recherche durchgeführt, ob bereits in selbständigen Satzungen oder in Zusammenhang mit Bebauungsplänen von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht wurde. Die folgenden elf Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern haben an der postalischen Befragung nicht teilgenommen:

1. Baden-Baden
2. Balingen
3. Crailsheim
4. Ettlingen
5. Herrenberg
6. Konstanz
7. Lahr
8. Rastatt
9. Ravensburg
10. Rottenburg am Neckar
11. Singen (Hohentwiel)

Mit dieser ergänzenden Untersuchung zur postalischen Befragung konnte auf Grundlage einer Vollerhebung die Frage beantwortet werden, wie viele bzw. welche Städte über 30.000 Einwohner in Baden-Württemberg bis Anfang 2019 die etwa vier Jahre zuvor eingeführte Möglichkeit für Stellplatzreduzierungen im Wohnungsbau genutzt haben. Um herauszufinden, ob in den Städten ohne Rücklauf stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften vorhanden sind, wurden die nachfolgenden Untersuchungsschritte durchgeführt: Zunächst wurde auf der Internetseite der jeweiligen Stadt unter der Rubrik `Orts- oder Stadtrecht´ recherchiert, ob es eine selbständige kommunale Stellplatzsatzung gibt. Auf Grund der großen Bedeutung des Internets für die Information von Bürgern wurde davon ausgegangen, dass Städte ihre Internetpräsenz laufend aktualisieren und örtliche Rechtsnormen abrufbar sind. Anschließend wurden in der Suchfunktion der städtischen Website die Begriffe `Stellplatz´ und `Stellplatzsatzung´ eingegeben. Im nächsten Schritt wurde auf der Internetseite geprüft, ob es einen Überblick über die in den letzten Jahren erlassenen Bebauungspläne gibt. Allerdings war nur in wenigen Städten eine solche Aufstellung zu finden. Da die Städte in Baden-Württemberg gemäß § 41b Abs. 2 Satz 1 GemO verpflichtet sind, die Beratungsunterlagen für öffentliche Sitzungen des Gemeinderats und seiner Ausschüsse auf der Internetseite zu veröffentlichen, wurde anschließend in den jeweiligen Bürger- bzw. Ratsinformationssystemen die Recherche fortgesetzt. Da Stellplatzsatzungen und Bebauungspläne vom Gemeinderat in öffentlicher Sitzung zu beschließen sind, war gesichert, dass dort im Falle des Vorliegens solcher Satzungen die entsprechenden Beschlussunterlagen zu finden sind. In allen Städten konnten so Gemeinderatsdokumente seit 2015 ausgewertet werden – lediglich in der Stadt Crailsheim war die Recherche erst ab dem Jahr 2016 möglich. Neben Vorlagen der Verwaltung waren in der Regel auch Anträge von Gemeinderatsfraktionen in diesen Informationssystemen abrufbar. Bei allen Bebauungsplänen, die seit 2015 in den jeweiligen Städten beschlossen worden waren, wurden die Unterlagen für den Satzungsbeschluss dahingehend ausgewertet, ob auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Stellplatzpflicht für Wohnungen eingeschränkt wurde.

7.4.3.2 Weitere Städte mit stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften

Die auf diese Weise durchgeführten Recherchen ergaben, dass es in keiner der Städte, die nicht an der postalischen Befragung teilgenommen hatten, zum Untersuchungszeitpunkt eine rechtskräftige selbständige Stellplatzsatzung gab. Allerdings ließ sich in einer weiteren Stadt ein Bebauungsplan finden, in dem in örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO eingeschränkt wurde. Dabei handelte es sich um die Stadt Baden-Baden, die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan `Westliche Wörthstra-

ße´ (0,5 ha) im Jahr 2017 für eine geplante Seniorenwohnanlage den Stellplatzschlüssel auf 0,5 absenkte. Die Einschränkung der Stellplatzpflicht wurde damit begründet, dass wegen der Nähe zu mehreren Bushaltestellen und der seniorengerechten Ausrichtung der Wohnanlage von einer geringeren Motorisierung der Bewohner ausgegangen werden kann. Die weiterhin erforderlichen Stellplätze sollten offen an den Rändern des Grundstücks untergebracht werden (vgl. Stadt Baden-Baden 2017a: 13; Stadt Baden-Baden 2017b: 9, 11).
Die weiterführenden Recherchen ergaben zudem, dass es mit Konstanz eine weitere Stadt in Baden-Württemberg gab, die in konkreten Überlegungen für den Erlass einer selbständigen Stellplatzsatzung war. Im Jahr 2017 brachte dort die Fraktion Freie Grüne Liste (FGL) einen Antrag in den Gemeinderat ein. Darin forderte sie die Verwaltung auf, auf Grundlage der 2015 in der Landesbauordnung eingeführten Satzungsermächtigung Vorschläge für eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau zu erarbeiten. Das Amt für Stadtplanung und Umwelt erarbeitete daraufhin eine Beschlussvorlage, in der die Ausgangslage in Konstanz und eine mögliche Vorgehensweise für eine Stellplatzsatzung dargestellt wurde. In der Vorlage führte die Verwaltung aus, dass Möglichkeiten zur Reduzierung der Stellplatzpflicht bei Wohnungen grundsätzlich als sinnvoll erachtet werden. Da laut Ausführungen der Verwaltung ein Verzicht auf das eigene Auto vor allem dann stattfindet, wenn attraktive Mobilitätsalternativen zur Verfügung stehen, sei die Stadt bestrebt, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu fördern. Insbesondere wurde in der Vorlage auf Carsharing verwiesen, dessen Ausbau die Stadt vorantreiben möchte. Beispielsweise sollte geprüft werden, ob die Stellplatzzahlen reduziert werden können, wenn bei Vorhaben öffentliche Carsharing-Stellplätze hergestellt werden. Ebenso sollten weitere Optionen für Stellplatzreduzierungen untersucht und dabei auch die Vorgehensweise anderer Städte betrachtet werden (vgl. Stadt Konstanz 2017: 1-5). Dem Protokoll der Ausschusssitzung, in der im Juli 2017 die Vorlage behandelt wurde, ist zu entnehmen, dass die Meinungen unter den Gemeinderatsfraktionen zur Reduzierung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau teils erheblich auseinandergingen. Während die FGL-Fraktion als Antragstellerin den Vorschlag der Verwaltung zur Erstellung einer Satzung begrüßte, wies die CDU-Fraktion darauf hin, dass zuerst eine Diskussion geführt werden müsse, wie und ob das Ziel einer autofreien Stadt befürwortet wird. Es sei wichtig, über Beteiligungsprozesse zumutbare Lösungen zu suchen und nicht einfach Maßnahmen zu beschließen. Die SPD-Fraktion stellte in ihrer Stellungnahme klar, dass einer allgemeinen Reduzierung des Stellplatzschlüssels nicht zugestimmt werde, und verwies auf ein Neubauprojekt (Quartier am Petershauser Bahnhof), bei dem die Verknappung von Parkraum nicht funktioniere. Die Verwaltung stellte laut Sitzungsprotokoll daraufhin klar, dass es bei der Stellplatzsatzung nicht um die Vertreibung von Autos gehe, sondern um die Förderung neuer Mobilitätskonzepte. Nach der Diskussion wurde die Verwaltung einstimmig beauftragt, einen Vorschlag für eine kommunale Stellplatzsatzung zu erarbeiten (vgl. Website Stadt Konstanz 2017). Bei Recherchen im Juni 2019 war kein Entwurf für eine Stellplatzsatzung im Bürgerinformationssystem der Stadt zu finden.
Bei der Auswertung der recherchierten Bebauungspläne in den elf Städten, die nicht an der postalischen Befragung teilgenommen hatten, zeigte sich, dass in vielen örtlichen Bauvorschriften die Zahl der notwendigen Stellplätze nicht reduziert, sondern erhöht wurde. Vor allem in Städten im ländlichen Raum werden häufig ab einer gewissen Wohnungsgröße entweder 1,5 oder 2,0 Stellplätze je Wohnung gefordert. Zwei Städte (Ravensburg und Balingen) verfügen sogar über eine selbständige Satzung, um die Zahl der notwendigen Stellplätze für alle Neubauten in großen Teilen des Gemeindegebiets zu erhöhen. In der Satzung der Stadt Balingen aus dem Jahr 1997 wird beispielsweise schon ab einer Wohnfläche von 40 m^2 ein Stellplatzschlüssel von 1,5 und ab einer Wohnfläche von 75 m^2 ein Stellplatzschlüssel von 2,0 Stellplätze gefordert (vgl. Stadt Balingen 1997). Ähnliche Festsetzungen ließen sich in einigen Bebauungsplänen finden, in denen selbst bei verdichtetem Geschosswohnungsbau auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO bis zu zwei Stellplätze pro Wohnung vorgeschrieben werden. Diese Ergebnisse aus der ergänzenden Analyse von Bebauungsplänen passen mit den Rückmeldungen auf Frage 15 in der postalischen Befragung zusammen. Dort gaben 68 % der Befragten an, dass in den letzten zehn Jahren in der Stadt, in der sie tätig sind, auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO die Zahl der notwendigen Stellplätze erhöht wurde.

7.4.3.3 Zwischenresümee: Gebrauch von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO in Baden-Württemberg

Die ergänzenden Erhebungen in den Städten ohne Rücklauf aus der postalischen Befragung ergaben, dass in Baden-Württemberg zum Zeitpunkt der Untersuchung in keiner weiteren Stadt eine selbständige Satzung existierte. Im Gesamtüberblick gab es somit in Baden-Württemberg nur in drei der 55 Städte über 30.000 Einwohner eine

selbständige Satzung zur Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze im Wohnungsbau. Ergänzend zu den sieben Städten (Hinweis: in Freiburg sowohl selbständige Satzung als auch Bebauungspläne vorhanden), die als Ergebnis der postalischen Befragung bereits über Stellplatzabsenkungen in Bebauungsplänen verfügten, ließ sich nur eine weitere Stadt (Baden-Baden) finden, die bislang Stellplatzreduzierungen zusammen mit einem Bebauungsplan erlassen hat. Auf Grundlage dieser Untersuchungen kann somit der Schluss gezogen werden, dass es Anfang 2019 in acht der 55 Städte (14,5 %) mit mehr als 30.000 Einwohnern in Baden-Württemberg insgesamt 16 Bebauungspläne gab, bei denen in den dazugehörigen örtlichen Bauvorschriften der 1:1-Stellplatzschlüssel für Wohnungen abgesenkt wurde. Zudem gab es damals nur in einer weiteren Stadt (Konstanz) konkrete Überlegungen, eine selbständige Stellplatzsatzung zu erlassen.

7.5 Zusammenfassung und Bewertung

Zentrale Erkenntnisse aus der postalischen Befragung und den ergänzenden Untersuchungen

Verbreitung und Form der örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen

Auch wenn nicht alle Gemeinden in Baden-Württemberg befragt wurden, sondern nur jene über 30.000 Einwohner, kann auf Grundlage der 44 Antworten aus der postalischen Befragung und den ergänzenden Untersuchungen in den elf Städten ohne Rücklauf der Schluss gezogen werden, dass es Anfang 2019 im gesamten Bundesland nur drei Städte mit selbständigen Stellplatzsatzungen gab. In weiteren sieben Städten[16] erfolgten Stellplatzreduzierungen in Zusammenhang mit einem Bebauungsplan. Wenn also Städte von der 2015 in die Landesbauordnung eingeführten Satzungsermächtigung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO Gebrauch gemacht hatten, geschah dies in den meisten Fällen im Satzungsverbund mit einem Bebauungsplan. Bei zwei Städten mit selbständigen Satzungen handelte es sich um prosperierende Universitätsstädte, die seit Jahren in vielen Belangen der nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung eine Vorreiterrolle übernehmen. In Villingen-Schwenningen wurden nur für bestimmte Wohnnutzungen die Stellplatzzahlen in einer selbständigen Satzung gemindert, nachdem im Zuge der Aufstellung zahlreiche Vorschläge für Reduzierungen politisch nicht mehrheitsfähig waren.

Die postalische Befragung von Stadtverwaltungen zeigte vielfältige Gründe, weshalb der Großteil der befragten Städte die vom Landesgesetzgeber geschaffenen Möglichkeiten für Stellplatzreduzierungen nicht nutzt. Insbesondere in ländlichen Regionen ist oft sogar das Gegenteil der Fall und der Stellplatzschlüssel wird auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO auf bis zu zwei Stellplätze je Wohnung erhöht. Die Rückmeldungen der postalischen Befragung und die ergänzenden Untersuchungen (Auswertung der Stellplatzsatzungen und der Bebauungspläne) machten deutlich, dass in vielen Städten auch nur bei besonderen Wohnnutzungen und Sonderprojekten (z.B. Studierenden-, Altenwohnen, Erbpacht) die reguläre Stellplatzpflicht reduziert wird. Häufig wurden Stellplatzminderungen somit nicht für den allgemeinen Wohnungsneubau eingeführt, der im Fokus der vorliegenden Arbeit steht. Dabei handelt es sich oft um Vorhaben, bei denen auch auf Grundlage von § 56 Abs. 5 LBO Abweichungen vom landesrechtlichen 1:1-Stellplatzschlüssel möglich wären. Mit Stellplatzreduzierungen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO verfolgen viele Städte das Ziel, für diese speziellen Fälle Planungssicherheit und eine einheitliche Vorgehensweise zu schaffen.

Die Antworten auf Frage 6 der postalischen Befragung lassen erkennen, dass die Initiative für Stellplatzreduzierungen bei konkreten Projekten häufig gemeinsam von der Verwaltung und dem Vorhabenträger ausging. Zahlreiche Bauprojekte mit Stellplatzreduzierungen sind in Abstimmung zwischen Verwaltung und Bauherr und somit unter besonderen Akteurskonstellationen entstanden. Dafür sprechen auch die vier vorhabenbezogenen Bebauungspläne unter den untersuchten Bauleitplänen. Aber auch in den anderen Fällen handelte es sich meist nicht um klassische Angebotsbebauungspläne, mit denen Planungsrecht für noch weitgehend unbekannte Bauvorhaben geschaffen wird, sondern um Bebauungspläne für bereits bekannte Projekte.

Modell für die Stellplatzpflicht und Verteilung der Regelungskompetenzen

Der hohe Rücklauf bei der Ende 2018/ Anfang 2019 durchgeführten postalischen Befragung unter Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg (80 %) kann als Beleg dafür gesehen werden, dass das Thema Stellplatzpflicht in der kommunalen Praxis von großem Interesse ist. Die Umfrage ergab, dass die meisten Befragten die aktuelle Strategie des Landes mit dem pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel und der Ermächtigung für abweichende Stell-

[16] ohne Freiburg: Dort gab es sowohl eine selbständige Satzung als auch stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften in Bebauungsplänen.

platzzahlen in örtlichen Bauvorschriften für nicht zielführend halten, um angemessen auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung reagieren zu können. Die große Mehrheit der Befragungsteilnehmer sprach sich dafür aus, bereits in der Landesbauordnung mehr Flexibilität bei der Stellplatzpflicht zu ermöglichen, anstatt dies wie bisher auf die Gemeinden zu übertragen. Vor allem eine flexiblere Berechnung der Zahl notwendiger Stellplätze und eine Ablöse auch von Wohnungsstellplätzen wurden von den Experten aus der Praxis befürwortet. Die Untersuchungen zeigten, dass einige Städte den Erlass von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen deswegen meiden, weil große Widerstände auf verschiedenen Ebenen erwartet werden (z.B. in der Verwaltung, im Gemeinderat, in der Öffentlichkeit). Bei der Frage, auf welcher Ebene Flexibilisierungen vorgesehen werden sollten, deutet in den Untersuchungen vieles auf ein Dilemma zwischen Land und Gemeinden hin. Auf der einen Seite hält es das Land für ausreichend (siehe Interview mit dem Vertreter der Landesverwaltung in Kapitel 5.3.3), die Gemeinden rechtlich dazu in die Lage zu versetzen, abweichende Regelungen zu treffen. Auf der anderen Seite würden viele Fachleute in Stadtverwaltungen Flexibilisierungen bereits in der Landesbauordnung bevorzugen, um den oft schwierigen Aufstellungsprozess einer stellplatzreduzierenden Satzung zu umgehen.

Gründe für das Ausbleiben von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften

Die Frage in der postalischen Befragung nach den Gründen, weshalb in den betreffenden Städten keine örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen angestrebt werden (Frage 13), und einige Kommentare in den Fragebögen lassen den Schluss zu, dass es oft sowohl inner- als auch außerhalb von Verwaltungen (Gemeinderäte, Öffentlichkeit) große Bedenken gegenüber Stellplatzabsenkungen gibt, die sich unter Umständen gegenseitig noch verstärken. Die ergänzende Analyse der Aufstellungsprozesse von örtlichen Bauvorschriften bestätigte, dass es sich bei Stellplatzreduzierungen um ein Thema handelt, das zu viel Widerstand und Ablehnung führen kann und das oft geradezu ideologisch diskutiert wird. Beispielsweise stießen in Tübingen und Villingen-Schwenningen die Vorschläge der Verwaltung für Stellplatzreduzierungen zunächst auf massive Ablehnung und führten zu einem langwierigen, von vielen Änderungen geprägten Aufstellungsprozess. Für das Erreichen der erforderlichen Mehrheit im Gemeinderat mussten weitreichende Kompromisse eingegangen werden, sodass die Regelungen für die Stellplatzminderungen teilweise ihre positiven Effekte für die Stadtentwicklung einbüßten. Die Untersuchungen machten deutlich, dass selbst örtliche Bauvorschriften, mit denen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO lediglich das Angebot geschaffen wird, weniger Stellplätzen zu errichten, zu erheblichen Abwehrreaktionen führen können. Auch wenn es bisher nur wenige empirische Erkenntnisse und Erfahrungen in den Städten gibt, inwieweit Bauherren die Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung tatsächlich ausschöpfen, ließen Frage 5 in der postalischen Befragung sowie die Auswertung der Bebauungspläne und die dabei durchgeführten Nachfragen bei Investoren die Tendenz erkennen, dass dennoch oft über das Mindestmaß hinaus Stellplätze errichtet werden.
Die Rückmeldungen in der postalischen Befragung (v.a. Frage 13.8) und die Untersuchung der existierenden örtlichen Bauvorschriften in Baden-Württemberg machen deutlich, dass eine Absenkung des Stellplatzschlüssels vor allem deswegen abgelehnt wird, weil eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Raum bzw. in benachbarte Gebiete befürchtet wird. Viele Akteure sowohl in Verwaltungen als auch der Öffentlichkeit halten dies für nicht hinnehmbar. Die Deckung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs ist daher im Wohnungsbau von großer Bedeutung. Dafür spricht auch, dass in vielen Fällen nur für solche Wohnungstypen (z.B. Altenwohnungen) Reduzierungen vorgesehen wurden, deren Bewohner mit hoher Wahrscheinlichkeit weniger Pkw besitzen. Eine bewusste Verknappung von Stellplätzen unter den Bedarf ließ sich nie als Zielsetzung in den ausgewerteten Unterlagen finden. Auffallend bei den Untersuchungen war, dass Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken wenig thematisiert wurden, obwohl es sich dabei um wirksame Möglichkeiten handelt, eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den Straßenraum zu unterbinden. Eine Besonderheit ließ sich in der Stellplatzsatzung von Freiburg feststellen, die stellplatzreduzierten Bauvorhaben die Inanspruchnahme von Bewohnerparken untersagt. Insgesamt zeigt sich in den Untersuchungen, dass es für die Akzeptanz von Wohnungsbauprojekten von großer Bedeutung ist, den durch das Bauvorhaben verursachten Stellplatzbedarf gänzlich auf privatem Grund unterzubringen. Viele Städte erhöhen deshalb sogar auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO die Zahl der Pflichtstellplätze im Wohnungsbau, um die Schaffung von ausreichend Parkraum unter allen Umständen zu garantieren.

Erkennen der Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung

Die geringe Zahl an Städten in Baden-Württemberg, die im Vergleich zu anderen Bundesländern (siehe Kapitel 6) in Stellplatzsatzungen den pauschalen 1:1-Stellplatzschlüssel eingeschränkt hat, sowie weitere Rückmeldungen aus der postalischen Befragung lassen den Schluss zu, dass bislang an vielen entscheidenden Stellen die Möglichkeiten nicht oder nicht ausreichend erkannt wurden, die sich durch Stellplatzreduzierungen für die Stadtent-

wicklung ergeben können. In zahlreichen, vor allem kleineren Städten werden trotz der Probleme, die durch den Stellplatzbau im Wohnungsbau verursacht oder verstärkt werden (z.B. hohe Wohnkosten, Attraktivierung des MIV), statt Reduzierungen sogar Erhöhungen der Stellplatzzahlen vorangetrieben.
Die Rückmeldungen (v.a. Frage 13.2) in der postalischen Befragung lassen erkennen, dass viele Mitarbeiter in Stadtverwaltungen die Chancen, die sich durch einen modifizierten Stellplatznachweis für die Stadtentwicklung ergeben, sehen und nutzen möchten. Oft arbeiten sie aber in Verwaltungen, in denen die allgemeine Meinung davon geprägt ist, dass die bestehenden Stellplatzregelungen in der Landesbauordnung sachgerecht sind. Aber auch in den Fällen, in denen Verwaltungen Stellplatzreduzierungen befürworten und die Initiative ergreifen, verdeutlichen die Untersuchungen die Problematik, dass entsprechende Vorschläge im Gemeinderat auf Ablehnung stoßen können. Auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen lassen sich im Hinblick auf das Erkennen der Potenziale und das Initiieren von Stellplatzreduzierungen die folgenden Fallkonstellationen unterscheiden:

- Einzelne Mitarbeiter in Verwaltungen erkennen die Potenziale von Stellplatzabsenkungen (z.B. in Kombination mit Mobilitätskonzepten) und würden diese gerne für die Stadtentwicklung aktivieren. Da aber die Verwaltungsmeinung davon geprägt ist, dass die aktuellen Regelungen der Landesbauordnung ausreichen, gibt es keinen entsprechenden Vorstoß seitens der Verwaltung. Auch sonstige Akteure wie der Gemeinderat sehen keine Notwendigkeit, die Stellplatzpflicht im Wohnungsbau anderweitig zu regeln.
- Die Verwaltung erkennt die mit Stellplatzminderungen verbundenen Potenziale für die Stadtentwicklung, ...
    - ... aber sie unternimmt wegen der absehbaren Schwierigkeiten beim Aufstellungsprozess und der zu erwartenden Ablehnung im Gemeinderat keinen Vorstoß für entsprechende örtliche Bauvorschriften.
    - ... treibt daher den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift zur Einschränkung der Stellplatzpflicht voran und versucht, für ihren Vorschlag eine politische Mehrheit zu finden.
- Gemeinderäte bzw. Gemeinderatsfraktionen sehen die Potenziale von Stellplatzreduzierungen für die Stadtentwicklung und stellen einen Antrag, entsprechende örtliche Bauvorschriften zu erlassen. Im Fall einer Mehrheit für den Antrag wird die Verwaltung mit der Erarbeitung einer Stellplatzsatzung beauftragt.
- Verwaltung und Gemeinderat(sfraktionen) sehen gleichermaßen die Potenziale und treiben gemeinsam den Erlass von stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschriften voran.
- Sonstige Externe wie Wohnungsunternehmen erkennen die Chancen und treten an die Verwaltung und/ oder den Gemeinderat mit der Bitte heran, in örtlichen Bauvorschriften die Stellplatzpflicht abzusenken bzw. zu flexibilisieren. Meist erfolgt dies in Zusammenhang mit einem konkreten Bauvorhaben und einem damit verbundenen Bebauungsplan.

Bewertung anhand der Indikatoren

Die Untersuchungen zu Stellplatzreduzierungen in Baden-Württemberg zeigen, dass die identifizierten Potenziale, die vom Stellplatz für die Stadtentwicklung ausgehen, in der kommunalen Praxis unterschiedlich bewertet und ausgeschöpft werden.

Wohnkosten

Bei den Städten in Baden-Württemberg, die bereits stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften erlassen haben oder gerade erlassen, ergaben die Fragen 7 und 7a der postalischen Befragung, dass damit am häufigsten das Ziel verfolgt wird, die Wohnkosten zu senken – gefolgt von dem Ziel, den MIV zu reduzieren und den Stellplatznachweis einem geringeren Bedarf anzupassen. Auch bei der ergänzenden Analyse von örtlichen Bauvorschriften mit Stellplatzreduzierungen zeigte sich, dass dies in vielen Fällen mit der damit verbundenen Einsparung von Kosten begründet wird. Bei den untersuchten Projekten wurde mit den Stellplatzminderungen das Ziel verfolgt, entweder generell die Investitions- und damit die Wohnkosten zu senken oder für Investoren Anreize zu schaffen, bestimmte Arten von dringend benötigten Wohnungen (z.B. geförderte Wohnungen, Altenwohnungen) zu errichten. Insbesondere die Entstehung von mietreduzierten Wohnungen, deren Herstellung unter einem großen Kostendruck steht, sollte durch die Absenkung der Stellplatzpflicht erleichtert werden.

Flächenverbrauch

Die verschiedenen Untersuchungen lassen den Schluss zu, dass bei Stellplatzminderungen in Baden-Württemberg die Reduzierung des Flächenverbrauchs ein eher untergeordnetes Ziel darstellt. Auf den 2015 aufgenommenen Rechtfertigungsgrund der sparsamen Flächennutzung in § 74 Abs. 2 Satz 1 LBO wurde in den

ausgewerteten Unterlagen, die im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen und selbständigen Satzungen entstanden sind, selten verwiesen. Vergleichsweise ausführlich wurde in der Begründung zur Stellplatzsatzung in Tübingen auf das Thema Flächenverbrauch eingegangen. Darin wird erläutert, dass die im Sinne einer sparsamen Flächenpolitik stark forcierte Innenentwicklung mit dichten, nutzungsgemischten Quartieren in vielen Fällen auch dazu führt, dass auf ein Auto verzichtet werden kann. In der Folge können Stellplätze und damit auch Flächen für Parkierungsanlagen eingespart werden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017d: 3).
Ansonsten zeigte die ergänzende Analyse von parkierungsrelevanten Festsetzungen in den Bebauungsplänen, dass Städte häufig – insbesondere bei hohen Dichten – eine starke Überbauung von Grundstücken durch Tiefgaragen zulassen, damit dort Stellplätze in ausreichender Zahl nachgewiesen werden können. Selbst wenn weniger Stellplätze errichtet wurden, mussten bei den Projekten meist große Teile der Grundstücke überbaut und zum Teil mechanische Parksysteme eingesetzt werden (z.B. Doppelparker), um den notwendigen Stellplatznachweis erbringen zu können. Dieser Sachverhalt ist aber differenziert zu betrachten. Ein hohes Maß der baulichen Nutzung führt zwar auf der einen Seite zu einer starken Überbauung von Grundstücken mit Tiefgaragen oder sonstigen Parkierungsanlagen, auf der anderen Seite bewirkt dies aber auch, dass nicht weiteres Bauland für die Herstellung von Wohnraum in Anspruch genommen werden muss. Um die ökologischen Auswirkungen der starken Überbauung der Grundstücke abzumildern, wurden in den Bebauungsplänen in aller Regel Vorgaben zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen oder zur Ausführung der Oberflächen von Stellplätzen gemacht.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Die postalische Befragung machte deutlich, dass die Einschätzungen auseinander gehen, inwieweit das Mobilitätsverhalten von Bewohnern durch die Reduzierung der Stellplatzzahlen beeinflusst werden kann. Die anschließende Untersuchung der örtlichen Bauvorschriften ließ erkennen, dass Städte in Baden-Württemberg im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten verschiedene Strategien verfolgen. Häufig wird mit den Stellplatzreduzierungen auf eine bereits autofreie Lebensweise von Haushalten reagiert und damit bezweckt, dass für solche Nachfragegruppen Wohnungen auch ohne zugehörigen Stellplatz geschaffen werden. Einige Städte wie Tübingen, Freiburg oder Stuttgart verfolgen gezielt die Strategie, eine Minderung der Stellplatzzahlen zu erlauben, wenn in dem Bauvorhaben Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt werden, die das Potenzial haben, für Bewohner ein eigenes Autos überflüssig zu machen (z.B. Carsharing). Durch die Kopplung der Stellplatzreduzierungen an bestimmte Mobilitätsangebote sollen örtliche Bauvorschriften zu einer Reduzierung des Autobesitzes und des MIV in den Städten beitragen. Darüber hinaus machten Städte die Absenkung der Stellplatzpflicht häufig davon abhängig, ob das Bauvorhaben gut an den ÖPNV angebunden ist. Auf diese Weise soll in der Nähe von Haltestellen die Realisierung von Bauprojekten unterstützt werden, in denen autofreie Haushalte, die in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, auch Wohnungen ohne Stellplatz finden.

Stadtraumqualität

Die postalische Befragung und die ergänzenden Untersuchungen von örtlichen Bauvorschriften lassen den Schluss zu, dass Stellplatzreduzierungen zur Lösung von Problemen in den Bereichen Kosten, Flächenverbrauch und Mobilitätsverhalten beitragen können, während sie beim Thema Stadtraumqualität unter Umständen auch zu Problemen führen können. Die Absenkung von Stellplatzzahlen lehnten verschiedene Akteure vor allem deshalb ab, weil eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs und damit eine Beeinträchtigung des öffentlichen Raums befürchtet werden. Dass möglicherweise Autos von Neubauvorhaben im Straßenraum geparkt werden, wird von vielen Seiten nicht akzeptiert. In den Untersuchungen wurden keine Argumentationen gefunden, dass sich kleinere Parkierungsanlagen infolge der Stellplatzreduzierungen auch positiv auf die Freiraumqualität auswirken können. In den meisten ausgewerteten Bebauungsplänen wurde planungsrechtlich vorgeschrieben, dass die Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen sind, um das Wohnumfeld nicht durch ruhenden Verkehr zu belasten. Offene Stellplätze wurden meist nur sehr eingeschränkt zugelassen. Ein Sonderfall in dieser Hinsicht stellt das Projekt ECA-Siedlung in Freiburg dar, bei dem zur Einsparung von Kosten in vielen Bereichen die Errichtung von offenen Stellplätzen ermöglicht wurde. In allen Bebauungsplänen wurden zum Teil sehr differenzierte Regelungen getroffen, dass Tiefgaragen mit Substrat überdeckt und bepflanzt werden müssen. In vergleichsweise wenigen Bebauungsplänen wurden weiterführende Regelungen zur Lage, Anzahl und Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen getroffen.

8 Stellplatzkonzepte auf Baugebietsebene

8.1 Methode

Ziele und Fragestellungen der Projektuntersuchungen

Der Grundlagenteil (Kapitel 2 und 3) und die zuvor durchgeführten Untersuchungen (siehe Kapitel 5 bis 7) machten deutlich, dass der Stellplatz im Wohnungsneubau viele Möglichkeiten bietet, um zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beizutragen. Es zeigte sich, dass sich auf der Ebene des Landes (Bauordnungen) und der Stadt (kommunale Stellplatzsatzungen) zwar Rahmenbedingungen und Anreize schaffen lassen, aber dass neue Baugebiete jene Ebene darstellen, auf der sich Maßnahmen zur Reduzierung von Kosten, Flächenverbrauch und MIV sowie zur Verbesserung der Stadtraumqualität konkret umsetzen lassen. Um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie sich die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung auf kleinräumiger Ebene aktivieren lassen, werden nachfolgend in der Arbeit Baugebiete und deren Parkierungskonzepte untersucht. Um Strategien bei der Organisation und Unterbringung des ruhenden Verkehrs und deren Auswirkungen praxisnah zu analysieren, wird auf den Forschungsansatz der Fallstudie zurückgegriffen. In der Wissenschaft dienen Fallstudien dazu, einen Fall ganzheitlich und realitätsgerecht zu erfassen und zu rekonstruieren, um so „einen genaueren Einblick in das Zusammenwirken einer Vielzahl von Faktoren zu erhalten“ (Lamnek 2010: 275). Auf Grund begrenzter Forschungsressourcen werden nicht alle Baugebiete in der Detailtiefe einer Studie (Projektstudie) untersucht, sondern auch weniger vertieft als Projektanalyse. Als Fall gelten bei der vorliegenden Untersuchung neue Baugebiete unterschiedlicher Größe mit überwiegend Geschosswohnungsbau, bei denen besondere Konzepte bei der Parkierung umgesetzt wurden bzw. werden.
An Hand der konkreten Projekte können Erkenntnisse und Fragen aus den vorherigen Kapiteln untersucht werden. Der Schwerpunkt liegt dabei sowohl auf der organisatorischen als auch auf der baulichen Umsetzung besonderer Parkierungskonzepte. Ebenso wird die rechtliche Umsetzung des Parkierungskonzepts betrachtet. Ziel ist es, besondere Lösungen, wie mit dem Thema Parkierung und Mobilität in neuen Baugebieten umgegangen werden kann, zu erfassen sowie die damit verbundenen Umsetzungs- und Qualifizierungsstrategien von Städten zu beleuchten. Ebenso wird untersucht, wie sich das jeweilige Parkierungskonzept auf die in den Grundlagenkapiteln identifizierten Stadtentwicklungspotenziale Wohnkosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung und Stadtraumqualität auswirkt. Zusammenfassend sollen die ausgewählten Projekte Erkenntnisse vor allem zu folgenden Fragen bringen:

- Wie entstehen Parkierungskonzepte, die zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen?
- Wer hat die Initiative ergriffen?
- Welche Rolle bzw. welche Aufgaben übernehmen dabei Städte? Welche Strategie wird verfolgt?
- Wie gelingt es, besondere Parkierungskonzepte umzusetzen (v.a. rechtlich und organisatorisch)?
- Inwieweit wurde das Parkierungskonzept in den Bebauungsplan aufgenommen und rechtlich abgesichert?
- Inwieweit werden die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung aktiviert?

Auswahl der Projekte

Für die Untersuchung in Frage kamen grundsätzlich alle Neubaugebiete mit überwiegend Geschosswohnungsbau, in denen besondere Konzepte bei der Parkierung umgesetzt wurden. Als `besonders´ gilt in diesem Zusammenhang ein Parkierungskonzept, wenn die Stellplätze im Vergleich zu den geltenden Vorschriften reduziert und/ oder nicht wie häufig üblich in gebäudebezogenen Tiefgaragen untergebracht werden. Diese Begriffsbestimmung erfolgte auf Grundlage der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Untersuchungen, dass insbesondere Stellplatzreduzierungen und eine Unterbringung abseits gebäudebezogener Tiefgaragen Maßnahmen darstellen, die zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen. Da bei der Entwicklung von neuen Baugebieten bei der Parkierung oft bislang keine speziellen Maßnahmen ergriffen werden, handelt es sich bei den ausgewählten Projekten mit besonderen Parkierungskonzepten um Extrem- bzw. Sonderfälle (vgl. Schnell/ Hill/ Esser 2013: 290 f.). In der Methodenliteratur wird darauf verwiesen, dass die Strategie, Extremfälle auszuwählen, „das direkte Gegenteil der Wahl typischer Fälle [ist]. Ihre Grundidee liegt darin, dass Extremfälle die interessierenden Kausalzusammenhänge besonders deutlich und damit leichter untersuchbar präsentieren. `Extrem´ bedeutet im Kontext der Fallauswahl, dass bestimmte Faktoren, für deren Wirkung man sich interessiert, entweder besonders stark oder besonders schwach ausgeprägt sind […].“ (Gläser/ Laudel 2010: 99) Die Untersuchung `positiver´ Extremfälle in der vorlie-

genden Arbeit ermöglichte, Antworten auf die Forschungsfrage zu finden, wie besondere Parkierungskonzepte, die einen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten, entstehen und umgesetzt werden können.

Anzahl und Untersuchungstiefe der Baugebiete

Bei der Projektauswahl stellte sich die Frage, ob wenige Fälle vertieft, oder mehrere Fälle weniger vertieft analysiert werden sollen. Die Beschränkung auf eine oder wenige Einzelfallstudien hätte die Möglichkeit geboten, sehr genau Daten zu erheben und ein Projekt facettenreich und detailliert zu untersuchen. Allerdings wären damit nur sehr eingeschränkt Rückschlüsse auf Regelhaftigkeiten möglich gewesen und es hätten auch nur Teilaspekte der Forschungsfragen untersucht werden können. Eine breit angelegte, weniger detaillierte Untersuchung hätte ermöglicht, eine größere Zahl an Projekten mit besonderen Parkierungskonzepten zu erfassen; dies kann aber nur eingeschränkt den komplexen Wirkungszusammenhängen dieser Projekte gerecht werden (vgl. Schnell/ Hill/ Esser 2013: 241). Auf Grund des im Laufe des Forschungsprozesses aufgebauten Kenntnisstands und der noch offenen Forschungsfragen, wie besondere Parkierungskonzepte entstehen und umgesetzt werden können, schien es zielführend, nicht eine einzelne oder wenige Fallstudien sehr vertieft, sondern eine größere Zahl an Baugebieten zu betrachten. Durch die Untersuchung von insgesamt zwölf Projekten sollten verschiedenartige Strategien, die sich in der Praxis bewährt haben, identifiziert und möglicherweise vorhandene Parallelen herausgearbeitet werden. Sechs Baugebiete werden dabei vertieft als Projektstudie untersucht; weitere sechs Baugebiete werden in reduziertem Umfang als Projektanalyse betrachtet. Zudem werden in vier Projektlupen besondere Einzelaspekte dargestellt. Zweck der Untersuchung war nicht der direkte Vergleich, sondern die differenzierte Betrachtung verschiedener Parkierungskonzepte und deren Umsetzung und Wirkungsweise. Die große Fallzahl ermöglicht es, Regelmäßigkeiten und Unterschiede beim Entstehungsprozess, bestimmte Handlungsmuster der Akteure sowie Erfolgsfaktoren und Hemmnisse bei der Umsetzung von Projekten herauszuarbeiten. Die Ergebnisse sind nicht in statistischem Sinne repräsentativ für die Gesamtheit an Baugebieten mit besonderen Parkierungskonzepten. Sie müssen in Zusammenhang mit den spezifischen Rahmenbedingungen bei jedem Projekt gesehen werden.

Kriterien für die Auswahl der Baugebiete

Da es bei qualitativer Forschung von entscheidender Bedeutung ist (vgl. Lamnek 2010: 275; Flick 2013a: 253 f.), für die Fragestellung aussagekräftige Fälle zu finden, wurden aus den vorangegangenen Untersuchungen sieben Kriterien für die Auswahl der Projekte abgeleitet und angewendet. Bei der Auswahl wurde auf das von Kromrey/ Roose/ Strübing (2016: 268) und Schnell/ Hill/ Esser (2013: 290 f.) beschriebene Verfahren der `Bewussten Auswahl´ zurückgegriffen. Dies bedeutet, dass eine „Auswahl planvoll, aufgrund vorheriger Überlegungen nach angebbaren und intersubjektiv nachvollziehbaren Kriterien gezielt vorgenommen“ wird (Kromrey / Roose / Strübing 2016: 268). Auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Grundlagenkapiteln, den vorherigen Untersuchungen sowie einer intensiven Projektrecherche wurden die nachfolgend dargestellten Auswahlkriterien festgelegt. Jedes Kriterium sollte im Idealfall öfters, aber mindestens ein Mal in der Auswahl vertreten sein.

Tabelle 35: Kriterien für die Auswahl der Baugebiete

	Kriterium	Ausprägung, die mindestens ein Mal vertreten sein sollte
1	**Stand der Umsetzung**	realisiert
		in Bau
		in Planung
2	**Bundesland**	in Baden-Württemberg
		außerhalb von Baden-Württemberg
3	**Stadtgröße**	Großstadt
		Mittelstadt
4	**Größe des Baugebiets**	`kleineres ´ Projekt
		`größeres´ Projekt/ eigener Stadtteil
5	**Anzahl der notwendigen Stellplätze**	Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze
		autofreies Wohnen
6	**Obergrenze für die Stellplatzherstellung**	Begrenzung der Zahl der herstellbaren Stellplätze
7	**Parkierungsanlage**	Tiefgaragen
		Hochgaragen/ Parkhaus
		offene, oberirdische Stellplätze (Parkplatz)
8	**Organisation der Stellplätze**	gebäudebezogene Parkierung
		gemeinschaftliche Parkierung/ Quartiersgaragen

Quelle: eigene Darstellung

Kriterium 1 Stand der Umsetzung Es sollen nicht nur realisierte, sondern auch solche Projekte betrachtet werden, die sich in Planung oder in Bau befinden, um so einen möglichst aktuellen Stand bei dem sich dynamisch verändernden Thema zu erfassen. Um die langfristigen Auswirkungen von Parkierungskonzepten in der Praxis zu beleuchten, sollen sich unter den Baugebieten auch solche befinden, die schon seit einigen Jahren fertiggestellt sind. Projekte in einem frühen Planungsstadium, für die bislang nur Rahmenpläne oder Absichtserklärungen vorliegen, wurden nicht in die Untersuchung einbezogen. Denn die Recherchen zeigten, dass oft zu Projektbeginn gerade beim Thema Parkierung ambitionierte Ziele formuliert werden, die sich im weiteren Prozess nicht realisieren lassen. Als Bedingung wird deshalb festgelegt, dass ein Bebauungsplan vorliegen muss, der rechtskräftig ist oder zumindest Planreife (§ 33 BauGB) hat. Damit ist die Umsetzung in hohem Maße gesichert und es kann auch der Frage nachgegangen werden, inwieweit das Parkierungskonzept in den jeweiligen Bebauungsplan eingeflossen ist.
Kriterium 2 Bundesland Angesichts der unterschiedlichen Gesetzeslagen sollen Baugebiete sowohl inner- als auch außerhalb von Baden-Württemberg betrachtet werden. In Baden-Württemberg soll untersucht werden, wie trotz der strengen Stellplatzregeln in der Landesbauordnung besondere Parkierungskonzepte entstehen können.
Kriterium 3 Stadtgröße Da der Fokus der vorliegenden Arbeit auf Baden-Württemberg liegt, sollen wegen der landestypischen Raumstruktur mit den vielen Mittelstädten nicht nur Projekte in Großstädten, sondern auch in Mittelstädten betrachtet werden. Neue Baugebiete, bei denen dem Auto ein geringer Stellenwert eingeräumt wird und innovative Parkierungskonzepte vorangetrieben werden, entstehen häufig in Großstädten. Durch ein meist gut ausgebautes ÖPNV- und Carsharing-Angebot, fachlich gut aufgestellte Verwaltungen und einen hohen Druck auf dem Wohnungsmarkt unterscheiden sich die dortigen Rahmenbedingungen von jenen in Mittelstädten. Deshalb soll untersucht werden, wie auch in Mittelstädten besondere Parkierungskonzepte entstehen können.
Kriterium 4 Größe des Baugebiets Bei großen Baugebietsentwicklungen (z.B. neue Stadtteile) werden häufig wegen ihrer Bedeutung für die Gesamtstadt besondere Zielsetzungen verfolgt und mehr Planungs- und Beteiligungsaufwand betrieben als bei kleinen Vorhaben. Zudem ist es bei großen Projekten in der Regel einfacher, die notwendige wirtschaftliche Tragfähigkeit von Mobilitätsangeboten zu erreichen. Da viele Städte auf die Innenentwicklung setzen und dabei oft Flächen überschaubarer Größe umgenutzt werden (z.B. integrierte Gewerbebrachen), sollen auch kleinere Baugebietsentwicklungen in der Auswahl vertreten sein, um zu untersuchen, wie sich dort besondere Parkierungskonzepte realisieren lassen.
Kriterium 5 Anzahl der notwendigen Stellplätze Da sich bei den zuvor durchgeführten Untersuchungen zeigte, dass vor allem die Errichtung möglichst weniger Stellplätze zur Lösung vieler Probleme der Stadtentwicklung beiträgt, sollen Baugebiete vertreten sein, bei denen die Zahl notwendiger Stellplätze deutlich unter das ansonsten geltende Mindestmaß abgesenkt wurde. Als Extremfall dieses Kriteriums soll mindestens ein Projekt mit autofreiem Wohnen betrachtet werden. Auch wenn es sich dabei um Sonderfälle mit meist besonderen Rahmenbedingungen handelt, kann damit untersucht werden, wie eine weitgehende Stellplatzreduzierung realisiert werden kann und wie sich dies auf die verschiedenen Stadtentwicklungspotenziale auswirkt.
Kriterium 6 Obergrenze für die Stellplatzherstellung Da bei einer Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze Bauherren auch weiterhin mehr Stellplätze errichten können, sollen auch Baugebiete Gegenstand der Untersuchung sein, in denen stark in die Baufreiheit eingegriffen und vorgeschrieben wird, dass nicht mehr als eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen hergestellt werden darf.
Kriterium 7 Parkierungsanlagen Angesichts der vielen Nachteile und Schwierigkeiten von Tiefgaragen sollen Projekte in der Auswahl vertreten sein, bei denen Stellplätze im Wohnungsbau in anderer baulicher Form (v.a. Parkhaus, offene Stellplätze) untergebracht werden.
Kriterium 8 Organisation der Stellplätze Im Rahmen der Projektauswertungen soll die Frage untersucht werden, wie Baugebiete realisiert werden können, bei denen der ruhende Verkehr nicht gebäudebezogen, sondern in gemeinschaftlichen Anlagen untergebracht wird. Es sollen Projekte ausgewählt werden, bei denen Wohnung und Stellplatz baulich und wirtschaftlich entkoppelt wurden.

Suche nach geeigneten Fällen

Entsprechend den Empfehlungen von Patton (vgl. 2015: 264) erfolgte die Auswahl unter dem Fokus, möglichst informationsreiche Fälle auszuwerten. Informationsreiche Fälle sind solche, aus denen möglichst viele Erkenntnisse für das Ziel der Untersuchung gezogen werden können (sog. „purposeful sampling“). Um solche informationsreichen Projekte zu finden, wurden mehrere Rechercheschritte durchgeführt. Im Zuge der bundesweiten Re-

cherche von kommunalen Stellplatzsatzungen (siehe Kapitel 6) wurde auf den Internetseiten der jeweils vier größten Groß- und Mittelstädte eines Bundeslands in den entsprechenden Rubriken (z.B. Stadtplanung/ Stadtentwicklung, aktuelle Projekte, Wohnen) nach Neubauprojekten gesucht. Auch wenn die Online-Auftritte der Städte hinsichtlich Umfang und Aktualität große Unterschiede aufweisen, wird davon ausgegangen, dass Städte Baugebiete, bei denen innovative Konzepte umgesetzt werden, öffentlichkeitswirksam im Internet präsentieren. Darüber hinaus wurde in den Ratsinformationssystemen der jeweiligen Stadt der Begriff Bebauungsplan im Suchzeitraum ab 2010 eingegeben und die gefundenen Bebauungspläne dahingehend gescannt, ob für die Unterbringung von Stellplätzen besondere Festsetzungen getroffen wurden. Diese Vorgehensweise bei der Recherche erhebt keinen Anspruch darauf, tatsächlich sämtliche Projekte mit besonderen Parkierungskonzepten in den untersuchten Städten erfasst zu haben. Ergänzend zu diesen Recherchen wurde in Veröffentlichungen zum Wohnungsbau (z.B. Dokumentationen zum Deutschen Städtebaupreis oder Deutschen Bauherrenpreis), in Fachzeitschriften und im Internet nach Projekten recherchiert, die auf Grund ihres Parkierungskonzepts für die Untersuchung in Frage kommen könnten. Auf diese Weise konnten ca. 80 Baugebiete recherchiert werden, bei denen in unterschiedlicher Weise besonders mit der Parkierung umgegangen wurde. Diese Projektsammlung gestattete einen breiten Überblick und diente als Grundlage, um mit Hilfe der oben genannten Kriterien zu entscheiden, welche Baugebiete als Projektstudie oder als Projektanalyse untersucht werden. Bei den ausgewählten Baugebieten sind die zuvor festgelegten Auswahlkriterien folgendermaßen vertreten:

Tabelle 36: Überblick die ausgewählten Baugebiete und Verteilung der Kriterien

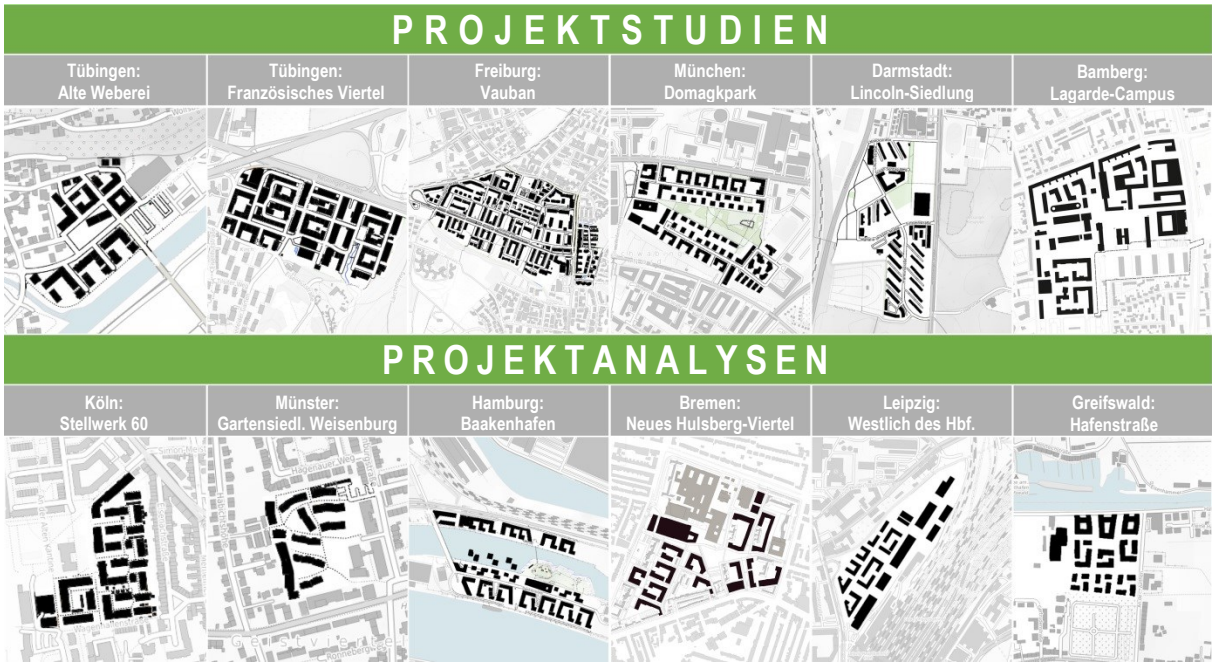
		PROJEKTSTUDIE						PROJEKTANALYSE					
Baugebiet		**Alte Weberei**	**Französisches Viertel**	**Vauban**	**Domagkpark**	**Lincoln-Siedlung**	**Lagarde-Campus**	**Stellwerk 60**	**Gartensiedlung Weißenburg**	**Baakenhafen (in Hafencity)**	**Neues Hulsberg Viertel**	**Westlich des Hauptbahnhofes**	**Hafenstraße**
Stadt Einwohner		**Tübingen** 90.546	**Tübingen** 90.546	**Freiburg** 230.241	**München** 1.542.211	**Darmstadt** 161.843	**Bamberg** 77.592	**Köln** 1.089.984	**Münster** 310.610	**Hamburg** 1.891.810	**Bremen** 569.352	**Leipzig** 596.517	**Greifswald** 58.132
Kenndaten													
Fläche		5 ha	10 ha	38 ha	24 ha	24,7 ha	22,5 ha	4,3 ha	2,7 ha	24 ha	14 ha	11 ha	6 ha
WE		287	1.275	2.386	ca. 1.400	2.000	ca. 1.000	428	189	ca. 2.400	ca. 1.170	ca. 650	ca. 700
Bauzeit		2012-2016	1996-2008	1998-2009	2013-2018	seit 2016*	ab 2020	2005-2013	2001-2018	2015-2022	ab 2021	ab 2022/23	seit 2020
Auswahlkriterien													**Anzahl**
Stand der Umsetzung	realisiert	■	■	■	■			■	■				**6**
	in Bau					■				■			**2**
	in Planung						■				■	■	■ **4**
Bundesland	in Baden-Württemberg	■	■	■									**3**
	außerhalb von Baden-Württemb.				Bayern	Hessen	Bayern	NRW	NRW	Hamburg	Bremen	Sachsen	M.V. **9**
Stadtgröße	Großstadt			■	■	■		■	■	■	■	■	**8**
	Mittelstadt	■	■				■						■ **4**
Projektgröße	`kleineres´ Projekt	■					■	■	■				■ **5**
	`größeres´ Projekt / eigener Stadtteil		■	■	■	■				■	■	■	**7**
Anzahl der Stellplätze	Absenkung der Zahl der not. ST				tw.	■	■	■	■	■	■	■	■ **9**
	autofreies Wohnen			tw.				■	■				**3**
Obergrenze für ST	Begrenzung der Zahl der ST				■	■	tw.			■			**4**
Parkierungsanlagen	Tiefgaragen	■	■	■	■	■	tw.			■	tw.	■	tw. **10**
	Hochgaragen		■	■		■	tw.	■			tw.	■	tw. **8**
	offene, oberirdische Stellplätze	■				■			■				**3**
Organisation der ST	gebäudebezogene Parkierung	■	tw.	tw.	■	tw.				■		■	tw. **8**
	gemeinschaftliche Parkierung	■	tw.	tw.		tw.	■	■	■		■		tw. **9**

* Neubauten (schon 2014 Umnutzung von Bestandsgebäuden); tw. = Kriterium nicht vollumfänglich erfüllt

Quelle: eigene Darstellung

Insgesamt wurden sechs Baugebietsentwicklungen ausgewählt, die bereits fertiggestellt sind. Weitere sechs Projekte sind zum aktuellen Stand im Bau oder in Planung. Aus Baden-Württemberg stammen drei der ausgewählten Projekte. Es handelt sich um Baugebiete in einer Größe von knapp drei bis 38 Hektar.

Abbildung 65: Überblick über die ausgewählten Baugebiete (ohne Maßstab)



Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

Vorgehensweise und Aufbau der Baugebietsuntersuchungen

Für eine strukturierte Analyse der Baugebiete wurde auf Grundlage der bereits gewonnenen Erkenntnisse aus den Kapiteln 2 bis 7 jeweils für die Projektstudien und -analysen ein Untersuchungsraster erarbeitet. Damit konnten die strategische Vorgehensweise bei der Entwicklung der Baugebiete, die rechtliche, bauliche und organisatorische Umsetzung sowie die Auswirkungen auf die Stadtentwicklungspotenziale strukturiert erfasst werden. Um das jeweilige Projekt in einen gesamtstädtischen Kontext einordnen zu können, werden am Beginn jeder Projektuntersuchung wesentliche Kenndaten zur Einwohnerzahl und zur Mobilität (z.B. Pkw-Dichte, Modal Split) in der jeweiligen Stadt aufbereitet. Bei den vertieften Projektstudien werden zudem weitere Rahmenbedingungen und Besonderheiten auf gesamtstädtischer Ebene dargestellt, um die Baugebietsentwicklungen in einen größeren Kontext einordnen zu können. Anschließend werden bei den Projektstudien der städtebauliche Entwurf, der Entstehungsprozess sowie die planerische und rechtliche Umsetzung des Parkierungskonzepts ausführlich untersucht und beschrieben. Bei den Projektanalysen wird dafür auf verkürzte Darstellungen mit Stichworten zurückgegriffen. Zudem fand bei den Projektstudien eine vertiefte Beschäftigung mit statistischen Daten (Anfragen bei Stadtverwaltungen) und den Stadtraumqualitäten (Begehungen) statt. Bei den kürzeren Projektanalysen wurden unter anderem die rechtlichen Regelungen nicht im Detail beschrieben, sondern können in den zitierten Quellen nachgelesen werden. Sowohl bei den Projektstudien, als auch bei den -analysen wurde auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen herausgearbeitet, welche Strategien bei den Baugebietsentwicklungen verfolgt werden und inwieweit sich dadurch die Stadtentwicklungspotenziale des Stellplatzes ausschöpfen lassen. Die Bewertung erfolgt qualitativ in Textform an Hand der in Kapitel 4 abgeleiteten Indikatoren. In einer abschließenden Bewertung werden bei jedem Projekt die Rolle und die strategische Vorgehensweise der Stadt sowie die Besonderheiten des Baugebiets zusammengefasst.

Erhebungsmethoden

Bei der Datenerhebung für die Projektuntersuchungen kamen vorrangig Methoden qualitativ orientierter Forschung zur Anwendung. Für die Analyse der Baugebiete wurde mit einem breiten Methodenmix gearbeitet. Insbesondere wurde auf die Erhebungsmethode der Inhaltsanalyse zurückgegriffen und eine Vielzahl an Dokumenten und Plänen ausgewertet. Bei den Baugebieten, die als Projektstudien untersucht wurden und bereits realisiert waren, wurden weitere Daten durch Begehungen und Beobachtungen erhoben. Um Fragen zu klären, die sich nicht aus den ermittelten Daten beantworten ließen, wurden Befragungen von Projektverantwortlichen in Stadtverwaltungen oder sonstigen Einrichtungen (z.B. Entwicklungsgesellschaften, Quartiersvereinen) durchgeführt. Da die Quellenlage bei den Projekten sehr unterschiedlich war, wird am Beginn jeder Beschreibung ein Überblick gegeben, welche Daten verfügbaren waren und welche ergänzenden Untersuchungen durchgeführt wurden. Für die Untersuchungen wären einige Daten sehr aufschlussreich gewesen, die allerdings von den entsprechenden Stellen nicht zu erhalten oder mit einem vertretbaren Aufwand zu erheben waren. Beispielsweise war es nicht bei allen Baugebieten möglich, die wichtige Fragestellung zu klären, wie viele Stellplätze bei einer Absenkung der Stellplatzzahlen tatsächlich errichtet wurden. Dies hätte mit Hilfe von Baugenehmigungen detailliert ausgewertet werden können. Aus Datenschutzgründen waren eigene Recherchen in Archiven von Baurechtsämtern nicht möglich und für die meisten angefragten Stadtverwaltungen die detaillierten Auswertungen mit einem zu großen Aufwand verbunden. Nachfolgend wird beschrieben, wie die verschiedenen Methoden für die Projektuntersuchungen angewendet wurden.

Inhaltsanalyse von Dokumenten, Plänen und Fotos

Für die Untersuchung der Projekte wurden bei Stadtverwaltungen oder sonstigen beteiligten Akteuren öffentlich zugängliche Dokumente, Pläne sowie Fotografien recherchiert, gesichtet und systematisch ausgewertet. Zurückgegriffen wurde vor allem auf Bebauungspläne (Planteil mit textlichen Festsetzungen) inklusive Begründung, sonstige Planwerke, Gutachten und schriftlich ausgearbeitete Konzepte, Statistiken, Fotografien und Luftbilder, Sitzungsvorlagen von Verwaltungen, Quartierszeitungen, Internetauftritte von Städten, Bauträgern und Architekten sowie Berichterstattung in der lokalen Presse. Bei wenigen Projekten ließen sich zudem Forschungsberichte oder sonstige wissenschaftliche Arbeiten finden (z.B. Abschlussarbeiten), die für die Analyse herangezogen werden konnten. Bei allen Städten flossen Daten des Kraftfahrt-Bundesamts und der amtlichen Statistik (Einwohnerzahlen von den statistischen Landesämtern oder der kommunalen Statistikämter) ein. In der Gesamtschau gab es große Unterschiede beim Umfang und der Qualität der Daten, die für die Inhaltsanalyse zur Verfügung standen. Während bei einigen Projekten zahlreiche, teilweise eigens angefertigte Veröffentlichungen (z.B. Broschüren, Quartierszeitungen, Untersuchungen von Forschungseinrichtungen) und umfangreiches Planmaterial verfügbar waren, gab es auch Beispiele, bei denen nur wenige Unterlagen öffentlich zugänglich waren. Je nach Quellenlage wurden bei Stadtverwaltungen oder sonstigen projektverantwortlichen Akteuren ergänzende Informationen angefragt, die aber nicht immer zu erhalten waren.

Für die Recherche von Informationsmaterial wurden insbesondere die städtischen Bürgerinformationssysteme genutzt, in denen zum betreffenden Baugebiet sämtliche Unterlagen abrufbar sind, die in öffentlicher Sitzung beraten wurden. Damit war es möglich, aus erster Hand die Strategien von Städten zu erfassen. Bei einigen Städten werden die Sitzungen des Gemeinderats und sonstiger Gremien sogar wörtlich oder als Ergebnisbericht protokolliert und veröffentlicht, sodass sich auch die Diskussionen in den Beratungen rekonstruieren ließen. Eine wichtige Quelle stellen die Bebauungspläne und die zugehörigen Begründungen (§ 2a BauGB) dar, in denen die Ziele und Zwecke der Planungen und damit auch häufig die Besonderheiten bei der Planung erläutert werden. Neben dem Planteil und den textlichen Festsetzungen[17] wurden – sofern verfügbar – auch die vorherigen Entwurfsstände, die Stellungnahmen aus den förmlichen Beteiligungsverfahren und deren Abwägung sowie Gutachten ausgewertet, um Erkenntnisse über den Änderungsprozess sowie die Akzeptanz des Konzepts zu gewinnen. Unter der Annahme, dass die Lokalpresse über Baugebiete, bei denen besondere Parkierungskonzepte umgesetzt werden, berichtet, wurde in den einschlägigen Zeitungen nach Berichterstattung zum jeweiligen Projekt

[17] In einigen Fällen waren die rechtskräftigen Bebauungspläne auf der städtischen Internetseite abrufbar. Wenn dies nicht der Fall war, wurden für die Auswertung die Bebauungsplanunterlagen aus dem Bürgerinformationssystem verwendet, die dem Gemeinderat für den Satzungsbeschluss vorgelegt wurden. Es wurde geprüft, ob vor dem Satzungsbeschluss noch Änderungen beschlossen wurden. Wenn dies nicht der Fall war, entsprach dies der finalen Fassung des Bauleitplans.

gesucht und diese ausgewertet. Diese Artikel ermöglichten Rückschlüsse, wie das Konzept und das Verwaltungshandeln in der Öffentlichkeit wahrgenommen und diskutiert wurden.
Bei den Projektstudien wurde zudem beim Immobilienportal ImmoScout und beim Kleinanzeigen-Portal eBay Kleinanzeigen recherchiert, ob in dem betreffenden Baugebiet zum Zeitpunkt der Untersuchung Wohnungen oder Stellplätze zur Anmietung oder zum Verkauf angeboten werden. Auf diese Weise konnten Erkenntnisse darüber gewonnen werden, ob Wohnungen nur gekoppelt mit einem Stellplatz vermietet bzw. verkauft werden und welche Marktpreise dafür verlangt werden.

Beobachtung und Ortsbegehung
Jene als Projektstudie untersuchten Baugebiete, die zum Zeitpunkt der Untersuchung bereits realisiert waren bzw. sich in Realisierung befanden, wurden besichtigt, um vor Ort weitere Daten zu erheben. Bei der Ortsbegehung wurde auf die Erhebungsmethode der systematischen wissenschaftlichen Beobachtung zurückgegriffen (vgl. Häder 2010: 299-321). Im Zuge der Begehung wurden zahlreiche, vorab festgelegte Merkmale zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs und zur städtebaulichen und freiräumlichen Qualität strukturiert erfasst. Im Vorfeld der Begehung wurde auf Grundlage der bereits gewonnenen Erkenntnisse aus der Inhaltsanalyse der verschiedenen Quellen bestimmt, welche Sachverhalte in welcher Form in den Gebieten erhoben werden. Beim Ortstermin konnten nur jene Elemente erfasst werden, die vom öffentlichen Raum aus zu erkennen sind. Erhoben wurden Stellplätze auf privaten Grund (sofern erkennbar) und Parkstände im öffentlichen Raum sowie Elemente, die für das Abstellen von Pkw (z.B. Schilder) sowie für die Mobilität der Bewohner relevant sind (z.B. Bushaltestellen, Carsharing-Stellplätze). Um die Auswirkungen des Parkierungskonzepts auf den Stadt- bzw. Freiraum zu erfassen, wurde bei der Begehung ein Fokus darauf gelegt, wie sich die Parkierungsbauwerke in die Bebauung integrieren und insbesondere zum öffentlichen Raum in Erscheinung treten. Im Zuge der Begehung wurden für das Parkierungs- und Mobilitätskonzept relevante Elemente kartiert und fotografiert. Die Ergebnisse wurden in den textlichen Ausarbeitungen sowie Grafiken aufbereitet.

Befragung von Projektverantwortlichen
Durch die Inhaltsanalysen und die Begehungen der realisierten Projektstudien ließen sich nicht alle Untersuchungsfragen beantworten. Daher wurde die Erhebungsmethode der Befragung angewendet, um offene Punkte zu klären und weiterführende Einschätzungen von Akteuren zu erhalten, die am Projekt beteiligt sind bzw. waren. Oft waren für die Untersuchung erforderliche Informationen nicht öffentlich zugänglich. Zudem waren bei einigen Projekten in den Unterlagen widersprüchliche Aussagen zu finden. Bei der Befragung wurde so vorgegangen, dass die Fragen in einem Fragebogen aufbereitet wurden. Dieser wurde per E-Mail an jene Projektverantwortlichen geschickt, die für die Beantwortung besonders geeignet erschienen. In den meisten Fällen waren dies Stadtverwaltungen (Stadtplanungsämter); es wurden aber auch Fragebögen an Projektentwickler oder Quartiersvereine geschickt, wenn die Federführung bei der Umsetzung des Parkierungskonzepts bei diesen Akteuren lag. Um den Aufwand für die Befragten gering zu halten und damit die Bereitschaft für eine Rückmeldung zu erhöhen, wurden im Fragebogen vornehmlich geschlossene Fragen gestellt. Die Adressaten des Fragebogens wurden gebeten, die Fragen entweder schriftlich in einem Word-Dokument oder per Telefon zu beantworten. In der Befragung wurde bewusst auf Fragen verzichtet, die mit einem großen Rechercheaufwand für die Befragten verbunden gewesen wären. Bei einigen Projekten wurden sowohl Stadtverwaltungen als auch weitere am Projekt beteiligte Akteure angeschrieben, um sämtliche Fragen zu klären und aus unterschiedlichen Blickwinkeln Informationen zu erhalten. Für die vertiefte Auswertung von Pkw-Zulassungen bei den Projektstudien wurden neben den Stadtplanungsämtern auch statistische Ämter der Städte angeschrieben, um kleinräumig ausgewertete statistischen Daten zu erhalten. Nicht bei allen angeschriebenen Akteuren konnte ein Rücklauf erreicht werden. Zum Teil gab es die Auskunft, dass wegen hoher Arbeitsbelastung Anfragen für Studienarbeiten nicht bearbeitet werden können. Zum Teil konnte trotz mehrmaliger Nachfragen überhaupt keine Rückmeldung erreicht werden. Bei den jeweiligen Projekten ist am Beginn vermerkt, welche Befragungsergebnisse für die Untersuchung zur Verfügung standen.

8.2 Projektstudien

8.2.1 Tübingen: Alte Weberei

Für die Untersuchung der Projektstudie wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Gemeinderatsdrucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt (z.B. Wohnraumbericht), der Wirtschaftsförderungsgesellschaft WIT (v.a. Vermarktungsunterlagen) und der Stadtwerke Tübingen (Ergebnisse SrV 2018)
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft, des Forums Alte Weberei, des lokalen Carsharing-Anbieters sowie von beteiligten Architekturbüros
- Veröffentlichungen in Sammelwerken und Zeitschriften
- Präsentationen von Mitarbeitern der Stadtverwaltung und von Planungsbüros über das `Tübinger Modell der Quartiersentwicklung´
- Pläne (z.B. Entwurfspläne, Stadtplan)
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Schwäbisches Tagblatt)
- Recherche nach Kauf- oder Mietangeboten von Wohnungen bei Immoscout und ebay Kleinanzeigen
- Fotografien (eigene Aufnahmen, Luftbilder)
- Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
- schriftliche Befragung von Mitarbeitern der Stadtverwaltung und von Architekten (per E-Mail)
- Kartierungen und Beobachtungen während der Begehung des Untersuchungsgebiets am 12.02.2019, 14:30-16:30 Uhr

8.2.1.1 Kontext Stadt

Kenndaten Tübingen

Bundesland: Baden-Württemberg (BW)
Landkreis/ Region: Tübingen
Einwohner: 90.546 (2018), 85.383 (2013), 85.344 (2008)[1]
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum Reutlingen/ Tübingen
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Mittelstadt in einer metropolitanen Stadtregion
ÖPV: Hauptbahnhof Tübingen mit überwiegend Regionalverkehr (nach Stuttgart 45 bzw. 60 Minuten) und einer Fernverkehrslinie in Randzeiten (IC 32) // mehrere Fernbuslinien
ÖPNV: Stadtbussystem mit 41 Linien und 382 Haltestellen (2018: 3,5 Mio. gefahrene Kilometer, 20,6 Mio. Fahrgäste)[2]
Fahrstrecke zu umliegenden Städten: Reutlingen: 16 km, Sindelfingen: 30 km, Stuttgart: 46 km
Anteil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern: 69 % (2018)[3]
zugelassene Pkw insgesamt: 39.613 (01.01.2019), 37.078 (01.01.2014), 34.563 (01.01.2009)[4]
privat zugelassene Pkw: 32.722 (01.01.2019), 30.612 (01.01.2014), 28.739 (01.01.2009)[5]
durchschnittliche Anzahl private Pkw je Wohnung: 0,785 (Durchschnitt BW: 1,105) (2018/ 2019)[6]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 362 (Durchschnitt BW: 529) (2018/ 2019)[7]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 ab 18-Jährige: 424 (Durchschnitt BW: 636) (2018/ 2019)[8]
Carsharing: Hauptanbieter teilAuto Neckar-Alb eG (ca. 100 Fahrzeuge und 2.400 Nutzer in Tübingen)[9]
Modal Split (Wege): 33 % MIV, 18 % ÖPNV, 16 % Fahrrad, 33 % zu Fuß (SrV 2013)[10]
Stellplatzsatzung: seit 2017 für Kernstadtbereich[11] (zum Zeitpunkt der Entwicklung der Alten Weberei nicht vorhanden)

Quellen: [1] Website StaLaBW TUE 2020a [2] Website SWTUE o.J.a [3] Website StaLaBW TUE 2020b; Hinweis: Nur Wohnungen in Wohngebäuden und nicht in sonstigen Gebäuden berücksichtigt [4] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [5] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [6] Website StaLaBW TUE 2020c; KBA 2019 [7] Website StaLaBW TUE 2020d; KBA 2019 [8] Website StaLaBW TUE 2020d; KBA 2019 [9] Website teilAuto 2020a; Website teilAuto 2020b; Website Universitätsstadt Tübingen o.J.j [10] SWT/ TU Dresden 2015: 5 [11] Universitätsstadt Tübingen 2017e; siehe Kapitel 7.4.1.3

Bevölkerung und Wohnungsmarkt

Die Universitätsstadt Tübingen liegt etwa 30 km (Luftlinie) südwestlich von Stuttgart und gehört zur europäischen Metropolregion Stuttgart. Tübingen zählte am 31.12.2018 etwa 90.500 Einwohner und gehörte mit 39,2 Jahren bundesweit zu den Städten mit dem niedrigsten Durchschnittsalter (vgl. Website StaLaBW TUE 2020a). Die Bevölkerung Tübingens nimmt seit Jahren kontinuierlich zu. Zwischen 2013 und 2018 wuchs sie um 5.163 Einwohner (vgl. Website StLaBW TUE 2020a; Website StLaBW TUE 2020e). Geprägt wird die Stadt von den über 28.000 Studierenden der Eberhard Karls Universität, von denen rund 9.600 in Tübingen gemeldet sind (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2019: 11). Tübingen gilt auf Grund seiner Attraktivität als Schwarmstadt mit deutlich positivem Wanderungssaldo. Neben zahlreichen Behörden und Unternehmen gehören die Universität und die Kliniken zu den größten Arbeitgebern. Die Zahl der Berufspendler von und nach Tübingen steigt stetig (vgl. Website StaLaBW TUE 2020f).
Die Stadtstruktur ist gekennzeichnet von der kompakten Kernstadt mit historischer Altstadt, großen Universitäts- und Klinikarealen, dichten Stadtquartieren sowie von außerhalb liegenden, ländlich geprägten Ortsteilen. Die Siedlungsfläche weist in einigen Bereichen beträchtliche Höhenunterschiede auf. Die Stadt betreibt seit Anfang der 1990er Jahre eine konsequente Innenentwicklung und hat auf einigen Brachflächen gemischte, kleinteilige Stadtquartiere entwickelt. Die angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt führte in den letzten Jahren zu starken Preissteigerungen bei Miet- und Eigentumswohnungen. Tübingen gehört deutschlandweit zu den Städten mit den höchsten Wohnkosten. Im Neubau stiegen die Preise für Eigentumswohnungen zwischen 2010 und 2016 um 50,3 % auf 4.660 Euro je Quadratmeter. Der Tübinger Mietspiegel wies 2018 für Neuvermietungen eine durchschnittliche Bruttokaltmiete von 9,41 Euro je Quadratmeter aus. Die tatsächlichen Angebotskaltmieten liegen meist deutlich darüber (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2018c; Universitätsstadt Tübingen 2019: 8-9).

Verkehr und Anbindung

Im Bereich der Tübinger Südstadt kreuzen sich die Bundesstraßen 27 und 28. Über die vierspurig ausgebaute B 27 ist Stuttgart in ca. 35 Minuten zu erreichen. Der Tübinger Hauptbahnhof ist Knotenpunkt mehrerer Bahnstrecken. Die Fahrzeit nach Stuttgart beträgt je nach Verbindung 45 oder 60 Minuten. Regionalbahnen verbinden meist im 30-Minutentakt Tübingen mit den umliegenden Städten. Der öffentliche Personennahverkehr besteht in Tübingen aus einem gut ausgebauten Stadtbussystem. Im Tagesdurchschnitt wurden 2018 über 46.300 Personen befördert (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.a). Die Taktdichte ist verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe auf vielen Linien relativ hoch. Eine Befragung zur Kundenzufriedenheit im Jahr 2018 zeigte im Vergleich zu anderen Teilnehmerstädten eine überdurchschnittlich hohe Gesamtzufriedenheit. Insbesondere die Schnelligkeit der Beförderung sowie das Liniennetz wurden gut bewertet (vgl. Website SWTUE 2018). Zudem gibt es in Tübingen ein gut ausgebautes Carsharing-Angebot. Die Genossenschaft teilAuto Neckar-Alb eG bietet im Stadtgebiet etwa 100 Fahrzeuge an 50 Stationen an und zählt 2.400 Nutzer (vgl. Website teilAuto 2020a).
Das Thema Verkehr und Mobilität wird seitens der Stadt als wichtiger Baustein der Stadtentwicklung angesehen. Beispielsweise gibt es seit Jahren Überlegungen, eine Strecke für die in Aufbau befindliche Regionalstadtbahn durch die Innenstadt nach Norden zu den großen Arbeitgebern zu errichten. Voraussichtlich 2021 soll es einen Bürgerentscheid zur Umsetzung geben (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.b). Im Jahr 2017 hat Tübingen als eine der ersten Städte in Baden-Württemberg für große Teile des Stadtgebiets eine selbständige Stellplatzsatzung zur Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze erlassen (siehe Kapitel 7.4.1.3). Seit Jahren gibt es in Tübingen zudem Bestrebungen, den ÖPNV kostenlos bereitzustellen (vgl. Website Nau 2020).

Mobilität und Pkw-Bestand

Der Stadtverkehr Tübingen hat im Jahr 2013 zum ersten Mal an der Untersuchung `Mobilität in Städten´ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen, SrV 2013) der Technischen Universität Dresden teilgenommen. Die Befragung einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe ergab, dass in Tübingen 33 % aller Wege mit dem Pkw, 18 % mit dem ÖPNV, 16 % mit dem Fahrrad und 33 % zu Fuß zurückgelegt werden. Der Anteil des Umweltverbunds lag mit 67 % in Tübingen deutlich über dem Durchschnitt der Vergleichsstädte in der Studie mit 51 %. Wird nur der Binnenverkehr betrachtet, nahm der MIV-Anteil um sieben Prozentpunkte ab, während sich der Fahrrad-Anteil

um drei und der Zu-Fuß-Anteil um vier Prozentpunkte erhöhten. Über die Stadtgrenzen hinweg wurden 70 % der Wege mit dem MIV und 21 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Hinsichtlich der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln ergab die Erhebung, dass 50 % der Befragten uneingeschränkt über einen Pkw verfügten und weitere 12 % nach Absprache. Auf ein Fahrrad konnten 74 % der Befragten uneingeschränkt zugreifen, auf ein Elektrofahrrad 2 % und auf eine Zeitfahrkarte des öffentlichen Verkehrs 38 %. 33,1 % der Haushalte verfügten über kein Auto. 87,2 % der Befragten erreichten in maximal fünf Gehminuten eine Haltestelle. (vgl. SWT/ TU Dresden 2015: 3-9)
Im Vergleich zum Landesdurchschnitt fallen die Kenndaten zur Motorisierung für Tübingen unterdurchschnittlich aus. Ende 2018 gab es in jeder der 41.701 Wohnungen im Durchschnitt 0,79 private Pkw. Auf Landesebene lag dieser Wert mit 1,11 deutlich höher. Bei der Pkw-Dichte zeigen sich ähnliche Ergebnisse. Während auf 1.000 Einwohner in Tübingen durchschnittlich 362 Privatautos entfielen, belief sich dieser Wert auf Landesebene auf 529 Pkw (+ 46 %). (vgl. KBA 2019; Website StaLaBW TUE 2020c; Website StaLaBW TUE 2020d)

8.2.1.2 Rahmenbedingungen und Projektentwicklung

Kenndaten Alte Weberei

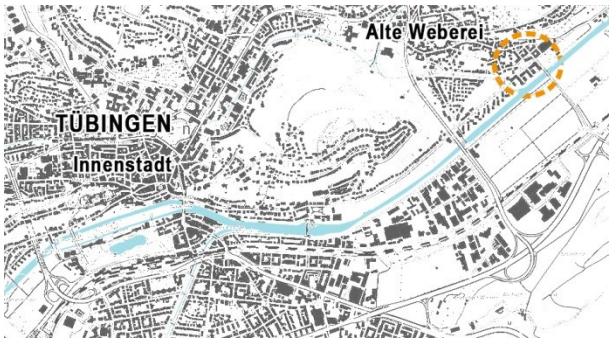
Bauzeit: 2012-2016
Orts-/ Stadtteil: Lustnau
Lage: Randlage im Osten des Stadtgebiets // ca. 2,8 km Luftlinie zum Hauptbahnhof und zur Altstadt
Fläche: ca. 5 ha (von der Stadt bzw. WIT entwickelter Teilbereich)
Wohneinheiten: 287[1]
Wohnungsbau: frei finanzierte und geförderte Mietwohnungen, Bauträgerwohnungen, Baugruppen (viele Selbstnutzer)
Einwohner: 747 (31.12.2019)[2]
Einwohnerstruktur: unter 6 Jahre: 10,4 % // 6-18 Jahre: 18,5 % // 18-40 Jahre: 27,8 % // 40-65 Jahre: 36 % // über 65 Jahre: 7,2 %[3]
private Stellplätze: 261 ST in Tiefgaragen, 49 ST auf Bewohnerparkplatz (sowohl für Wohn- als auch für Nichtwohnnutzungen)[4]
abgelöste Stellplätze: für Wohnen in Baden-Württemberg keine Ablöse möglich // viele ST bei Nichtwohnnutzungen abgelöst[5]
öffentliche Parkstände: ca. 20 Parkstände im Straßenraum im Quartier, 55 Parkstände auf öffentlichem Kurzzeitparkplatz
Carsharing: 4 Stellplätze mit aktuell 3 Fahrzeugen von teilAuto[6]
gesetzlich geforderter Stellplatzschlüssel: 1 ST/ WE (seinerzeit keine rechtliche Möglichkeit für Absenkung der Stellplatzpflicht)
realisierter Stellplatzschlüssel: in der Regel 1 ST/ WE
zugelassene Pkw: 261 private + 26 gewerbliche Zulassungen (31.12.2018) // 384 Privat-Pkw je 1.000 EW // 540 Privat-Pkw je 1.000 EW ab 18 Jahre[7]
Parkraumbewirtschaftung: Kurzzeitparken im Quartier (Parkscheiben) // im Umfeld keine Parkraumbewirtschaftung
bauliche Unterbringung: im Geschosswohnungsbau: Gemeinschaftstiefgaragen, Erdgeschossgarage in Innenhof (Hof 4), Bewohnerparkplatz // bei Einfamilienhäusern: offene Stellplätze, Carports, Garagen
ÖPNV-Anbindung: Buslinie 21 (Halbstundentakt zwischen 6:30 und 20:00 Uhr, Montag bis Freitag, Fahrzeit zum Hauptbahnhof: 12 bis 14 Minuten) // Buslinie 22 (Halbstundentakt zwischen 5:30 und 00:00 Uhr, Montag bis Samstag, Sonn- und Feiertagsfahrplan, Fahrzeit zum Hauptbahnhof: 10 Minuten) // Bahnhaltepunkt Lustnau mit Regionalverkehr (in ca. 800 m Entfernung)[8]
Fahrrad: Radfernweg entlang des Neckars // Fahrzeit zum Hauptbahnhof und zur Altstadt: ca. 12 Minuten (weitgehend eben)
ergänzende Mobilitätsangebote: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, Einrichtung von öffentlichem Carsharing, Schaffung von Fahrradinfrastruktur (z.B. gemeinschaftlicher Fahrradschuppen), E-Ladestationen auf Parkplatz
Planungsrecht: B-Plan `Alte Weberei´, rechtskräftig seit 11.02.2017 (Teilsatzungsbeschluss am 24.10.2011)[9]
Gemeinderat zum Zeitpunkt des Beschlusses des B-Plans (2009-2014): AL/ Grüne: 14 Sitze, CDU: 8 Sitze, SPD: 7 Sitze, Tübinger Liste: 3 Sitze, TÜL: 3 Sitze, FDP: 3 Sitze, Sonstige: 2 Sitze[10]

Quellen: [1] Stein 24.11.2020 [2] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f [3] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f [4] Stein 24.11.2020; Hinweis: Gesamtzahl der privaten Stellplätze ohne Unterscheidung zwischen Wohnen und Nichtwohnnutzungen, die in der Regel aber abgelöst haben. [5] Stein 24.11.2020 [6] Website teilAuto 2020b [7] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.c [8] Website SWTUE o.J.b [9] Universitätsstadt Tübingen 2011a; Universitätsstadt Tübingen 2016l; Universitätsstadt Tübingen 2016m [10] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.h

Ausgangslage

Die Alte Weberei liegt ca. 2,8 km Luftlinie vom Tübinger Stadtzentrum entfernt am östlichen Rand des Siedlungsgebiets. Das Quartier entstand auf dem seit Ende der 1990er Jahre brachliegenden Areal einer ehemaligen Frottierweberei. Im Nordwesten schließt sich die dörflich geprägte Bebauung des Stadtteils Lustnau an; im Süden und Südosten begrenzen die Flüsse Neckar und Ammer und im Norden steile Hanglagen das Plangebiet. Im Osten befinden sich noch alte Fabrikgebäude, die teilweise erhalten und teilweise durch neue Bebauung ersetzt werden sollen, sowie Freiflächen. Im Jahr 2011 begannen die Erschließungsarbeiten und im Sommer 2012 die Errichtung der etwa 50 Gebäude unterschiedlicher Größe. 2016 war die Quartiersentwicklung weitgehend abgeschlossen. Als Projektstudie wird nur der Bereich im Westen untersucht, der von der Stadt bzw. der städtischen Tochtergesellschaft WIT entwickelt wurde. Der östliche Teil wird von einem privaten Investor in einer späteren Phase realisiert und ist daher nicht Gegenstand der Untersuchung.

Abbildung 66: Lage der Alten Weberei im Stadtgebiet von Tübingen



Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 67: Luftbild der Alten Weberei mit Abgrenzung

Quelle: Website Universitätsstadt Tübingen 2020 (grafisch überarbeitet)

Projektentwicklung und Akteure

In den Jahren 2008/ 2009 beschloss der Gemeinderat der Stadt Tübingen, die von städtebaulichen Mängeln geprägte Industriebrache am Rand von Lustnau einer neuen Nutzung zuzuführen. Dabei sollte das sog. `Tübinger Modell der Quartiersentwicklung´ angewendet werden, das sich seit der gelungenen Umwandlung großer Kasernenflächen zu lebendigen Stadtquartieren in den 1990er Jahren (siehe Projektstudie Französisches Viertel, Kapitel 8.2.2) etabliert hat. Hauptbestandteile dieses Modells sind auf der Ebene des Grundstücks der Zwischenerwerb durch die Stadt sowie die Vermarktung in einem Konzeptvergabeverfahren zu Festpreisen bevorzugt an Baugruppen. Auf der Ebene des Städtebaus bedeutet das Tübinger Modell eine konsequente Umsetzung der Prinzipien Vielfalt, funktionale Mischung und Kleinteiligkeit. (vgl. Soehlke 2014: 41 f.)
In Tübingen sind im Laufe der Zeit besondere Rahmenbedingungen und Akteure für die Transformation von Brachflächen zu Stadtquartieren entstanden. In den 1990er Jahren hat die Stadt im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB große Militärkonversionen in der Südstadt erworben und sukzessive selber auf Basis besonderer Planungskonzepte städtebaulich neu geordnet. Da die Stadt dabei erkannte, dass sich durch den Zwischenerwerb von Grundstücken am besten eigene Ziele und besondere städtebauliche Qualitäten umsetzen lassen, entwickelte sie Organisationsstrukturen, um bei künftigen Vorhaben auch ohne Entwicklungsrecht gleichermaßen vorgehen zu können. Bei der städtischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WIT) wurde ein neuer Geschäftsbereich Projektentwicklung gegründet, ausgestattet mit zwei Millionen Euro Stammkapital. Zu dessen Aufgaben gehören der Erwerb von Gewerbebrachen sowie die Konzeption und Vermarktung der Baugrundstücke nach der Baureifmachung. Organisatorisch wurde der Geschäftsbereich bei jenem städtischen Amt angegliedert, das einst für die Entwicklung der Kasernen in der Südstadt zuständig war (ehemals Stadtsanierungsamt, heute Fachabteilung Projektentwicklung). Diese Abteilung ist speziell für die Entwicklung von Brachflächen sowie für die Betreuung von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsbereichen zuständig und übernimmt für die Wirtschaftsförderungsgesellschaft zahlreiche Aufgaben. Die Federführung für die Entwicklung der Alten Weberei lag somit bei der städtischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft mit ihrem Geschäftsbereich Projektentwicklung sowie bei der städtischen Fachabteilung Projektentwicklung. (vgl. Soehlke 2014: 41 f.; Website Universitätsstadt Tübingen o.J.k; Website WIT o.J.)

Die Brachfläche der Alten Weberei erwarb die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft Tübingen (WIT) mit ihrem Geschäftsbereich Projektentwicklung 2008/ 2009, um sie in eigener Regie mit besonderen städtebaulichen Qualitäten entwickeln zu können. Um die Fläche überhaupt bebauen zu können, mussten für die komplexen Themen Hochwasser und Altlasten frühzeitig komplexe Lösungen erarbeitet werden. Da die kontaminierten Verfüllungen eines ehemaligen Neckaraltarms, der mitten durch das Plangebiet führt, aus wirtschaftlichen Gründen nicht beseitigt werden konnten, wurden die darüber liegenden Flächen versiegelt und von Bebauung freigehalten. Aus Gründen des Hochwasserschutzes musste das Erdgeschossniveau angehoben werden, was durch die Ausbildung von Sockeln gelang. (vgl. o.A. 2018b: 26-31; Website Wais 2008; Website Steuernagel 2015)

Städtebau und Nutzungen

Beim Projekt Alte Weberei war es Ziel der Stadt, die Fabrikbrache in ein lebendiges und gemischtes Stadtquartier zu transformieren. Dafür wurde 2009 ein zweiphasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgelobt, den das Tübinger Architekturbüro Hähnig + Gemmeke für sich entschied. Um einen zentralen Platz mit einem erhaltenen Fabrikgebäude gruppieren sich sieben offene Blockrandbebauungen (im Projekt als Höfe bezeichnet), in denen v.a. private Bauherren einzeln oder in Gruppen unterschiedliche Gebäude von der Stadtvilla über das Reihenhaus bis zum Stadthaus mit Läden und Büroflächen errichteten. Der Bebauungsplan weist für den überwiegenden Teil des Plangebiets allgemeine Wohngebiete sowie in einigen Teilbereichen um den zentralen Platz Mischgebiete aus. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2010; Universitätsstadt Tübingen 2016l; Universitätsstadt Tübingen 2016m)
Während um den zentralen Quartiersplatz die Blöcke weitgehend viergeschossig und kompakt ausgebildet sind, wird die Struktur im Norden zur Bestandsbebauung durch dreigeschossige Reihen- und Doppelhaustypen aufgebrochen. Im Süden öffnen sich die Baublöcke zum Neckar in Form von drei fünfgeschossigen Punkthäusern. Die Innenhöfe wurden von den umliegenden Bauvorhaben gemeinsam gestaltet und errichtet. Die Flächen, die aus Gründen der Altlastenproblematik oder des Hochwasserschutzes nicht überbaut werden konnten, ließen große öffentliche Freiräume entstehen. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2010; o.A. 2018b: 26-31)
Um die anfangs formulierten, ambitionierten Entwicklungsziele zu erreichen, erarbeiteten die Wirtschaftsförderungsgesellschaft und die Stadtverwaltung im Vorfeld der Bauleitplanung und der Grundstücksvermarktung verschiedene Konzepte – beispielsweise zur Energieversorgung, zur Parkierung oder zur Innenhofgestaltung. Die Grundstücke wurden nicht zu Höchstpreisen, sondern in einem Konzeptvergabeverfahren zum Verkehrswert an Baugruppen, Einzelbauherren oder Wohnungsunternehmen vergeben und hinsichtlich der Größe individuell auf die einzelnen Bauvorhaben zugeschnitten und real geteilt. Die Baublöcke bestehen daher aus zahlreichen Flurstücken unterschiedlicher Form und Größe. Durch das Nebeneinander unterschiedlicher Gebäude entsteht eine vielfältige Bebauung mit hoher städtebaulicher Qualität. (vgl. Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.a-e)
Das Planungsziel einer Stadt der kurzen Wege wurde in der Alten Weberei mit Hilfe verschiedener Maßnahmen umgesetzt. Neben Wohnungen entstanden im Plangebiet ein Kinderhaus sowie in zahlreichen Erdgeschossen über das Plangebiet verteilt Praxen, Gastronomie, Läden oder ein kleiner Nahversorger. Die Realisierung von Nichtwohnnutzungen in bestimmten Erdgeschosszonen wurde im Rahmen der Konzeptvergabe gefordert und privatrechtlich in den Kaufverträgen gesichert. Die Wege zu Einrichtungen im Umfeld wurden attraktiv gestaltet und damit das Quartier gut mit dem Bestand vernetzt. (vgl. Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.d: 2)

Bewohner und Wohnungen

In den insgesamt etwa 50 Gebäuden (Ein- und Mehrfamilienhäuser) wurden sowohl frei finanzierte als auch geförderte Miet- sowie selbstgenutzte Eigentumswohnungen realisiert. 15 % der etwa 285 Wohnungen entstanden im sozialen Wohnungsbau. Da die soziale Mischung ein wichtiges Kriterium bei der Vergabe der Grundstücke war, entwickelte sich eine hinsichtlich Alter, Einkommen und Nationalitäten durchmischte Bewohnerstruktur. Vielfalt entstand somit auf vielen unterschiedlichen Ebenen. (vgl. o.A. 2018: 27, 31)
Die Stadt Tübingen veröffentlicht jährlich kleinräumige statistische Auswertungen zur Bevölkerungsstruktur. Im Jahr 2019 lebten in der Alten Weberei 747 Personen. Mit 28,9 % fiel der Anteil der unter 18-Jährigen in der Alten Weberei mehr als doppelt so hoch wie im städtischen Durchschnitt (14,3 %) aus. Dagegen war der Anteil der ab 65-Jährigen mit 7,2 % nur halb so groß wie der städtische Vergleichswert (15,4 %). (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f)

Verkehrliche Erschließung

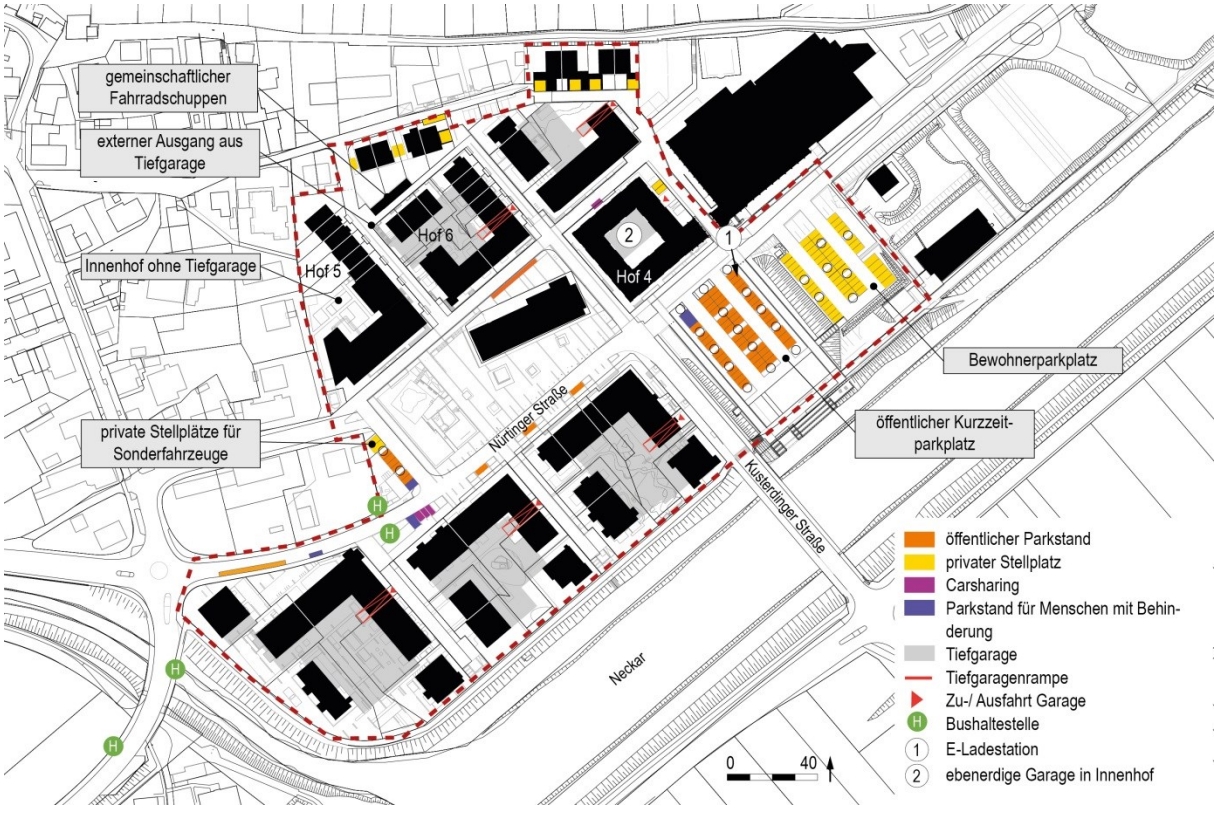
Straßenerschließung

Mitten durch das Quartier verläuft in West-Ost-Richtung die Nürtinger Straße, auf der täglich ca. 4.800 Fahrzeuge verkehren und die in Weiterführung der Kusterdinger Straße direkt zur B 27 führt. Im Bereich der Alten Weberei wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet und die zulässige Geschwindigkeit auf 20 km/ h reduziert. Wegen der hohen Verkehrsbelastung und ständiger Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Einrichtung einer Geschwindigkeitsüberwachung) ergriffen (vgl. Forum Alte Weberei 2016; Website Lohr 2019; Website Lohr 2020). Die Baufelder südlich der Nürtinger Straße werden von Stichstraßen erschlossen. Im Norden führen Wohnstraßen in die Bebauung, die an einigen Stellen an die bestehenden Straßen anschließen, aber keine Durchfahrt für Pkw ermöglichen. Nur ganz vereinzelt können Gebäude nicht direkt oberirdisch mit einem Pkw zum Be- und Entladen angefahren werden. Mit Ausnahme der Nürtinger und Kusterdinger Straße wurden alle Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche festgelegt. Der zentrale Egeriaplatz ist planungsrechtlich als Fußgängerbereich ausgewiesen. Eine Tiefgarage wird direkt von der Haupterschließung der Nürtinger Straße angefahren, die restlichen Tiefgaragen sind über die neuen sekundären Erschließungsstraßen zu erreichen. Diese Straßen dienen nur dem Anliegerverkehr und können als ruhige Wohnstraßen auch zum Spielen genutzt werden. Die Ausbildung als Mischverkehrsfläche und Gestaltungselemente wie Rinnen und gepflasterte Flächen unterstützen die Verkehrsberuhigung und stärken den Charakter der Straßen als Orte für Kommunikation und Aufenthalt. (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.i; o.A. 2018b: 31)

ÖPNV-Anbindung

Für die Anbindung an den ÖPNV wird seit Herbst 2014 die Buslinie 21 durch die Alte Weberei geführt. An zentralen Stellen wurden neue barrierefreie Bushaltestellen eingerichtet. Mit der im Halbstundentakt verkehrenden Buslinie (Montag bis Freitag) ist der Hauptbahnhof in zwölf bis 14 Minuten zu erreichen. Für die Optimierung des Busverkehrs wurde westlich des Quartiers eine neue Buswendeschleife errichtet. Am Westrand befindet sich zudem eine Haltestelle der Linie 22, die den Stadtteil Lustnau mit der Altstadt und dem Hauptbahnhof verbindet.

Abbildung 68: Lageplan der Alten Weberei mit Parkierungskonzept (ohne Maßstab)



Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

In etwa 800 m Entfernung liegt außerdem der Bahnhaltepunkt Lustnau, an dem je Richtung meist stündlich eine Regionalbahn hält. (vgl. Website SWTUE o.J.b)

Fahrradverkehr
Die Alte Weberei liegt direkt am überörtlichen Neckartal-Radweg. Mit dem Fahrrad sind die Kernstadt und verschiedene Naherholungsflächen gut zu erreichen. Als die Bauvorhaben in der Alten Weberei genehmigt wurden, schrieb die Landesbauordnung für Baden-Württemberg noch nicht – wie 2015 eingeführt und 2019 wieder abgeschafft – die Errichtung von mindestens zwei überdachten Fahrradabstellplätzen je Wohnung vor. Da es in verdichteten Bebauungen meist an Möglichkeiten für das sichere und komfortable Abstellen von Fahrrädern mangelt, wurden im Bebauungsplan im nördlichen Teilgebiet zwei Flächen für Nebenanlagen mit der Zweckbestimmung `Fahrräder´ festgesetzt (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016m). Für eine dieser Flächen bildete die Stadt ein eigenes Grundstück und initiierte die Errichtung eines Fahrradschuppens, der von mehreren Wohnungseigentümern gemeinsam als Baugruppe errichtet wurde. Eine Zählung im Rahmen der Begehung des Quartiers ergab, dass im öffentlichen Raum rund 45 Fahrradbügel zur Verfügung stehen; bei einigen Gebäuden befinden sich weitere Anlehnbügel in den Vorbereichen auf Privatgrund.

8.2.1.3 Parkierungskonzept

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Entwicklung des Konzepts

Zum Zeitpunkt der Entwicklung der Alten Weberei galt wie aktuell in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg die Regelung, dass pro Wohnung ein Stellplatz hergestellt werden muss (§ 37 Abs. 1 LBO). Die Befugnis für Gemeinden (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO), in örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen einzuschränken, wurde erst im Jahr 2015 in die Bauordnung eingeführt und stand somit für die Alte Weberei nicht zur Verfügung.
Die Stadt Tübingen hatte sich schon zuvor bei anderen Konversionsprojekten intensiv mit dem Thema Parkierung auseinandergesetzt und besondere Strategien für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erarbeitet (siehe Projektstudie Französisches Viertel, Kapitel 8.2.2). Für die Alte Weberei erarbeiteten die Projektverantwortlichen zu einem frühen Zeitpunkt im Entwicklungsprozess ein Konzept, wie der ruhende Verkehr unter Berücksichtigung verschiedener Zielsetzungen am zweckmäßigsten untergebracht werden kann. Durch die strategisch frühzeitige Beschäftigung mit dem Thema konnten verschiedene Aspekte des Parkierungskonzepts in den Bebauungsplan und in die Vermarktung der Grundstücke einfließen. Beim Konzept handelte es sich nicht um ein einzelnes Gutachten oder sonstiges schriftliches Dokument, sondern um ein Bündel an Maßnahmen, die im Zuge der Planungen von den Projektverantwortlichen festgelegt und umgesetzt wurden.
Bereits in der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs wurde darauf hingewiesen, dass das Parkierungskonzept Bestandteil des Gesamtkonzepts ist und „ausdrücklich Interesse an wirtschaftlichen, flächensparenden und integrierbaren Lösungen [besteht], die auch bei der vorgegebenen Dichte eine hohe Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume sichern.“ (Universitätsstadt Tübingen o.J.b: 28) Das Thema Verkehr und Parkierung kam bei verschiedenen Informationsveranstaltungen, die die Stadt im Zuge der Entwicklung des Areals organisiert hat, immer wieder zur Sprache. Laut Berichterstattung in der lokalen Presse sahen Bürger vor allem den durch die Bebauung verursachten zusätzlichen Verkehr kritisch. In einem Presseartikel wurde berichtet, dass sich der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer bei einer solchen Veranstaltung zum Thema Verkehr in der Alten Weberei beispielsweise folgendermaßen geäußert hat: „Ich bin nicht der Meinung, dass man die Planung darauf ausrichten sollte, 500 Meter mit dem Auto zurücklegen zu können.“ (Palmer in Website Albers 2009)

Bausteine des Parkierungskonzepts

Das Parkierungskonzept in der Alten Weberei besteht aus mehreren, aufeinander abgestimmten Bausteinen. Die privaten Stellplätze wurden zu großen Teilen in Tiefgaragen unter den gemeinschaftlichen Innenhöfen untergebracht. Für die Doppelhäuser am Nordrand sieht der Bebauungsplan Flächen für Garagen und Carports vor, die teilweise in die Geländetopografie zu integrieren sind. Auf Flächen im Osten des Plangebiets, die wegen der Altlasten- und Hochwasserproblematik nicht bebaut werden konnten, errichtete die Stadt in unterschiedlicher

Höhenlage zwei Parkplätze mit jeweils vier Stellplatzreihen. Bei der südlichen Fläche handelt es sich um einen öffentlichen Parkplatz für Besucher und Kunden der Nutzungen, die sich in dem Quartier ansiedeln. Von den insgesamt 55 Parkständen verfügen zwei über eine Ladestation; weitere zwei Parkstände sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen reserviert. Zum Zeitpunkt der Begehung waren 21 Parkstände belegt. Auf dem ca. 1.600 m² großen Parkplatz ist nur Kurzzeitparken möglich, da das Hochwasserschutzkonzept vorsieht, dass im Überschwemmungsfall Hochwasser über diese tiefer liegende Fläche in den Neckar abfließt. Die maximal zulässige Parkdauer entspricht der ortsüblichen Hochwasservorwarnzeit von zwei Stunden (mittlerweile drei Stunden). Der nördlich angrenzende Bereich ist als Bewohnerparkplatz mit 49 Stellplätzen konzipiert und liegt auf einem höheren Niveau, um die Hochwassersicherheit der dortigen Stellplätze auch für dauerhaftes Parken zu gewährleisten. Bei der Zählung während der Begehung im Februar 2019 waren ebenfalls 21 Stellplätze belegt. Planungsrechtlich wurde die ca. 1.500 m² große Parkplatzfläche als Mischgebiet mit dem Zusatz `Bewohnerparken´ ausgewiesen. Entsprechend den Pflanzgeboten im Bebauungsplan gibt es auf den Parkplätzen zahlreiche Bäume. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2011c: 3; Universitätsstadt Tübingen 2016k: 27)
Für Bauherren, die keinen Pkw besitzen und daher auch kein Interesse an der Errichtung eines Tiefgaragenstellplatzes hatten, wurde bei der Vermarktung der Grundstücke eine Sonderregelung angeboten. Diese sah vor, dass auf dem Bewohnerparkplatz bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze durch Baulasten nachgewiesen werden können, ohne selber einen Stellplatz errichten zu müssen. Die in Tübingen praktizierte Konzeptvergabe von Grundstücken v.a. an Baugruppen hat den Vorteil, dass die individuellen Bedarfe der Bauherren schon von Anfang an bekannt sind und somit berücksichtigt werden können. Interessenten an einem Grundstück sollten bei ihrer Bewerbung die Zahl der gewünschten Stellplätze inklusive einer Begründung nennen. Für die Übernahme einer Baulast war an die Stadt als Eigentümerin des Bewohnerparkplatzes eine Entschädigung von 5.000 Euro zu entrichten.
Neben dem großen Kurzzeitparkplatz stehen für Kunden und Besucher innerhalb des Quartiers nur wenige Kurzzeitparkstände im Straßenraum zur Verfügung. In den verkehrsberuhigten Bereichen ist gemäß § 12 StVO das Parken – mit Ausnahme von Ein- und Aussteigen bzw. Be- und Entladen – nur auf den eigens dafür gekennzeichneten Flächen zulässig. Bei der Begehung waren an mehreren Stellen Falschparker festzustellen. Dass es wohl des Öfteren Probleme mit unrechtmäßig abgestellten Autos gibt, darauf deutete ein großes selbst gebasteltes Schild mit der Aufschrift „Wendeplatte bitte nicht parken“ am Ende einer Stichstraße hin (siehe Abbildung 72). Auf dem Langzeitparkplatz im Osten können Betriebe, Beschäftigte und Bewohner aus dem Quartier Stellplätze anmieten (35 Euro monatlich). Derzeit sind dort alle Stellplätze vermietet. Viele Nichtwohnnutzungen haben ihren Stellplatznachweis in der Alten Weberei durch Ablöse erbracht (vgl. Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.d: 2 f.; Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.e: 29). In den umgebenden Straßen gibt es keine Parkraumbewirtschaftung. Laut Aussage der zuständigen Abteilung in der Stadtverwaltung lässt sich feststellen, dass Bewohner zum Teil dorthin ausweichen (vgl. Stein 24.11.2020).
An zwei Standorten wurden insgesamt vier Carsharing-Stellplätze für den lokalen Anbieter eingerichtet, der dort derzeit drei Fahrzeuge vorhält. Da es zur Entstehungszeit der Alten Weberei noch nicht zulässig war (siehe Carsharinggesetz in Kapitel 2.4.1), auf öffentlichen Verkehrsflächen Carsharing-Stellplätze einzurichten, wurden die Stellplätze im Verkehrsraum planungsrechtlich als Mischgebietsfläche mit dem Zusatz `CS´ ausgewiesen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016m). Laut Begründung zum Bebauungsplan war es Ziel, „Standorte für das Teilauto im Plangebiet zu sichern, um so Anreize zu schaffen, umweltschonende Mobilitätssysteme zu nutzen.“ (Universitätsstadt Tübingen 2016k: 27)

Abbildung 69: Kurzzeitparkplatz im Vordergrund

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 70: Einfahrt in eine gemeinschaftliche Tiefgarage

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Da sich das Baugebiet im Überschwemmungsbereich von drei Flüssen befindet, wurde ein Hochwasserschutzkonzept erstellt, das sich auch auf die bauliche Ausführung der Tiefgaragen und die Höhe des Erdgeschossniveaus auswirkt. Zur Gewährleistung der Hochwassersicherheit wurden die Zufahrtshöhen und -bereiche zu den Tiefgaragen im Bebauungsplan detailliert festgesetzt. Da zum Schutz der Privatgrundstücke auftretendes Hochwasser über den öffentlichen Raum abgeleitet wird, wurden in den Straßen – wie auf dem öffentlichen Parkplatz im Osten – meist nur Kurzzeitparkstände eingerichtet. Die maximale Parkdauer beträgt zwei oder drei Stunden. Einige öffentliche Parkstände dürfen zudem auch nur in der Zeit von 8 bis 20 Uhr genutzt werden; in der restlichen Zeit besteht Parkverbot. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016k: 7; Universitätsstadt Tübingen 2016m)
Eine Besonderheit bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs stellt der Hof 4 dar (siehe Abbildung 26). In diesem Baublock wurde keine Tiefgarage errichtet, sondern 17 Stellplätze ebenerdig in einer im Innenhof liegenden Garage untergebracht. Das in die Kubatur integrierte Parkierungsbauwerk auf Ebene 0 ist von verschiedenen Nutzungen umgeben und somit von außen nicht erkennbar. Darüber liegt auf Ebene 1 eine hochwertig gestaltete, gemeinschaftliche Innenhoffläche (vgl. Website Hähnig Gemmeke o.J.; Hähnig 07.08.2020).

Umsetzung des Parkierungskonzepts im Bebauungsplan

Um die Unterbringung des ruhenden Verkehrs gemäß des erarbeiteten Konzepts zu ermöglichen und zu sichern, wurden im Bebauungsplan zahlreiche Regelungen getroffen. Um die bauordnungsrechtlich geforderten Stellplätze nachweisen zu können, lässt der Bebauungsplan in sechs Baufeldern fast über die gesamte Grundfläche die Errichtung von Tiefgaragen zu. Unter einem großen Baublock im Westen war es auf Grund der Hochwassersituation nicht möglich, eine Tiefgarage zu errichten. Sowohl im Bebauungsplan als auch bei der Grundstücksvermarktung wurden die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen, damit die notwendigen Stellplätze der dortigen Wohnungen in der Tiefgarage des angrenzenden Hofs 6 mit nachgewiesen werden können. Auf dem betreffenden Baufeld wurde eigens ein externer Ausgang aus der Tiefgarage errichtet (siehe Abbildung 76).
Für die Herstellung der Tiefgaragen wurde beim Maß der baulichen Nutzung geregelt, dass die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen (Garagen, Stellplätze, Nebenanlagen etc.) überschritten werden darf. Für jedes Baufeld wurde für die erweiterte GRZ ein spezifischer Wert zwischen 0,75 und 1,0 festgelegt. In Ziffer 7 der textlichen Festsetzungen ist zudem bestimmt, dass in den Bereichen, in denen Tiefgaragen festgesetzt sind, keine offenen oder überdachten Stellplätze oder Garagen errichtet werden dürfen. Oberirdische Parkierungsanlagen sind nur innerhalb der hierfür im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans gekennzeichneten Flächen zulässig, von denen dieser nur wenige enthält. Bei der Begehung des Quartiers ließen sich allerdings vereinzelt Abweichungen von diesen Festsetzungen feststellen. An einer Stelle befinden sich z.B. in der Vorzone eines Gebäudes zwei markierte Stellplatzflächen, die im Bebauungsplan nicht enthalten sind; an einer anderen Stelle war ein Auto auf einer privaten Grundstücksfläche abgestellt, die zwar nicht konkret als Stellplatz gekennzeichnet war, deren Abmessungen aber eine ständige Nutzung als Stellplatz vermuten lassen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016l und c). Der Bebauungsplan schreibt vor, dass die Rampenbauwerke in die Gebäude zu integrieren sind und je Tiefgarage nur eine Zu- und Abfahrt innerhalb der festgesetzten Zufahrtsbereiche zulässig ist. Rampen dürfen eine Breite von 7,4 m nicht überschreiten. Für den Bewohnerparkplatz im Osten ist geregelt, dass nur offene Stellplätze errichtet werden dürfen. Im Bebauungsplan wird vorgeschrieben, dass trotz der Tiefgaragen in den Baublöcken ein bis zwei

Abbildung 71: Carsharing-Stellplätze an zentraler Stelle im Quartier

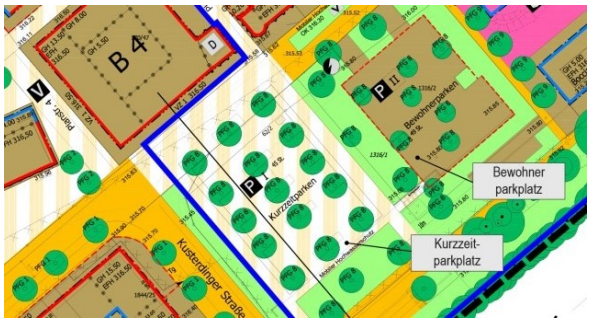
Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 72: von Bewohnern angebrachtes Schild an Wendeplatte

Quelle: eigene Fotografie (2019)

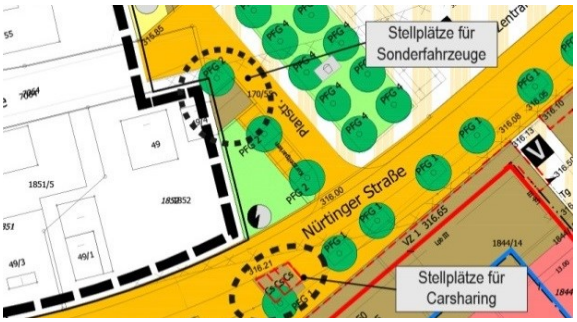
mittelkronige Laubbäume als Hochstamm anzupflanzen sind. Die örtlichen Bauvorschriften, die zusammen mit dem Bebauungsplan erlassen wurden, enthalten zudem die Regelung, dass Tiefgaragen mit einem Gesamtaufbau von mindestens 0,6 m zu begrünen sind und an Baumstandorten ein Mindestaufbau von 0,8 m herzustellen ist. Die Dächer von Garagen und Carports sind extensiv zu begrünen. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2011c: 2 f.; Universitätsstadt Tübingen 2016l: 5, 8, 10; Universitätsstadt Tübingen 2016m)
Da vor dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans die Planungen einiger Bauvorhaben schon weit fortgeschritten waren, konnten noch darauf abgestimmte Festsetzungen zur Parkierung getroffen werden. Beispielsweise enthält der Bebauungsplan am westlichen Rand neben öffentlichen Parkständen mit Standardabmessungen zwei überlange Stellplätze, damit dort soziale Träger, die sich im Quartier angesiedelt haben, ihre Sonderfahrzeuge für den Transport von Menschen mit Behinderung abstellen können. Da öffentliche Verkehrsflächen nicht an Private zur Nutzung überlassen werden dürfen, wurden die erforderlichen Stellplatzflächen im Bebauungsplan als Mischgebiet ausgewiesen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016m; siehe Abbildung 74).

Abbildung 73: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan mit den Festsetzungen für die Parkplätze (ohne Maßstab)



Quelle: Universitätsstadt Tübingen 2016m (grafisch überarbeitet)

Abbildung 74: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan mit privaten Stellplätzen für Sonderfahrzeuge und Carsharing (ohne Maßstab)



Quelle: Universitätsstadt Tübingen 2016m (grafisch überarbeitet)

Als die Vermarktung der Grundstücke für die Ankernutzer (siehe dazu nachfolgende Erläuterungen) im Februar 2011 startete, war der Bebauungsplan für die Alte Weberei noch nicht beschlossen (Teilsatzungsbeschluss im Oktober 2011), sondern befand sich kurz vor der Offenlage, die zwischen 11.4. und 13.05.2011 stattfand. Da die Vergabekommission am 06.05.2011 entschied, welcher Ankernutzer eine Grundstücksoption erhält, hatten die Bewerber, die einen Zuschlag erhielten, während der Öffentlichkeitsbeteiligung noch wenige Tage die Möglichkeit, Vorschläge für Änderungen am Bebauungsplan einzubringen. Auf Grundlage dieser Rückmeldungen der Ankernutzer als Planer der Parkierung wurden im Bebauungsplan noch einige Festsetzungen im Hinblick auf die gemeinschaftliche Erstellung der Tiefgaragen optimiert. Beispielsweise wurde in einer Stellungnahme angeregt, die Baufenster für die Tiefgaragen zu vergrößern, um mehr Spielraum bei der Planung einzuräumen sowie die Errichtung von weiteren Ausgängen zu ermöglichen. Zudem wurde vorgeschlagen, die festgesetzten Bereiche für Ein- und Ausfahrten in einigen Baufeldern zu erweitern. Da es sich um sachgerechte Änderungsvorschläge handelte, nahm die Stadt entsprechende Anpassungen am Bebauungsplanentwurf vor (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2011b: 2). Im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung gab es zum Thema Parkierung ansonsten nur einen Einwender, der Befürchtungen äußerte, dass zu wenige Stellplätze errichtet werden und sich in der Folge Parkdruck v.a. der Nichtwohnnutzungen in die umgebende Bebauung verlagern könnte. Diese Anregung führte wegen der großen Fläche, die im Osten für Besucherparkplätze vorgesehen war, zu keinen Änderungen des Bebauungsplanentwurfs (vgl. ebd.: 10).

Bauliche Unterbringung: Sonderfall Tiefgaragen unter kleinteiliger Bebauung

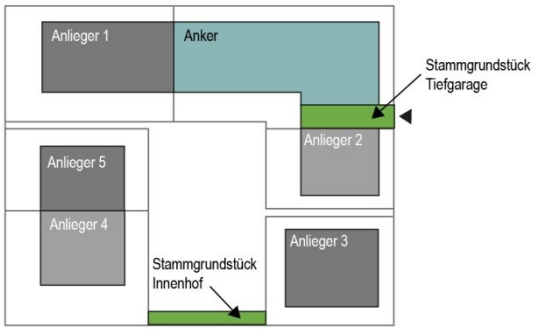
Da in den Baublöcken unterschiedliche Bauherren verschieden große Gebäude auf real geteilten Grundstücken aneinanderbauen sollten, musste vorab eine rechtliche Lösung gefunden werden, wie unter der kleinteiligen Bebauung gemeinschaftliche Tiefgaragen errichtet werden können. Die Stadt Tübingen setzt strategisch seit den großen Konversionsprojekten in den 1990er Jahren bei den in Eigenregie entwickelten Quartieren besondere Parkierungskonzepte um. Nachdem sich die vollautomatischen Parkhäuser im Französischen Viertel und im Loretto-Areal auf Grund der technischen Probleme als nicht praktikabel herausgestellt hatten (siehe Projektstudie

Französisches Viertel, Kapitel 8.2.2), wurde bei nachfolgenden Baugebieten (Alexanderpark, Mühlenviertel) eine Vorgehensweise mit sog. `Ankernutzern´ entwickelt, damit unter der kleinteiligen Bebauung über Parzellen hinweg gemeinsame Tiefgaragen errichtet werden können. Bei Ankernutzern handelt es sich um Baugemeinschaften oder Bauträger, die bereit sind, eine koordinierende Rolle für einen gesamten Baublock zu übernehmen. Ankernutzer erhalten die Option für ein Grundstück früher als die anderen Bauherren, um Zeit für die Ausarbeitung eines Konzepts für die Stellplatzunterbringung zu haben. Im Detail sind unterschiedliche Ankernutzer-Modelle für die Errichtung von Tiefgaragen möglich. Häufig schließen sich alle Eigentümer in einem Block unter der Regie des Ankernutzers zu einer eigenen Baugemeinschaft für die Tiefgarage zusammen. Es gibt aber auch die Möglichkeit, dass ein Bauträger als Ankernutzer die Tiefgarage in Vorleistung erstellt und anschließend die Stellplätze an die anderen Bauherren veräußert. In Zeilenstrukturen ist es auch möglich, dass der Ankernutzer nur die Rampe errichtet und die Fahrgasse festlegt, damit die einzelnen Bauvorhaben ihre Tiefgaragenabschnitte selber aneinander bauen können. Bei allen Modellen müssen wegen der gegenseitigen Abhängigkeiten viele, zum Teil komplexe rechtliche Fragen geklärt und in Verträgen die Verpflichtungen der Projektbeteiligten geregelt werden. (vgl. Soehlke 2014: 43; Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.e: 3)
In der Alten Weberei war die strategische Vorgehensweise folgendermaßen: Es entstanden – mit einer Ausnahme (Hof 5) – unter allen kleinteilig entwickelten Baublöcken gemeinschaftliche Tiefgaragen. Damit dies gelingen konnte, schrieb die städtische Projektentwicklungsgesellschaft in einer ersten Vermarktungsphase zunächst die Grundstücke für die Ankernutzer in jedem Hof aus. Die Ankernutzer, die entsprechend den Kriterien des Konzeptvergabeverfahrens ausgewählt wurden, erarbeiteten in Abstimmung mit der Stadt ein baulich-technisches, wirtschaftliches und juristisches Konzept für die Tiefgarage (v.a. Anordnung der Stellplätze, Fluchtwege, Entlüftung). In der zweiten Vermarktungsphase wurden dann die restlichen Baugrundstücke ausgeschrieben. Die später ausgewählten Bauherren mussten sich dem organisatorischen Konzept des Ankernutzers anschließen. In einem partizipativen Planungsprozess entwickelten die Bauherren eines Baublocks die Tiefgaragen gemeinsam weiter (vgl. Universitätsstadt Tübingen o.J.a: 10, 21 f.; Gauggel/ Matthias Gütschow Architekten 2018: 3-6). Die Ankernutzer übernahmen im Wesentlichen die folgenden Aufgaben (vgl. Universitätsstadt Tübingen o.J.a: 15):

- Erarbeitung eines Plankonzepts für die Tiefgarage und die Zufahrt, Planung der Gebäudezugänge
- gesamte Projektsteuerung
- Koordinierung der Planungen des Untergeschosses und des Stellplatzbedarfs aller Projekte im Hof
- Erarbeitung eines Entwurfs für die Grundlagenvereinbarung (Erläuterung siehe unten) bzw. der rechtlichen Rahmenbedingungen (Überfahrtsrechte, Unterbauung, Leitungsrechte)
- Erarbeitung eines Bauantrags für die übernommenen Gemeinschaftsaufgaben
- Kostenplanung, Verteilung der Baukosten sowie der Unterhalts- und Instandhaltungskosten
- Ausschreibung, Vergabe, Bauleitung
- Abstimmung der Schnittstellen mit den Hochbauten

In der Alten Weberei wurden alle Gebäudeeigentümer in einem Baublock auch anteiliger Eigentümer der darunter liegenden Tiefgarage. Um für die Tiefgaragen die erforderlichen Rechte ins Grundbuch eintragen zu können, wurde liegenschaftlich ein sog. `Stellvertretergrundstück´ gebildet, das sich im Eigentum aller Grundstückseigentümer im Block befindet. In einer sog. Grundlagenvereinbarung wurden u.a. die Inanspruchnahme fremder Grundstücke (z.B. über Dienstbarkeiten), die Kosten, der Betrieb der Tiefgarage sowie weitere grundstücksübergreifende Belange und Schnittstellen langfristig geregelt. Vor dem Verkauf der Grundstücke erarbeitete deshalb die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft für jeden Baublock eine solche detailliert ausgearbeitete Grundlagenvereinbarung, die notariell beurkundet und Gegenstand aller Grundstückskaufverträge wurde. Die Hochbauten haben in der Regel einen direkten Zugang zur Tiefgarage. Als rechtlichen Rahmen für den dauerhaften Betrieb der Tiefgarage wurden nach der Fertigstellung eigenständige Eigentümergemeinschaften gegründet, deren Verwaltung nach dem Wohnungseigentumsgesetz erfolgt (vgl. Universitätsstadt Tübingen o.J.a: 21 f.; Gauggel/ Matthias Gütschow Architekten 2017: 7 f., 12 f., 21-24; Gauggel/ Matthias Gütschow Architekten 2018: 3-10, 16). Andere Städte wie beispielsweise Kirchheim unter Teck (Steingauquartier), Stuttgart (Olgäle) oder Heilbronn (Neckarbogen Ost, siehe Kapitel 7.4.2.6) haben dieses Tübinger Modell für die Errichtung von Tiefgaragen unter kleinteiliger Bebauung kopiert. Architekten und Projektsteurer, die in Tübingen solche Vorhaben realisiert haben, werden dabei oft mit der Beratung und Umsetzung beauftragt. (vgl. Website Kirchheim unter Teck o.J.; Website Kirchheim unter Teck 2017; Gauggel/ Matthias Gütschow Architekten 2018)

Abbildung 75: Schema des Ankernutzer-Modells



Quelle: Gauggel/ Matthias Gütschow Architekten 2018: 16 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 76: externer Ausgang aus Gemeinschaftstiefgarage (Hof 6)

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Pkw-Bestand und realisierte Stellplätze

Gemäß Auskunft der Stadtverwaltung entstanden in den fünf gemeinschaftlichen Tiefgaragen und der innenliegenden Garage in Hof 4 insgesamt 261 Stellplätze sowie auf dem Bewohnerparkplatz 49 Stellplätze (gesamt: 310 Stellplätze). Dabei ist zu beachten, dass bei dieser Auswertung von Bauakten nicht zwischen Stellplätzen für Wohnungen und sonstigen Nutzungen unterschieden wurde. Aus dem Vergleich zwischen Wohnungs- (287 WE) und Stellplatzzahl kann somit nicht geschlossen werden, dass bei etwa 10 % der Wohnungen mehr als ein Stellplatz errichtet wurde, da in diesen Zahlen auch die realisierten Stellplätze für die Nichtwohnnutzungen enthalten sind, die den Großteil allerdings meist abgelöst haben.[18] In der Regel wurde nach Aussage der Stadt nicht mehr als ein Stellplatz pro Wohnung errichtet. Sämtliche Stellplätze auf dem Bewohnerparkplatz wurden für den bauordnungsrechtlichen Nachweis von notwendigen Stellplätzen mit Baulasten belegt. (vgl. Stein 24.11.2020)
Da die Stadtverwaltung Tübingen statistische Daten wie den Pkw-Bestand kleinräumig für die Stadtteile und bestimmte Quartiere aufbereitet, sind speziell Zahlen zur Alten Weberei verfügbar. Am 31.12.2018 waren im Bereich Alte Weberei 261 Pkw privat und 26 Pkw gewerblich zugelassen. Wenn von einem 1:1-Stellplatzschlüssel ausgegangen wird, gab es 2018 in der Alten Weberei 24 Wohnungsstellplätze mehr als privat zugelassene Pkw. Werden die gewerblichen Zulassungen, bei denen es sich sowohl um Geschäftswagen von Bewohnern als auch von ansässigen Gewerbetreibenden handeln kann, mitberücksichtigt, dann war die Zahl der Wohnungen und der Zulassungen weitgehend identisch. Im Durchschnitt entfielen 2018 auf eine Wohnung 0,93 privat zugelassene Pkw. Auf 1.000 Einwohner kamen in der Alten Weberei 351 privat angemeldete Pkw (Durchschnitt in Tübingen: 362 Pkw). Da die Alte Weberei zu den kinderreichsten Gebieten in Tübingen zählt (vgl. Website Lohr 2016), wurde die Zahl der privaten Pkw auch nur auf Einwohner ab 18 Jahre bezogen. Dieser Wert liegt in der Alten Weberei mit 540 Pkw deutlich über dem Tübinger Durchschnitt von 424, aber weit unter dem Landesdurchschnitt von 636 (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.d).

8.2.1.4 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

Auf Grund des strikten 1:1-Stellplatzschlüssels in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg ohne Ermächtigung für Reduzierungen hatte die Stadt keine Möglichkeit, in der Alten Weberei die Stellplatzpflicht für Wohnungen zu reduzieren, um dadurch Kosten zu sparen. Hinsichtlich der Art der Stellplatzunterbringung und der damit verbundenen Kosten lassen sich verschiedene Varianten finden. Mit Abstand am teuersten war die Herstellung der Stellplätze in den Tiefgaragen, die wegen der Hoch- und Grundwasserproblematik zudem mit wasserundurchlässigem Beton (weiße Wannen) ausgeführt werden mussten (vgl. Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.e: 2). Die Kosten für einen Tiefgaragenstellplatz lagen je nach Hof zwischen 25.000 und 31.000 Euro – teilweise sogar auch darüber. Die Suche nach Miet- oder Kaufangeboten von Stellplätzen in der Alten Weberei bei Immoscout im April 2020 brachte ein Ergebnis: In einer Tiefgarage wurde ein Stellplatz für eine monatliche Miete von 70 Euro

[18] Eine differenzierte Auswertung, wie viele Stellplätze für Wohnungen und für sonstige Nutzungen bei jedem einzelnen Bauvorhaben errichtet wurden, konnte aus Gründen des Aufwands nicht zur Verfügung gestellt werden. Es liegen daher nur die Gesamtstellplatzzahlen in den jeweiligen Tiefgaragen vor.

angeboten (vgl. Website Immoscout 2020a). Bewohner in der Alten Weberei haben zudem die Möglichkeit, auf dem Bewohnerparkplatz für 35 Euro monatlich einen Stellplatz von der Stadt anzumieten. Das Parkierungskonzept mit dem Bewohnerparkplatz im Osten des Plangebiets ermöglichte Bauherren ohne Auto, ihren Stellplatznachweis über Baulast auch ohne Errichtung eines kostspieligen Tiefgaragenstellplatzes zu erbringen. Eine überschlägige Berechnung ergab, dass durch den Bewohnerparkplatz mit seinen 49 Stellplätzen im Vergleich zur Herstellung gleich vieler Stellplätze in Tiefgaragen etwa 1,5 Mio. Euro eingespart werden konnten[19]. Einen interessanten Ansatz im Hinblick auf die Kosten und eine mögliche spätere Umnutzung stellt die Unterbringung der Stellplätze in der ebenerdigen Innenhof-Garage in Hof 4 dar. Gemäß Auskunft des Architekturbüros lagen die Baukosten für einen Stellplatz bei etwa 24.000 Euro und somit unter den Kosten für einen Tiefgaragenstellplatz (vgl. Hähnig 07.08.2020). In der Alten Weberei ließen sich Kosteneinsparungen auch dadurch erreichen, dass die zahlreichen Bauherren in einem Hof jeweils nur eine gemeinschaftliche Tiefgarage herstellen durften. Im Vergleich zu Einzellösungen konnten durch die größere Baumasse und die gemeinsamen Bauteile (z.B. Rampen, Garagentore) Synergieeffekte erzielt und Kosten gespart werden.

Flächenverbrauch

Mit einer Ausnahme (Hof 5) wurden alle Innenhöfe in der Alten Weberei zu großen Teilen mit Tiefgaragen unterbaut oder mit einer oberirdischen Garage (Hof 4) überbaut. Damit ausreichend Flächen für die Herstellung der gesetzlich geforderten Stellplätze zur Verfügung stehen, wurden im Bebauungsplan teilweise erhebliche Überschreitungen der erweiterten GRZ durch Tiefgaragen zugelassen. Durch die Verpflichtungen zur Überdeckung mit Erde in verschiedenen Höhen und zur Anpflanzung von Bäumen konnte zumindest teilweise der Verlust natürlicher Bodenfunktionen ausgeglichen werden. Flächeneinsparungen ließen sich dadurch erreichen, dass trotz der Vielzahl an Bauherren pro Hof nur eine gemeinschaftliche Tiefgarage errichtet werden durfte. Dadurch entstanden ökonomisch organisierte, kompakte Tiefgaragen und es entfielen Flächen für die Errichtung von weiteren Rampen und Fahrgassen.
Die beiden Parkplätze im Osten des Quartiers beanspruchen an sich zwar viel Fläche. Allerdings fallen die damit verbundenen Beeinträchtigungen des Bodens wenig ins Gewicht, da es sich nicht um natürliche, sondern um massiv mit Altlasten verunreinigte Böden handelt, die ohnehin nicht überbaut werden konnten. In den örtlichen Bauvorschriften wurde sogar geregelt, dass die Beläge nicht wasserdurchlässig ausgeführt werden dürfen, um den Eintrag von Niederschlägen und dadurch mögliche Grundwasserschäden zu vermeiden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2016k: 33; Universitätsstadt Tübingen 2016l: 10). Für den südlichen Parkplatz kam auch nur eine Nutzung in Frage, die eine gefahrlose Ableitung von Hochwasser ermöglicht. Die in der Alten Weberei besondere Situation, dass am Quartiersrand große Flächen zur Verfügung standen, die nicht bebaut werden konnten, wurde daher für die Errichtung von Einstellplätzen genutzt. Ohne die Altlasten- und Hochwasserproblematik kann davon ausgegangen werden, dass auf den attraktiven Flächen direkt am Neckar auch Gebäude errichtet worden wären. Die über 100 dort entstandenen Einstellplätze hätten in diesem Falle anderweitig im Quartier untergebracht werden müssen. Insgesamt ist die Alte Weberei ein Vorzeigeprojekt dafür, wie ein Areal, das wegen Altlasten und Hochwasser als unbebaubar galt, durch die Erarbeitung von komplexen Konzepten dennoch umgenutzt werden kann. Durch die Konversion der Gewerbebrache konnte die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich vermieden werden. Im 2016 wurde das Quartier mit dem Flächenrecyclingpreis des Landes Baden-Württemberg ausgezeichnet (vgl. Website Altlastenforum 2016).
Eine Einsparung von Flächen durch eine Minderung des gesetzlichen Stellplatzschlüssels oder durch Ablöse war für Wohnungen auf Grund der damaligen Regelungen in der Landesbauordnung ausgeschlossen. Unter der Annahme eines 1:1-Stellplatzschlüssels und eines angenommenen Flächenbedarfs von 27,5 m² je Stellplatz wurde für die 287 Wohnungen in der Alten Weberei rund 7.900 m² Fläche in Anspruch genommen. Für eine beispielhafte Untersuchung wurde mit Hilfe von online verfügbaren Luftbildern (vgl. Website LUBW 2020) der Flächeninhalt der beiden Parkplätze und damit der durchschnittliche Flächenbedarf eines Einstellplatzes berechnet. Wenn auch die Baumpflanzungen und die Zufahrten flächenmäßig berücksichtigt werden, benötigt ein oberirdischer Einstellplatz dort im Mittel eine Fläche von etwa 30 m².

[19] Annahmen für Berechnung: 30.000 Euro je Tiefgaragen-Stellplatz, ohne Berücksichtigung der Entschädigung für die Baulasten und der Herstellungskosten für den Parkplatz

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Auf Grund des landesrechtlichen 1:1-Stellplatzschlüssels steht in der Alten Weberei theoretisch jeder Wohnung ein Stellplatz zur Verfügung. Da die meisten Stellplätze in Tiefgaragen errichtet wurden und somit auf kurzem Wege und komfortabel von der Wohnung aus zu erreichen sind, bleibt die Nutzung des Autos attraktiv. Von Anfang an verfolgte die Stadt allerdings die Strategie, den Bewohnern Alternativen zur Autonutzung anzubieten und das Quartier auch für Bewohner ohne eigenes Auto attraktiv zu machen. An zentralen Stellen stehen den Bewohnern mehrere Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Die Flächen für diese Stellplätze wurden sogar im Bebauungsplan gesichert. Zwei eng getaktete Buslinien binden das Quartier an den ÖPNV an. Für das Abstellen von Fahrrädern wurden umfangreiche Angebote über das Plangebiet verteilt geschaffen. Ein wichtiger Baustein zur Reduzierung des MIV kann auf städtebaulicher Ebene in der kleinteiligen Mischung von Nutzungen gesehen werden, die von der Stadt aktiv durch ihr spezielles Vermarktungskonzept vorangetrieben wurde. Viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind in der Alten Weberei fußläufig zu erreichen.
Die kleinräumig ausgewerteten statistischen Zahlen der Stadt ermöglichen Aussagen zur Ausstattung der Bewohner mit Autos. Dabei zeigte sich, dass im Jahr 2018 jeder Volljährige in der Alten Weberei im Mittel über 0,54 Privatautos verfügte (Gesamtstadt: 0,42) und die Zahl der Privatautos (261) die Zahl der Wohnungen (287) nur leicht unterschritt (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.d). Unter der Annahme, dass auch Haushalte ohne eigenes Auto im Quartier leben, kann davon ausgegangen werden, dass einige Haushalte zwei oder mehr Pkw besitzen. Eine mögliche Erklärung für die hohe Motorisierung kann darin liegen, dass in die Alte Weberei viele einkommensstarke und kinderreiche Haushalte und damit gerade solche Bevölkerungsgruppen gezogen sind (siehe Kapitel 2.3.4), die in der Regel überdurchschnittlich mit Pkw ausgestattet sind.

Stadtraumqualität

Bei der Alten Weberei handelt es sich um ein Neubauquartier, das sich durch überdurchschnittlich hohe städtebauliche und freiräumliche Qualitäten auszeichnet. Diese konnten vor allem dadurch erreicht werden, dass die Bebauung kleinteilig von unterschiedlichen Bauherren errichtet wurde und dass an vielen Stellen im Quartier insbesondere in den Erdgeschossen Nutzungen abseits von Wohnen entstanden. Das Wohnumfeld profitiert von dem Nebeneinander unterschiedlicher Architekturen, der hochwertigen Gestaltung der gemeinschaftlichen Innenhöfe und öffentlichen Räume sowie vom Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Innerhalb des Quartiers ist der Freiraum zu großen Teilen frei von parkenden Autos. Durch den weitreichenden Ausschluss von Stellplätzen im Bebauungsplan entstanden auf den privaten Grundstücken fast keine oberirdischen Stellplätze, was der freiräumlichen Aufenthaltsqualität zugutekommt. Im öffentlichen Raum wurden außerdem nur an wenigen Stellen Parkstände zum Kurzzeitparken eingerichtet. Die Besucher- und Kundenstellplätze, die für die Ansiedlung der Läden, Praxen oder Dienstleister in dem Neubaugebiet wichtig waren, wurden abseits auf dem öffentlichen Parkplatz im Osten untergebracht. Bei der Begehung im Februar 2019 und bei früheren Besuchen des Quartiers war deutlich wahrnehmbar, dass die Bewohner die Wohnstraßen intensiv als Aufenthalts- und Kommunikationsorte nutzen. Allerdings ließen sich an manchen Stellen Falschparker, aber auch Autos und Stellplätze auf Privatgrundstücken feststellen, die dort gemäß Bebauungsplan nicht zulässig sind.
Die kleinteilige Entwicklung der Grundstücke erfordert ein besonderes strategisches Vorgehen, wenn der ruhende Verkehr stadtbildverträglich in Tiefgaragen untergebracht werden soll. Ohne die Entwicklung des Ankernutzer-Modells wäre eine Errichtung von gemeinsamen Tiefgaragen über Flurstücke hinweg nicht möglich. Um das Ziel einer kleinteiligen und damit qualitätsvollen Bebauung zu erreichen, übernahm die Stadt eine aktive Rolle und erarbeitete bereits im Vorfeld ein komplexes Modell, wie unterschiedliche Bauherren in einem Baublock gemeinsam eine Tiefgarage errichten und langfristig betreiben können. In der Alten Weberei sind die großen Tiefgaragen im Straßenraum kaum wahrnehmbar, da zahlreiche planungsrechtliche Regelungen getroffen wurden, um die Parkierungsbauwerke in die Bebauung zu integrieren. Durch Pflanzgebote und eine Mindestüberdeckung mit Erde sichert der Bebauungsplan eine intensive Begrünung der Innenhöfe. Eine stadträumlich besondere Situation lässt sich im Bereich von Hof 6 finden, in dessen Tiefgarage auch die Stellplätze des benachbarten Hofs 5 untergebracht sind. Aus der Tiefgarage führt ein freistehender, überdachter Ausgang (siehe Abbildung 76). Während die Bewohner der darüber liegenden Wohnungen direkt ihre Fahrzeuge erreichen, müssen die Bewohner des tiefgaragenfreien Hofes zunächst durch den öffentlichen Raum gehen und sorgen damit für dessen Belebung. Die gleiche Wirkung geht von den Bewohnern aus, die auf dem Bewohnerparkplatz am Ostrand ihr Auto abstellen und ihre Wege vom bzw. zum Auto zu Fuß durchs Quartier zurücklegen. Auf diese Weise werden zumindest in Teilen Wohnung und Stellplatz räumlich

getrennt, was zu mehr Fußgängerbewegungen und sozialer Interaktion führt und die Autonutzung in den Hintergrund rückt. Die großen Parkplätze am nordöstlichen Quartierseingang stehen exemplarisch für die zahlreichen Zielkonflikte beim Thema Parkierung. Einerseits ermöglicht der Bewohnerparkplatz erhebliche Einsparungen bei den Baukosten und könnte zudem auch einfach umgenutzt oder zurückgebaut werden, andererseits wirken sich die großen Parkierungsflächen und die abgestellten Autos nachteilig auf das Erscheinungsbild des Quartiers aus. Bei der Fahrt von Südosten in die Alte Weberei fällt der Blick zuerst auf die großen Parkplatzflächen, die trotz zahlreicher Baumpflanzungen und einer hochwertigen Gestaltung den Quartierseingang beeinträchtigen. Wenn die Hintergründe nicht bekannt sind, dass es sich dabei wie beschrieben um anderweitig nicht nutzbare Flächen handelt, können die großen Parkplatzflächen an dieser Stelle durchaus Fragen aufwerfen.

8.2.1.5 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Seit Mitte der 1990er Jahre erprobt die Stadt Tübingen verschiedene Strategien bei der Unterbringung von Stellplätzen im kleinteiligen Wohnungsbau und musste dabei wegen der nicht mehr funktionstüchtigen automatischen Quartiersgaragen in den Pionierprojekten auch Rückschläge hinnehmen (siehe Kapitel 8.2.2). Seit vielen Jahren findet eine intensive Beschäftigung mit der Frage statt, wie in dichten, kleinteilig entwickelten Bebauungen die notwendigen Stellplätze untergebracht und wie im Idealfall Wohnung und Stellplatz räumlich und finanziell entkoppelt werden können. Bei der Entwicklung der Alten Weberei musste gemäß der damals geltenden Landesbauordnung zwingend ein Stellplatz pro Wohnung hergestellt werden – selbst wenn im Zuge der Quartiersentwicklung attraktive Angebote des Umweltverbunds geschaffen wurden und möglicherweise Reduzierungen möglich gewesen wären. Die Stadt nutzte mit Hilfe der kommunalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft die weitreichenden Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten, die sich aus einem Zwischenerwerb und der Entwicklung der Grundstücke in eigener Regie eröffnen. Wie für andere Themen (z.B. Energieversorgung) erarbeiteten die Projektverantwortlichen in einem frühen Planungsstadium auch ein Konzept für die Parkierung, um dieses in die Wettbewerbsauslobung, den Bebauungsplan und in die Vermarktung der Grundstücke einfließen lassen zu können. Die Errichtung von Gemeinschaftstiefgaragen unter den vielen Einzelprojekten in einem Hof war möglich, weil auf das bereits zuvor entwickelte und bewährte Verfahren mit Ankernutzern zurückgegriffen wurde. Das Projekt zeigt beispielhaft: Je vielfältiger und kleinteiliger Flächen entwickelt werden, umso mehr nehmen Abhängigkeiten und Schnittstellen zu. Je mehr die Komplexität steigt, umso wichtiger wird es, dass Städte eine aktive Rolle übernehmen und Strategien entwickeln.
Die Tiefgaragen in der Alten Weberei sind mit Vor- und Nachteilen verbunden. Auf der einen Seite garantieren sie hohe Stadtraumqualitäten, auf der anderen Seite verursachen sie hohe Kosten und begünstigen durch die wohnungsnahe Erreichbarkeit die Autonutzung. Zudem führt deren Errichtung zu einem erheblichen Mehraufwand bei den verschiedenen Akteuren. Wenn verdichtete Baustrukturen kleinteilig und Freiräume gleichzeitig weitgehend autofrei entwickelt werden sollen, sind – abgesehen von Quartiersparkhäusern – gemeinschaftliche Tiefgaragen allerdings die einzige Unterbringungsmöglichkeit. Angesichts der hohen städtebaulichen Qualitäten der Alten Weberei scheint der Aufwand gerechtfertigt, der sowohl für die städtischen Akteure als auch die Bauherren dadurch entsteht. Zudem fördert die gemeinsame Entwicklung des Tiefgaragenbauwerks den sozialen Austausch zwischen den Bauenden, wovon sicherlich auch das spätere Zusammenleben im Quartier profitiert.
Trotz der restriktiv geregelten Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg gelang es, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten mit Hilfe des Bewohnerparkplatzes einigen Bauherren, die über kein Auto verfügen, die Errichtung teurer Tiefgaragenstellplätze zu ersparen. So können zumindest teilweise Stellplätze und Wohnungen entkoppelt werden sowie im Bedarfsfall Bewohner, die erst später einen Pkw anschaffen, mit einem Stellplatz versorgt werden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Bewohnerparkplatz in dieser Form nur umsetzbar war, weil große, unbebaubare Flächen im Plangebiet zur Verfügung standen. Unter normalen Umständen wäre sicherlich nicht zu Gunsten eines Bewohnerparkplatzes auf die Schaffung von Wohnraum verzichtet worden.
Die Alte Weberei ist in der Fachwelt ein viel beachtetes Beispiel für eine gelungene Quartiersentwicklung. Neben vielen anderen Maßnahmen trägt das Parkierungskonzept maßgeblich zu den hohen Qualitäten bei. Zentral für die Umsetzung und das Gelingen war, dass die städtische Gesellschaft die Grundstücke zwischenerworben hat und so in eigener Regie mit besonderen Konzepten entwickeln konnte. Die Alte Weberei stellt ein von der Stadt initiiertes und strategisch gesteuertes Projekt dar, das in dieser Form und Komplexität bei Grundstücken in privater Hand sicherlich nur schwer umsetzbar ist. Um diese Strategie umsetzen zu können, müssen geeignete Strukturen und Akteure sowie ausreichend Kapazitäten und Know-how in der Stadtverwaltung vorhanden sein oder geschaffen werden.

8.2.2 Tübingen: Französisches Viertel

Für die Untersuchung der Projektstudie wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Gemeinderatsdrucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem
- Pläne (z.B. städtebaulicher Rahmenplan, Entwurfspläne, Konzeptpläne)
- Veröffentlichungen der Stadt (z.B. CD-ROM mit umfangreichem Informationsmaterial)
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt (z.B. Wohnraumbericht, Sozialkonzeption) und der Stadtwerke Tübingen (SWT)
- Informationen auf den Internetseiten u.a. der Stadt und des lokalen Carsharing-Anbieters
- Veröffentlichungen in Sammelwerken, Zeitschriften und Quartiersführern
- Monografien des für die Entwicklung zuständigen Amtsleiters bei der Stadtverwaltung
- Stadtplan, unterschiedliche Stände von Luftbildern
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Schwäbisches Tagblatt)
- Recherche nach Kauf- oder Vermietungsangeboten bei Immoscout und ebay Kleinanzeigen
- Fotografien (eigene Aufnahmen, Luftbilder)
- Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
- Kartierungen und Beobachtungen während der Begehung am 22.02.2019, 10:00-12:30 Uhr
- Informationen aus dem Stadtarchiv Tübingen (z.B. archivierte Gemeinderatsdrucksachen)
- schriftliche Befragung von Mitarbeitern der Stadtverwaltung (per E-Mail)

8.2.2.1 Kontext Stadt

An dieser Stelle wird auf Erläuterungen zu den gesamtstädtischen Rahmenbedingungen verzichtet und auf die entsprechenden Ausführungen bei der Projektstudie Alte Weberei (Kapitel 8.2.1) verwiesen.

8.2.2.2 Rahmenbedingungen und Projektentwicklung

Kenndaten Französisches Viertel

Bauzeit: 1996-2008
Orts-/ Stadtteil: Südstadt
Lage: Randlage im Südosten des Stadtgebiets // ca. 1,6 km (Luftlinie) zum Hauptbahnhof und ca. 1,8 km zur Altstadt
Fläche: ca. 10 ha
Wohneinheiten: ca. 1.275, davon 43 % 1- und 2-Zimmer-Whg., 39 % 3- und 4-Zimmer-Whg., 19 % 5-Zimmer-Whg. und mehr (06/ 2013)[1]
Wohnungsbau: Wohnungseigentümergemeinschaften (57 % der WE; darunter viele Baugruppen); Organisationen ohne Erwerbszweck oder Genossenschaften (38 % der WE); Privatpersonen und -wirtschaft, (5 % der WE) (06/ 2013)[2]
Einwohner: 2.273 (12/ 2019)[3] // ca. 45 % in 1-Personenhaushalten (v.a. Studierende)[4]
Einwohnerstruktur: unter 6 Jahre: 6 % // 6-18 Jahre: 10 % // 18-40 Jahre: 49 % // 40-65 Jahre: 29 % // ab 65 Jahre: 6 % (12/ 2019)[5]
private Stellplätze: 727[6]
abgelöste Stellplätze: für Wohnen in Baden-Württemberg keine Ablöse möglich // viele ST bei Nichtwohnnutzungen abgelöst
öffentliche Parkstände: 127
Carsharing: 8 Fahrzeuge von teilAuto an 5 Standorten[7]
gesetzlich geforderter Stellplatzschlüssel: 1 ST/ WE (keine rechtliche Möglichkeit der Reduzierung der Stellplatzpflicht)
realisierter Stellplatzschlüssel: i.d.R. bei klassischem Wohnungsbau 1 ST/ WE
zugelassene Pkw: 562 private + 69 gewerbliche Zulassungen (31.12.2018) // 247 Privat-Pkw je 1.000 EW bzw. 294 Privat-Pkw je 1.000 EW ab 18 Jahre[8]
Parkraumbewirtschaftung: im Viertel und in der Umgebung vorhanden
bauliche Unterbringung: öffentliches Parkhaus mit vollautomatisch betriebenen und konventionellen Stellplätzen (mittlerweile stillgelegt), Tiefgaragen und ebenerdige Garagen (tw. mit Doppel- und Dreifachparkern), oberirdische Stellplätze

ÖPNV-Anbindung: Buslinie 1, 4, 13 (meist Halbstundentakt zwischen 6:00 und 20:00 Uhr, Montag bis Freitag, Fahrzeit zum Hauptbahnhof ca. 10 Minuten) [9]
Fahrrad: Fahrzeit zum Hauptbahnhof ca. 10 Minuten und zur Altstadt ca. 15 Minuten (weitgehend eben)
ergänzende Mobilitätsangebote: Einrichtung einer guten ÖPNV-Anbindung und von Carsharing
Planungsrecht: B-Plan `Hindenburg-Areal West´ (Nr. 430, rechtskräftig seit 06.08.1996) // B-Plan `Französisches Viertel/ Wankheimer Täle´ (Nr. 444, rechtskräftig seit 05.12.2000) // B-Plan `Französisches Viertel – West´ (Nr. 451; rechtskräftig seit 25.03.2006)
Gemeinderat zum Zeitpunkt der Beschlüsse der B-Pläne: 1994-1999: CDU: 12 Sitze, SPD: 13 Sitze, AL/ Grüne: 11 Sitze, FDP: 3 Sitze, sonstige: 23 Sitze // 1999-2004: CDU: 10 Sitze, SPD: 8 Sitze, AL/ Grüne: 9 Sitze, FDP: 2 Sitze, Sonstige: 16 Sitze

---

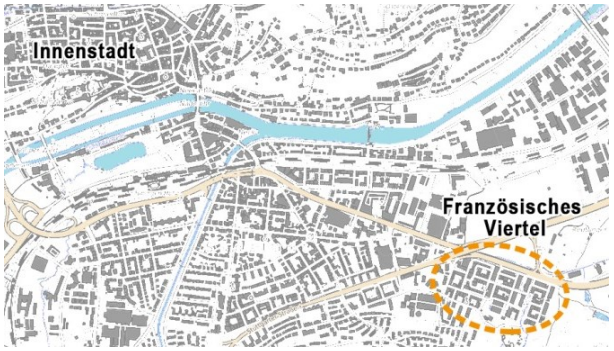
Quellen: [1] Universitätsstadt Tübingen 2015: 40 [2] Universitätsstadt Tübingen 2015: 40 [3] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f [4] Universitätsstadt Tübingen 2016j: 14; Universitätsstadt Tübingen 2015: 40. Hinweis: Für das Jahr 2019 lagen keine Haushaltszahlen vor. Daher wurde auf die Zahlen aus der Sozialkonzeption und dem statistischen Bericht zurückgegriffen. [5] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f [6] Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Projektentwicklung 10.06.2020 [7] Website teilAuto 2020b [8] Website Universitätsstadt Tübingen o.J.c [9] Website SWTUE o.J.b

Ausgangslage

Übergeordnete Südstadtentwicklung

Nach dem Abzug der französischen Garnison aus Tübingen im Jahr 1991 standen große Kasernenflächen in der Südstadt für eine Umnutzung zur Verfügung. Die Stadt verfolgte dabei das Ziel, den benachteiligten Stadtteil aufzuwerten und auf den Flächen nach dem Vorbild der historischen Altstadt urbane Stadtquartiere zu schaffen. Im Gegensatz zu monofunktionalen Neubausiedlungen, wie sie damals vielerorts entwickelt wurden, sollte durch die Mischung von Nutzungen und die kleinteilige Parzellierung ein lebendiger Stadtteil mit innerstädtischem Charakter entstehen. Um die Konversion in eigener Regie durchführen zu können, setzte die Stadt Tübingen im Jahr 1992 die ca. 60 ha große städtebauliche Entwicklungsmaßnahme `Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel´ (§§ 165 BauGB) fest und erwarb daraufhin zahlreiche Kasernenflächen vom Bund. Mit dem förmlich festgelegten Entwicklungsbereich wurde insbesondere das Ziel verfolgt, den erhöhten Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten sowie Infrastruktureinrichtungen zu decken. Wohnungen für etwa 6.500 Menschen sowie 2.000 bis 3.000 Arbeitsplätze sollten entstehen. (vgl. Stadtsanierungsamt 1997: 5-7; Feldtkeller 2009: 161; Feldtkeller 2015: 11-17)
Bereits im Jahr 1991 hat die Stadt einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für den gesamten Entwicklungsbereich ausgelobt, der aus mehreren Teilgebieten besteht. Auf Grundlage des Siegerprojekts wurden die Ziele und Grundsätze für die Neubebauung in einem städtebaulichen Rahmenplan ausführlich niedergeschrieben, der im Dezember 1993 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Um auf den verschiedenen Militärbrachen lebendige und vielfältige Quartiere entwickeln zu können, sah der städtebauliche Rahmenplan in vielen Belangen wie z.B. der Parkierung innovative Konzepte vor. (vgl. Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994)
Nach ihrer Fertigstellung erhielten die Quartiersentwicklungen in der Tübinger Südstadt (v.a. Französisches Viertel und Loretto-Areal) zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen. Sie sind wegen ihrer hohen städtebaulichen und sozialen Qualitäten viel beachtete Beispiele dafür, wie neue Stadtquartiere nachhaltig entwickelt werden können. (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.l)

Abbildung 77: Lage des Französischen Viertels am Tübinger Stadtrand



Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 78: städtebaulicher Entwicklungsbereich in der Südstadt

Quelle: Universitätsstadt Tübingen 2008b (grafisch überarbeitet)

Französisches Viertel

Das Französische Viertel entstand auf der ca. 10 ha großen Fläche der ehemaligen Hindenburgkaserne aus den 1930er Jahren. Das Areal liegt am südöstlichen Siedlungsrand und ist an mehreren Stellen durch Barrieren vom restlichen Stadtgefüge getrennt. Im Osten und Südosten begrenzen Wald- und Freiflächen das Viertel. Im Südwesten wird aktuell eine Zeilenbebauung aus den 1950er Jahren mit Einfachwohnungen durch Neubauten ersetzt (Projekt Wennfelder Garten) (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2012: 2). Im Westen liegen gewerblich geprägte Flächen (z.B. Stadtwerke Tübingen) und ein Hochhaus aus den 1970er Jahren mit einigen Schlichtbauten im Umfeld. In diesem Bereich soll in den nächsten Jahren nach der Verlagerung einiger Nutzungen das Französische Viertel weiterentwickelt werden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2019a-c). Im Nordwesten des Plangebiets kreuzen sich die B 27 und B 28, die im Norden entlang des Französischen Viertels nach Reutlingen führt. Neben den starken Lärm- und Abgasbelastungen geht von den Bundesstraßen eine große Barrierewirkung aus. Die stark verkehrsbelastete B 27 soll seit mehreren Jahrzehnten aus der Tübinger Südstadt in einen Tunnel verlegt werden, was eine massive Aufwertung für den Stadtteil bedeuten würde. Erst nach der Verlegung der Bundesstraße kann die städtebauliche Entwicklung der Südstadt vollständig wie im Rahmenplan vorgesehen abgeschlossen werden (vgl. Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: 74 f.).

Projektentwicklung und Akteure

Gemäß den rechtlichen Prinzipien einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erwarb die Stadt im Bereich des Französischen Viertels viele Grundstücke, schuf Baurecht, erschloss die Flächen und veräußerte anschließend baureife Grundstücke. Da sich eine kleinparzellierte Bebauung und Nutzungsmischung mit professionellen Wohnungsunternehmen nicht umsetzen ließen, setzte die Stadt auf private Bauherren, die sich in Tübingen erstmals als Baugruppen zusammenschlossen, um für den eigenen Bedarf gemeinsam ein Mehrfamilienhaus zu planen und zu bauen. Im Jahr 1996 begannen die Hochbauarbeiten, die bis zum Jahr 2008 andauerten. Das Französische Viertel wurde in zwei großen Abschnitten entwickelt – begonnen wurde mit dem Bereich im Westen. Da es ausreichend Nachfrage nach den zu Fixpreisen angebotenen Grundstücken gab, konnte die Stadt die Bauherren nach bestimmten Kriterien auswählen. (vgl. Sutter-Schnurr 2000: 242; Stadtwandel Verlag 2015: 56-59)
Für den städtebaulichen Entwicklungsbereich war in der Stadtverwaltung das Stadtsanierungsamt zuständig, das seit 1963 die Erneuerung der historischen Tübinger Altstadt betreute. Als Anfang der 1990er Jahre die Neuordnung der Kasernenflächen in der Südstadt anstand, bot es sich an, das Wissen des Stadtsanierungsamts bei der Bearbeitung komplexer Stadtumbauprojekte zu nutzen. Die besondere Herangehensweise und die Erfahrungen des Amts bei der Altstadtsanierung führten zu neuen Ansätzen bei der Entwicklung des Stadtteils. Das Amt übernahm federführend die Planung und Umsetzung der innovativen Konzepte und koordinierte ressortübergreifend alle im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme anfallenden Aufgaben. Bei Bedarf griff das Amt auf externe Expertise zurück (z.B. Einschaltung eines Entwicklungsträgers für die finanzielle Abwicklung, Beratung zu den Quartiersgaragen). Das Stadtsanierungsamt fungierte als zentraler Ansprechpartner für alle Akteure und deren Belange im Entwicklungsbereich (vgl. Sutter-Schurr 2000: 235, 239, 241, 249; Stadt Tübingen 1998: 105-107; BMVBS/ BBSR/ empirica 2009: 17). Wegen der besonderen Bedeutung des Vorhabens und der vielen anstehenden Entscheidungen gab es – neben der besonderen Verwaltungsstruktur – auch auf politischer Ebene einen eigenen, beschließenden Sonderausschuss (sog. `Südstadtausschuss´, 1992-2009) (vgl. Sutter-Schurr 2000: 240; Website Ströbel 2009). Eine wichtige Rolle für die Innovationen bei der Südstadtentwicklung spielte der langjährige Leiter des Stadtsanierungsamts Andreas Feldtkeller, der sich seit Jahren grundsätzlich mit dem Thema Stadt und Urbanität auseinandersetzte und sich beispielsweise in seiner 1995 erschienenen Monografie `Die zweckentfremdete Stadt´ intensiv damit beschäftigte, wie wieder lebendige Städte geschaffen werden können (vgl. Feldtkeller 1995). Das Stadtsanierungsamt wurde später zur städtischen Fachabteilung (FAB) Projektentwicklung, die in Tübingen bis heute zusammen mit der städtischen Wirtschaftsförderung für die Konversion von Brachflächen zuständig ist (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.k; siehe hierzu auch Projektstudie Alte Weberei, Kapitel 8.2.1).

Städtebau und Nutzungen

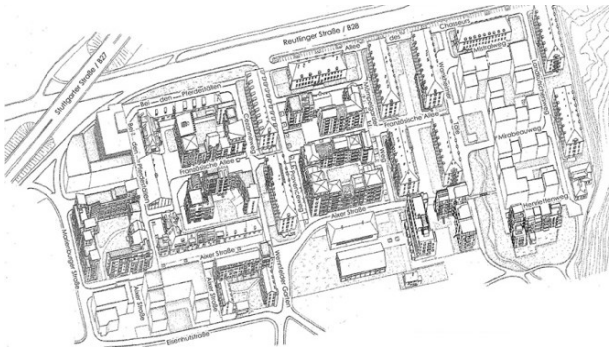
Die Planungen des Französischen Viertels sind von der anfangs formulierten Zielvorstellung geprägt, ein dichtes und gemischt genutztes Quartier mit ausgesprochen städtischem Charakter nach dem Vorbild der klassischen

europäischen Stadt der kurzen Wege zu schaffen. Im Französischen Viertel wurden zahlreiche Kasernengebäude wie Mannschaftsunterkünfte, Pferdeställe oder Hallen erhalten und verschiedenen neuen Nutzungen zugeführt. Beispielsweise baute das Studierendenwerk bereits 1991/ 1992 sechs Mannschaftsgebäude in Wohnheime um. Neue Gebäude wurden so in den Bestand eingefügt, dass in vielen Bereichen Blockrandstrukturen mit Durchbrüchen und Innenhöfen entstanden. Am Quartiersrand öffnen sich die Baublöcke an vielen Stellen zur Umgebung. Neben den Bestandsgebäuden prägen heute drei- bis sechsgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser das Französische Viertel. Vor allem Baugruppen errichteten auf kleinteilig zugeschnittenen Parzellen individuelle Gebäude und gestalteten die Innenhöfe gemeinsam. Die Gebäude unterscheiden sich in Architektur und Höhenentwicklung voneinander und stehen meist ohne Vorzone direkt an der Straße bzw. am Gehweg. Da die projektverantwortlichen Planer die Mischung von Wohnen mit wohnverträglichen Nutzungen als Voraussetzung für die Entstehung eines urbanen Quartiers sahen, forderten sie dies bei der Vergabe der Grundstücke ein. In den Bebauungsplänen wurde der überwiegende Teil der Bauflächen als Mischgebiet ausgewiesen. Wohnen und sonstige Nutzungen sollten sich nicht nur nebeneinander im Quartier, sondern auch innerhalb der Gebäude mischen – vor allem durch öffentlichkeitswirksame Nutzungen in den Erdgeschossen. Sie reichen von kleinen Läden, über Büros und soziale Infrastruktur bis hin zu produzierendem Gewerbe. Bei der Begehung im Februar 2019 ließ sich erkennen, dass zwischenzeitlich allerdings einige Erdgeschosse zu Wohnungen umgenutzt wurden. Im Französischen Viertel wurde eine vielfältige soziale und kulturelle Infrastruktur mit Kindergärten, Ballsporthalle, Ateliers oder der ehemaligen Panzerhalle (jetzt überdachte öffentliche Aufenthaltsfläche) aufgebaut. Die Französische Schule (Gemeinschaftsschule) ist in ca. 15 Gehminuten zu erreichen. (vgl. Stadt Tübingen 1998: 108; Pätz/ Soehlke 2001: 62-67; Gütschow 2015: 36; Website Universitätsstadt Tübingen o.J.i)

Bewohner und Wohnungen

Am 31.12.2019 wohnten 2.273 Menschen im Französischen Viertel. Rund 16 % der Einwohner waren unter 18 Jahre – dies entspricht etwa dem gesamtstädtischen Durchschnitt von Tübingen (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f). In einer von der Stadt beauftragten Sozialkonzeption wurden mit Stand 30.06.2013 unter anderem für das Französische Viertel kleinräumig Daten zur Bevölkerung und zum Wohnungsbestand erhoben. Demnach gab es 2013 im Französischen Viertel insgesamt 1.275 Wohnungen, die fast ausschließlich im Geschosswohnungsbau errichtet worden waren. Die meisten Wohnungen (58 %) befanden sich in Gebäuden mit mehr als zwölf Wohnungen. 28 % der Wohnungen lagen in Mehrfamilienhäusern mit sieben bis zwölf Wohnungen und 9 % in Gebäuden mit drei bis sechs Einheiten. Über 57 % der Wohnungen befanden sich Mitte 2013 im Eigentum von Wohnungseigentümergemeinschaften. Die Tatsache, dass etwa 37,6 % der Wohnungen Organisationen ohne Erwerbszweck oder Genossenschaften gehören, lässt sich auf die zahlreichen sozialen Einrichtungen und Wohnheime des Studierendenwerks erklären. Auffallend bei den statistischen Auswertungen ist, dass die Zahl der Haushalte mit 1.478 deutlich über der Zahl der Wohnungen liegt (1.275). Grund dafür sind vermutlich die zahlreichen Wohnangebote für Studierende. Bei 68,3 % der Haushalte handelt es sich um Einpersonenhaushalte. Die durchschnittliche Haushaltsgröße lag 2013 im Französischen Viertel bei 1,56 Personen (Gesamtstadt: 1,44). Der Anteil an Haushalten mit Kindern liegt mit 23,5 % fast zehn Prozentpunkte über dem gesamtstädtischen Wert von 13,8 % (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2015: 40).

Abbildung 79: Isometrie des Französischen Viertels (aus der Zeit der Rahmenplanentwicklung)



Quelle: Universitätsstadt Tübingen 2008c

Abbildung 80: Luftbild (2008); noch ohne Bebauung im Süden des Parkhauses

Quelle: Grohe 2008

Verkehrliche Erschließung

Straßenerschließung

Für das Französische Viertel wurde zu einem frühen Zeitpunkt im Planungsprozess ein umweltverträgliches Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeitet. Erklärtes Ziel war es, eine Stadt der kurzen Wege zu schaffen und dem Auto möglichst wenig und dem Fußgänger möglichst viel Platz einzuräumen. Straßen und Plätze sollten nicht als Verkehrsträger und Abstellflächen für Pkw, sondern als Aufenthalts- und Kommunikationsräume für die Bewohner dienen. Seitens der Stadt war es aber nie Ziel, ein autofreies Viertel zu realisieren, sondern die Bewohner sollten mit einer möglichst geringen Pkw-Ausstattung zurechtkommen (vgl. Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 9, 31; Stadt Tübingen 1998: 107; Pätz/ Soehlke 2001: 72-75; Thöne 2015: 41 f.). Im städtebaulichen Rahmenplan wird dazu folgendes ausgeführt: „Fußgänger sollen überall präsent sein, der Autoverkehr soll spüren, daß er in der Stadt auf das innerstädtische Leben Rücksicht nehmen muß." (Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 9)
In Längsrichtung führen zwei Straßen durch das Viertel (Aixer Straße, Französische Allee). Die Haupterschließung erfolgt über die Aixer Straße, die parallel zur bestehenden Eisenhutstraße im Süden verläuft und sich wegen der angrenzenden Nutzungen zur zentralen Achse entwickelt hat. Schmale, verkehrsberuhigte Anliegerstraßen, die aber an vielen Stellen nicht durchgehend mit Autos befahren werden können, verbinden die Straßen. Der nordöstliche Teil des Viertels kann mit dem Auto direkt von der Reutlinger Straße/ B 28 angefahren werden. Das Erschließungskonzept drängt den Autoverkehr weitgehend an die Ränder des Viertels, wo auch die Parkierungsanlagen errichtet wurden. Trotz der zahlreichen Durchfahrtsbarrieren sind sämtliche Gebäude für das Be- und Entladen mit dem Auto anfahrbar. Viele Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und als Mischverkehrsfläche so gestaltet, dass der Vorrang des Fuß- und Radverkehrs deutlich wird.

ÖPNV-Anbindung

Das Französische Viertel ist überdurchschnittlich gut an den ÖPNV angebunden. Bereits im Jahr 1993 wurde die Stadtbuslinie 4 durch den künftig neuen Stadtteil gelegt. Im Zuge der Aufsiedlung kamen zwei weitere Linien hinzu, die auf der Aixer Straße verkehren. Die Buslinien verbinden das Französische Viertel mit dem Bahnhof, der Innenstadt, den Kliniken und den Universitäten. Durch die starke Verdichtung der Bebauung entstand in dem Neubaugebiet ausreichend Nachfrage, um einen attraktiven ÖPNV mit dichter Taktfolge aufzubauen. Insgesamt gibt es drei barrierefreie Bushaltestellen im Viertel. Die Bushaltestelle Aixer Straße wird beispielsweise von Montag bis Freitag sechs Mal pro Stunde angefahren. (vgl. Thöne 2015: 42; Website SWTUE o.J.b)

Abbildung 81: Lageplan des Französischen Viertels mit Parkierungskonzept (ohne Maßstab)

Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

Fahrradverkehr
Das Französische Viertel ist von der Innenstadt ohne große Höhenunterschiede mit dem Fahrrad zu erreichen. Allerdings ist die Qualität der Anbindung bis heute in einigen Bereichen unattraktiv und verbesserungswürdig. Beispielsweise muss die B 27 überquert und anschließend ein gewerblich geprägter Bereich durchfahren werden. Im Nordosten des Viertels stellt ein spärlich beleuchteter Geh- und Fahrradtunnel unter der B 28 mit einer steilen Zufahrtsrampe eine Verbindung zu den angrenzenden Naherholungsflächen her.

8.2.2.3 Parkierungskonzept

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Entwicklung des Konzepts

Die Planer des Französischen Viertels sahen in der Parkierung von Anfang an einen wichtigen Strategiebaustein zur Schaffung eines möglichst urbanen Quartiers. Sie suchten daher abseits von Tiefgaragen nach neuen Lösungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Damit die Bewohner und Beschäftigten in der dichten Bebauung auch den Straßenraum als Aufenthaltsraum nutzen können, wurde nicht – wie bei vergleichbaren Projekten damals üblich – das Auto bei den Planungen bevorzugt. Im städtebaulichen Rahmenplan wird hierzu ausgeführt, dass der „Vorrang für den Fußgänger im Stadtquartier […] nur durchgesetzt werden [kann], wenn nicht nur die Zahl der Autofahrten, sondern auch die Zahl der Autos, die in der Stadt gefahren und abgestellt werden, gegenüber den derzeitigen Entwicklungstrends drastisch reduziert werden." (Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 35)
Während der Planungsphase des Französischen Viertels änderte sich die Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg grundlegend. Als der städtebauliche Rahmenplan erstellt und im Dezember 1993 im Gemeinderat beschlossen wurde, galt noch die 1983 bekanntgemachte Fassung der Landesbauordnung. Diese sah vor, dass bei der Errichtung von baulichen Anlagen in ausreichender Zahl und Größe notwendige Stellplätze herzustellen sind (Richtzahl: ein bis zwei Stellplätze je Wohnung) und die Bemessung auf Grund der vorhandenen und zu erwartenden Zahl der ständigen Benutzer und Besucher zu erfolgen hat (§ 39 Abs. 1 LBO i.d.F.v. 1983). Zudem war geregelt, dass auch bei Wohnungen die Stellplatzpflicht durch die Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde erfüllt werden kann (Ablöse), wenn die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist und die Gemeinde zustimmt (§ 39 Abs. 5 LBO i.d.F.v. 1983). Die Gemeinde hatte gemäß damaliger Landesbauordnung die Einnahmen aus der Ablöse zur Herstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen zu verwenden. Das Parkierungskonzept aus dem städtebaulichen Rahmenplan beruhte noch auf dieser Ablöseregelung. Dieses sah vor, dass in Anwendung von § 12 Abs. 6 BauNVO in den Baugebieten die Herstellung von Stellplätzen ausgeschlossen und das Abstellen von Autos nur in Parkierungsbauten auf städtischen Flächen ermöglicht wird. Die Bauherren sollten Ablösebeträge zahlen, die die Stadt für die Errichtung der öffentlichen Quartiersgaragen verwenden muss. Der Rahmenplan sah sogar eine Reduzierung des Ablösebetrags vor, wenn und solange die Stellplatzpflichtigen nachweisen konnten, dass beispielsweise durch die Teilnahme an einem Mietauto-Projekt ein erheblich reduzierter Zu- und Abfahrtsverkehr entsteht (vgl. Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 35 f.). Im städtebaulichen Rahmenplan wurde der Stellplatzbedarf mit einem Schlüssel von 1,25 Stellplätzen je Wohnung berechnet. Darin enthalten war ein Ansatz von 20 % für Besucher. Dem Rahmenplan zufolge sollte sich aber durch das neu aufgebaute Mietauto-Angebot der Stellplatzbedarf um 80 % reduzieren (vgl. ebd.: 88). Im Jahr 1995 wurde die Landesbauordnung für Baden-Württemberg grundlegend überarbeitet (siehe Kapitel 5.3). Im Zuge dessen wurde bei der Errichtung von Wohnungen der 1:1-Stellplatzschlüssel eingeführt (§ 37 Abs. 1 LBO). Zudem wurde die bis heute geltende Regelung im Gesetz aufgenommen, dass Stellplätze bei Wohnungen nicht abgelöst werden können, sondern bei einer unzumutbaren oder unmöglichen Herstellung eine Abweichung zuzulassen ist (§ 37 Abs. 7 LBO). Da die Änderung der Landesbauordnung fortan keine Ablösen mehr für die Finanzierung der Parkierungsanlagen ermöglichte, musste das ursprüngliche Parkierungs- und Finanzierungskonzept für das Französische Viertel an die geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Bausteine des Parkierungskonzepts

Die Grundidee des Parkierungskonzepts besteht darin, innerhalb der Bebauung die Herstellung von Stellplätzen auszuschließen und die Autos an den Rändern in Quartiersgaragen unterzubringen. Entgegen der gängigen Praxis wurde somit im Französischen Viertel Wohnen und Parken in weiten Teilen voneinander entkoppelt. Dem

Konzept liegt der Gedanke zu Grunde, dass Autofahrer zu ihrem Fahrzeug mindestens so weit zu Fuß gehen müssen wie die Benutzer des ÖPNV zur Haltestelle. Nur in Ausnahmefällen sollten Stellplätze auf den Baugrundstücken und Parkstände im öffentlichen Raum hergestellt werden – z.B. für mobilitätseingeschränkte Menschen, für Gewerbetreibende oder für Carsharing. Ansonsten sollten sämtliche Autos sowohl von Bewohnern als auch von Besuchern und Kunden in vollautomatischen Parkhäusern am Quartiersrand abgestellt werden, deren Errichtung und Betrieb allerdings zu erheblichen Schwierigkeiten führen sollte. Da die Stellplätze in den Parkierungsanlagen für eine Mehrfachnutzung zur Verfügung standen, sollten Nichtwohnnutzungen ihre notwendigen Stellplätze nicht zusätzlich herstellen, sondern ablösen (seinerzeit 3.000 DM je Stellplatz). Zur Unterstützung des Parkierungskonzepts wurde sowohl innerhalb als auch außerhalb des Viertels Parkraumbewirtschaftung eingeführt, um eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Raum und in die Umgebung zu unterbinden. (vgl. Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 9, 35 f.; Stadt Tübingen 1996; Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: 16, 29 f.; Feldtkeller 2015: 14)
Ergänzend zur Parkierung sollte durch intelligente und stadtverträgliche Verkehrskonzepte der MIV insgesamt reduziert werden. Neben dem Ausbau des ÖPNV setzten die Projektverantwortlichen vor allem auf ein umfangreiches Mietauto-Angebot (vgl. Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: 16). Abseits der Maßnahmen im Verkehrsbereich sollte die stark forcierte Nutzungsmischung dazu beitragen, dass Bewohner Einrichtungen des täglichen Bedarfs fußläufig erreichen und somit auf die Nutzung eines Pkw im Alltag verzichten können.

Stellplatznachweis und Finanzierungsmodelle der Quartiersgaragen

Ursprünglich war geplant, im Französischen Viertel drei automatische Quartiersparkhäuser zu errichten und die Herstellungskosten von Stellplatz und Wohnung gänzlich zu entkoppeln, um Haushalte ohne Auto finanziell zu entlasten (vgl. Universitätsstadt Tübingen 1996b: 4; Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: 28 f.). Um diese Strategie umzusetzen, erarbeitete die Stadt Konzepte für die Finanzierung und den Betrieb der Parkierungsanlagen sowie für den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis. Anfangs wurden Stellplatzbaulasten, die im Rahmen der Baugenehmigung nachgewiesen werden mussten, auf den Grundstücken der Parkierungsanlagen kostenlos eingetragen. So musste der einzelne Bauherr einer Wohnung zunächst keinen Stellplatz herstellen oder finanzieren. Stattdessen sollten die Bauherren von den Parkierungsanlagen sämtliche notwendigen Stellplätze errichten. Mit dieser Vorgehensweise sollten entsprechend dem Verursacherprinzip nur für Bewohner, die ein Auto besitzen und daher einen Stellplatz benötigen, Kosten anfallen. Für die Errichtung und den Betrieb der Parkhäuser war geplant, eigene Parkierungsgesellschaften zu gründen, die unterschiedliche Miet- und Kaufmodelle anbieten und an denen sich auch die autobesitzenden Bewohner finanziell einbringen sollten. Auf Initiative des Stadtsanierungsamts wurde 1997 im Französischen Viertel eine solche Parkierungsgesellschaft gegründet. In der Praxis führte dieses Nachweis- und Finanzierungsmodell allerdings zu großen Schwierigkeiten. Denn viele Bauherren waren nach Erhalt der Baugenehmigung nicht dazu bereit, sich an dem Parkierungskonzept zu beteiligen, wenn sie nicht dazu gezwungen werden. Die fehlende Bereitschaft hing auch damit zusammen, dass in der Anfangsphase sowohl im Viertel als auch in der Umgebung kostenlose Parkstände zu finden waren und somit kein Handlungsdruck bestand. Die Stadt musste somit die Strategie bei der Parkierung ändern und notgedrungen auf den noch unbebauten Flächen Interimsparkplätze einrichten, um ein Chaos und eine Verlagerung von ruhenden Verkehr ins Umfeld zu vermeiden. In einem für die Jahre 1999 bis 2006 erstellten Verwaltungsbericht teilte das Stadtsanierungsamt mit, dass es sich als „Fehler […] erwiesen [habe], 1997 den Parkplatznachweis von der Her-

Abbildung 82: vollautomatisches Parkhaus mit ausfahrendem Auto

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 83: Parkierungsanlage A66 mit Stellplätzen im EG und in TG

Quelle: eigene Fotografie (2019)

stellung der Wohnungen zu entkoppeln und so die privaten Bauherren von der Stellplatzverpflichtung zu befreien.“ (Universitätsstadt Tübingen 2007: 110) Angesichts der beschriebenen Probleme entwickelte die Stadtverwaltung ein neues Finanzierungs- und Nachweismodell, das 1996 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Dieses sah vor, die Erwerber von Grundstücken nicht nur im Baugenehmigungsverfahren, sondern auch in den Kaufverträgen zu verpflichten, die notwendigen Stellplätze als Teil einer Parkierungsanlage auf einem von der Stadt bereitgestellten Grundstück herzustellen. Alle Bauherren – auch jene ohne Auto – sollten sich mit 24.000 DM daran beteiligen und wären damit Bruchteilseigentümer eines Parkhauses mitsamt Grundstück geworden. Zudem mussten die Käufer einer Mehrfachnutzung ihrer Stellplätze zustimmen. Die Stadt ließ sich von den Käufern ermächtigen, eine Grundstücksverwaltung einzusetzen, die den Bau und den Betrieb der Parkierungsanlagen übernehmen sollte. Da ein wesentliches Ziel nach wie vor darin bestand, autofreie Haushalte von den Stellplatzkosten zu entlasten, sah das Modell vor, dass Stellplatzpflichtige ihren finanzierten Stellplatz in der Zeit, in der sie ihn nicht benötigen, gegen Kostenerstattung an Dritte weitergeben dürfen. Für nicht veräußerte Anteile war die Stadt sogar bereit, die Zwischenfinanzierung zu übernehmen (vgl. Stadt Tübingen 1996). Dieses Modell führte bei Bewohnern ohne Auto wegen der hohen Kosten zu Widerständen. Auch dieser Versuch, die Parkierungsanlagen zu erstellen, erwies sich als problematisch. Die Stadt übertrug schließlich im Jahr 2000 den Bau des großen öffentlichen Parkhauses im Westen an die Stadtwerke Tübingen. Außerdem suchte sie weiter nach privaten Modellen und alternativen Möglichkeiten für die Herstellung von weiteren Stellplätzen, um den wachsenden Parkdruck in den Griff zu kriegen. Teilweise wurden in diesem Zuge auch Finanzierungsmodelle realisiert, bei denen Wohnung und Stellplatz wieder gekoppelt wurden (z.B. in Block 25). (vgl. Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: 29; Stadt Tübingen 1998: 107; Sutter-Schurr 2000: 237; Christ/ Loose 2001: 61 f.; Pätz/ Soehlke 2001: 73-75; Universitätsstadt Tübingen 2007: 110; Universitätsstadt Tübingen 2009b: 2 f. und Anlage: 2 f.).

Öffentliche Parkstände und Parkraumbewirtschaftung

Straßenverkehrsrechtlich handelt es sich beim gesamten Französischen Viertel um eine Zone mit eingeschränktem Haltverbot (Verkehrszeichen 290). Kurzes Halten zum Be- und Entladen ist zulässig. Längeres Parken ist dagegen nur auf den ausgewiesenen Parkständen innerhalb bestimmter Zeiten und teilweise gegen Gebühr erlaubt. Insgesamt gibt es nach eigenen Zählungen im Französischen Viertel 127 öffentliche Parkstände. Davon reihen sich 91 Parkstände entlang der B 28 am Nordrand auf, die von Montag bis Freitag zwischen acht und 20 Uhr gebührenpflichtig sind (eine Stunde: 1,50 Euro, Höchstgebühr für einen Tag: sechs Euro). Dieser Parkraum wird entfallen, wenn im Falle der Verlegung der B 27 auch dieser Bereich planmäßig neu gestaltet wird. Auf den Parkständen innerhalb des Viertels ist an den Werktagen und untertags (acht bis 20 Uhr) nur Kurzzeitparken möglich. Einige Parkstände können gegen Gebühr maximal zwei Stunden genutzt werden (eine Stunde: 1,50 Euro); auf einigen Parkständen ist das Abstellen von Fahrzeugen nur mit einer Parkscheibe für 30 Minuten möglich. Ergänzend dazu gibt es über das gesamte Baugebiet verteilt 14 Parkstände für Menschen mit Behinderung sowie acht Stellplätze für Carsharing. An einigen Stellen wurden auch speziell für Zweiräder Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen.

In der Umgebung des Französischen Viertels wurde nach ersten Beschwerden bereits während der Aufsiedlung Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken eingeführt bzw. bestehende Gebiete ausgedehnt. Bewohner im Französischen Viertel sind nicht berechtigt, Bewohnerparkausweise im Umfeld zu beantragen. Im Jahr 2008 gab es einen Antrag der Gemeinderatsfraktion AL/ Grüne, in dem gefordert wurde, mit den Stadtwerken ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für die gesamte Südstadt zu erstellen. Ziel war es, durch eine Anpassung der Gebührenordnung die Auslastung der Parkhäuser zu verbessern (vgl. Fraktion AL/ Grüne 2008). Daraufhin wurden entgegen der gängigen Praxis in Tübingen, mit zunehmender Entfernung von der Altstadt die Parkgebühren zu verringern, im Bereich des Französischen Viertels höhere Gebühren eingeführt. Die Gebühren für Kurzzeitparken wurden so festgelegt, dass das Parken am Straßenrand teurer war als im Parkhaus. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2006c: 1-3; Universitätsstadt Tübingen 2009a: 2, Anlage 2; Universitätsstadt Tübingen 2009c)

Carsharing

Schon im 1993 beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan wurde ausgeführt, dass die Stadt im Französischen Viertel beabsichtigt, ein Mietauto-Projekt zu initiieren. Mit Hilfe eines attraktiven und kostengünstigen Carsharing-Angebots in direkter Wohnungsnähe sollte der Bedarf an privaten Pkw reduziert werden (vgl. Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 36). Während der erste Bebauungsplan für den Westteil noch keine Kennzeichnung von Stellplätzen für Carsharing enthielt, wurden im zweiten Bebauungsplan für den Ostteil entsprechende Stell-

plätze – unzulässigerweise allerdings auf öffentlichen Verkehrsflächen – ausgewiesen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 1996a; Universitätsstadt Tübingen 2000a). Fast alle Carsharing-Stellplätze im Französischen Viertel befinden sich auf öffentlichen Verkehrsflächen. Bis zur Einführung des Carsharinggesetzes 2017 regelte die Stadt Tübingen die Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen über straßenrechtliche Sondernutzungsrechte, obwohl diese Vorgehensweise in der Rechtsliteratur weitgehend abgelehnt wird (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2017f: 1-3). Aktuell bietet die Betreibergenossenschaft teilAuto an fünf Standorten acht Fahrzeuge in unterschiedlichen Größen an (vgl. Website teilAuto 2020b). Heute gilt das umfangreiche Carsharing-Angebot im Französischen Viertel sogar als Standortvorteil, mit dem Wohnungen beworben werden (vgl. Thöne 2015: 44).

Umsetzung des Parkierungskonzepts im Bebauungsplan

Im Bereich Französisches Viertel gibt es derzeit drei rechtskräftige Bebauungspläne. Im ersten, seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan `Hindenburgareal-West´ (Nr. 430) für den westlichen Teil wurde in Ziffer 7 der textlichen Festsetzungen bestimmt, dass Stellplätze und Garagen nur auf den dafür festgesetzten Flächen zulässig sind. Ausnahmen können für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung zugelassen werden. Weitere Ausnahmetatbestände bestehen zur Förderung der Nutzungsmischung bei Stellplätzen für Betriebsfahrzeuge sowie zur Förderung alternativer Verkehrsmittel bei Stellplätzen für Mietfahrzeuge. In den örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan (Ziffer 6) wurde zudem geregelt, dass die Herstellung der notwendigen Wohnungsstellplätze auf den dafür im Bebauungsplan festgesetzten Flächen oder auf anderen, maximal 400 m entfernten Flächen außerhalb des Plangebiets zu erfolgen hat. Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans wurden auf privaten Grundstücken insgesamt vier Flächen für die Herstellung von Stellplätzen festgesetzt. Auf dem gesamten, ca. 3.000 m² großen Baufeld im Nordwesten an der B 27 lässt der Bebauungsplan die Errichtung einer Garage oder Tiefgarage zu. Auf dem südlich davon gelegenen Baufeld wurde eine weitere ca. 2.500 m² große Fläche für eine Tiefgarage vorgesehen. Auf einem weiteren Grundstück im Provenceweg wurden neben einem Bestandsgebäude zwei etwa 100 m² große Flächen für Garagen ausgewiesen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 1996a). In der Begründung zum Bebauungsplan wird der weitreichende Ausschluss von Stellplätzen auf den Grundstücken damit gerechtfertigt, dass wegen der hohen Bebauungsdichte die privaten Bauflächen grundsätzlich nicht dem Abstellen von Fahrzeugen, sondern der Freiraumversorgung dienen sollen. Die Verlagerung der Stellplätze in zentrale Parkierungsanlagen soll zur Verkehrsberuhigung beitragen. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 1996b: 4 f., 8)
Im vier Jahre später erlassenen Bebauungsplan `Französisches Viertel/ Wankheimer Täle´ (Nr. 444) für den Ostteil wurden zwei Flächen mit einer Größe von 450 m² und 750 m² für die Errichtung von Garagen ausgewiesen. Darüber hinaus enthält der Bebauungsplan vereinzelte Flächen für Stellplätze sowie für Carsharing. Wie im Bebauungsplan aus dem Jahr 1996 ist in Ziffer 7 der textlichen Festsetzungen geregelt, dass Stellplätze nur auf den entsprechend festgesetzten Flächen zulässig sind. Ausnahmen sind für Betriebsfahrzeuge von Gewerbetreibenden, für Carsharing oder für Menschen mit Behinderung möglich (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2000a). Im Jahr 2006 wurde für die drei letzten, noch unbebauten Baufelder im Südwesten ein neuer Bebauungsplan (Nr. 430) aufgestellt. Bei den Festsetzungen, die den ruhenden Verkehr betreffen, gab es keine relevanten Änderungen zu den vorherigen Bauleitplänen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2006a; Universitätsstadt Tübingen 2006b).
Bei der Begehung des Untersuchungsgebiets ließ sich feststellen, dass nicht alle in den Bebauungsplänen ent-

Abbildung 84: Blick in die Französische Allee: Bestrafung eines Falschparkers, Mehrzweckstreifen rechts

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 85: Zufahrtssituation in eine der wenigen Tiefgaragen im Viertel

Quelle: eigene Fotografie (2021)

haltenen Möglichkeiten für die Schaffung von Parkierungsanlagen genutzt wurden und dass teilweise von den Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen wurde. Auf dem mittleren Baufeld am Westrand wurde keine Tiefgarage errichtet, obwohl dies dort planungsrechtlich möglich gewesen wäre. Demgegenüber wurden unter zwei Baublöcken an der Aixer Straße Tiefgaragen errichtet, obwohl der Bebauungsplan dort keine entsprechenden Flächen vorsieht. Es ist anzunehmen, dass in diesen Fällen von den Festsetzungen des Bebauungsplans großzügig befreit wurde. Eine weitere, größere Abweichung konnte im Bereich Landkutschersweg festgestellt werden. Im Bebauungsplan ist dort eine Fläche für die Errichtung von Garagen ausgewiesen. Realisiert wurde aber eine Wohn- und Geschäftsbebauung mit Tiefgarage, die deutlich größer ist als die festgesetzte Fläche.

Bauliche Unterbringung

Wegen der zahlreichen Schwierigkeiten bei der Finanzierung und Realisierung der Parkierungsanlagen wurde das ursprüngliche Konzept aufgegeben, den gesamten ruhenden Verkehr in drei vollautomatisch betriebenen Quartiersgaragen unterzubringen. Die Planungen wurden in vielen Bereichen angepasst, sodass die privaten Stellplätze schließlich in den nachfolgenden Parkierungsanlagen und Organisationsformen hergestellt wurden:

Parkierungsanlage (Adresse)	ST	Erläuterung
öffentliches Parkhaus (Bei den Pferdeställen 11)	377	329 vollautomatische Stellplätze auf sechs Ebenen und 48 konventionelle Stellplätze im Erd- und Untergeschoss // von den Stadtwerken Tübingen errichtet // mittlerweile stillgelegt (vgl. Stadtwerke Tübingen o.J.; Website Kottkamp + Schneider o.J.; Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Projektentwicklung 10.06.2020)
Quartiersgarage A 66 (Aixer Straße 66)	166	Stellplätze im Erd- und Untergeschoss als Doppel- und Dreifachparker mit darüber liegendem Wohngebäude (im Eigentum von zwei privaten Baugemeinschaften) // Die Baugruppe `PFV´ (Parkierungsanlagen im Französischen Viertel GbR) und die Baugruppe `A 66´ erwarben 2002 ein Grundstück errichteten dort gemeinsam ein Bauvorhaben mit 22 Wohnungen und 166 Stellplätzen. Die Stellplätze wurden an Bewohner des Gebäudes und des Viertels sowie an Investoren veräußert. Bei der Abrechnung der Baukosten sowie der Vermarktung der Stellplätze kam es zu großen Problemen und damit zu erheblichen finanziellen Schäden bei einigen Beteiligten. (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2009b: 1-3)
Quartierstiefgarage (Landkutschersweg 7)	107	Stellplätze als Doppelparker // An der nordöstlichen Ecke des Baublocks war ursprünglich ein weiteres Quartiersparkhaus geplant. Da sich dafür keine Investoren und Betreiber finden ließen, errichtete die städtische Wohnungsgesellschaft für die dort bereits geplanten Hochbauten eine gemeinsame Tiefgarage. Der Erwerb eines Stellplatzes war für die Bauherren der Wohnungen verpflichtend. Auf dem für die Hochgarage vorgesehenen Grundstück entstand ein weiteres Wohn- und Geschäftshaus. (vgl. Gütschow 2015: 36; Universitätsstadt Tübingen 2009b: Anlage: 3; Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Projektentwicklung 10.06.2020)
Tiefgarage (Französische Allee 26)	20	Dabei handelt es sich um eines der ersten realisierten Bauvorhaben im Französischen Viertel. Der gesamte Baublock wurde von einem Investor errichtet, der im Innenhof auch eine Tiefgarage herstellte. (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.i; Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Projektentwicklung 10.06.2020)
Tiefgarage (Aixer Straße 44 + 46)	11	Stellplätze unter einem Wohn- und Geschäftshaus (vgl. Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Projektentwicklung 10.06.2020)
ebenerdige Garagen (Provenceweg 18 + 24)	8	zwei Wohngebäude mit Garagen im Erdgeschoss
offene Stellplätze (Mömpelgarder Weg 10)	10	Parkplatz zwischen zwei Bestandsgebäuden mit überwiegend gewerblicher Nutzung
offene Stellplätze (Wankheimer Täle 9)	8	Die Stellplätze sind mit einem Schild als Privatstellplätze gekennzeichnet und mit klappbaren Parkpfosten gegen Falschparker gesichert. Gemäß Bebauungsplan handelt es sich dabei um öffentliche Verkehrsflächen (d.h. keine privaten Stellplätze zulässig). Es ist anzunehmen, dass die Fläche entwidmet wurde.
städtischer Parkplatz (Allee des Chasseurs)	20	Im Nordosten außerhalb des Französischen Viertels vermietet die Stadt 20 Stellplätze für Großfahrzeuge, die auf Grund ihrer Abmessungen im Viertel keine Abstellmöglichkeiten finden.
		vereinzelt weitere Stellplätze auf Grundstücken von Gewerbetreibenden sowie Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen
	727	**insgesam**t (inkl. städtischem Parkplatz) // ohne städtischem Parkplatz: **707 private Stellplätze**

Tabelle 37: Überblick über die Parkierungsanlagen im Französischen Viertel; Quelle: eigene Darstellung

Sonderfall Parkhaus Französisches Viertel

Zentraler Baustein des Parkierungskonzepts war das öffentliche Parkhaus im Nordwesten des Areals an der Kreuzung B 27/ B 28 mit insgesamt 377 Stellplätzen. Im Jahr 2000 erhielten die Stadtwerke Tübingen den Auftrag für den Bau und Betrieb eines Quartiersparkhauses im Französischen Viertel, weil sich das ursprüngliche Konzept, das die Errichtung der Parkbauten durch private Gesellschaften vorsah, nicht umsetzen ließ (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2009b: 2).

Das Parkhaus hat eine Grundfläche von rund 1.165 m^2 (ca. 47,5 m x 24,5 m) und umfasst ein Unter- sowie sieben oberirdische Geschosse. Während im Unter- und Erdgeschoss 48 Stellplätze konventionell angefahren werden können, wurden auf den sechs vollautomatischen Ebenen bis zu 329 Autos platzsparend in zwei Reihen hintereinander untergebracht. Die Geschosshöhen und Stellplatzbreiten wurden hier auf das Minimum reduziert. Im Vorfeld ließ die Stadt Gutachten erarbeiten, um die Möglichkeiten der Errichtung von vollautomatischen Parkhäusern

zu untersuchen. Die Automatisierung des Parkvorgangs ermöglichte, auf wenig Fläche eine hohe Zahl an Autos unterzubringen sowie die Abmessungen des Gebäudes zu minimieren. Weitere Vorteile der vollautomatischen Parktechnik wurden im höheren Komfort und der größeren Sicherheit im Vergleich zu konventionellen Parkhäusern gesehen, in denen es oft Angsträume gibt. Das Parkhaus am Rand des Französischen Viertels tritt optisch nicht als reines Funktionsgebäude in Erscheinung, sondern fügt sich trotz seines großen Volumens durch die Fassadengestaltung mit Öffnungen sowie unterschiedlichen Materialien und Farben in die umgebende Bebauung ein. Nach Süden zur Bebauung wurde später ein Wohn- und Geschäftshaus direkt an das Parkhaus angebaut. Die Bauherren von Wohnungen im Französischen Viertel konnten ihren bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplatznachweis durch Baulasten erbringen, die auf dem Grundstück des Parkhauses eingetragen wurden. Bewohner, die über einen Pkw verfügen, hatten dann die Möglichkeit, einen Stellplatz in dem Parkhaus anzumieten. Ein Dauerstellplatz (Ganztagesstellplatz) kostete vor der Stilllegung im vollautomatischen Bereich 74 Euro pro Monat, ein Tagesstellplatz 34 Euro (vgl. Website SWTUE 2020). Das Parkhaus bot Bewohnern oder Beschäftigten Dauerparken und gleichzeitig Besuchern und Kunden Kurzzeitparken sowohl im konventionellen als auch im vollautomatischen Teil an. Da Mietern keine festen Stellplätze zugewiesen wurden, war eine Mehrfachnutzung des geschaffenen Parkraums möglich. Wenn Bewohner morgens mit ihren Autos zur Arbeit fuhren, konnten tagsüber Besucher und Beschäftigte die Stellplätze nutzen. Durch die Mehrfachnutzung sollten die Kosten für die Parkierung gering gehalten werden, da sich sowohl aus der Lang- als auch aus der Kurzzeitvermietung Einnahmen erzielen ließen (vgl. Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: 29; Stadtwerke Tübingen o.J.). Laut Geschäftsbericht der Stadtwerke Tübingen gab es im Jahr 2018 rund 80.000 Einfahrten in das Parkhaus. Im Durchschnitt wurde somit pro Tag etwa 220 Mal bzw. pro Stunde neun Mal in das Parkhaus eingefahren. Im Jahr davor waren es noch knapp 100.000 Einfahrten (vgl. Stadtwerke Tübingen GmbH 2019: 41).

Schon kurz nach der Inbetriebnahme im Jahr 2005 traten immer wieder Betriebsstörungen im vollautomatischen Teil des Parkhauses auf. Nach den Anfangsjahren mit wenigen Schwierigkeiten nahmen die Probleme vor allem mit der Technik und der Steuerung der Anlage immer mehr zu. Teilweise verursachten auch Nutzer durch unsachgemäße Handhabung Fehler und Schäden. Gerade im Winter lösten Split und Schnee Probleme aus und brachten den Betrieb oft zum Erliegen. Der Eintrag von Tauwasser mit Streusalz hat außerdem zu erheblichen Korrosionsschäden an der Anlage geführt. Auf Grund fast täglicher Störungen benötigten die Stadtwerke Tübingen sogar eigens dafür abgestelltes Personal, um das Parkhaus in Betrieb zu halten. Neben technischen Mängeln führte auch die Dimensionierung des Parkhauses zu Problemen. In den Stoßzeiten am Morgen und Abend reichten die drei Übergabekabinen und Aufzüge nicht aus. Zum Teil mussten Bewohner zwischen 20 und 30 Minuten auf ihr Auto warten. Wegen der technischen Schwierigkeiten und langen Wartezeiten verzichteten die Stadtwerke in den letzten Jahren auf eine komplette Belegung der Stellplätze (vgl. Website Schwäbisches Tagblatt 2013; Website Keck 2016; Website Korf 2016; Website Stegert 2016; Website Steuernagel 2018; Universitätsstadt Tübingen 2019c: 6). Das Parkhaus Französisches Viertel konnte somit – wie auch das vollautomatische Parkhaus im nahe gelegenen Loretto-Areal – von Anfang an nicht kostendeckend betrieben werden und verursachte bei den Stadtwerken einen Millionenschaden. Die jährlichen Verluste lagen bei etwa 300.000 Euro, die mit zunehmender Betriebsdauer stiegen (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2018a: 2). Im Jahr 2016 wurden die vollautomatischen Parkhäuser im Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler als Beispiel für Verschwendung öffentlicher Gelder genannt (vgl. Website Schwäbisches Tagblatt 2016). 2016 bezeichnete der Tübinger Oberbürgermeister die vollautomatischen Parkhäuser in der Südstadt gegenüber der Presse als die „größte Fehlinvestition

Abbildung 86: wenige öffentliche Parkstände in den Straßen

Quelle: eigene Fotografie (2019)

Abbildung 87: Parkstände für Carsharing und Mobilitätseingeschränkte

Quelle: eigene Fotografie (2019)

der jüngeren Stadtgeschichte“ (Palmer in Website Keck 2016). Im Jahr 2018 legte die Verwaltung dem Gemeinderat eine Vorlage (173/ 2018) zur Nachfolgelösung des Parkhauses Französisches Viertel vor, die einstimmig beschlossen wurde. Bis zur Inbetriebnahme eines neuen Parkhauses außerhalb des Viertels sollen auf einer nahegelegenen Fläche provisorische Ersatzstellplätze geschaffen werden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2018a; Universitätsstadt Tübingen 2019a; Universitätsstadt Tübingen 2019c: 6). Im Mai 2020 wurde schließlich der vollautomatische Teil des Parkhauses nach 15 Jahren stillgelegt (vgl. Website Schwäbisches Tagblatt 2020). Da sich das automatische Parkhaus vor allem wegen der geringen Geschosshöhen nicht sinnvoll umnutzen lässt, wird es wahrscheinlich abgebrochen. In den nächsten Jahren soll schließlich im Südwesten des Französischen Viertels auf dem Areal der Stadtwerke ein neues Parkhaus errichtet werden (vgl. Universitätsstadt Tübingen 2019b).
In einem Informationsblatt aus dem Jahr 2008 zur Südstadtentwicklung äußerte sich die Stadtverwaltung zum Parkierungskonzept mit den vollautomatischen Parkhäusern folgendermaßen: „Mit dieser Idee eines anderen Umgangs mit dem Auto erlebt die Südstadt-Entwicklung auch ihre erste – und vielleicht einzige – große Krise.“ (Universitätsstadt Tübingen 2008a: 2) Angesichts der großen Probleme, die trotz großer Bemühungen nicht zu bewältigen waren, gab die Stadt in den späteren Phasen der Südstadtentwicklung die Idee der zentralisierten Unterbringung von Stellplätzen in automatischen Quartiersgaragen auf. Stattdessen wurde ein Verfahren entwickelt, wie unter kleinparzellierten Baublöcken durch die Bauherren gemeinsame Tiefgaragen errichtet werden können (siehe Ankernutzerverfahren Alte Weberei, Kapitel 8.2.2). (vgl. Gütschow 2011: 41; Soehlke 2014: 43)

Pkw-Bestand und realisierte Stellplätze

Am 31.12.2018 waren im Französischen Viertel insgesamt 631 Pkw zugelassen, davon 562 privat und 69 gewerblich. Auf 1.000 Erwachsene entfielen somit 294 private Pkw. Dies liegt deutlich unter dem gesamtstädtischen Vergleichswert von 424 Pkw je 1.000 Erwachsene. Gemäß Sozialkonzeption der Universitätsstadt Tübingen gibt es im Französischen Viertel ca. 1.275 Wohnungen (30.06.2013, seither ist von keinem nennenswerten Neubau auszugehen). Zu berücksichtigen ist, dass sich darunter auch zahlreiche Studierendenwohnungen und sonstige gemeinschaftliche Wohnformen sozialer Träger befinden. Werden die Pkw-Zulassungszahlen vom 31.12.2018 zur Zahl der Wohnungen in Bezug gesetzt, zeigt sich, dass es im Französischen Viertel pro Wohnung durchschnittlich 0,44 private Pkw gibt (städtischer Durchschnitt: 0,79 private Pkw/ WE). Die Recherchen ergaben, dass in den verschiedenen Parkierungsanlagen etwa 710 private Stellplätze errichtet wurden (vor Schließung des vollautomatischen Parkhauses). Bei einem Pkw-Bestand von 631 Pkw gab es 2018 im Französischen Viertel damit mehr private Stellplätze als zugelassene Autos. (vgl. Website Universitätsstadt Tübingen o.J.c)

8.2.2.4 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

Die Stadt verfolgte mit dem Stellplatzkonzept im Französischen Viertel insbesondere die Strategie, die Kosten für die Parkierung möglichst gering zu halten sowie Wohnung und Stellplatz kostenmäßig zu entkoppeln. Das ursprüngliche Konzept, die Stellplätze über Ablösen zu finanzieren, ließ sich wegen der damaligen Änderung der Regelung in der Landesbauordnung nicht umsetzen. Bei der Ausgestaltung des Parkierungskonzepts lassen sich große Bemühungen seitens der Stadt erkennen, ein hohes Maß an Kostengerechtigkeit zu erreichen und Bewohnern ohne Auto die Kosten für Stellplätze zu ersparen. Das zunächst entwickelte Modell, das die Stellplatzkosten gänzlich von der Wohnung entkoppelte, scheiterte allerdings. Das daraufhin mehrfach modifizierte Finanzierungskonzept führte zu verschiedenen Parkierungsanlagen und Organisationsformen und damit zu unterschiedlichen Kosten für die Bauherren. Das Beispiel des Französischen Viertels zeigt exemplarisch die vielfältigen Probleme auf, die bei einer konsequenten Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz sowie bei der Finanzierung und beim Betrieb von Quartiersgaragen entstehen können.
Bewohner, die über ein Auto verfügen, hatten bis zu dessen Schließung im Jahr 2020 die Möglichkeit, im öffentlichen Parkhaus von den Stadtwerken einen Dauerstellplatz anzumieten. Die Monatsmiete von 74 Euro für einen Dauerstellplatz in dem vollautomatischen Parkhaus war aus Nutzersicht vergleichsweise hoch. Angesichts der großen Verluste war der Mietpreis für den Betreiber trotzdem bei Weitem nicht kostendeckend. Durch das oft defekte und damit wirtschaftlich nicht zu betreibende Parkhaus entstand bei den Stadtwerken Tübingen, die sich zu 100 % im Besitz der Universitätsstadt Tübingen befinden, ein großer finanzieller Schaden.

Internetrecherchen nach Stellplätzen im Französischen Viertel brachten im Februar 2019 zwei Ergebnisse. Auf dem Portal ebay Kleinanzeigen wurde ein Stellplatz in einem Dreifachparker in der Aixer Straße 66 für 17.000 Euro zum Verkauf angeboten (vgl. Website ebay Kleinanzeigen 2019). In der Tiefgarage im Landkutschersweg wurden sechs Tiefgaragenstellplätze (obere Stellplätze auf Parkliften) entweder zur Miete (65 Euro/ Stellplatz pro Monat) oder zum Kauf (16.000 Euro/ Stellplatz) angeboten (vgl. Website GWG 2019). Die verschiedenen realisierten Parkierungsanlagen führten im Französischen Viertel zu unterschiedlichen Herstellungskosten. Die Bandbreite reicht von kostengünstigen offenen Stellplätzen über kostenintensive Tiefgaragen und ebenerdige Garagen bis zu einem Parkhaus. Da aus Gründen der Flächeneinsparung stark auf den Einsatz von automatischen Anlagen und auf Zwei- oder Dreifachparker gesetzt wurde, fallen die meist hohen Betriebskosten der technischen Anlagen besonders ins Gewicht. Kosteneinsparungen über eine Absenkung der Zahl der Pflichtstellplätze waren wegen der seinerzeit fehlenden Rechtsgrundlage dafür in der Landesbauordnung nicht möglich.

Flächenverbrauch

Das Parkierungskonzept sah zunächst vor, sämtliche Stellplätze in der verdichteten Bebauung nicht in Tiefgaragen, sondern gebündelt in Quartiersparkhäusern unterzubringen. Dafür wurde in Kauf genommen, Baugrundstücke, auf denen auch Wohnraum hätte geschaffen werden können, für die Errichtung von Stellplätzen zu nutzen. Um den Flächenbedarf möglichst gering zu halten, enthielt das ursprüngliche Parkierungskonzept drei vollautomatische Parkhäuser, von denen aber nur eines realisiert wurde. Da durch die Automatisierung keine Rampen erforderlich sind und schmalere Fahrgassen und Stellplätze ausreichen, konnten gegenüber einem konventionellen Parkhaus in erheblichem Maße Flächen gespart werden. Auf etwa 1.165 m² Grundfläche konnten im Parkhaus Französisches Viertel 329 vollautomatische Stellplätze auf sechs Obergeschossen untergebracht werden. Eine überschlägige Berechnung auf dieser Basis ergibt, dass pro Stellplatz lediglich 3,5 m² Grundfläche bzw. 21,2 m² Geschossfläche (ohne Übergabekabinen im Erdgeschoss) erforderlich waren. Bei einem pauschalen Ansatz von 27,5 m^2 je konventionellem Stellplatz in einem Rampenparkhaus wäre für die gleiche Stellplatzzahl eine Geschossfläche von etwa 9.050 m² erforderlich gewesen. Durch die Automatisierung konnte somit im Vergleich zu einer konventionellen Unterbringung die Geschossfläche um etwa 22 % auf etwa 7.000 m² gesenkt werden. Weitere Flächeneinsparungen ließen sich auch dadurch erreichen, dass das Parkhaus öffentlich war und somit die Stellplätze von Dauer- und Kurzzeitparkern bzw. Bewohnern und Besuchern mehrfach genutzt wurden. In der Folge war es möglich, im öffentlichen Raum vergleichsweise wenige Parkstände einzurichten.
Abweichend vom ursprünglichen Parkierungskonzept wurden im Französischen Viertel auch drei Tiefgaragen errichtet, die Teile der Innenhöfe unterbauen. Durch den ansonsten weitgehenden Verzicht auf Tiefgaragen in der dichten Bebauung konnten Unterbauungen vermieden und die natürlichen Bodenfunktionen in vielen Innenhöfen erhalten werden. In einigen privaten Parkierungsanlagen wurden die Stellplätze als Zwei- oder Dreifachparker ausgeführt, wodurch sich ebenfalls Flächen einsparen ließen. Bei der Parkierungsanlage in der Aixer Straße 66 gelang es beispielsweise, auf einer Gebäudegrundfläche von nur etwa 850 m² in jeweils einem Erd- und Untergeschoss 166 Stellplätze sowie in vier darüber liegenden Geschosse 22 Wohnungen zu errichten. Pro Stellplatz waren somit gerade einmal ca. 5,1 m² Gebäudegrundfläche erforderlich.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Immer wieder wird in der Literatur oder Fachdiskussion das Französische Viertel fälschlicherweise als autofreies Quartier dargestellt. Tatsächlich war es seitens der Stadt nie Ziel, das Quartier nur für Haushalte ohne Auto zu entwickeln, sondern dem Auto sollte nur möglichst wenig Raum und Bedeutung zukommen. Das Hauptziel lag vielmehr darin, ein lebendiges und vielfältiges Stadtquartier mit hohen Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Dafür war es notwendig, den MIV und damit die Präsenz des Autos auf ein Minimum zu reduzieren. Neben anderen Maßnahmen setzte die Stadt dafür vor allem bei der baulichen Unterbringung des ruhenden Verkehrs an.
Wie von den Planern beabsichtigt, kann davon ausgegangen werden, dass sich die räumliche Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner auswirkt. Viele Bewohner können ihre Fahrzeuge nicht direkt von der Wohnung aus in einer eigenen Tiefgarage erreichen, sondern müssen je nach Lage der Wohnung mehrere hundert Meter zu ihrem Auto zu Fuß zurücklegen, wodurch dessen Nutzung an Attraktivität verliert. Allerdings wurde dieses Konzept nicht konsequent umgesetzt, denn es sind auch einige gebäudebezogene Parkierungsanlagen entstanden. Das Parkierungskonzept wird dadurch unterstützt, dass im öffentlichen

Raum nur sehr wenige Parkmöglichkeiten vorhanden sind, die zudem bewirtschaftet werden und den Bewohnern nicht zum dauerhaften Parken zur Verfügung stehen (vgl. Website Zimmermann 2018).
Das Konzept des knappen und zumeist von der Wohnung entkoppelten Parkraums ist im Französischen Viertel seit den Anfängen ein viel diskutiertes Thema. Beispielsweise sind den Parkregelungen und den damit verbundenen Streitigkeiten auf der Stadtwiki-Website von Tübingen (www.tuepedia.de) umfangreiche Artikel gewidmet (vgl. Website Tuepedia 2018; Website Tuepedia 2019). Im März 2018 fand unter dem Titel `Parken im Französischen Viertel – legal, illegal, scheißegal?´ eine Matinee mit dem Tübinger Baubürgermeister statt, um das Thema zu diskutieren (vgl. Schwäbisches Tagblatt 2018; Website Zimmermann 2018).
Ein Grundgedanke des Französischen Viertels bestand darin, durch die Mischung von Nutzungen und durch eine gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur das Mobilitätsverhalten der Bewohner in Richtung des Umweltverbunds zu steuern und den MIV zu mindern (Stadt der kurzen Wege). Da viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Wohnungsnähe vorhanden sind, können die Bewohner tatsächlich viele tägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen. Von Beginn an wurde das Ziel verfolgt, durch Carsharing-Angebote Alternativen zum Privatauto zu schaffen (vgl. Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: 36). Insgesamt wurden im Französischen Viertel zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die dazu beitragen sollen, den Besitz eines eigenen Autos überflüssig zu machen. Das Quartier ist bis heute gerade für autofreie Haushalte ein besonders geeigneter Wohnstandort. Als Beleg dafür kann auch die Pkw-Dichte gesehen werden, die mit 247 Pkw je 1.000 Einwohner fast um ein Drittel unterhalb des städtischen Durchschnitts liegt. Bei der Begehung des Viertels ließen sich flächendeckend außerdem viele Fahrräder feststellen, die entweder im öffentlichen Raum oder in Gebäudedurchgängen stehen oder für die auf den Grundstücken eigens Unterstände errichtet wurden. Dies kann als Zeichen gedeutet werden, dass die Bewohner viele Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Zusammenspiel aus Maßnahmen bei der Parkierung und in anderen Bereichen insgesamt zu einer Reduzierung des MIV geführt hat.

Stadtraumqualität

Das Französische Viertel zeichnet sich durch überdurchschnittlich hohe Stadtraum- und Wohnqualitäten aus. Dazu tragen eine Vielzahl umgesetzter Maßnahmen bei. Geprägt ist das Erscheinungsbild von einer kleinteiligen, gestalterisch vielfältigen Bebauung und von großzügigen Freiräumen, denen die rege Aneignung durch die Bewohner vielerorts anzusehen ist. Die restriktive Ausweisung sowohl von öffentlichen Parkständen als auch von privaten Stellplätzen auf den Baugrundstücken sorgt dafür, dass das Viertel weitgehend frei von fahrendem und ruhendem Verkehr ist. Auffallend waren bei der Begehung lediglich einige Falschparker, die aber gerade Verwarnungen erhielten. Wie in der Begründung zum ersten Bebauungsplan ausgeführt (vgl. Universitätsstadt Tübingen 1996b: 6), tragen die Parkierungsanlagen in den Randbereichen dazu bei, Verkehre innerhalb des Viertels zu minimieren und die ohnehin schon hohen verkehrsbedingten Luft- und Lärmbelastungen nicht zu verstärken.
Auch wenn das automatische Parkhaus technisch und finanziell ein Misserfolg war, so ist es zumindest aus (städte)baulicher Sicht ein gelungenes Beispiel dafür, wie eine große Stellplatzzahl flächensparend und stadtbildverträglich in einer Hochgarage untergebracht werden kann. Das Parkhaus wurde nicht möglichst kostengünstig als reines Funktionsgebäude errichtet, sondern architektonisch hochwertig gestaltet. Durch die vollautomatische Parktechnik war es außerdem möglich, das Volumen des Parkhauses deutlich zu verkleinern, sodass es sich stadträumlich relativ gut in die kleinteilige Bebauung integrieren ließ. Durch den weitgehenden Verzicht auf Tiefgaragen gibt es im Viertel kaum Rampenbauwerke, die entweder die Erdgeschosszonen oder die Freiräume gestalterisch beeinträchtigen. Bei den Bauvorhaben mit Garagen im Erdgeschoss (Aixer Straße 66, Provenceweg 18 und 24) wirken sich die geschlossenen Fassadenfronten mit den großen Toren nachteilig auf den angrenzenden Stadtraum aus. An weniger prominenten Stellen im Quartier erscheint eine solche Art der Unterbringung von Stellplätzen vereinzelt optisch hinnehmbar; eine Häufung von derartigen Erdgeschosszonen würde die Qualität des Wohnumfelds allerdings erheblich beeinträchtigen. Weitere negative stadträumliche Effekte ließen sich bei der Begehung durch den Mangel an baulich integrierten Fahrradabstellanlagen feststellen. An vielen Stellen standen entweder wild abgestellte Fahrräder oder es wurden provisorische Verschläge als Fahrradunterstände auf den Freiflächen errichtet.
Der Stadtraum und das Quartiersleben des Französischen Viertels profitieren davon, dass sich viele Bewohner, die über ein Auto verfügen, wegen der gebündelt untergebrachten Parkierung häufig im öffentlichen Raum bewegen, sich begegnen und so die Straßen beleben. Die hochwertige, an den Bedürfnissen von Fußgängern orientierte Gestaltung der Verkehrsflächen trägt dazu bei, dass die Bewohner die Straßen als Begegnungs- und Aufenthaltsort wahrnehmen und nutzen. Ein gutes Beispiel für die Potenziale, die sich ergeben, wenn bei der Stra-

ßenraumgestaltung nicht das Auto im Mittelpunkt steht, stellt der sogenannte Mehrzweckstreifen in der Französischen Allee dar. Dabei handelt es sich um den Streifen zwischen Fahrbahn und Gehweg, der klassischerweise für die Einrichtung von Parkständen verwendet wird. Statt als Abstellfläche für Autos zu dienen, wird diese Fläche im Französischen Viertel den Bewohnern zur Bepflanzung überlassen (siehe Abbildung 84).

8.2.2.5 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Bei der Entwicklung der Südstadt ging die Stadt Tübingen Mitte der 1990er Jahre erstmals neue Wege bei der Organisation und Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Die Strategie der räumlichen Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz gelang in vielen Bereichen; die kostenmäßige Entkoppelung konnte hingegen nur eingeschränkt realisiert werden und verursachte große Probleme bei der praktischen Umsetzung. Die allgemeine Zurückdrängung des Autos ist im Französischen Viertel deutlich erkennbar und leistet einen Beitrag zur besonderen Wohnqualität. Insbesondere die dezentrale Konzentration der Parkierung, die aber nicht überall konsequent umgesetzt werden konnte, sorgt dafür, dass die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung aktiviert werden. Durch die längeren Wege zwischen Wohnung und Auto verliert dessen Nutzung an Attraktivität, während das Wohnumfeld durch die geringe MIV-Belastung an Attraktivität gewinnt. Zudem konnten durch die Bündelung und Stapelung von Stellplätzen sowohl Kosten als auch Flächen gespart werden.
Das Parkierungskonzept ist allerdings nur einer von vielen Faktoren, die zu den besonderen Qualitäten des Französischen Viertels beitragen. Ebenso wichtig sind – dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege folgend – die Mischung der Nutzungen und die kleinteilige, vielfältige Bebauung. Stellplätze auf Privatgrund und öffentliche Parkstände im Straßenraum wurden so weit wie möglich reduziert, da der Freiraum in dem dicht bebauten Quartier als zu wertvoll angesehen wurde, um ihn zum Abstellen von Autos zu ver(sch)wenden. Um die ambitionierten Entwicklungsziele zu erreichen, verfolgte die Stadt bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs neue Strategien: Sie setzte einerseits auf die zentrale, gebündelte Unterbringung in öffentlichen und privaten Quartiersgaragen und andererseits auf neue Technologien. Beide Bausteine verursachten während und nach der Aufsiedlung zwar große Probleme und einen hohen Aufwand für deren Lösung; sie sind trotzdem wichtige Faktoren für das Gelingen des Gesamtprojekts mit seinen stadträumlichen Qualitäten. Eine entscheidende strategische Weichenstellung wurde sehr früh mit der Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs und dem damit einhergehenden Erwerb der Grundstücke gelegt, durch den die Stadt weitreichende Steuerungsmöglichkeiten erhielt. Die Stadtverwaltung erfüllte Aufgaben, die weit über die reine Schaffung von Planungsrecht hinausgingen. Sie nahm eine aktive Rolle ein und entwickelte und initiierte Konzepte, wie Quartiersgaragen finanziert und betrieben werden können. Die beschriebenen Probleme mit dem vollautomatischen Parkhaus als zentralem Element des Parkierungskonzepts ließen sich allerdings nicht lösen und führten 2020 zur Schließung der Parkierungsanlage. In der Theorie war das automatisierte Parkhaus eine zweckmäßige Lösung, um Autos flächensparend und stadtbildverträglich unterzubringen; in der Praxis führten die technischen Probleme zu großen finanziellen Verlusten und zu einem erheblichen Imageschaden für automatische Parkhäuser. Unter dem Eindruck der bundesweit in die Schlagzeilen geratenen Parkhäuser in den Tübinger Vorzeigevierteln wurden in Deutschland in vergleichbarem Umfang bei Quartiersentwicklungen keine automatischen Parkierungsanlagen mehr errichtet. Trotzdem ist die dahinter stehende Idee zu würdigen. Auch wenn sich das automatische Parkhaus nicht langfristig bewährt hat, so kann es im Vergleich zu Tiefgaragen nun zumindest verhältnismäßig einfach abgebrochen werden.
Das Parkierungskonzept des Französischen Viertels mit den quartiersbezogenen Parkierungsanlagen leistet trotz der beschriebenen Schwierigkeiten bei der Umsetzung einen wichtigen Beitrag zur Lösung vieler aktueller Probleme der Stadtentwicklung. Die Projektstudie zeigt, dass für die praktische Umsetzung solch ambitionierter Konzepte viele rechtliche und organisatorische Fragen geklärt und geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Sie macht deutlich, dass die Finanzierung und der Betrieb von Parkierungsanlagen zu den zentralen Herausforderungen bei der Umsetzung quartiersbezogener Parkierungskonzepte gehören. Im Zuge der Entwicklung des Französischen Viertels mussten aus verschiedenen Gründen mehrfach Anpassungen am Parkierungskonzept vorgenommen und Abweichungen von den Bebauungsplänen zugelassen werden. Das ursprüngliche Parkierungskonzept mit nur drei Quartiersparkhäusern konnte nicht mit letzter Konsequenz umgesetzt werden. Zusammenfassend handelt es sich beim Französischen Viertel um ein kommunal initiiertes und umgesetztes Projekt. Die Stadt ging dabei innovative neue Wege, entwickelte ein differenziertes Parkierungskonzept und Maßnahmen für dessen Umsetzung. Auch wenn nicht alles gelang, gilt es bis heute als Vorzeigeprojekt, nach dessen Vorbild und auf dessen Erfahrungen aufbauend viele weitere Baugebiete entstanden und entstehen.

8.2.3 Freiburg: Vauban

Für die Untersuchung der Projektstudie wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung, verschiedene Bebauungsplanänderungen)
- Pläne (z.B. Entwurfspläne, Konzeptpläne)
- Gemeinderatsdrucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt (z.B. Abschlussbericht zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme), des Vereins für autofreies Wohnen e.V., des Vereins Stadtteilzentrum Vauban e.V.
- Stadtteilzeitung (vauban actuel)
- Bericht des Studienprojekts der RWTH Aachen zur Zielerreichung (Titel: Lernen von Vauban)
- Berichte von Forschungsprojekten
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt, der verschiedenen Vereine und Einrichtungen im Stadtteil (z.B. Stadtteilzentrum, Verein für autofreies Wohnen) sowie von Architekturbüros
- Veröffentlichungen in Sammelwerken und Zeitschriften
- Fotografien (eigene Aufnahmen, Luftbilder aus verschiedenen Jahren)
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Badische Zeitung)
- Geodatenauskunft der Stadt Freiburg
- Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg
- Recherche nach Kauf- oder Vermietungsangeboten bei Immoscout und ebay Kleinanzeigen
- Kartierungen und Beobachtungen während der Begehung am 04.09.2020, 11:00-15:00 Uhr
- Telefoninterview mit dem Geschäftsführer des Vereins für autofreies Wohnen e.V. am 11.08.2020

8.2.3.1 Kontext Stadt

Kenndaten Freiburg

Bundesland: Baden-Württemberg (BW)
Landkreis/ Region: kreisfreie Stadt
Einwohner: 230.241 (2018), 220.286 (2013), 219.665 (2008) [1]
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum (neben Offenburg für die Region Südlicher Oberrhein)
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Regiopole in regiopolitaner Stadtregion
ÖPV: Hauptbahnhof mit Anbindung an Fern- (ICE, TGV), Regional- und Nahverkehr // mehrere Fernbuslinien
ÖPNV: Straßenbahn mit 5 Linien, Stadtbussystem mit 22 Linien [2]
Fahrstrecke zu umliegenden Städten: Mühlhausen (F): 60 km, Offenburg: 65 km, Basel: 67 km, Straßburg (F): 85 km
Anteil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern: 82 % (2018) [3]
zugelassene Pkw insgesamt: 92.378 (01.01.2019), 87.567 (01.01.2014), 81.059 (01.01.2009) [4]
privat zugelassene Pkw: 76.397 (01.01.2019), 71.781 (01.01.2014), 66.331 (01.01.2009) [5]
durchschnittliche Anzahl private Pkw je Wohnung: 0,66 (Durchschnitt BW: 1,11) (2018/ 2019) [6]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 332 (Durchschnitt BW: 529) (2018/ 2019) [7]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 über 18-Jährige: 394 (Durchschnitt BW: 636) (2018/ 2019) [8]
Carsharing: Stadtmobil CarSharing Südbaden mit ca. 160 Fahrzeugen an 70 Stationen im Stadtgebiet [9] // Grüne Flotte mit ca. 170 Fahrzeugen im Stadtgebiet und Umgebung [10]
Modal Split (Wege): Binnenverkehr 2016: 21 % MIV, 16 % ÖPNV, 34 % Fahrrad, 29 % zu Fuß // 1999: 32 % MIV, 18 % ÖPNV, 27 % Fahrrad, 13 % zu Fuß[11]
Stellplatzsatzung: seit 2016 (zum Zeitpunkt der Entwicklung von Vauban nicht vorhanden) [12]

Quellen: [1] Website StaLaBW FR 2020a [2] Website Stadt Freiburg 2019a; Website VAG 2019 [3] Website StaLaBW FR 2020b; Hinweis: Nur Wohnungen in Wohngebäuden (ohne sonstige Gebäuden mit Wohnungen) [4] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009; Hinweis: inkl. Fahrzeuge der Landespolizeidirektion Freiburg [5] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [6] Website StaLaBW FR 2020c; KBA 2019 [7] Website StaLaBW FR 2020d; KBA 2019 [8] Website StaLaBW FR 2020d; KBA 2019 [9] Website Stadtmobil Südbaden 2020 [10] Website Carsharing-News 2017 [11] Website Stadt Freiburg 2019b [12] Stadt Freiburg 2016w; siehe Kapitel 7.4.1.2

Bevölkerung und Wohnungsmarkt

Freiburg im Breisgau ist mit etwa 230.000 Einwohnern die südlichste Großstadt in Deutschland. Die Stadt bildet mit den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen die Region Freiburg mit etwa 630.000 Einwohnern. Freiburg ist Teil der trinationalen Metropolregion Oberrhein mit insgesamt etwa sechs Millionen Einwohnern. Die Stadt besteht aus insgesamt 28 Stadtteilen. Die beiden großen Konversionsprojekte Vauban und Rieselfeld aus den 1990er/ 2000er Jahren bilden eigene Stadtteile.
Freiburg verzeichnet seit Jahren ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum. 1996 übersprang die Stadt die 200.000-Einwohner-Grenze. Zwischen 1990 und 2000 nahm die Bevölkerung um 14.000 Einwohner auf 205.000 zu; zwischen 2000 und 2010 um weitere 19.000 Einwohner. Im Jahr 2019 zählte Freiburg rund 231.200 Einwohner (vgl. Website StaLaBW FR 2020f). Zuletzt wuchs die Stadt jährlich um etwa 1.000 Haushalte. Das Wachstum führt seit Jahren zu einer hohen Nachfrage auf dem Wohnungs- und Grundstücksmarkt. Die durchschnittlichen Kaufpreise für Wohnungseigentum im Neubau stiegen von 3.182 Euro/ m^2 im Jahr 2011 auf 4.825 Euro/ m^2 im Jahr 2016 (+ 51,6 %) (vgl. Stadt Freiburg 2017b: 6 f.). Im Mietspiegel 2019/ 2020 beträgt die mittlere monatliche Nettomiete 8,56 Euro/ m². Seit dem letzten Mietspiegel 2017 entspricht dies einer Steigerung von 3,7 %. Preise bei Erstvermietungen liegen dabei regelmäßig deutlich über dem Mietspiegel (vgl. Stadt Freiburg o.J.b: 7). An der Albert-Ludwigs-Universität und weiteren Hochschulen sind ungefähr 30.000 Studierende eingeschrieben. Im Jahr 2019 pendelten rund 70.000 Berufstätige nach Freiburg, denen etwa 25.700 Auspendler gegenüberstanden. Die Zahl der Aus- und Einpendler steigt ebenfalls seit Jahren kontinuierlich (vgl. Website StaLaBW FR 2020e).
Im Jahr 2002 kam in Freiburg zum ersten Mal ein Oberbürgermeister aus der Partei Bündnis 90/ Die Grünen in einer deutschen Großstadt ins Amt. Der zur Entstehungszeit von Vauban amtierende Oberbürgermeister gehörte der SPD an (1982-2002). Seit den Gemeinderatswahlen 2009 bildet das Bündnis 90/ Die Grünen die größte Fraktion im Gemeinderat; aber schon in den 1990er Jahren war die Partei stark im Stadtparlament vertreten. (vgl. Website Stadt Freiburg 2019c; Amt für Statistik und Einwohnerwesen der Stadt Freiburg im Breisgau 1994: 14)

Verkehr und Anbindung

Die A 5 führt mit drei Anschlussstellen durch das Stadtgebiet, das auch von mehreren Bundesstraßen durchquert wird. In der Stadt sind viele Wohngebiete als Tempo-30-Zonen oder als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Der Freiburger Hauptbahnhof liegt am Westrand der Altstadt und fungiert als wichtiger Knotenpunkt zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr. Regelmäßig fahren Fernzüge den Bahnhof an. Im Nahverkehr werden viele Anschlüsse in alle Richtungen angeboten. Aktuell wird am Aufbau eines S-Bahn-Systems im Großraum Freiburg gearbeitet. Der zentrale Omnibus-Bahnhof wird von zahlreichen auch regional verkehrenden Buslinien angefahren. In Freiburg verkehren fünf Straßenbahnlinien auf einer Strecke von 44 km. 22 Buslinien ergänzen auf rund 173 km das Straßenbahnnetz. 2019 wurden rund 81,6 Millionen Fahrgäste befördert. (vgl. Website Stadt Freiburg 2019a)

Mobilität und Pkw-Bestand

Im 2008 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020 wurden der Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur sowie Verbesserungen beim Fußverkehr als wesentliche Maßnahmen definiert. Als wichtigste Ziele wurden die Minderung des MIV sowie eine verträgliche Abwicklung des nicht verlagerbaren MIV festgelegt (vgl. Stadt Freiburg 2008b: 7f.). Freiburg betreibt seit Jahren eine starke Förderung des Umweltverbunds. Im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe weist Freiburg ein deutlich abweichendes Mobilitätsverhalten auf. Eine Untersuchung des innerstädtischen Verkehrsverhaltens (Binnenverkehr) im Jahr 2016 ergab, dass nur 21 % der Wege innerhalb von Freiburg mit dem Auto zurückgelegt werden. Mit einem Anteil von mehr als einem Drittel wurde am häufigsten das Fahrrad für den Binnenverkehr genutzt. Insgesamt wurden 79 % der innerstädtischen Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt – im Jahr 1999 war dieser Anteil mit 68 % noch deutlich geringer. Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans 2020 für den Fuß- und Radverkehr waren im Jahr 2016 bereits überschritten. (vgl. Stadt Freiburg 2017a: 1; Website Stadt Freiburg 2019b)
Im September 2016 hat Freiburg als erste Stadt in Baden-Württemberg eine selbständige Stellplatzsatzung erlassen, nachdem eine Änderung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg erstmals Kommunen ermächtigte,

die Stellplatzpflicht für Wohnungen unter den 1:1-Schlüssel abzusenken (siehe Kapitel 7.4.1.2). Zum Zeitpunkt der Aufsiedlung von Vauban bestand diese rechtliche Möglichkeit der Stellplatzminderung nicht.
Am 01.01.2019 waren in Freiburg 76.397 Pkw privat zugelassen; weitere 15.981 Pkw hatten eine gewerbliche Zulassung. Zwischen 01.01.2014 und 01.01.2019 nahm die Zahl der privat zugelassenen Pkw um 6,4 % zu, während im gleichen Zeitraum (31.12.2013 bis 31.12.2018) die Gesamtbevölkerung um 4,5 % anstieg. Auf 1.000 Einwohner kamen 2018/ 2019 etwa 332 privat zugelassene Pkw – auf Landesebene lag dieser Wert fast um 60 % höher (529 Pkw/ 1.000 Einwohner) (vgl. KBA 2014; KBA 2019; Website StaLaBW FR 2020c). Im statistischen Jahrbuch 2019 untersuchte die Stadtverwaltung vertieft den Kraftfahrzeugbestand und kam zum Ergebnis, dass sich kein Trend zu weniger Pkw-Zulassungen erkennen lässt, sondern die Pkw-Dichte in den letzten zehn Jahren stagnierte. Allerdings ließen sich große Unterschiede in Abhängigkeit der Altersgruppen feststellen. Die Pkw-Dichte ist in der Altersgruppe unter 25 Jahre mit großem Abstand am geringsten, während sie in der Altersgruppe der 50- bis unter 65-Jährigen deutlich am höchsten ausfällt. Insgesamt zeigten die Auswertungen, dass die Pkw-Dichte bei älteren Menschen in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. (vgl. Stadt Freiburg 2019a: 16 f.)

8.2.3.2 Rahmenbedingungen und Projektentwicklung

Kenndaten Vauban

Bauzeit: 1998-2009
Orts-/ Stadtteil: Vauban
Lage: am südlichen Stadtrand // ca. 3 km Luftlinie zum Hauptbahnhof und zur Altstadt
Fläche: ca. 38 ha
Wohneinheiten: 2.386 (2018, Hinweis: 2018 Anstieg der WE durch Hinzuzählung von Wohneinheiten in Wohnheimen), davon 20 % in 1-Zimmer-Whg., 9 % in 2-Zimmer-Whg., 22 % in 3-Zimmer-Whg., 18 % in 4-Zimmer-Whg., 30 % 5-Zimmer-Whg. und mehr [1] // 2.020 WE (2017, ohne Wohnheime) [2]
Wohnungsbau: frei finanzierte und geförderte Mietwohnungen, Eigentumswohnungen, Baugruppen (viele Selbstnutzer), Studierendenwohnungen
Einwohner: 5.427 (31.12.2018, Hauptwohnung), 5.516 (Haupt- und Nebenwohnung) [4] // 5.631 (31.12.2013, Hauptwohnung) [5]
Einwohnerstruktur: unter 6 Jahre: 5,5 % // 6-18 Jahre: 15,8 % // 18-45 Jahre: 43,8 % // 45-65 Jahre: 30 % // über 65 Jahre: 5 % (2018) [5] // Durchschnittsalter: 33,4 Jahre (2017) [6]
private Stellplätze: 496 ST in den 2 Quartiersgaragen; restliche ST in Tiefgaragen oder auf Parkplätzen bei Bestandsgebäuden
abgelöste Stellplätze: für Wohnen in Baden-Württemberg keine Ablöse möglich
öffentliche Parkstände: ca. 150
Carsharing: ca. 40 Stellplätze überwiegend im öffentlichen Raum
gesetzlich geforderter Stellplatzschlüssel: 1 ST/ WE (keine rechtliche Möglichkeit zur Absenkung der Stellplatzpflicht)
realisierter Stellplatzschlüssel: in der Regel 1 ST/ WE // Aussetzung der Stellplatzherstellungspflicht für ca. 400 ST (Stand 2020) [7]
zugelassene Pkw: 1.120 private + 77 gewerbliche Zulassungen (31.12.2018) [8] // 221 Pkw auf 1.000 EW (2018)
Parkraumbewirtschaftung: flächendeckend vorhanden
bauliche Unterbringung: Quartiersparkhäuser, Tiefgaragen, oberirdische offene Stellplätze (bei Bestandsgebäuden)
ÖPNV-Anbindung: seit 2006 Straßenbahnanbindung (7- bis 8-Minutentakt in Stoßzeiten) // vorher nur Busanbindung
Fahrrad: Fahrzeit zum Hauptbahnhof und zur Altstadt: ca. 15 Minuten // gute Fahrradinfrastruktur in und um den Stadtteil
ergänzende Mobilitätsangebote: Einrichtung von ÖPNV-Anbindung und Carsharing-Angeboten, Infrastruktur für Fahrräder
Planungsrecht: B-Plan `Vauban, Plan-Nr. 6-130´ (rechtskräftig seit 28.08.1998); anschließend 7 Änderungen des B-Plans (Nr. 6-130a bis g zwischen 1999 und 2011) [9]
Gemeinderat zum Zeitpunkt des Beschlusses des ersten B-Plans (1994-1999): CDU: 13 Sitze, SPD: 11 Sitze, Grüne: 12 Sitze, FDP: 2 Sitze, Sonstige: 7 Sitze[10]

Quellen: [1] Stadt Freiburg 2019a: 133, 135 [2] Stadt Freiburg 2019a: 133 [3] Stadt Freiburg 2019a: 19 (Zahl der Wohnbevölkerung) [4] Stadt Freiburg 2019a: 26 [5] Stadt Freiburg 2019a: 30 [6] Stadt Freiburg 2019a: 33 [7] Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.; Warnstorf 11.08.2020 [8] Stadt Freiburg 2019a: 99 [9] Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005d: 2 [10] Amt für Statistik und Einwohnerwesen der Stadt Freiburg im Breisgau 1994: 14

Ausgangslage

Der Stadtteil Vauban entstand auf einem ca. 38 ha großen Kasernenareal, das zunächst von der Wehrmacht und nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1992 vom französischen Militär genutzt wurde. Die Fläche liegt etwa drei Kilometer von der historischen Altstadt entfernt an der südlichen Gemarkungsgrenze von Freiburg. Im Süden des Areals verläuft der Dorfbach und im Nordwesten eine Bahnlinie. Weiter südlich befinden sich großzügige Landschaftsräume sowie bebaute Gebiete der Gemeinde Merzhausen; die Umgebung im Norden ist von heterogenen Strukturen mit Gewerbe und Wohnen geprägt. Im Osten durchschneidet die Merzhauser Straße das Baugebiet. (vgl. Schnabel/ Selle/ Yachkaschi 2000: 132)
Bei der Konversion der ehemaligen Kasernenfläche wurden unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit bei vielen Themen (z.B. Energie, Regenwasser, Parkierung) ambitionierte Konzepte umgesetzt. Der Stadtteil Vauban ist ein international anerkanntes, vielfach zitiertes Beispiel für die nachhaltige Entwicklung von Quartieren.

Abbildung 88: Lage von Vauban im Süden des Stadtgebiets

Quelle: Website Geoportal Freiburg 2021a (grafisch überarbeitet)

Abbildung 89: Luftbild mit Abgrenzung des Stadtteils (2019)

Quelle: Website Geoportal Freiburg 2021b (grafisch überarbeitet)

Projektentwicklung und Akteure

Im Jahr 1993 setzte die Stadt Freiburg das Kasernengelände als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 BauGB fest, um die Fläche in eigener Regie einer neuen Nutzung zuführen zu können. Ein Jahr später erwarb die Stadt den Großteil der Liegenschaften vom Bund; einige Grundstücke mit Mannschaftsgebäuden wurden direkt an das Studierendenwerk und an die `Selbstorganisierte unabhängige Siedlungsinitiative´ (S.U.S.I.) veräußert. Im Vorfeld der städtebaulichen Planung wurden die wesentlichen Ziele für den neuen Stadtteil festgelegt – zu den wichtigsten zählten (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 40):

- Schaffung von Wohnraum für Familien
- verdichtetes, flächensparendes Bauen
- Mischung von Wohnen und Arbeiten
- kleinteilige, vielfältige Bebauung
- Förderung von öffentlicher Verkehrsmitteln sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs

Auf Grundlage dieser Ziele lobte die Stadt 1994 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb aus, den die Arbeitsgemeinschaft Kohlhoff/ Luz/ Billiger gewann. Nach einigen Überarbeitungen wurde der städtebauliche Entwurf 1995 als Grundlage für den Bebauungsplan beschlossen (vgl. Stadt Freiburg 1995a: 1-9). 1998 trat der Bebauungsplan in Kraft, der in den folgenden Jahren mehrere Male an geänderte Rahmenbedingungen angepasst wurde. 1996 begann die Vermarktung der Grundstücke und 1998 starteten die ersten Bauvorhaben, von denen einige im gleichen Jahr bezogen wurden. Zum Zeitpunkt der Entwicklung herrschte ein großer Bedarf an Wohnraum in Freiburg. Die Aufsiedlung des Stadtteils erfolgte in drei großen Bauabschnitten (1998, 2000, 2004). Dabei setzte die Stadt auf das Prinzip der `lernenden Planung´, das vorsah, im Laufe des Prozesses bei Bedarf Änderungen am Konzept vorzunehmen. Im Wesentlichen war die Entwicklungsmaßnahme Ende 2009 abgeschlossen, letzte Gebäude wurden 2016 fertiggestellt (vgl. Schnabel/ Selle/ Yachkaschi 2000: 132 f.; Stadt Freiburg 2016a: 2; Stadt Freiburg o.J.a: 5).
Für die Entwicklung von Vauban baute die Stadt eine Organisationsstruktur mit verschiedenen Akteuren auf. Innerhalb der Stadtverwaltung wurde bereits 1994 eine eigene Organisationsgruppe, die Projektgruppe Vauban,

gegründet. Sie fungierte als Bindeglied zwischen Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik und koordinierte die Arbeit innerhalb der Verwaltung. Viele Aufgaben (v.a. die finanzielle Abwicklung und Vermarktung der Grundstücke) übertrug die Stadt einem externen Entwicklungsträger und Treuhänder. Ergänzend dazu wurde beim Baubürgermeister eine Geschäftsstelle Vauban eingerichtet, die das Projektmanagement übernahm und für alle diesbezüglichen Außenkontakte der Verwaltung zuständig war. Um die Entwicklung zügig voranzutreiben, wurde außerdem ein Sonderausschuss des Gemeinderats, die `Gemeinderätliche Arbeitsgruppe´ (GRAG), gegründet. Sie setzte sich neben dem Baubürgermeister aus Vertretern der einzelnen Parteien und des Forums Vauban sowie weiteren Beteiligten zusammen (vgl. Schnabel/ Selle/ Yachkaschi 2000: 156 f.; Stadt Freiburg o.J.a: 13 f.). Wegen der großen Bedeutung der Kasernenflächen für die Gesamtstadt verfolgte die Stadtverwaltung die Strategie, die Öffentlichkeit über die Mindeststandards des Baugesetzbuchs hinaus zu beteiligen, und führte eine sog. `erweiterte Bürgerbeteiligung´ durch (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 43 f.; Stadt Freiburg o.J.a: 16).
Bei der Entwicklung des Stadtteils kam dem Forum Vauban eine besondere Rolle zu. Durch Zwischennutzungen und die Einrichtung von Studierendenwohnungen in ehemaligen Mannschaftsgebäuden gab es auf den Konversionsflächen bald erste Bewohner, mit denen regelmäßig Arbeitssitzungen stattfanden. Aus diesem losen Zusammenschluss von lokal Aktiven gründete sich der Verein Forum Vauban e.V., der als permanenter Interessensvertreter der zunehmenden Zahl an Bewohnern sowie als Impulsgeber für die weitere Entwicklung auftrat. Die Arbeit begann im Jahr 1994 als lokale Bürgerinitiative mit einigen Freiwilligen (v.a. Studierende und Mitglieder der Umweltbewegung). Mit Hilfe von Fördermitteln und städtischen Zuschüssen (bis zum Jahr 2000 jährlich 40.000 Euro) konnte sich der Verein professionalisieren und hauptamtliche Stellen schaffen. Das Forum Vauban setzte sich fortan mit unterschiedlichen Themen der Quartiersentwicklung auseinander und erarbeitete zum Teil eigene Konzepte oder Alternativen zu städtischen Planungen. Infolge der finanziellen Unterstützung konnte der Verein bei Bedarf auch externe Fachleute mit Gutachten beauftragen. Das Forum Vauban war in der Gemeinderätlichen Arbeitsgruppe vertreten und konnte sich somit dort aktiv an der Meinungsbildung beteiligen. Das Forum Vauban übernahm ab 1995 die Trägerschaft für die erweiterte Bürgerbeteiligung und war somit verbindendes Element zwischen Bürger und Verwaltung. Viele der Anregungen aus dem intensiven Beteiligungsprozess wurden so in die Planungen für den neuen Stadtteil aufgenommen (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 42-46). 1995 gründete sich der Arbeitskreis Verkehr des Forums Vauban, der eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Umsetzung des Parkierungskonzepts übernahm und sich bis heute um Verkehrsthemen im Stadtteil kümmert. Die Initiative, einen nachhaltigen Modellstadtteil zu errichten, ging stark vom Forum Vauban aus, das gemeinsam mit der Stadtverwaltung und anderen Partnern z.B. das Projekt `Nachhaltiger Modellstadtteil Vauban´ ins Leben gerufen hat. Ziel war es, in einem kooperativen Prozess die Entstehung eines Stadtteils zu fördern, der in besonderer Weise ökologische, soziale, ökonomische und kulturelle Anforderungen erfüllt. Neben vielen anderen Themen wie gemeinschaftliches Bauen zählte dazu auch die Förderung von autofreiem Wohnen in Kombination mit einem speziellen Verkehrskonzept und alternativen Mobilitätsangeboten (vgl. ebd.: 79-81).
Nach der Rechtskraft des Bebauungsplans im Jahr 1998 endeten die offizielle Bürgerbeteiligung und damit die Bereitstellung der städtischen Finanzmittel. Dem Forum Vauban gelang es, verschiedene Fördergelder zu akquirieren (z.B. aus EU-Programmen). Somit standen projektbezogen für die Entwicklung des Stadtteils weitere Personalkapazitäten zur Verfügung. Beispielsweise führte zwischen 2001 und 2003 das Forum Vauban in Zusammenarbeit mit dem DLR und dem Öko-Institut das Projekt `Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzepts im Stadtteil Freiburg-Vauban´ durch, das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt gefördert wurde. Im Rahmen dessen gab es eine Projektstelle beim Forum Vauban, die vor Ort ansprechbar war und auf verschiedene Akteure zuging, um zu informieren oder Konflikte zu besprechen und zu lösen. Der Entstehungs- und Umsetzungsprozess sowie Verbesserungsvorschläge wurden in einem umfangreichen Bericht zusammengefasst (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003). Im Jahr 2004 ging das Forum Vauban in Insolvenz; ein Jahr später wurde der Stadtteilverein Vauban e.V. als Nachfolgeeinrichtung gegründet. (vgl. Schnabel/ Selle/ Yachkaschi 2000: 150 f., 154-156; Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 41-46, 79-81; Stadt Freiburg o.J.a: 16; Website Vauban im Bild o.J.)

Städtebau und Nutzungen

Die ehemaligen Kasernenflächen, auf denen sich zahlreiche Gebäude und alte Bäume sowie Sportflächen befanden, wurden städtebaulich neu geordnet. Einige Bestandsgebäude wurden erhalten, ins Gesamtkonzept integriert

und neuen Nutzungen zugeführt. Städtebauliches Ziel war es, einen Stadtteil nach dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege zu schaffen, in dem neben Wohnungen auch Arbeitsstätten, Einzelhandel sowie soziale und kulturelle Infrastruktur entstehen. Im südlichen Bereich wurden auf rund 20 ha Wohnbauflächen und im nördlichen Bereich Misch- und Gewerbegebiete entwickelt, die von Gemeinbedarfsflächen sowie von öffentlichen Grünflächen ergänzt werden. Nach Süden öffnet sich die Baustruktur kammartig zum angrenzenden Naturschutz- und Naherholungsgebiet, während die Bebauung zu den Lärmquellen im Norden (v.a. Bahnlinie) weitgehend geschlossen wurde. Im Durchschnitt liegt die Grundflächenzahl bei 0,5 und die Geschossflächenzahl in vielen Baufeldern bei 1,4. (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 23)
Als zentrale Erschließungsachse verläuft in West-Ost-Richtung die Vaubanallee, an der beidseitig sieben Wohnanger anschließen. Entlang der Vaubanallee reihen sich Kleingewerbe und kleinere Läden zur Nahversorgung auf. Die städtebauliche Struktur ist in vielen Bereichen eine Mischung aus Blockrandbebauung und Zeilenbauweise. Der hochwertige alte Baumbestand wurde weitgehend erhalten und in die Bebauung integriert. Im Bebauungsplan wurden flexible Baufelder festgesetzt, auf denen Geschosswohnungsbau oder Reihen- und Doppelhäuser mit meist drei bis vier Geschossen realisiert werden konnten. An besonderen Standorten wurde die Errichtung von bis zu 25 m hohen städtebaulichen Dominanten zugelassen. Das Quartiersparkhaus mit integriertem Supermarkt (sog. `Solargarage´) wurde direkt an der Merzhauser Straße errichtet, um Autoverkehr innerhalb des Stadtteils zu vermeiden. Hier gruppieren sich weitere Geschäfte, eine Grundschule sowie ein Hotel um einen Platz. Östlich der Merzhauser Straße entstand eine Solarsiedlung aus Reihenhäusern in Passivhausbauweise hinter einem straßenbegleitenden Gebäuderiegel mit weiteren Läden. Der Stadtteil ist somit umfangreich mit Infrastruktur des täglichen Bedarfs ausgestattet (Super- und Drogeriemarkt, Apotheke, Bäcker, etc.). Als soziale Einrichtungen entstanden eine Grundschule, drei Kindertageseinrichtungen sowie das Stadtteilzentrum `Haus 03´. (vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005a; Stadt Freiburg o.J.a: 21-25)
Die Flächen für den Wohnungsbau wurden im Bebauungsplan als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Um die Mischung von Nutzungen zu fördern, wurden entlang der Vaubanallee einige gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO nur ausnahmsweise zulässige Nutzungen allgemein zugelassen. Auf gestalterische Festsetzungen wurde im Bebauungsplan weitgehend verzichtet (vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005a; Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005c: 1-3). Um eine vielfältige Bebauung zu realisieren, wurden die Grundstücke kleinteilig parzelliert und vorzugsweise an private Bauherren veräußert. Etwa 70 % der Grundstücke wurden von Einzelbauherren oder von Baugruppen bebaut. Wohnungsunternehmen realisierten teilweise geförderte Miet- und Eigentumswohnungen. Darüber hinaus entstanden auch genossenschaftliche Projekte (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 24 f.).

Bewohner und Wohnungen

Im Jahr 2018 lebten in Vauban ca. 5.400 Personen; fünf Jahre zuvor waren es noch über 200 Einwohner mehr. Erstbezieher waren vor allem junge Familien mit Kindern. In den vergangenen Jahren ist der Anteil der Bewohner unter 18 Jahre deutlich zurückgegangen (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 22 f.). 2018 waren 21,3 % der Bewohner jünger als 18 Jahre; 2008 lag dieser Anteil noch bei 30,2 % (vgl. Stadt Freiburg 2008c: 27; Stadt Freiburg 2019a: 30). Die Bewohnerstruktur ist mit Ausnahme der Studierendenwohnungen und des Wohnprojekts S.U.S.I. stark von Akademikern und Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft geprägt (vgl. RWTH Aachen 2014: 49). 2018 lag das Durchschnittsalter bei 33,4 Jahren (Gesamtstadt: 40,4 Jahre). Mit 137,5 Einwohnern je Hektar ist Vauban der am dichtesten besiedelte Stadtbezirk in Freiburg (vgl. Stadt Freiburg 2019a: 33 f.). 2018 betrug die durchschnittliche Haushaltsgröße 2,1 Personen (vgl. ebd.: 41). Bei 42,2 % der Haushalte handelte es sich um Einpersonenhaushalte und bei 28,1 % um Zweipersonenhaushalte (vgl. ebd.: 44).
Bis zum Jahr 2018 sind in Vauban rund 2.390 Wohnungen entstanden (inklusive ca. 360 Wohneinheiten in Wohnheimen). Durchschnittlich befanden in einem bewohnten Gebäude 6,7 Wohnungen (2018). Eine Wohnung war im Mittel 78 m² groß. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person lag bei etwa 34,3 m² (vgl. Stadt Freiburg 2019a: 125-129). Mit einem Anteil von 22 % wurden in Vauban am häufigsten Dreizimmerwohnungen errichtet, gefolgt von Einzimmerwohnungen (19,5 %) und Vierzimmerwohnungen (18,3 %) (vgl. ebd.: 135). Im Jahr 2017 waren noch 333 Wohneinheiten auf Grund einer Förderung gebunden, nachdem bereits einige aus der Bindung gefallen waren (vgl. RWTH Aachen 2014: 46 f.; Stadt Freiburg 2018a: 171). Darüber hinaus sind in dem Stadtteil ca. 400 Arbeitsplätze entstanden (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 24).

Verkehrliche Erschließung

Straßenerschließung

Die Strategie, den MIV in dem neuen Stadtteil zu weit wie möglich abzusenken, war bestimmend bei der Organisation der Erschließung. Das Erschließungssystem ist hierarchisch gegliedert und stuft sich von den umgebenden, übergeordneten Straßen (50 km/ h) über die zentrale Vaubanallee mit bewirtschaftetem Parkraum (30 km/ h) und die verkehrsberuhigten Wohnstraßen bis zu Fuß- und Radwegen und reinen Fußgängerbereichen ab. Die Vaubanallee stellt die zentrale Erschließungsachse dar, die alle Verkehrsarten bündelt (Kfz, Stadtbahn, Busse, Radfahrer, Fußgänger). Daran schließen sieben Wohnquartiere an, die über verkehrsberuhigte, henkelförmige Wohnstraßen angebunden werden. Grundsätzlich sind alle Gebäude mit dem Pkw zum Be- und Entladen anfahrbar. In vielen Bereichen wurden die Fahrbahnbreiten auf das erforderliche Minimum reduziert. Teilweise werden Flächen, die rechtlich zur öffentlichen Straße gehören, von den Bewohnern als Vorgartenzone genutzt. Die Wohnstraßen dienen in erster Linie nicht der Abwicklung des Autoverkehrs, sondern dem Aufenthalt und als Treffpunkt der Bewohner (vgl. Nobis 1998b: 3; RWTH Aachen 2014: 55). Die Verkehrsführung im Stadtteil wurde so organisiert, dass Schleichverkehre vermieden werden. Da der Verkehr auf der Merzhauser Straße schon vor der Aufsiedlung fast an der Belastungsgrenze war, sollte durch die Errichtung einer Stadtbahnlinie eine weitere Verkehrszunahme weitgehend abgefangen werden (vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005d).
Bei einigen größeren Baufeldern erfolgt die Erschließung der einzelnen Grundstücke nicht über öffentliche Verkehrsflächen, sondern über Privatstraßen mit entsprechenden Geh- und Fahrrechten (z.B. Stichstraßen südlich Rahel-Varnhagen-Straße). Für den Betrieb und die Instandhaltung dieser Straßen sind die Grundstückseigentümer verantwortlich. Im Bericht der Projektstelle `Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzepts´ wird darauf hingewiesen, dass der Gemeindevollzugsdienst die Privatstraßen nicht kontrolliert und somit Falschparker nicht belangt werden. Es wurde daher die Empfehlung ausgesprochen, bei Projekten mit Stellplatzreduzierungen künftig auf die Ausweisung von Privatstraßen zu verzichten (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 122 f.).

ÖPNV

Von Beginn an wurde das Ziel verfolgt, den Stadtteil insbesondere durch einen leistungsfähigen Stadtbahnanschluss gut an den ÖPNV anzubinden. Da allerdings erst eine Anschlussstrecke errichtet werden musste, gab es in der Anfangsphase zunächst nur eine Busanbindung (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 56). Seit April 2006 – also acht Jahre nach dem Bezug der ersten Wohnungen – verbindet die Stadtbahnlinie 3 auf einer 2,5 km langen Neubaustrecke den Stadtteil Vauban mit der Altstadt und dem Hauptbahnhof (Fahrzeit zur Altstadt: 19 Minuten und zum Bahnhof: 16 Minuten). Die Stadtbahnlinie verläuft entlang der Vaubanallee mitten durch den Stadtteil und verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten in einem Takt von sieben bis acht Minuten. Im Stadtteil gibt es drei Haltestellen, von denen zwei auch Umsteigepunkt zu Buslinien sind (Website VAG 2019). Eine im Jahr 2016 durchgeführte, stadtweite Bürgerumfrage in Freiburg ergab beim Thema Verkehrsanbindung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, dass Vauban zu den Bezirken mit der höchsten Zufriedenheit gehört (vgl. Stadt Freiburg 2017c: 54, 60).

Fahrradverkehr

Der Stadtteil ist über Radwegerouten aus allen Hauptrichtungen zu erreichen. Innerhalb des Stadtteils ist das Fuß- und Radwegenetz großzügig ausgebaut und knüpft an mehreren Stellen an das überörtliche Wegenetz an. In Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung gibt es mehrere durchgehende Radwege. Entlang der Erschließungsstraßen (Merzhauser Straße, Wiesentalstraße) werden sie parallel geführt. Der Anteil an Radfahrern ist in Vauban überdurchschnittlich hoch (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 29).

8.2.3.3 Parkierungskonzept

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Entwicklung des Konzepts

Zum Zeitpunkt der Entwicklung von Vauban glichen die Regelungen zur Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung weitgehend den aktuellen Bestimmungen. Die Landesbauordnung schrieb ab 1995 vor, dass pro Wohnung ein Stellplatz herzustellen ist. Es bestanden keine rechtlichen Möglichkeiten, Stellplätze von Wohnungen abzulösen oder örtliche Bauvorschriften zur Absenkung der Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnen zu erlassen. Diese

strengen Regelungen machten in Vauban besondere Strategien erforderlich, um autofreien Haushalten die Errichtung eines Stellplatzes zu ersparen.
Im Vorfeld der Entwicklung wurde in einem längeren Prozess ein innovatives Konzept für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sowie für den bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplatznachweis erarbeitet. Mit verschiedenen Maßnahmen bei der Parkierung sollte in dem neuen Stadtteil eine umweltfreundliche Mobilität gefördert werden. Das Forum Vauban verfolgte zu Beginn das Ziel, den neuen Stadtteil sogar gänzlich autofrei zu entwickeln. Als sich bei der vertieften Auseinandersetzung im Diskurs mit der Stadtverwaltung abzeichnete, dass sich dieses Konzept vor allem aus rechtlichen Gründen nicht umsetzen lässt, schlug das Forum Vauban vor, die Bebauung zumindest weitestgehend frei von Stellplätzen zu halten. Ergänzend dazu sollten Haushalte, die über kein eigenes Auto verfügen, spezielle Angebote für den rechtlichen Stellplatznachweis erhalten. Damit sollte vermieden werden, dass autofreie Haushalte wegen der gesetzlichen Stellplatzpflicht die Errichtung von Stellplätzen subventionieren müssen, ohne einen Nutzen davon zu haben. Der Schwerpunkt lag somit nicht mehr auf der Schaffung eines autofreien, sondern eines autoreduzierten, weitgehend stellplatzfreien Stadtteils. (vgl. Epp 1996: 7; Stadt Freiburg 1996a: 4; Warnstorf 11.08.2020)
Die Frage, wie die Pflichtstellplätze nachgewiesen und hergestellt werden können, wurde unter den verschiedenen beteiligten Akteuren kontrovers diskutiert. Das Forum Vauban und die Planungsbüros, die den städtebaulichen Entwurf ausgearbeitet hatten, setzten sich in den Diskussionen dafür ein, die Kosten der Stellplätze und der Wohnungen strikt zu entkoppeln. Durch das Vermeiden von Quersubventionierungen sollte das Wohnen günstiger und das Parken teurer werden. Kosten für Stellplätze sollten nur für jene Haushalte anfallen, die tatsächlich über ein Auto verfügen. Die Trennung der Kosten sollte durch die Errichtung von Quartiersgaragen statt gebäudebezogener Tiefgaragen erreicht werden. Diese Form der gebündelten Unterbringung brachte neue Fragestellungen mit sich. Insbesondere war unklar, wer diese Parkierungsanlagen errichtet und betreibt und wie weit Stellplätze von den Wohnungen entfernt sein dürfen. (vgl. Stadt Freiburg 1995c: 6)
Die Verwaltung legte dem Gemeinderat im Jahr 1995 eine Drucksache vor, um über die Schwerpunkte bei der Fertigstellung des städtebaulichen Entwurfs für Vauban zu entscheiden. In der Drucksache erläuterte die Verwaltung, dass die Gemeinderätliche Arbeitsgruppe noch keine Empfehlung für ein Parkierungskonzept aussprechen kann, da die verschiedenen Konzepte weiter vertieft werden müssen. Im Falle einer zentralen Unterbringung wurde darauf hingewiesen, dass aus Gründen der Sicherheit nur kleine und überschaubare Parkierungsanlagen in Frage kommen können. Es wurde beschlossen, dass beim Parkierungskonzept die folgenden Belange gegeneinander

Abbildung 90: Lageplan von Vauban mit dem Parkierungskonzept (ohne Maßstab)

Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

abgewogen werden: ruhiges und abgasfreies Wohnen, Systemkosten, Bequemlichkeit, Versiegelung, Kinderfreundlichkeit und Sicherheit im Sinne vorbeugender Verbrechensbekämpfung. (vgl. Stadt Freiburg 1995c: 4-6, 9)
Nach einem Antrag der SPD wurde im Dezember 1995 die Verwaltung vom Gemeinderat beauftragt, zusammen mit der Vermarktung der Grundstücke eine Werbekampagne durchzuführen, in der über das Wohnen ohne eigenes Auto und über Carsharing informiert wird. Dafür wurden 30.000 DM zur Verfügung gestellt (vgl. Stadt Freiburg 1995b: 1). 1996 initiierten die Stadt und das Forum Vauban gemeinsam die Werbekampagne `Wohnfrühling´, um Bauinteressierte für den neuen Stadtteil zu finden. Im Rahmen dieser Kampagne wurden Befragungen durchgeführt, die zeigten, dass zahlreiche Bürger das autofreie Verkehrskonzept befürworten und daran interessiert sind (vgl. Hermann/ Heuss 1996: 3; RWTH Aachen 2014: 19).

Bausteine des Parkierungskonzepts

Unterscheidung in auto- und stellplatzfreies Wohnen

Grundsätzlich unterscheidet das Parkierungskonzept zwischen stellplatzfreiem und autofreiem Wohnen. Stellplatzfrei bedeutet dabei, dass Stellplätze nicht auf den Baugrundstücken errichtet werden dürfen, sondern nur am Rand in Quartiersgaragen (vgl. Stadt Freiburg 2000b: 2). Autofrei bezieht sich dagegen auf „Haushalte, deren Mitglieder nicht regelmäßig Zu- und Abfahrtsverkehr [...] mit [einem] Pkw auslösen. Dabei ist es unerheblich, ob sie Halter dieser Fahrzeuge sind oder nicht. Eine Ausnahme bildet hierbei die Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen.“ (Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 60) Nach dieser Definition hängt die Autofreiheit vom Mobilitätsverhalten ab. Die Stellplatzpflicht entsteht, wenn Bewohner regelmäßig vom Stadtteil aus ein Auto nutzen. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Fahrzeug beispielsweise auf eine andere Person oder eine Firma zugelassen ist. (vgl. Linck 2002a: 9; Website Verein für autofreies Wohnen e.V. 2016a)
In Vauban gibt es in den stellplatzfreien Bereichen zwei Möglichkeiten, den bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplatznachweis zu erbringen. Bauherren, die ein Auto besitzen oder regelmäßig nutzen, weisen den notwendigen Stellplatz in einer der Quartiersgaragen nach, während Bauherren ohne Auto die Herstellung auf Grundlage einer Sonderregelung in der Landesbauordnung aussetzen können. Im ersten Fall müssen die Bauherren in einer der beiden Quartiersgaragen einen Stellplatz (ca. 18.000 Euro zur Entstehungszeit, ca. 25.000 Euro derzeit) erwerben und dort ihr Fahrzeug abstellen. Diese Vorgehensweise regelte die Stadt privatrechtlich in den Grundstückskaufverträgen. Über Baulasten (§ 71 LBO) werden im Baugenehmigungsverfahren die Stellplätze in den Quartiersgaragen mit den Wohnungen verknüpft. (vgl. Stadt Freiburg 2000a: 2; Stadt Freiburg o.J.a: 27)

Autofreies Wohnen und Erfüllung der gesetzlichen Stellplatzpflicht

In Vauban sollten autofreie Haushalte nicht dadurch finanziell belastet werden, dass die Landesbauordnung für Baden-Württemberg für jede Wohnung die Herstellung eines Stellplatzes vorschreibt (§ 37 Abs. 1 LBO). Der Verzicht auf ein Auto sollte sich in dem neuen Stadtteil auch finanziell lohnen. Bereits im Jahr 1995 beschäftigte sich eine Arbeitsgruppe in der erweiterten Bürgerbeteiligung mit der Frage, wie autofreien Haushalten angesichts der restriktiv geregelten Stellplatzpflicht im Neubau die Kosten für nicht benötigte Stellplätze erspart werden können. Da seinerzeit in Deutschland auch schon autofreie Projekte wegen zu starrer rechtlicher Regelungen gescheitert waren (z.B. Hollerland in Bremen), sollte für Vauban ein flexibles Modell entwickelt werden. Jeder Bauherr sollte frei wählen können, ob die Wohnung mit oder ohne Auto genutzt wird. Zudem sollte ein späterer Wechsel zwischen auto- und stellplatzfreiem Wohnen möglich sein. Erste konkrete Vorschläge für die Umsetzung wurden 1996 in einem von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Projekt erarbeitet und als sog. `Freiburger Modell´ einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Das Kernelement des Konzepts bestand darin, stellplatz- und autofreies Wohnen zu kombinieren. Für Bewohner ohne Auto sollte die Stellplatzbaupflicht entfallen und durch eine strikte Trennung zwischen Wohnung und Parkierung Kosten vermieden werden. Wenn Autos vorhanden sind, stehen diese nicht in Tiefgaragen unter dem Gebäude, sondern in Parkhäusern am Rand. Zusätzlich sollten attraktive Mobilitätsangebote aufgebaut werden, um den MIV zu reduzieren und damit die Qualität der Freiräume zu verbessern. (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 48-50, 60 f.)
Wegen der strengen Rechtsvorschriften in der Landesbauordnung musste ein Konzept erarbeitet werden, wie Bauherren ohne Auto und damit ohne Stellplatzbedarf im Baugenehmigungsverfahren den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis erbringen können. Dafür wurde auf die 1995 eingeführte Regelung in § 37 Abs. 4 LBO zurückgegriffen, die besagt, dass Baurechtsbehörden die Herstellung von Stellplätzen auszusetzen haben, so-

lange und soweit nachweislich kein Bedarf an Stellplätzen besteht und die für die Herstellung erforderlichen Flächen für diesen Zweck durch Baulast gesichert sind (siehe dazu auch Kapitel 5.3.2.2). Die Frage bestand zunächst darin, unter welchen Voraussetzungen die Baurechtsbehörde bereit war, eine solche Aussetzung der Stellplatzpflicht zu gewähren und wo die erforderlichen Baulasten nachgewiesen werden können. Im November 1997 gab das Forum Vauban mit finanzieller Unterstützung der Stadt und eines EU-Förderprogramms ein Rechtsgutachten in Auftrag, wie unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen auf die Herstellung von Stellplätzen verzichtet werden kann. Die Ausarbeitung einer möglichen Lösung sowie die Abstimmungen mit dem Rechtsamt und Bauverwaltungsamt der Stadt Freiburg dauerten fast ein Jahr. Seitens der Verwaltung gab es zunächst erhebliche Bedenken, ob das Autofrei-Konzept überhaupt rechtssicher umsetzbar ist. Nach der Prüfung verschiedener Varianten fiel die Entscheidung auf die Gründung einer eigenen Gesellschaft in der Rechtsform eines Vereins, der das autofreie Wohnen ermöglichen sollte. Im Februar 1998 gründete daraufhin das Forum Vauban den `Verein für autofreies Wohnen e.V.´. Das Freiburger Modell zum autofreien Wohnen sieht vor, dass Haushalte ohne Auto bzw. ohne Kraftrad über 50 ccm Hubraum Mitglied im Verein für autofreies Wohnen werden und ihre autofreie Lebensweise in einer sog. `Autofrei-Erklärung´ garantieren müssen. In dieser Erklärung verpflichtet sich der Eigentümer einer autofreien Wohnung, die Garantien auch an alle Personen, die seine Wohnung nutzen (z.B. Familienangehörige, Mieter), sowie im Verkaufsfall an Rechtsnachfolger weiterzugeben. Die Erklärung ist Bestandteil des Grundstückskaufvertrags und muss jährlich bestätigt werden. Erst wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, erhält der Eigentümer eine Aussetzung von der Herstellungspflicht und muss keinen Stellplatz erwerben. (vgl. Verein für autofreies Wohnen o.J.a-d; Stadtteilverein Vauban e.V. 2012)
Die Landesbauordnung fordert in § 37 Abs. 4 LBO bei einer solchen Stellplatzstundung den Nachweis einer für die Stellplatzherstellung geeigneten Fläche über Baulasten. In Vauban wurden die Baulasten für die ausgesetzten Stellplätze auf einer ca. 2.100 m² großen Vorhaltefläche am südwestlichen Siedlungsrand eingetragen. Im Falle eines Scheiterns des Autofrei-Konzepts würde dort ein Parkhaus errichtet werden. Der Bauherr einer autofreien Wohnung musste sich am Erwerb dieses Grundstücks beteiligen. Zur Entstehungszeit von Vauban betrug diese Beteiligung rund 3.700 Euro – inklusive weiterer Verwaltungsgebühren lagen die Kosten bei etwa 4.000 Euro. Auf der Vorhaltefläche könnten noch Baulasten eingetragen werden – allerdings war dies seit einigen Jahren nicht erforderlich. Heute würden die Grundstückskosten deutlich höher liegen (vgl. Warnstorf 11.08.2020). Der Betrag wird im Falle einer Vertragsauflösung nicht zurückgezahlt. Zudem fällt jährlich eine Verwaltungspauschale von etwa 35 Euro für den Verein für autofreies Wohnen an. (vgl. Hermann 1997: 4 f.; Nobis 1998a: 4 f.; Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 56, 63 f.; Website Verein für autofreies Wohnen 2016a und b)
Die Vorhaltefläche wird bis heute nicht für die Unterbringung von Stellplätzen genutzt, sondern hat sich zu einem wichtigen Treffpunkt im Stadtteil entwickelt. In einem breiten Beteiligungsprozess erarbeitete der Verein für autofreies Wohnen ein Nutzungskonzept. Aktuell befinden sich auf der öffentlich zugänglichen Fläche ein Weidenpalast, Urban Gardening (Wandelgarten) sowie eine Feuerstelle (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 64 f.; AG Freiraum 2016: 8). Das `Freiburger Modell´ sieht vor, dass ein Eigentümer jederzeit aus der Autofrei-Erklärung austreten kann. Den Austritt muss er gegenüber der Stadt und dem Verein für autofreies Wohnen erklären. Die Stadt widerruft daraufhin die Aussetzung der Stellplatzpflicht und der Verein ist verpflichtet, einen Stellplatz auf der Vorhaltefläche zur Verfügung zu stellen – sofern der Stellplatznachweis nicht über einen sonstigen Stellplatz beispielsweise in einem Parkhaus erbracht werden kann. Dafür würde der Verein eine Zahlung von

Abbildung 91: Glasgarage mit nur privaten Stellplätzen

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Abbildung 92: Solargarage mit privaten und öffentlichen Stellplätzen

Quelle: eigene Fotografie (2020)

aktuell 18.000 Euro erhalten, die schon bei Vertragsbeginn über eine Grundschuld gesichert wurde, damit die Mittel für die Errichtung einer Quartiersgarage tatsächlich zur Verfügung stehen (vgl. Verein für autofreies Wohnen o.J.a: 3-6, 9: Website Verein für autofreies Wohnen 2016c). Vertragspartner, die aus der Autofrei-Erklärung ausgestiegen sind, haben sich bislang damit einverstanden erklärt, einen Stellplatz in einer der Quartiersgaragen zu erwerben, da zum gleichen Preis auf der Vorhaltefläche nur ein offener Stellplatz errichtet worden wäre. Da der Autofrei-Verein eine Bebauung der Vorhaltefläche langfristig vermeiden möchte, sucht er nach Möglichkeiten, wie mit dem Stellplatzbestand in den Quartiersparkhäusern und Tiefgaragen der notwendige Stellplatznachweis erbracht werden kann. In den letzten Jahren hat der Verein durch Erwerb oder langfristige Anmietung einen Pool mit Stellplätzen aufgebaut, die bei Bedarf an nicht mehr autofreie Haushalte weitergegeben werden. Im Gegenzug müssen sich die bisherigen Eigentümer des Stellplatzes autofrei melden (vgl. AG Freiraum 2016: 8 f.; Linck 2017: 7 f.; Website Beule 2018; Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.; Warnstorf 11.08.2020). In einem Artikel in der Stadtteilzeitung vauban actuel machte der Verein für autofreies Wohnen 2019 darauf aufmerksam, dass es sich bei dem Parkierungskonzept „um ein fragiles Konstrukt [handelt], welches jederzeit einstürzen kann." (Warnstorf 2019a: 14) In einem Telefoninterview im August 2020 äußerte sich der Geschäftsführer des Vereins für autofreies Wohnen e.V. zuversichtlich, dass das Modell des autofreien Wohnens weiterhin funktionieren wird und die Vorhaltefläche nicht bebaut werden muss, da durch den aufgebauten Stellplatz-Pool viele Stellplatzbedarfe, die meist ohnehin nur temporär entstehen, gedeckt werden können (vgl. Warnstorf 11.08.2020). Ursprünglich ging die Stadtverwaltung von etwa 60 bis 100 Haushalten aus, die mit dem Verein für autofreies Wohnen einen Vertrag abschließen werden. Seit der Aufsiedlung von Vauban haben sich insgesamt 475 Haushalte durch Vertrag zum Wohnen ohne eigenes Auto verpflichtet. Auf der Website des Stadtteilzentrums sind die Zahlen der autofreien Wohnungen und Abgänge bis zum Jahr 2016 detailliert aufgelistet. Nach einem Höchststand von 438 autofreien Wohnungen im Jahr 2010, nahm die Zahl auf 413 Wohnungen im Jahr 2016 ab (vgl. Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.). Derzeit sind rund 400 Wohnungen autofrei gemeldet (vgl. Warnstorf 11.08.2020). Zusammenfassend betrachtet kommt dem Verein für autofreies Wohnen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des autofreien Parkierungskonzepts zu. Der Verein übernimmt seit den Anfängen eine Vielzahl an Aufgaben: Während der Aufsiedlung informierte und beriet der Verein die künftigen Bewohner, erstellte Informationsmaterial und warb beispielsweise in der Stadtteilzeitung aktiv für die Idee des autofreien Wohnens. Er beauftragte Anwälte mit der Prüfung von rechtlichen Fragen und engagierte sich beim Aufbau von alternativen Mobilitätsdienstleistungen. Der Verein organisiert bis heute den Abschluss der erforderlichen Verträge und kontrolliert die finanzielle Abwicklung. Ihm obliegt die manchmal auch konfliktträchtige Aufgabe, die Autofreiheit durch die jährliche Erneuerung der Autofrei-Erklärung zu prüfen und Mahnungen auszusprechen, wenn gegen die Verpflichtungen verstoßen wird (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 63, 73 f.; Stadt Freiburg o.J.a: 27). Darüber hinaus hat es sich der Verein zur Aufgabe gemacht, mit den gemachten Erfahrungen die Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts finanziell und personell zu unterstützen und bei der Lösung von Verkehrsproblemen mitzuwirken (vgl. Website Verein für autofreies Wohnen 2016d). Besonders wichtig ist der Aufbau und die Verwaltung des Stellplatz-Pools, um kurzfristig auf Stellplatzbedarfe reagieren zu können. Der Verein ist schlank organisiert; einzig Beschäftigter ist der Geschäftsführer mit einer Arbeitszeit von acht Stunden pro Woche (vgl. Stadtteilverein Vauban e.V. 2019: 9; Warnstorf 2019a: 14).

Abbildung 93: zahlreiche Carsharing-Stellplätze in der Vaubanallee

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Abbildung 94: Vorhaltefläche für Stellplätze; Stadtbahn im Hintergrund

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Öffentlicher Parkraum und Parkraumbewirtschaftung

Insgesamt wurden in Vauban laut einer eigenen Zählung etwa 190 Parkstände im öffentlichen Straßenraum eingerichtet, von denen mittlerweile rund 40 für Carsharing genutzt werden. Von Anfang an wurde eine flankierende Parkraumbewirtschaftung als unerlässlich angesehen, um eine Verlagerung von Parkdruck zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit der kostenintensiven Stellplätze in den Parkierungsanlagen durch eine entsprechende Auslastung zu gewährleisten (vgl. Stadt Freiburg 1995c: 6). Alle öffentlichen Parkstände werden in der Zeit von 9 bis 19 Uhr werktags bewirtschaftet, um dem Parkbedürfnis von Kunden und Besuchern gerecht zu werden und die stellplatzfreie Konzeption zu unterstützen (eine Stunde: 1,30 Euro; Tagessatz: sieben Euro; Höchstparkdauer: 24 Stunden). Weitere kostenpflichtige Parkstände befinden zudem sich im ersten Obergeschoss der Solargarage. Öffentliche Parkstände sind vor allem in der Vaubanallee sowie in den Erschließungsstraßen verortet, in denen Tempo 30 zugelassen ist (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 31). Bewohnerparken gibt es sowohl im Plangebiet als auch in der Umgebung nicht (vgl. Website Stadt Freiburg 2019d).

Carsharing

Der Carsharing-Anbieter `Freiburger Autogemeinschaft´ (FAG), der einst als Selbsthilfeverein gegründet wurde und zu den Pionieren des Carsharings in Deutschland zählt, stellte in Vauban frühzeitig Fahrzeuge zur Verfügung und wurde an der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts beteiligt. Bereits 2003 konnten die damals etwa 3.000 Einwohner auf zwölf Carsharing-Fahrzeuge zugreifen (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 75 f.). Die Stadtmobil Südbaden AG bietet aktuell in Vauban circa 25 Carsharing-Fahrzeuge an (vgl. Website Stadtmobil Südbaden 2020). Für weitere Anbieter sind ebenfalls zahlreiche Parkstände ausgewiesen.
Ein rechtliches Problem beim Ausbau von Carsharing bestand in Vauban lange darin, dass die Flächen der wohnungsnahen Parkstände öffentlich gewidmet waren und auf diesen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen – bis zur Einführung des Carsharinggesetzes 2017 – nicht zulässig war. Carsharing-Fahrzeuge wurden daher inoffiziell auf öffentlichen Parkständen abgestellt und erhielten dafür auch Verwarnungen (vgl. RWTH Aachen 2014: 62). Um das Problem generell zu beheben, hat die Stadt Freiburg 2015 für das gesamte Stadtgebiet den Bebauungsplan `Car-Sharing-Stellplatzkonzept´ (Plan-Nr. 8-1) beschlossen. In diesem Bebauungsplan wurden an 134 Standorten insgesamt 449 Carsharing-Stellplätze statt als öffentliche als private Straßenverkehrsfläche ausgewiesen, damit sie in der Folge vermietet und reserviert werden durften. In diesem Zuge wurden auch in Vauban insgesamt 39 Stellplätze (davon sechs als Mobilpunkte mit besonderer Bedeutung) an neun Standorten festgesetzt. (vgl. Stadt Freiburg 2015a: 2-6; Stadt Freiburg 2015b: 53-67; Stadt Freiburg 2015c: 97-100)

Umsetzung des Parkierungskonzepts im Bebauungsplan

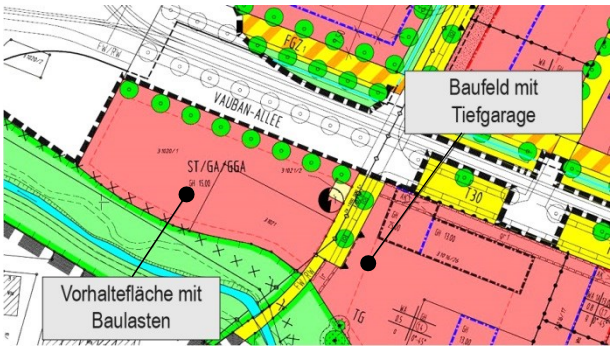
Für die Umsetzung des Parkierungskonzepts wurden im Bebauungsplan `Vauban´ verschiedene Festsetzungen getroffen und bei Bedarf über die Jahre angepasst. Planungsrechtlich wurden jene Bereiche festgelegt, die stellplatzfrei, d.h. ohne Stellplätze auf dem Baugrundstück, realisiert werden sollten. Auf Betreiben des Forums Vauban wurden im ersten Bauabschnitt drei von vier Baufelder als stellplatzfrei festgelegt. Dies erfolgte im grafischen Teil des Bebauungsplan über einen entsprechenden Einschrieb in der Nutzungsschablone (WA A bzw. WA 1 A). Ergänzend dazu wurde in Ziffer 6.2 der textlichen Festsetzungen geregelt, dass in diesen Bereichen Stellplätze und Garagen nicht zulässig sind und die notwendigen Stellplätze auf den für Quartiersgaragen festgesetzten Flächen nachzuweisen sind. (vgl. Stadt Freiburg 1997a: 34; Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005c: 5 f.)
Da die Stadtverwaltung zu Beginn große Bedenken hatte, dass sich die stellplatzfreien Grundstücke nur schwer vermarkten lassen, machte sie sich bei der Aufstellung des Bebauungsplans dafür stark, den Versuch mit den stellplatzfreien Wohnungen nur auf ein Baufeld zu beschränken. Nach kontroversen Beratungen in der Gemeinderätlichen Arbeitsgruppe, im Bauausschuss und zuletzt im Gemeinderat wurde der Empfehlung der Verwaltung nicht gefolgt und stattdessen im Bebauungsplan große Teile als stellplatzfrei ausgewiesen (vgl. Stadt Freiburg 1997b; Stadt Freiburg 2000b: 2 f.). Im Sinne der in Vauban praktizierten Strategie der lernenden Planung sollte auf Basis der Erfahrungen im ersten Bauabschnitt in den weiteren Phasen die Stellplatzfrage neu geprüft werden. Da sich das Verbot von Stellplätzen bei den Wohnungen nicht nachteilig auf die Vermarktung der Grundstücke auswirkte, sondern die Nachfrage im ersten Bauabschnitt das Angebot sogar überstieg, wurde auch der zweite Bauabschnitt fast gänzlich stellplatzfrei entwickelt. Die sieben Baufelder entlang der Vaubanallee sind somit weitgehend stellplatzfrei (vgl. Stadt Freiburg 1998a: 2; Stadt Freiburg 2000b: 3; Stadt Freiburg o.J.a: 27).

In späteren Bauabschnitten wurde im Bebauungsplan für eine als Mischgebiet ausgewiesene Fläche festgelegt, dass die Stellplätze für gewerbliche Nutzungen ausnahmsweise auf dem Grundstück hergestellt werden dürfen, während die Stellplätze für Wohnen in einer Quartiersgarage nachzuweisen sind. Im dritten Bauabschnitt, der verstärkt von Bauträgern und weniger von Baugruppen realisiert wurde, wurde im Bebauungsplan die Errichtung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück zugelassen. Dort entstanden großflächige Tiefgaragen mit etwa 400 Stellplätzen (vgl. Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.). Im Rahmen eines Studienprojekts der RWTH Aachen zum Zielmonitoring in Vauban wurden Interviews durchgeführt. Eine befragte Schlüsselperson nannte als möglichen Grund für die Abweichung vom Stellplatzfrei-Konzept, dass die Vermarktung der Grundstücke nicht schnell genug verlief und gerade die Bauträger, die in diesem Bereich zum Zuge kamen, wenig Sympathie für dieses Konzept hatten (vgl. RWTH Aachen 2014: 74). Der Bereich der Solarsiedlung östlich der Merzhauser Straße wurde im Bebauungsplan zwar nicht stellplatzfrei ausgewiesen. Da der Stellplatznachweis über eine zweigeschossige Tiefgarage am Rand erfolgt, ist auch dort faktisch ein stellplatzfreies Quartier entstanden (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 43). Im Bereich einiger erhaltenen Bestandsgebäude lässt der Bebauungsplan zudem innerhalb eines großzügig bemessenen Baufensters die Herstellung von offenen Stellplätzen zu (vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005c: 5).

Abbildung 95: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan mit Privatstraßen im stellplatzfreien Bereich (siehe schwarz gestrichelter Bereich)

Quelle: Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2007a (grafisch überarbeitet)

Abbildung 96: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan mit Vorhaltefläche und Baufeld mit Tiefgarage (rechts)



Quelle: Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2007a (grafisch überarbeitet)

Bauliche Unterbringung

Im Planungsprozess führten Fragen zu Anzahl, Lage, Technik und Betriebskonzept der Quartiersgaragen zu kontroversen Diskussionen zwischen den Vertretern des Forums Vauban, der Bauverwaltung und der städtischen Baugesellschaft, die die Parkbauten errichten sollte. Das Forum Vauban setzte sich anfangs wegen des geringeren Flächenbedarfs für automatisch betriebene Parkhäuser ein, die aber von den politischen Entscheidungsträgern auf Grund mangelnder Erprobung abgelehnt wurden (vgl. Metzler 1997c: 4). Besonders schwierig gestaltete sich die Suche nach von allen Akteuren akzeptierten Standorten für die Quartiersgaragen. Die Verwaltung favorisierte zunächst drei Quartiersgaragen, von denen die erste an der Vaubanallee errichtet werden sollte. Der Gemeinderat sprach sich allerdings für einen zentralen Standort an der Merzhauser Straße aus, um so den MIV schon am Rand abfangen und die Stellplätze weiter entfernt als eine ÖPNV-Haltestelle unterbringen zu können (vgl. Metzler 1997a: 8; Metzler 1997b: 6; Stadt Freiburg 2000b: 3; Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005d: 12). Wegen dieses Standorts reichte allerdings die Nachbargemeinde Merzhausen eine Normenkontrolle gegen den Bebauungsplan ein, weil sie verkehrliche Nachteile durch ein Parkhaus an der Gemarkungsgrenze fürchtete. Selbst der von einem autoreduzierten Quartier ausgehende MIV führte zu erheblichen Widerständen und Schwierigkeiten im Umfeld. (vgl. Stadt Freiburg 1997a: 10; Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 6 f., 51 f.) Im Stadtteil entstanden letztlich zwei Quartiersgaragen, um dort die Stellplätze für jene Baugrundstücke herzustellen, auf denen der Bebauungsplan dies ausschließt. Das erste Parkhaus (Solargarage, Eröffnung 2000, siehe Abbildung 92) mit 224 Stellplätzen entstand an der Merzhauser Straße im Südosten und das zweite Parkhaus (Glasgarage, 2001, siehe Abbildung 91) mit 272 Stellplätzen an der Lise-Meitner-Straße (vgl. Pech et al. 2009: 388 f.; Website Rosenstielarchitekten o.J.; Website Freiburger Stadtbau o.J.). Der Bebauungsplan regelt in Ziffer 2.2 der textlichen Festsetzungen für die Flächen der Parkhäuser, dass die Garagengeschosse nicht auf die Ge-

schossflächenzahl anzurechnen sind. Begründet wurde dies damit, dass durch die Parkgeschosse die zulässige Geschossflächenzahl in der Regel überschritten werden würde, ohne dass tatsächlich eine Nutzung dahinterstehe (vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005c: 2; Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005d: 8).
Beide Parkhäuser weisen eine ansprechende architektonische Gestaltung auf und treten dadurch sowie durch ihre Standortwahl wenig störend in Erscheinung. Die Solargarage weist eine geringe Gebäudetiefe von nur 20 m auf. Die Dachflächen beider Quartiersgaragen wurden mit PV-Anlagen bestückt (vgl. Pech et al. 2009: 388 f.). Mit dem Bau der Quartiersgaragen wurde die Freiburger Kommunalbauten GmbH (FKB) beauftragt. Eine Schwierigkeit bestand darin, dass wegen der Wahlfreiheit zwischen auto- und stellplatzfreiem Wohnen zum Zeitpunkt der Planung nicht klar war, wie viele Stellplätze tatsächlich nachgefragt werden (vgl. Schnabel/ Selle/ Yachkaschi 2000: 158). Im ersten Bauabschnitt gingen die Stadtverwaltung und die FKB zunächst davon aus, dass die Zahl der Stellplätze in der Solargarage nicht ausreichen wird. Allerdings war wegen des großen Interesses an autofreiem Wohnen die Nachfrage gering, sodass nicht alle Stellplätze veräußert werden konnten, wodurch Finanzierungslücken entstanden. Im folgenden Bauabschnitt wurden daher mehr stellplatzfreie Flächen als ursprünglich beabsichtigt festgelegt, um die noch freien Stellplätze in den Parkhäusern veräußern zu können. (vgl. Nobis 2000a: 7; Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.)
Damit die Nutzer Einfluss auf die Verwaltung und Instandhaltung haben, wurden die Parkhäuser wie klassische Eigentümergemeinschaften organisiert. In der Solargarage ist die Freiburger Kommunalbauten GmbH Miteigentümerin von 64 Stellplätzen, von denen 28 dauerhaft vermietet und 32 öffentlich genutzt werden (z.B. von Kunden des Supermarkts). Im Jahr 2018 standen noch vier Stellplätze für den Erwerb zur Verfügung. In der Glasgarage sind mittlerweile alle Stellplätze veräußert (vgl. Metzler 1997a: 8; Website Beule 2018). Das Forum Vauban schlug anfangs ein Nutzungskonzept vor, bei dem den Teileigentümern kein fester Stellplatz zugewiesen wird, sondern die Stellplätze frei angefahren werden und auch Beschäftigten und Besuchern zur Verfügung stehen. Mit Hilfe einer Steuerung hätte die Zahl der Fremdnutzer reguliert werden sollen, damit die Eigentümer ständig einen freien Stellplatz finden. Dieses Konzept scheiterte allerdings u.a. daran, dass die nötigen rechtlichen Voraussetzung nicht rechtzeitig geschaffen werden konnten (vgl. Nobis 1998c: 8). In der Solargarage gibt es ein öffentlich anfahrbares Parkdeck für die Besucher und Kunden des darunter liegenden Supermarkts sowie zwei weitere Geschosse, die Eigentümern bzw. Dauerparkern vorbehalten sind. Die dortigen Stellplätze sind den einzelnen Nutzern fest zugewiesen. In dem Parkhaus befinden sich zudem die notwendigen Stellplätze für die Grundschule einschließlich Sporthalle und einen Kindergarten (vgl. Stadt Freiburg 2000b: 3; Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 52-54; Stadt Freiburg o.J.a: 54). Auch bei der Glasgarage gelang es trotz Bemühungen des Forums Vauban nicht, die Anlage nicht nur für Anwohner, sondern für alle Nutzer zu öffnen (vgl. Schieder 2001: 8). Im Jahr 1999 kostete im ersten Parkhaus ein Stellplatz 33.700 DM; im zweiten Parkhaus lagen die Kosten bei 35.000 DM. Die Kosten für einen Stellplatz wurden von vielen Bewohnern als zu hoch angesehen und stießen daher auf erheblichen Widerstand (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 52-54; RWTH Aachen 2014: 76). Weitere Akzeptanzprobleme entstanden dadurch, dass die Stellplätze in den Quartiersgaragen nicht mit größeren Privatfahrzeugen wie Wohnmobilen genutzt werden können. Die Halter solcher Fahrzeuge waren gezwungen, entweder einen Stellplatz in der Quartiersgarage zu kaufen, den sie aber nicht nutzen können, oder sich unrechtmäßig autofrei zu melden und ihr Fahrzeug anderweitig unterzubringen oder das Fahrzeug zu verkaufen (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 54).

Abbildung 97: Wohnstraßen mit hoher Aufenthaltsqualität

Quelle: eigene Fotografie (2020)

Abbildung 98: Bereiche mit Tiefgaragen auf dem Baugrundstück

Quelle: eigene Fotografie (2020)

In der 2014 durchgeführten Umfrage der RWTH Aachen zum Zielmonitoring in Vauban beklagten Schlüsselpersonen in Interviews, dass es im Gegensatz zur rein als Anwohnergarage organisierten Glasgarage in der öffentlichen Solargarage Vandalismus gibt und dies zu hohen Kosten führt. Zudem sei in der geschlossenen Glasgarage auch die Lagerung von privaten Gegenständen möglich (vgl. RWTH Aachen 2014: 77). Zum Abschluss der Entwicklung des Stadtteils zog die Stadt in einer Broschüre das Fazit, dass die „Nutzung der Quartiersgaragen [...] durch die BewohnerInnen anerkannt [ist] und [...] sich in der alltäglichen Nutzung durchgesetzt [hat]. Die Auslastung liegt zwischenzeitlich bei nahezu 100 Prozent." (Stadt Freiburg o.J.a: 55)

Akzeptanz und Schwierigkeiten mit dem Autofrei-Konzept

Die Stadtverwaltung und der Verein für autofreies Wohnen mussten insbesondere in der Anfangsphase Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung der Autofreiheit durchzusetzen. Schon bald nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts zeigte sich, dass eine nicht unerhebliche Zahl an autofrei gemeldeten Haushalten in unzulässiger Weise Autos nutzte, nachdem sie sich die Kosten für den Stellplatzkauf gespart hatten. Einige Haushalte versuchten die Regelungen zu umgehen, indem sie Fahrzeuge über Verwandte oder Bekannte anmeldeten. Begründet wurden Verstöße oft damit, dass die Straßenbahnanbindung und die soziale Infrastruktur noch nicht vollumfänglich vorhanden seien und somit weiterhin ein Auto erforderlich sei. Ein Tolerieren der Verstöße war nicht möglich, weil Unmut sowohl bei jenen Bewohnern entstand, die einen Stellplatz erworben hatten, als auch bei jenen, die gerade wegen des besonderen Parkierungskonzepts in den Stadtteil gezogen waren. Weitere Probleme gab es durch Bewohner, die zwar einen Stellplatz besaßen, aber ihr Fahrzeug statt in einer Quartiersgarage in den Wohnstraßen abstellten. Da die Gefahr bestand, dass das Autofrei-Konzept scheitert und die Aussetzung der Stellplatzpflicht aufgehoben wird, setzten sich der Verein für autofreies Wohnen und das Forum Vauban aktiv für eine Lösung der Probleme ein. Beispielsweise wurde im Stadtteilmagazin vauban actuel Anfang der 2000er Jahre laufend auf die Probleme hingewiesen und an die Bewohner appelliert (z.B. Linck 2002a: 9). Die Stadtverwaltung legte anfangs großen Wert auf die Einhaltung der Autofreiheit und prüfte dies beispielsweise durch Halterfeststellungen. Das Bauordnungsamt schrieb Bewohner an, auf die trotz Autofrei-Erklärung Autos zugelassen waren, und forderte sie zum Nachweis eines Stellplatzes auf (vgl. Nobis 2000b: 7; Stadt Freiburg 2000a: 3 f.; Stadt Freiburg 2000b: 2-4; Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 59, 67 f., 110). Es wurden auch Bußgeldverfahren gegen Haushalte eingeleitet, die gegen die Autofreiheit verstießen (vgl. Lutz 2009: 7; Linck 2010a: 8).

Nach Aussagen des Geschäftsführers des Vereins für autofreies Wohnen sind derzeit die Verstöße gegen die Autofrei-Erklärung überschaubar. Dies sei auch zum Teil auf die starke soziale Kontrolle im Stadtteil zurückzuführen. Bei vielen Haushalten, die ein Auto anschaffen, würde es sich um Sonderfälle handeln, weil das Auto nur temporär erforderlich sei (z.B. zum Erreichen einer Lehrstelle im Umland). In diesen Fällen könne über die Bereitstellung eines Stellplatzes aus dem Pool das Problem gelöst werden. Insgesamt habe sich durch den Stellplatz-Pool auch die Problematik mit den Falschparkern in den Wohnstraßen entspannt (vgl. Warnstorf 11.08.2020).

Das Parkierungskonzept wird seit den Anfängen von einigen politischen Lagern und Teilen der Öffentlichkeit kritisch verfolgt und das Auftreten von Problemen schnell als Scheitern des Konzepts gesehen. Um nicht das gesamte Verkehrskonzept zu gefährden, versucht der Verein, die Einhaltung der Autofreiheit konsequent durchzusetzen. Dabei werden die Regelungen streng ausgelegt, um Einzelfallentscheidungen und Irritationen zu vermeiden. Die 2019 im Internet abrufbare Vertragsversion enthält eine Strafe von 10.000 Euro, wenn sich Eigentümer mit Auto gegenüber dem Verein autofrei erklären (vgl. Verein für autofreies Wohnen o.J.a: 9). In der Autofrei-Erklärung wird zudem darauf hingewiesen, dass bei einer nicht wahrheitsgemäßen Erklärung die Baurechtsbehörde ein Bußgeld bis zu 50.000 Euro festsetzen kann (vgl. Verein für autofreies Wohnen o.J.b: 1).

Pkw-Bestand und realisierte Stellplätze

Die Stadt Freiburg hat im Statistischen Jahrbuch 2019 den Bestand an Kraftfahrzeugen und die Pkw-Dichte detailliert auf Stadtbezirksebene ausgewertet. Dabei gibt es allerdings Abweichungen von der ansonsten in der vorliegenden Arbeit verwendeten Berechnungsweise, sodass die Zahlen nur eingeschränkt vergleichbar sind. Beim Fahrzeugbestand griff die Stadt nicht auf Daten des Kraftfahrt-Bundesamts zurück, sondern auf Daten des städtischen Amts für Bürgerservice und Informationsmanagement, die sich von jenen des Kraftfahrt-Bundesamts

unterscheiden. Beispielsweise verzeichnet das Kraftfahrt-Bundesamt zum 01.01.2019 in Freiburg 92.387 Fahrzeugzulassungen (vgl. KBA 2019), während die Stadt zum 31.12.2018 von nur 90.896 ausgeht (vgl. Stadt Freiburg 2019a: 95).[20] Darüber hinaus griff die Stadt für die Berechnungen auf die Zahl der wohnberechtigten Bevölkerung (Haupt- und Nebenwohnungen) und nicht wie sonst üblich auf die Wohnbevölkerung (nur Hauptwohnung) zurück (vgl. Stadt Freiburg 2019a: 14). Daher kann es nachfolgend zu Abweichungen zu den anfangs genannten Kenndaten kommen, die bei allen untersuchten Projekten mit den gleichen Quellen berechnet wurden.
Im Jahr 2018 waren nach städtischen Berechnungen im Stadtteil Vauban 1.197 Pkw zugelassen – davon hatten 1.120 Pkw private Halter. Der Stadtbezirk Vauban wies 2018 mit 217 Pkw je 1.000 Einwohner unter allen Stadtbezirken in Freiburg die geringste Pkw-Dichte auf. Wenn nur die privat zugelassenen Pkw berücksichtigt wurden, lag die Pkw-Dichte bei 203 Privat-Pkw je 1.000 Einwohner. In der Gesamtstadt lag die Pkw-Dichte mit 397 Pkw je 1.000 Einwohner (2018) im Vergleich zu Vauban fast doppelt so hoch. In Vauban nahm die Pkw-Dichte in den letzten zehn Jahren um etwa ein Drittel zu, während sie in der Gesamtstadt nur um 5,2 % anstieg. Bei einem Bestand von 2.020 Wohnungen (ohne Wohnheime, 2017) kommen somit im Durchschnitt auf eine Wohnung faktisch 0,6 Pkw. Realisiert oder zumindest über Baulast nachgewiesen wurde in der Regel ein Stellplatz pro Wohnung. (vgl. Stadt Freiburg 2019a: 17*-19*, 99 f.; Stadt Freiburg 2008c: 93)

Tabelle 38: Pkw-Dichte in Vauban und der Gesamtstadt im Vergleich

	Pkw je 1.000 Einwohner, 2009	Pkw je 1.000 Einwohner, 2018	Pkw zugelassen auf natürliche Personen je 1.000 Einwohner, 2009	Pkw zugelassen auf natürliche Personen je 1.000 Einwohner, 2018	Pkw je 1.000 Einwohner Veränderung 2009-2018 (in %)	Pkw zugelassen auf natürliche Personen je 1000 Einwohner Veränderung, 2009-2018 (in %)
Vauban	164	217	153	203	+ 32,3 %	+ 32,2 %
Freiburg	377	397	325	342	+ 5,4 %	+ 5,2 %

Quelle: Stadt Freiburg 2019a: 18*

8.2.3.4 Bewertung anhand der Indikatoren

Über den Stadtteil Vauban liegen einige Untersuchungen und Studien vor, die für die Bewertung der Stadtentwicklungspotenziale herangezogen werden konnten. Neben dem bereits erwähnten Projekt `Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzepts im Stadtteil Freiburg-Vauban´ wurde u.a. auf ein Studienprojekt der RWTH Aachen (Fakultät Architektur) zurückgegriffen. Der dortige Lehrstuhl Planungstheorie und Stadtentwicklung beschäftigte sich auf Anfrage der Stadt Freiburg im Jahr 2013 mit der Frage, inwieweit die für Vauban gefassten Ziele erreicht werden konnten. Die Studierenden führten diesbezüglich über 100 Bewohnerinterviews als Straßenbefragungen sowie eine Jugendbefragung durch. Ergänzend dazu interviewten Mitarbeitende des Lehrstuhls mehrere Schlüsselpersonen. Die Ergebnisse wurden in einem umfangreichen Bericht zusammengefasst (vgl. RWTH Aachen 2014).

Wohnkosten

Eines der wesentlichen Ziele des Parkierungskonzepts bestand darin, Haushalten, die über kein Auto verfügen und somit keinen Stellplatz benötigen, die Kosten für die Errichtung von Stellplätzen zu ersparen. Die Herstellungskosten der Stellplätze sollten von den Wohnungen entkoppelt werden. Dadurch, dass die Quartiersparkhäuser als wirtschaftlich unabhängige Bauvorhaben errichtet wurden, konnte vermieden werden, dass autofrei genutzte Wohnungen die Herstellung von ansonsten erforderlichen Tiefgaragen querfinanzieren müssen. Innerhalb der engen rechtlichen Schranken der Landesbauordnung wurde mit dem Freiburger Modell eine flexible Lösung gefunden, wie die Herstellung von Stellplätzen, die zwar gesetzlich notwendig, aber tatsächlich nicht erforderlich sind, rechtssicher vermieden werden kann. Ganz ohne finanzielle Aufwendungen war der im Baugenehmigungsverfahren erforderliche Stellplatznachweis allerdings nicht möglich. Für den anteiligen Erwerb des Grundstücks, das mit den notwendigen Baulasten belegt wurde, mussten die Bauherren etwa 4.000 Euro und für die möglicherweise spätere Errichtung eines Parkhauses eine Sicherungsgrundschuld aufbringen; ebenso fällt eine jährliche Verwaltungspauschale von ca. 35 Euro für den Verein für autofreies Wohnen an. Trotz dieser nicht vermeidbaren

[20] In den Daten des Kraftfahrt-Bundesamts findet sich der Hinweis, dass in den Zulassungszahlen für Freiburg auch Fahrzeuge der Landespolizeidirektion Freiburg enthalten sind. Möglicherweise lassen sich diese Differenzen darauf zurückführen (vgl. KBA 2019).

Ausgaben konnten autofreie Haushalte im Vergleich zur realen Herstellung eines Stellplatzes erheblich Kosten sparen. Das Parkierungskonzept in Vauban zeigt aber auch die Problematik auf, dass Modelle, die autofreie Haushalte von den Parkierungskosten entlasten, schnell zu Missbrauch führen können und Haushalte trotz Autobesitz versuchen, in den Genuss der Kosteneinsparungen zu kommen. Die Projektverantwortlichen mussten daher vorab ein ausgereiftes und rechtssicheres Verfahren entwickeln, um die Autofreiheit und damit die Kostengerechtigkeit zu sichern. Der Abschluss der erforderlichen Verträge, die Abwicklung und Kontrolle führen zu einem dauerhaften Personal- und Bearbeitungsaufwand.
Zur Entstehungszeit kostete ein Stellplatz in den beiden Quartiersparkhäusern 33.700 bzw. 35.000 DM, was vergleichsweise teuer war und daher auch zu Unmut führte (vgl. Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.). Derzeit liegen die Kosten für einen Stellplatz in den Quartiersgaragen bei etwa 25.000 Euro (vgl. Warnstorf 11.08.2020). Im Vergleich zu durchschnittlichen Kosten von Tiefgaragenstellplätzen erscheinen die Kosten verhältnismäßig hoch. Wenn allerdings Tiefgaragen ohne Querfinanzierungen durch die Wohnungen kalkuliert werden würden, kann davon ausgegangen werden, dass die Stellplätze in den Parkhäusern zu deutlich geringeren Kosten hergestellt werden konnten.
Weitere Kosteneinsparungen konnten bei der Entwicklung des Stadtteils dadurch erzielt werden, dass infolge des innovativen Parkierungskonzepts die öffentlichen Erschließungsstraßen auf ein Minimum reduziert werden konnten. Dadurch konnten die Erschließungskosten deutlich gesenkt und die finanziellen Mittel im Entwicklungshaushalt für andere Maßnahmen verwendet werden. Insgesamt gesehen hat das für Vauban entwickelte Parkierungskonzept eine starke soziale Dimension, weil es die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum unterstützt und autofreie Haushalte von Stellplatzkosten entlastet.

Flächenverbrauch

Durch das differenzierte Parkierungskonzept mit auto- und stellplatzfreiem Wohnen konnte in Vauban der Flächenverbrauch für die Unterbringung von Stellplätzen erheblich gesenkt werden. Einen großen Beitrag zur Flächeneinsparung leistet die Aussetzung der Herstellungspflicht des 1:1-Stellplatzschlüssels für etwa 400 Wohnungen. Bei einem pauschalen Flächenansatz von ca. 27,5 m² je Stellplatz konnte dadurch bislang auf die Herstellung von ca. 11.000 m² Parkierungsfläche verzichtet werden. Im Gegenzug muss im Stadtteil eine ausreichend große Fläche freigehalten werden, auf der die notwendigen Stellplätze bei Bedarf nachträglich errichtet werden können. Obwohl die Fläche anderweitig nicht bebaut werden kann, ist sie nicht ungenutzt, sondern stellt einen Mehrwert dar, indem sie den Bewohnern als Frei- und Aufenthaltsraum dient.
Die beiden kompakten Quartiersgaragen, in denen die notwendigen Stellplätze der nicht-autofreien Wohnungen untergebracht sind, führen im Vergleich zu normalerweise eingeschossig ausgeführten Tiefgaragen zu erheblichen Flächeneinsparungen. In den zwei Parkhäusern wurden nach eigenen Berechnungen auf einer Grundfläche von ca. 3.050 m² insgesamt 496 Stellplätze geschaffen. Pro Stellplatz war somit im Durchschnitt lediglich eine Gebäudegrundfläche von 6,1 m² erforderlich. In der Solargarage wurden auf vier, jeweils 1.610 m² großen Parkebenen (ca. 80,5 m x 20 m) 224 Stellplätze und in der Glasgarage auf fünf, jeweils 1.440 m² großen Ebenen (ca. 45 m x 32 m) 272 Stellplätze hergestellt. Bei der Solargarage konnten zusätzlich weitere Flächeneinsparungen dadurch erreicht werden, dass das Parkhaus mit einem Supermarkt kombiniert wurde. Die typischerweise auf großen offenen Parkplätzen untergebrachten Kundenstellplätze befinden zum Großteil ebenfalls im Parkhaus.
Trotz entsprechender Vorschläge des Forums Vauban sind die Stellplätze für die Wohnungen in den Parkhäusern allerdings nicht frei anfahrbar und damit nicht mehrfach nutzbar, sondern einem Autobesitzer fix zugewiesen. Bei einer flexiblen Nutzung hätte die Effizienz des geschaffenen Parkraums weiter erhöht und noch mehr Flächen eingespart werden können.
Durch die Unterbringung der Stellplätze in den Parkhäusern entstanden in vielen Bereichen keine Tiefgaragen, die Grundstücke in der Regel weitgehend unterbauen und damit die natürlichen Bodenfunktionen massiv einschränken. Auf dem im Internet von der Stadt Freiburg zur Verfügung gestellten Katasterplan, in dem auch die Tiefgaragen eingezeichnet sind, lassen sich deutlich die Unterschiede zwischen den stellplatzfrei und den konventionell entwickelten Baufeldern erkennen (siehe Lageplan). Während in den mit Tiefgaragen entwickelten Bereichen die Baublöcke großflächig überbaut sind, sind sie in den stellplatzfreien Bereichen frei von Unterbauungen (vgl. Website Stadt Freiburg 2020). Auch wenn die Unterbringung der Stellplätze in den Parkhäusern im Hinblick auf den Flächenverbrauch einige Vorteile hat, ist bei der Gesamtbewertung zu berücksichtigen, dass auf den betreffenden, gut integrierten Grundstücken auch Wohnungen oder sonstige Nutzungen hätten realisiert werden können.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Durch die Entkopplung von Wohnung und Stellplatz, die Kostenersparnis autofreier Haushalte beim Stellplatznachweis und die Schaffung von attraktiven Alternativen zum Privatauto wurden in Vauban Anreize zur Abschaffung von Autos geschaffen. Zwingend autofrei zu werden, war allerdings nie Voraussetzung dafür, um in dem Stadtteil eine Wohnung errichten oder beziehen zu können. Das Parkierungskonzept, aber auch andere flankierende Maßnahmen wie Nutzungsmischung zielen darauf ab, den MIV im Stadtteil zu minimieren und eine umweltfreundliche Mobilität zu forcieren.

Bei der Vermarktung der Grundstücke war die Nachfrage nach autofreiem Wohnen wesentlich größer als von der Stadt zunächst erwartet. Im ersten Bauabschnitt nahmen 147 der insgesamt 265 Haushalte am Autofrei-Konzept teil (55,3 %) (vgl. Stadt Freiburg 2000b: 3). Die Stadt hatte ursprünglich mit etwa 60 Interessenten gerechnet (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 59, 66). Insgesamt leben nach Abschluss der Entwicklung rund 750 Haushalte in den verkehrsberuhigten Bereichen in Vauban – davon nutzen nur rund 350 Haushalte ein Auto (vgl. Stadt Freiburg o.J.a: 30).

Im Mai 2002 wurde im Rahmen eines Forschungsprojekts, das die Umsetzung des innovativen Konzepts begleitete, eine Bewohnerbefragung durchgeführt, um die Akzeptanz des Verkehrskonzepts zu untersuchen. Zum damaligen Zeitpunkt lebten ca. 2.900 Personen im Stadtteil. Befragt wurden Bewohner sowohl im stellplatzfreien, als auch im konventionellen Teil des Baugebiets. Die Befragung ergab, dass es sich bei den meisten Haushalten ohne Auto nicht um solche handelt, die ohnehin seit langem autofrei leben, sondern dass 57 % der Befragten erst mit dem Umzug nach Vauban und weitere 16 % innerhalb der letzten fünf Jahre ihr Auto abgeschafft hatten. Bei den meisten Bewohnern hat also bewusst mit bzw. vor dem Einzug eine tiefgreifende Änderung des Mobilitätsverhaltens stattgefunden. Bemerkenswert war das Ergebnis, dass auch 41 % der Bewohner, die ein Auto besitzen, das Fahrrad seit dem Einzug in Vauban öfter nutzen. Bei der Befragung stellte sich heraus, dass insbesondere Bewohner, die ein Auto besitzen, Kritik am Parkierungskonzept äußern und sich diese vor allem an den Parkhäusern entzündet. Moniert wurden im Wesentlichen die Lage und damit verbundenen weiten Entfernungen zwischen Stellplatz und Wohnung und die angeblich mangelnde Sicherheit der Parkhäuser. Unter anderem wurde die Meinung vertreten, dass Frauen nachts die Nutzung der Parkhäuser nicht zuzumuten sei (vgl. Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: 6, 91 f., 113, 126 f.). Auch bei einer späteren Befragung im Jahr 2013 tauchte das Problem des fehlenden Sicherheitsgefühls (Angstraum) in der Solargarage auf (vgl. RWTH Aachen 2014: 75).

Im Studienprojekt der RWTH Aachen zur Zielerreichung in Vauban ließen sich einige Ergebnisse zum Thema Mobilitätsverhalten finden. In den (nicht repräsentativen) Interviews mit Schlüsselpersonen zeigte sich, dass ein Großteil der Befragten das Ziel einer Minimierung des MIV als erreicht betrachtet (vgl. RWTH Aachen 2014: 60). Mehrere Schlüsselpersonen berichteten, dass beim Einzug in den Stadtteil oder nach einiger Zeit Autos abgeschafft wurden. Insbesondere das gut ausgebaute Carsharing in Vauban stelle eine attraktive Alternative zum Privatauto dar (vgl. ebd.: 61). Mit Blick auf die ÖPNV-Anbindung ergab die Befragung von Bewohnern auf der Straße, dass 95 % der Befragten das Ziel einer guten ÖPNV-Anbindung als erreicht einstufen. Eine Schlüsselperson wies im Interview darauf hin, dass die Übergangsphase bis zur Fertigstellung der Straßenbahn problematisch und zu lange gewesen sei (vgl. ebd.: 66 f.). Drei weitere Schlüsselpersonen befanden, dass sich durch die räumliche Trennung von Auto und Wohnung das Nutzerverhalten geändert hat, da auf Grund der Wege vom bzw. zum Auto die Entscheidung für dessen Nutzung bewusster getroffen werde (vgl. ebd.: 75). Viele Schlüsselpersonen kritisierten in den Interviews, dass Haushalte `illegal´ Autos besitzen, für die es keinen Stellplatz gibt. Zwei Befragte wiesen auf die starke soziale Kontrolle bei Parkierungsverstößen hin, die zum Teil so weit gehen, dass Bewohner auf falsch parkenden Autos Aufkleber mit Hinweisen zum Fehlverhalten anbringen (vgl. ebd.: 76 f.).

Stadtraumqualität

Das Erscheinungsbild des Stadtteils Vauban weist in vielen Bereichen überdurchschnittliche Qualitäten auf. Diese lassen sich auf das stark auto- bzw. stellplatzreduzierte Parkierungskonzept sowie auf weitere Maßnahmen wie die kleinteilige Parzellierung oder den Erhalt des Baumbestands zurückführen.

Durch die Konzentration der Stellplätze in den Parkhäusern, die in den Randbereichen platziert wurden, sind große Teile des Wohnumfelds frei von fahrendem und ruhendem Autoverkehr und störenden Zu- und Abfahrten in Tiefgaragen. Das Parkierungskonzept trägt in mehrerlei Hinsicht zur Belebung des öffentlichen Raums bei. Bewohner, die kein Auto besitzen, sind hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs; Bewohner mit

Auto müssen Fußwege zu ihren Fahrzeugen in den Quartiersgaragen zurücklegen und sind somit ebenfalls im Freiraum präsent.
Dadurch, dass bei der Wohnbebauung vielerorts keine Tiefgaragen errichtet wurden, konnten bestehende Bäume weitgehend erhalten sowie neue große Bäume mit Bodenanschluss gepflanzt werden. Das Stadtbild profitiert außerdem sehr von der Vielfalt, die durch die kleinteilige Bebauung mit ihrem Nebeneinander unterschiedlicher Projekte entstanden ist. Die Quartiersparkhäuser erleichtern diese Art der kleinteiligen Grundstücksentwicklung, da sie das Problem der Stellplatzunterbringung in solchen Strukturen lösen. Auf den kleinen Grundstücken reicht in der Regel der Platz für gebäudebezogene Tiefgaragen nicht aus und parzellenübergreifende Tiefgaragen führen zu einem großen Regelungsaufwand und vielen Abhängigkeiten (siehe Ankernutzer-Verfahren Kapitel 8.2.1). Die beiden Quartiersgaragen fügen sich dank ihrer architektonischen Gestaltung und ihrer kompakten Bauweise verträglich in die umgebende Bebauung ein. Insbesondere die Solargarage, die zusätzlich durch die PV-Anlage auf dem Dach und den Supermarkt im Erdgeschoss einen Beitrag zur Energie- und Nahversorgung leistet, kann sowohl gestalterisch als auch funktional als ein gelungenes Beispiel für Quartiersparkhäuser betrachtet werden. Stadträumlich etwas problematisch erscheint die große Zahl an öffentlichen Parkständen entlang der zentralen Vaubanallee. Beinahe auf ganzer Länge ist die Straße beidseitig von Parkständen gesäumt. So entsteht entlang dieser Hauptachse ein stark vom Auto – darunter allerdings viele für Carsharing – dominiertes Erscheinungsbild, was nicht so recht zu einem autoreduzierten Stadtteil passt.
Bei den Befragungen im Rahmen des Studienprojekts der RWTH Aachen zeigte sich, dass die Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen vor allem der beiden ersten Bauabschnitte mehrheitlich sehr positiv bewertet wurde (vgl. RWTH Aachen 2014: 64). Ebenso ließen die Befragungen den Schluss zu, dass die Qualitäten, die durch das stellplatzfreie Parkierungskonzept entstanden sind (ruhiges Wohnen, Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität), von vielen Schlüsselpersonen sehr geschätzt werden (vgl. ebd.: 73-75).

8.2.3.5 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Der Stadtteil Vauban hat unter verschiedenen Gesichtspunkten beim Umgang mit dem ruhenden und fahrenden Verkehr Vorbildcharakter. In Vauban wurden im Hinblick auf das Auto verschiedene Arten des Wohnens realisiert: Wohnen ohne Auto, Wohnen mit Auto in Quartiersgaragen und Wohnen mit Auto in gebäudebezogenen Tiefgaragen. Die rechtliche Aussetzung der Stellplatzherstellung für autofreie Haushalte und die zentralisierte Unterbringung der Stellplätze in den Parkhäusern tragen dazu bei, dass am Rand von Freiburg ein neues Stück Stadt entstanden ist, das sich durch überdurchschnittliche Wohnqualitäten auszeichnet und zur Lösung zahlreicher Probleme der Stadtentwicklung beiträgt. Viele Städte mit vergleichbaren Planungsaufgaben nahmen und nehmen sich Vauban als Vorbild. Allerdings bereitet die Nachahmung des ambitionierten Verkehrskonzepts meist Probleme. Der Erfolg in Freiburg, lässt sich insbesondere auf die Besonderheiten bei den Akteuren und beim Planungsprozess sowie auf die speziellen Rahmenbedingungen vor Ort zurückführen. Beispielsweise gab es in Freiburg schon Anfang der 1990er Jahre in weiten Teilen der Verwaltung und Bevölkerung ein sehr ausgeprägtes Bewusstsein für Umweltthemen (Stichwort: Green City Freiburg). Ein wesentlicher Erfolgsfaktor kann in der Entscheidung der Stadt gesehen werden, die Bürger in einer erweiterten Form an den Planungen zu beteiligen und die Durchführung der Partizipation auf engagierte Akteure vor Ort (Forum Vauban) zu übertragen. Bürger und externe Fachleute hatten dadurch laufend die Möglichkeit, eigene Ideen und Konzepte zu entwickeln und einzubringen. Diese Annahme wird auch durch die Ergebnisse der von der RWTH Aachen im Jahr 2014 durchgeführten Befragungen gestützt. In einem Großteil der Gespräche mit Schlüsselpersonen wurde die Einschätzung vertreten, dass viele Qualitäten im Stadtteil ohne die starke Beteiligung der Bürger nicht in diesem Umfang entstanden wären (vgl. RWTH Aachen 2014: 96). Das Besondere in Vauban war, dass sich von Anfang an künftige Bewohner und sonstige Interessierte mit den Themen Verkehr und Parkierung beschäftigten und ihre Vorstellungen eines umweltfreundlichen Stadtteils gut organisiert mit hoher fachlicher Qualität in den Planungsprozess und in die weiteren Diskussionen einbrachten. Die Idee eines auto- und stellplatzreduzierten Verkehrskonzepts ging nicht primär von der Stadtverwaltung aus, sondern stieß dort zunächst eher auf Ablehnung. Das innovative Parkierungskonzept wurde in einem längeren Abstimmungsprozess zwischen der Verwaltung und den externen Interessensvertretern erarbeitet. Themen, bei denen sich keine Einigung finden ließ (z.B. Anzahl der stellplatzfreien Baufelder), wurden politisch durch den Gemeinderat entschieden. Zu den wichtigsten Aufgaben der Stadt-

verwaltung zählte, die notwendigen Entscheidungen vorzubereiten bzw. herbeizuführen, die Grundstücke mit Vorgaben zur Parkierung zu veräußern sowie die Modalitäten für den Nachweis der Autofreiheit im Baugenehmigungsverfahren festzulegen und umzusetzen.
Ein wichtiger strategischer Schritt für die Entwicklung und Umsetzung des Parkierungskonzepts war die Gründung und finanzielle Ausstattung des Vereins Forum Vauban sowie dessen Engagement und Einbindung in die Projektstruktur. Der Verein war durch finanzielle Zuschüsse der Stadt und durch Fördermittel in der Lage, Mitarbeiter einzustellen, externe Expertise zu beauftragen und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Der anfängliche Wunsch nach einem gänzlich autofreien Stadtteil ließ sich allerdings nicht durchsetzen. Das Forum Vauban und der eingerichtete Arbeitskreis Verkehr waren die treibende Kraft für die Erarbeitung des auto- bzw. stellplatzfreien Parkierungskonzepts. Der Verein trat aktiv mit Forderungen an die Stadt heran, band die politischen Gremien ein, warb intensiv für die Idee der Autofreiheit und legte konkrete, von Fachleuten ausgearbeitete Vorschläge für die Umsetzung vor. Im Zuge der Aushandlung und Diskussion entstanden so tragfähige und mehrheitsfähige Kompromisslösungen. Ein wichtiger Baustein des Parkierungskonzepts besteht darin, dass Bauherren frei wählen können, ob sie ihre Wohnung mit oder ohne Stellplatz nutzen. Wegen der streng geregelten Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg musste ein komplexes Modell entwickelt werden, um Wohnungen ohne real hergestellten Stellplatz errichten zu können. Als Rechtsinstrument musste eigens der Verein für autofreies Wohnen gegründet werden, der die Umsetzung und Kontrolle des autofreien Wohnens übernimmt. Das Beispiel Vauban verdeutlicht, welch komplizierte und aufwändige Konzepte auf Grund der Gesetzeslage in Baden-Württemberg erforderlich werden, damit Bauherren, die tatsächlich keinen Bedarf an einem Stellplatz haben, dessen Herstellung vermeiden können und Missbrauch unterbunden wird. Die rechtliche Aussetzung der Stellplatzherstellung führt langfristig zu einem erheblichen Aufwand für die beteiligten Akteure (z.B. jährliche Kontrolle der Autofreiheit), denn der Stellplatznachweis ist nicht wie sonst üblich mit der Errichtung des Stellplatzes erledigt.
Die Auswertung der zahlreichen verfügbaren Dokumente unterschiedlicher Akteure (Publikationen der Vereine und der Stadtverwaltung, Artikel in den Stadtteilmagazinen, Gemeinderatsdrucksachen, Berichte von Forschungsprojekten etc.) verdeutlichte, dass dem Stellplatzkonzept langwierige und kontroverse Diskussionen vorangegangen sind, die teilweise bis heute andauern. In früheren Phasen warfen der Stadtteilverein und der Autofrei-Verein der Stadt sogar vor, das Verkehrskonzept nicht ausreichend zu unterstützen und zu wenig auf innovative Ideen einzugehen (z.B. Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.). Berücksichtigt werden sollte in diesem Zusammenhang aber auch die besondere Situation der Stadt, die bei der großen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme unter einem erheblichen finanziellen und zeitlichen Druck stand und daher eher zurückhaltend auf Konzepte reagierte, die möglicherweise die Entwicklung und Vermarktbarkeit der Grundstücke erschweren. Die Auswertung der umfangreichen Unterlagen zeigte, dass das Parkierungskonzept mit dem autofreien Wohnen auch Jahre nach der Fertigstellung von verschiedenen Akteuren kritisch beobachtet wird und einzelne Verstöße gleich als Scheitern interpretiert werden.
Ein wichtiger Faktor für die Realisierung von Vauban kann außerdem im Prinzip der lernenden Planung gesehen werden. Der Planungsprozess war nicht mit dem Bebauungsplan zu Ende, sondern entwickelte sich auf Grundlage von gemachten Erfahrungen über viele Jahre weiter. Wesentliche Voraussetzung dafür, dass das Parkierungskonzept in dieser Form umgesetzt werden konnte, war, dass die Stadt die Kasernenflächen erworben und in eigener Regie entwickelt hat und dass mit der Freiburger Stadtbau ein Akteur bereit war, die Parkhäuser zu errichten. Das Beispiel Vauban verdeutlicht, dass ergänzende Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehrsanbindung erforderlich sind, wenn eine Bebauung autoreduziert entwickelt werden soll. Ein großes Problem bei der Umsetzung bestand darin, dass der neue Stadtteil nicht von Anfang an mit der Straßenbahn angebunden werden konnte. In einem Abschlussbericht der Stadtteilentwicklung stellt die Stadtverwaltung treffend fest: „Das Konzept des autoreduzierten Stadtteils steht und fällt mit einem entsprechenden ÖPNV-Angebot.“ (Stadt Freiburg o.J.a: 29)
Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass das Ende der 1990er Jahre entwickelte Freiburger Modell des auto- und stellplatzfreien Wohnens vielfältige Möglichkeiten aufzeigt, wie mit Maßnahmen beim ruhenden Verkehr aktuelle Probleme der Stadtentwicklung gelöst werden können. Das Parkierungskonzept begünstigte neben Kosten- und Flächeneinsparungen sowohl ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten als auch die Entstehung eines hochwertigen Wohnumfelds. Trotz einiger Schwierigkeiten ist der Stadtteil Vauban u.a. ein Vorzeigebeispiel dafür, wie ruhender Verkehr reduziert und unter verschiedenen Aspekten zweckdienlich untergebracht werden kann.

8.2.4 München: Domagkpark

Für die Untersuchung der Projektstudie wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungspläne (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Gemeinderatsdrucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt (z.B. Gestaltungsleitfaden)
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt, der Wohnungsunternehmen und -genossenschaften sowie der im Quartier aktiven Akteure (z.B. Quartiersgenossenschaft)
- Dokumente des Konsortiums Domagkpark (z.B. Mobilitätskonzept, Infobroschüre über Mobilitätsangebote)
- Studien und Untersuchungen im Rahmen von Forschungsprojekten und Masterarbeiten
- Präsentation eines Mitarbeiters aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Verkehrsplanung
- Pläne (z.B. Entwurfspläne, Stadtplan)
- Fotografien (eigene Aufnahmen, Luftbilder)
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Merkur, Süddeutsche Zeitung, Abendzeitung)
- Recherche nach Kauf- oder Vermietungsangeboten bei Immoscout und ebay Kleinanzeigen
- Daten des Bayerischen Landesamts für Statistik
- schriftliche Befragung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu Einzelthemen
- schriftliche Befragung des statistischen Amts der Landeshauptstadt München
- Kartierungen und Beobachtungen während der Begehung am 16.01.2021, 14:00-16:00 Uhr

8.2.4.1 Kontext Stadt

Kenndaten München

Bundesland: Bayern
Regierungsbezirk: Oberbayern
Einwohner: 1.542.211 (2018) [1], 1.464.962 (2013) [2], 1.367.314 (2008) [3]
Zentrale-Orte-System: Metropole [4]
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Metropole in metropolitaner Stadtregion
ÖPV: Hauptbahnhof München sowie weitere Bahnhöfe mit zahlreichen Fernverkehrsverbindungen // Zentraler Omnibusbahnhof (nationaler und internationaler Verkehr) // Flughafen
ÖPNV: 8 S-Bahnlinien, 8 U-Bahnlinien (derzeit Ausbau in Planung), 13 Straßenbahnlinien, zahlreiche Buslinien[5]
Fahrstrecke zu umliegenden Städten: Rosenheim: 65 km, Augsburg: 80 km, Ingolstadt: 80 km
Anteil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern: 85,3 % [6]
zugelassene Pkw insgesamt: 725.690 (01.01.2019), 684.713 (01.01.2014), 612.380 (01.01.2009) [7]
privat zugelassene Pkw: 509.923 (01.01.2019), 492.251 (01.01.2014), 466.193 (01.01.2009) [8]
durchschnittliche Anzahl private Pkw je Wohnung: 0,64 (Durchschnitt Bayern: 1,09) (2018/ 2019) [9]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 331 (Durchschnitt Bayern: 534) (2018/ 2019) [10]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 ab 18-Jährige: 411 (Durchschnitt Bayern: 639) (2018/ 2019) [11]
Carsharing: mehrere Anbieter im Stadtgebiet (z.B. STATTAUTO // sowohl stationäre als auch stationsunabhängige Angebote [12]
Modal Split (Wege): 34 % MIV, 24 % ÖPV, 18 % Fahrrad, 24 % zu Fuß (MiD 2017) [13]
Stellplatzsatzung: rechtskräftig seit 02.01.2008 (Stellplatzsatzung StPlS) [14]

Quellen: [1] Landeshauptstadt München 2019b: 4 [2] Landeshauptstadt München 2014a: 6 [3] Landeshauptstadt München 2019d: 2 [4] StMWi: 4 (Hinweis: Bezeichnung Metropole 2018 in Landesentwicklungsprogramm eingeführt) [5] Website LHM o.J.i [6] Bayerisches Landesamt für Statistik 2019a: 10 f. (nur Wohngebäude) [7] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [8] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [9] Bayerisches Landesamt für Statistik 2019a: 9, 18; KBA 2019 (Wohn- und Nichtwohngebäude berücksichtigt) [10] Landeshauptstadt München 2019b: 4; Bayerisches Landesamt für Statistik 2019b: 18; KBA 2019 [11] Bayerisches Landesamt für Statistik 2019c: 6 f.; KBA 2019 [12] Website Carsharing News 2019 [13] Website LHM o.J.a; infas et al. 2019e: 9 [14] Landeshauptstadt München 2007a

Bevölkerung und Wohnungsmarkt

Die Landeshauptstadt München ist mit etwa 1,5 Mio. Einwohnern die größte Stadt Bayerns und die drittgrößte Stadt Deutschlands. Sie bildet das Zentrum der Metropolregion München mit etwa sechs Millionen Einwohnern. München verzeichnet seit Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum und damit einhergehend z.B. schnell stei-

gende Wohnungspreise sowie erhebliche Verkehrs- und Umweltbelastungen. Im Jahr 2015 übersprang München die 1,5-Millionen-Einwohnermarke. Zwischen 2013 und 2018 ist die Bevölkerung um über 77.000 Einwohner gewachsen (vgl. Statistisches Amt München o.J.a: 5). In München lebten 2018 ca. 825.850 Haushalte (ohne Haushalte in Heimen); bei 54 % handelte es sich dabei um Ein- und bei 24,9 % um Zweipersonenhaushalte (vgl. Statistisches Amt München o.J.a: 62).
Im Jahr 2018 wies München einen Wohnungsbestand von 801.816 Wohnungen (inklusive Heime) auf (vgl. Landeshauptstadt München 2019d: 2). Im selben Jahr wurden in München insgesamt 8.500 Wohnungen fertiggestellt; davon befanden sich 80 % in Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen. Im Durchschnitt betrug die Wohnfläche einer Neubauwohnung 72,7 m² (vgl. Statistisches Amt München/ Bayerisches Landesamt für Statistik o.J.). Rund 17 % der fertiggestellten Wohnungen waren über verschiedene Wohnbauprogramme gefördert (vgl. Statistisches Amt München/ LH München Planungsreferat o.J.). 2018 wurde außerdem Baurecht für knapp 7.000 Wohnungen geschaffen (vgl. Landeshauptstadt München 2019d: 2).
Sowohl die Erst- als auch die Wiedervermietungsmieten steigen in München seit Jahren stark. 2018 lag die Nettokaltmiete beim Erstbezug einer Wohnung mittlerer Größe durchschnittlich bei 18,70 Euro/ m² (Wohnfläche) und bei der Wiedervermietung bei 16,90 Euro/ m². In den letzten zehn Jahren hat sich der durchschnittliche Quadratmeterpreis von Wohneigentum mehr als verdoppelt. Während 2008 der mittlere Quadratmeterpreis für eine Eigentumswohnung bei 3.650 Euro/ m² (Wohnfläche) lag, stieg der Preis bis 2018 auf 8.100 Euro/ m². Wegen der sehr hohen Mieten und des geringen Angebots an bezahlbaren Wohnungen nimmt die Zahl der Umzüge in München seit einigen Jahren ab (vgl. Landeshauptstadt München 2019d: 2). Seit Jahren greift die Stadt München auf das von ihr entwickelte Instrument der `Sozialgerechten Bodennutzung´ zurück, um bei der Schaffung von neuem Baurecht die Bodenwertsteigerungen teilweise abschöpfen und Mindestquoten für den geförderten Wohnungsbau durchsetzen zu können (vgl. Website LHM o.J.j). Um ausreichend bezahlbare Wohnungen zu schaffen und zu sichern, schreibt die Stadt das wohnungspolitische Handlungsprogramm `Wohnen in München´ kontinuierlich fort und bietet zahlreiche eigene Förderprogramme an. Ziel der Stadt ist der Bau von 2.000 Wohnungen im geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau pro Jahr (vgl. Website LHM o.J.k). Aktuell sind in München zahlreiche Wohnungsbauprojekte unterschiedlicher Größe in Realisierung oder in Planung – beispielsweise der neue Stadtteil Freiham für 20.000 Menschen (vgl. Website LHM o.J.l).

Verkehr und Anbindung

München ist an zahlreiche Autobahnen und Bundesstraßen angeschlossen. Die Stadt umgibt ein Autobahnring (A 99), der bis heute nicht vollständig geschlossen ist. Mittlerweile sind etwa 85 % des gesamten Straßennetzes in München als Tempo-30-Zonen ausgewiesen (vgl. Website LHM o.J.m). Sowohl über den Flughafen als auch über die Schiene ist München gut an den internationalen Verkehr angebunden.
Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) betreibt einige U-Bahn- und Straßenbahnlinien. Auf den acht U-Bahnlinien werden im Schnitt täglich eine Million Menschen befördert. Für eine engmaschige Anbindung sorgen im Stadtgebiet zahlreiche Busse, die in unterschiedliche Linientypen unterteilt werden (MetroBus, StadtBus, ExpressBus, CityRing) (vgl. Website LHM o.J.i). 2018 verzeichneten die Münchner Verkehrsbetriebe ein Fahrgastaufkommen von 722 Mio. beförderten Personen. Die steigenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen verursachen in München erhebliche Verkehrsprobleme und erfordern den Ausbau des ÖPNV- sowie des Straßen- und Wegenetzes. Die Stadt treibt daher derzeit einige große Infrastrukturprojekte voran (vgl. Website LHM o.J.n).
Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan stammt aus dem Jahr 2006 und basiert auf den Leitlinien `Perspektive München´. Diese definieren, dass die räumliche Entwicklung der Stadt unter dem Leitbild `kompakt – urban – grün´ erfolgen soll (vgl. Landeshauptstadt München 2005). Derzeit wird der Verkehrsentwicklungsplan unter der Bezeichnung Mobilitätsplan fortgeschrieben und weiterentwickelt (vgl. Website LHM o.J.o).

Mobilität und Pkw-Bestand

Im Jahr 2017 nahm die Stadt München zum dritten Mal an der bundesweiten Haushaltsbefragung `Mobilität in Deutschland´ (MiD) teil. Die Erhebung ergab, dass 44 % der Haushalte in München kein Auto und 49 % der Haushalte ein Auto besitzen. 7 % der Haushalte waren im Besitz von zwei Pkw (vgl. infas et al. 2019e: 11). Laut MiD-Studie wurden in München 2017 anteilig deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden als bei der vorherigen Befragung im Jahr 2008. 18 % der Wege werden mit dem Fahr-

rad (2008: 14 %) und 24 % der Wege mit dem ÖPV (2008: 21 %) absolviert. Dagegen nahm im Vergleich zu 2008 der Anteil der Fußwege um vier Prozentpunkte auf 24 % und der Anteil des MIV um drei Prozentpunkte auf 34 % ab (vgl. infas et al. 2019e: 9). Die Befragung ergab, dass etwa ein Fünftel der erwachsenen Bevölkerung Mitglied bei Carsharing ist. Allerdings besitzt nur jeder zweite Carsharing-Haushalt kein eigenes Auto. In der Befragung zeigte sich eine hohe Zufriedenheit der Bewohner mit dem ÖPNV-Angebot (vgl. ebd.: 7).
Etwa 45 % der Beschäftigen, die in München ihren Arbeitsort haben, wohnen nicht in München und pendeln zur Arbeit (vgl. Statistisches Amt München o.J.b). In diversen Untersuchungen zählt München bundesweit zu den Städten, in denen Autofahrer am längsten im Stau stehen. Die Analyse eines Verkehrsdatenanbieters ermittelte beispielsweise, dass jeder Autofahrer im Jahr 2019 durchschnittlich ca. 87 Stunden im Stau stand (vgl. Website INRIX 2020).
Am 01.01.2019 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt in München insgesamt 725.690 Pkw zugelassen, von denen 509.932 Pkw einen privaten Halter hatten. Auf 1.000 Einwohner kamen somit etwa 471 Pkw. Die Motorisierung der Bewohner steigt kontinuierlich und hat zwischen 2009 und 2019 um 5 % zugenommen (vgl. KBA 2009; KBA 2019; Statistisches Amt München o.J: 5). Bei einem Wohnungsbestand von rund 802.000 Wohnungen zum 31.12.2018 sind somit rein rechnerisch in jeder Wohnung 0,91 Pkw vorhanden; werden nur die privaten Pkw-Zulassungen berücksichtigt, liegt dieser Durchschnittswert bei 0,64 Privat-Pkw je Wohnung (vgl. Landeshauptstadt München 2019b: 13).

8.2.4.2 Rahmenbedingungen und Projektentwicklung

Kenndaten Domagkpark

Bauzeit: 2013-2018
Orts-/ Stadtteil: 12. Stadtbezirk Schwabing-Freimann
Lage: integrierte Lage im Norden der Stadt // ca. 7 km zum Hauptbahnhof und 2,5 km zur Münchner Freiheit
Fläche: 33 ha Gesamtgebiet, davon ca. 24 ha im Zwischenerwerb der Stadt [1]
Wohneinheiten: ca. 1.400 // ca. 500 Arbeitsplätze [2]
Wohnungsbau: Eigentums- und Mietwohnungen (gefördert, frei finanziert), Genossenschaften (tw. gefördert), Baugruppen (v.a. Selbstnutzer, tw. gefördert) // insgesamt ca. 50 % der WE frei finanziert [3]
Einwohner: 4.348 (12/ 2019) [4]
Einwohnerstruktur: unter 18 Jahre: 32,5 % // 18 bis unter 65 Jahre: 64 % // ab 65 Jahre: 3,5 % (12/ 2019) [5]
private Stellplätze: k.A.
abgelöste Stellplätze: in Ausnahmefällen Ablösen
öffentliche Parkstände: ca. 270 (inkl. Carsharing)
Carsharing: 6 Fahrzeuge von STATTAUTO in der Tiefgarage des WOGENO-Projekts und 1 weiteres Fahrzeug in Gertrud-Grunow-Straße // Parkstände für Freefloating Carsharing an 2 Mobilitätsstationen [6]
gesetzlich geforderter Stellplatzschlüssel: 1 ST/ WE (StPlS); Generalklausel für Abweichung von Stellplatzschlüssel in § 2 Abs. 2 Satz 2 StPlS[7]
realisierter Stellplatzschlüssel: Reduzierungen auf Grundlage von Mobilitätskonzepten bis auf 0,3 ST/ WE [8]
zugelassene Pkw: 749 private + 7 gewerbliche Zulassungen (12/ 2019) [9]
Parkraumbewirtschaftung: vorhanden
bauliche Unterbringung: Tiefgaragen
ÖPNV-Anbindung: Trambahnlinie 23, 2 Buslinien
Fahrrad: Radwege in Richtung Innenstadt vorhanden // Leihfahrräder an den Mobilitätsstationen // Fahrradwerkstätte im Quartier
ergänzende Mobilitätsangebote: 3 Mobilitätsstationen mit zahlreichen Fahrzeugen und Mobilitätsangeboten, Verbesserung ÖPNV
Planungsrecht: Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1943 b (rechtskräftig seit 30.08.2011); Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2066 (rechtskräftig seit 29.02.2012) [10]
Gemeinderat zum Zeitpunkt des Beschlusses des B-Plans (Kommunalwahl 2008): CSU: 23 Sitze, SPD: 33 Sitze, Grüne: 11 Sitze, FDP: 5 Sitze, Linke: 3 Sitze, Freie Wähler: 1 Sitz, Sonstige: 4 Sitze [11]

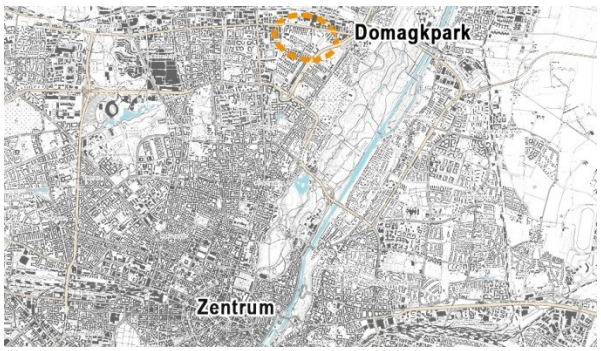
Quellen: [1] Landeshauptstadt München 2013: 31 [2] Landeshauptstadt München 2019c: 29; Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 14.08.2020 (Hinweis: Es sind keine aktuellen Daten zur Wohnungszahl aus der Gebäudedatei des statistischen Amts der Stadt verfügbar. Berechnung auf Grundlage von Baufertigstellungen: ca. 1.400 WE) [3] Landeshauptstadt München 2018: 3 [4] Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 13.08.2020 [5] Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 13.08.2020 [6] Website DomagkPark eG o.J.d ; Website Stattauto 2021 [7] Landeshauptstadt München 2007a: 1, 3 [8] Konsortien Domagkpark und Prinz Eugen Park/ stattbau München o.J. [9] Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 13.08.2020 [10] Landeshauptstadt München 2011a, Landeshauptstadt München 2011b, Landeshauptstadt München 2012b, Landeshauptstadt München 2012c [11] Website München.Info 2008

Ausgangslage

Die insgesamt 33 ha große Fläche der ehemaligen Funkkaserne (Bauzeit: 1936-1938) liegt im Stadtbezirk Schwabing-Freimann etwa sieben Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Als die Bundeswehr im Jahr 1993 die Nutzung aufgab, bot sich die Chance, auf dem Kasernenareal ein neues Stadtquartier zu entwickeln. Mit wenigen Ausnahmen wurden alle vorhandenen Kasernengebäude im Rahmen der Neuordnung abgebrochen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 33).

Der Münchner Norden ist von einer heterogenen, vielerorts dichten Bebauung sowie von großen Militärliegenschaften geprägt, die zwischenzeitlich bereits einer zivilen Nutzung zugeführt wurden oder in den nächsten Jahren noch umgenutzt werden sollen. Im Süden grenzen Kleingärten und die Domagkstraße an das Areal der ehemaligen Funkkaserne an. Im Osten führt die Autobahn A 9 vorbei. Im Norden befinden sich die Hauptverkehrsstraße Frankfurter Ring sowie gewerblich genutzte Flächen. Am westlichen Rand erschließt die 2009 eröffnete Trambahnlinie 23 das neue Baugebiet (vgl. Website LHM o.J.b). Südlich der Domagkstraße liegt die Parkstadt Schwabing. Dort werden seit dem Jahr 2000 auf ca. 40 ha Fläche neben 1.200 Wohnungen vor allem große Büro- und Verwaltungsgebäude errichtet (vgl. Website Argenta o.J.).

Abbildung 99: Lage im Norden der Stadt



Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 100: Luftbild mit Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Quelle: Website Geoportal Bayern 2021 (grafisch überarbeitet)

Projektentwicklung und Akteure

1992 wurden für das Areal der ehemaligen Funkkaserne Voruntersuchungen durchgeführt, um die Voraussetzungen für die Festsetzung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs gemäß §§ 165 BauGB zu prüfen. Neben verschiedenen Bestandserhebungen wurde im Zuge dessen auch ein Vorschlag für die Strukturplanung erarbeitet. Diese Planung wurde nach einer Aktualisierung im Jahr 2000 vom Stadtrat beschlossen und diente als Grundlage für einen 2001/ 2002 ausgelobten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb (Gewinner: Ortner & Ortner mit Topotek 1). Ohne förmliche Festsetzung, aber entsprechend den Grundsätzen einer Entwicklungsmaßnahme nach Baugesetzbuch konnte die Stadt München im Jahr 2005 einen 24,3 ha großen Teil der Kasernenflächen zu einem vergünstigten Preis vom Bund erwerben. Auf einer Restfläche im Nordosten siedelte sich die Bundespolizei an. (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 34; Landeshauptstadt München 2013: 74 f., 85)

Ziel der Kasernenkonversion war es, dringend benötigten bezahlbaren Wohnraum in einem nutzungsgemischten Stadtquartier zu schaffen. Dabei sollte ein möglichst großer Teil des wertvollen alten Baumbestands erhalten bleiben. Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses und einiger Überarbeitungen wurde ein Rahmenplan erstellt. Auf dessen Basis beauftragte der Stadtrat 2006 die Verwaltung mit der Aufstellung eines Bebauungsplans, der am 30.08.2011 in Kraft trat. Noch im selben Jahr startete die Stadt die Ausschreibung und Vergabe der Baugrundstücke. Viele Gebäude wurden in den Jahren 2016 und 2017 bezogen. (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 33-36; Landeshauptstadt München 2018)

Im ersten Schritt erhielt die städtische Wohnungsbaugesellschaft GEWOFAG im Rahmen einer In-House-Vergabe einige Grundstücke am nördlichen und südlichen Rand. Dort entstanden vor allem geförderte Wohnungen. Weitere Grundstücke wurden nach einem vorab ausgearbeiteten Vergabeplan an Genossenschaften, Baugruppen sowie Bauträger veräußert. Durch die Vielfalt an Wohnungsmarktakteuren entstand im Domagkpark ein breites Spektrum an Wohn- und Eigentumsformen. Um vor allem für Baugruppen geeignete Grundstücksgrößen

anbieten zu können, wurden die Baufelder südlich des Parks in mehrere Flurstücke aufgeteilt. (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2012: 4; Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2015: 2)
Insbesondere die Genossenschaften, die im Domagkpark drei Grundstücke bebauten, übernahmen bei der Entwicklung eine wichtige Rolle als Ideengeber und realisierten ambitionierte Bau- und Wohnformen, die das Quartier prägen. Unter anderem entstand im Südwesten das wegen seiner baulichen und sozialen Besonderheiten mehrfach ausgezeichnete Genossenschaftsprojekt wagnisART mit 138 Wohnungen (vgl. Website Wagnis o.J.; OBB 2017).

Konsortium Domagkpark
Eine Besonderheit beim Domagkpark liegt darin, dass sich erstmalig in München die meisten Bauherren im südlichen Teil auf Initiative einer Genossenschaft im sog. `Konsortium Domagkpark´ zusammengeschlossen haben (vgl. Landeshauptstadt München 2018: 5; Landeshauptstadt München 2019c: 29). Noch vor dem Erwerb der Grundstücke gründeten die beteiligten Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und Baugemeinschaften diesen Zusammenschluss und verabschiedeten die „Charta Quartiersvernetzung Domagkpark (Funkkaserne)“ (o.A. 2012/ 2015: 1). Darin verpflichteten sich die künftigen Bauherren, „ihren Beitrag [...] zur Entstehung eines lebendigen und lebenswerten Quartiers im südlichen Teil der ehemaligen Funkkaserne“ zu leisten (ebd.: 1 f.). Bis zum Sommer 2015 waren 14 Bauherren im Domagkpark dieser Charta beigetreten. Die Unterzeichner gingen die Verpflichtung ein, sich im Falle des Zuschlags für ein Grundstück unverzüglich in einer Arbeitsgemeinschaft zusammenzuschließen und sich in deren Rahmen regelmäßig zu treffen, um insbesondere die Planung von Räumen der kleinteiligen Infrastruktur (z.B. Gemeinschaftsräume) und von gemeinsamen Freiflächen sowie Maßnahmen für die Quartiersvernetzung abzustimmen. Das Konsortium baute Kommunikationsstrukturen für den gegenseitigen Austausch und für die Information der Bewohner auf und richtete Arbeitsgruppen zu sozialen, kulturellen und planerischen Themen ein. (vgl. o.A. 2012/ 2015: 1 f.; Knorre 2017: 5-7; Website Mühleisen 2017)
In der besagten Charta von 2012 war das Thema Mobilität noch nicht ausdrücklich erwähnt. Von dieser Charta angestoßen wurde später ein umweltfreundliches Mobilitätskonzept erarbeitet (vgl. Website LHM o.J.c). Als zentraler Ansprechpartner vertrat das Konsortium die gemeinsamen Interessen gegenüber der Stadt. Das Konsortium im Domagkpark wurde von der Stadt nicht finanziell, aber beratend unterstützt. Da sich das Konsortium frühzeitig gegründet hatte, konnten berechtigte Anregungen auch noch in den Bebauungsplan aufgenommen werden. In einer Drucksache bewertete das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Vorgehensweise des Konsortiums und die erzielten Ergebnisse als grundsätzlich positiv (vgl. Landeshauptstadt München 2016: 2).
Mit Fertigstellung der Bauvorhaben sind die Aufgaben des Konsortiums Schritt für Schritt an einen neu gegründeten Quartiersverein (Domagkpark e.V.) und eine Quartiersgenossenschaft (DomagkPark Genossenschaft eG) übergegangen (vgl. Landeshauptstadt München 2017: 2). Die 2014 gegründete Genossenschaft unterhält eine laufend aktualisierte Website mit umfangreichen Informationen – unter anderem zu den zahlreichen Mobilitätsangeboten im Quartier (vgl. Website DomagkPark eG o.J.b).

Städtebau und Nutzungen

Die Bebauung des Domagkparks besteht aus 18 Baufeldern für allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO) sowie aus weiteren Baufeldern für Kerngebiete (§ 7 BauNVO) und Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen. Das Kernstück der Planung bildet ein großer Stadtpark mit altem Baumbestand, der sich nach Westen verschmälert und dort in einen neuen Platz übergeht. Um diesen Quartiersplatz herum siedelten sich überwiegend Läden, Gastronomie, sonstige Einrichtungen sowie eine Grundschule an. Der Park gliedert die Bebauung in einen nördlichen und einen südlichen Teil, die nur über Fuß- und Radwege miteinander verbunden sind. Im Süden befinden sich überwiegend Wohnbebauung, Gemeinbedarfseinrichtungen sowie ein Sondergebiet `Kunsthof´ mit Künstlerateliers in einem Bestandsgebäude. Im Nordteil wurde entlang des stark verkehrsbelasteten Frankfurter Rings eine weitgehend geschlossene Front aus teilweise zurückversetzter Lärmschutzbebauung mit dazwischenliegenden, transparenten Lärmschutzwänden errichtet. Dort entstanden auch einige Nutzungen abseits von Wohnen wie ein Hotel oder ein Supermarkt. Entlang der Kanten des zentralen Stadtparks wurden versetzt angeordnete, vier- bis sechsgeschossige Punkthäuser errichtet, die auf einem knapp einen Meter hohen Sockel stehen. Am südlichen Rand des Plangebiets befinden sich U-förmige, nach Süden geöffnete Blockrandstrukturen mit vier bis fünf Vollgeschossen. Neben Geschosswohnungsbau entstanden im Südosten des Domagkparks einige Zeilen mit Reihenhäusern. In diesem Bereich wurden auch große Baufelder für alternative Wohnungsbaukonzepte wie das Projekt der Wohnungsbau-

genossenschaft wagnisART vorgesehen. Neben der Grundschule im Westen wurden in fußläufiger Entfernung einige Kindertagesstätten, eine Jugendfreizeitstätte sowie ein Bewohnertreff im Quartier geschaffen. Im Plangebiet mussten etwa 450 Bäume gefällt werden, um die Gebäude mit zugehörigen Tiefgaragen sowie die Verkehrsflächen errichten zu können. (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 42-44, 62; Landeshauptstadt München 2012a: 1; Landeshauptstadt München 2018)
Um der Bebauung einen gestalterischen Rahmen zu geben, ließ die Stadt nach dem Beschluss des Bebauungsplans einen Gestaltungsleitfaden erstellen, der Empfehlungen für die Bauenden zu verschiedenen Themen wie Farben oder Oberflächen enthält. Der Leitfaden wurde in die Kaufverträge der Grundstücke aufgenommen (vgl. Landeshauptstadt München o.J.).

Bewohner und Wohnungen

Im Domagkpark wurde etwa 1.400 Wohnungen errichtet. Ziel war es, ca. 50 % der Wohnungen im frei finanzierten Segment und ca. 50 % im geförderten Miet- und Eigentumswohnungsbau gemäß den verschiedenen Münchner Förderprogrammen zu realisieren (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 42, 61; Landeshauptstadt München 2012a: 2). Im nördlichen Teil entstanden in großem Umfang geförderte Wohnungen, während südlich des Parks Bauträger, Genossenschaften und Baugruppen überwiegend frei finanzierte Wohnungen errichteten (vgl. Sozialreferat 2014: 7). Insgesamt wurden ca. 36 % der Wohnbauflächen an Baugruppen und Baugenossenschaften vergeben (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2012: 4). Ein Grundstück schrieb die Stadt als Pilotprojekt speziell für Werkswohnungsbau aus (vgl. Website BO Gruppe 2018). Durch die Mischung unterschiedlicher Wohnungsmarktakteure sowie verschiedener Eigentums- und Finanzierungsformen zog ein breites Spektrum an Bewohnern in den Domagkpark. Die Stadt verfolgte insbesondere die Strategie, ein familien- und kinderfreundliches Wohnquartier auf dem ehemaligen Kasernenareal zu schaffen (vgl. Landeshauptstadt München 2018: 4). Im Jahr 2019 war fast ein Drittel der Bewohner des Domagkparks unter 18 Jahre; dieser Anteil ist mehr als doppelt so hoch wie der gesamtstädtische Vergleichswert von 15,2 %. Dahingegen liegt der Anteil der ab 65-Jährigen mit 3,5 % im Domagkpark deutlich unter dem Wert der Gesamtstadt mit 17,2 % (vgl. Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 13.08.2020).

Verkehrliche Erschließung

Straßenerschließung

Der Domagkpark ist von leistungsfähigen Straßen umgeben. Für den MIV wurden nördlich und südlich des Parks zwei getrennte Straßen errichtet, die ausschließlich dem Anwohnerverkehr dienen. Auf eine durchgängige Straßenführung in Nord-Süd-Richtung wurde zur Vermeidung von Schleichverkehr verzichtet. Im Süden erschließt abgehend von der Domagkstraße eine Stichstraße einen Großteil der Bebauung, im Norden gibt es zwei Vollanschlüsse, die die neue Erschließungsstraße an den Frankfurter Ring anbinden. Mit Ausnahme der Bereiche, die für Feuerwehr- und Tiefgaragenzufahrten erforderlich sind, säumen Längsparkbuchten für Besucher die neuen Straßen. Viele geplante Bäume, die den Straßen den Charakter einer Allee verleihen sollten, konnten wegen der notwendigen Zufahrten und Leitungen nicht gepflanzt werden. (vgl. Landeshauptstadt München 2010a: 42-44; Website Hellstern/ Ince 2018)
Die Erschließungsstraßen haben in vielen Bereichen eine Gesamtbreite von 19,5 Meter mit einer 5,5 Meter breiten Fahrbahn und fünf Meter breiten Gehwegen mit dazwischenliegenden zwei Meter breiten Parkbuchten. Der Straßenquerschnitt wurde auf Grund der Ergebnisse einer solarenergetischen Untersuchung, die im Vorfeld der Bebauungsplanung durchgeführt wurde, verbreitert, um die solaren Erträge in den Gebäuden zu erhöhen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 44). Die großen, monotonen Verkehrsflächen mit wenig Bepflanzung wurden bald nach der Fertigstellung von den Bewohnern bemängelt (vgl. FDP – HUT Stadtratsfraktion 2018: 1). Die Fahrbahnen sind durch Hochborde von den Gehsteigen getrennt. Das Kreisverwaltungsreferat hat bei der Straßenplanung einen niveaugleichen Ausbau der Straßen abgelehnt. Begründet wurde dies damit, dass in dem Wohngebiet mit beträchtlichem Ziel- und Quellverkehr sowie mit viel Fußgängerverkehr zu rechnen sei und Fußgänger (v.a. ältere Menschen, Kinder) eine klare und nicht einfach überfahrbare Abtrennung vom restlichen Fahrverkehr benötigten. Mischverkehrsflächen seien nur für kleine Gebiete mit wenig Verkehr und Parkdruck geeignet. Als weiteres Gegenargument wurde die erforderliche Beschilderung angeführt, da bei einem

niveaugleichen Ausbau das Parken nur in den entsprechend gekennzeichneten Flächen zulässig ist. Die hohe Zahl an Schildern würde der Vorgabe der StVO widersprechen, die möglichst wenige Beschilderungen in verkehrsberuhigten Bereichen fordert (vgl. Baureferat 2013: 5, 7 f.).

ÖPNV-Anbindung

Im Westen des Areals verläuft die im Jahr 2009 eröffnete Trambahnlinie 23 mit Wendeschleife zur Münchner Freiheit. Ein großer Teil des Domagkparks wird von einem 400-m-Radius um die Trambahnhaltestelle abgedeckt. Die Tram verkehrt tagsüber in Taktzeiten zwischen vier und zehn Minuten (vgl. Landeshauptstadt München 2013: 110 f.). In der Domagkstraße und auf dem Frankfurter Ring verkehren außerdem Buslinien, die eine Verbindung zu zwei U-Bahnlinien herstellen. Die nächstgelegenen U-Bahnhaltestellen sind im Südosten die Haltestelle `Alte Heide´ der U6 (ca. 1,2 km, 15 Minuten Fußweg) sowie die Haltestelle `Frankfurter Ring´ der U2 und U8 (ca. 1,8 km Entfernung, 23 Minuten Fußweg) (vgl. Landeshauptstadt München 2010a: 44 f.).

Fahrradverkehr

Entlang der Ränder des Stadtparks führen öffentliche Wege. Die beiden Knotenpunkte zum umliegenden Straßennetz wurden für eine sichere Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs baulich angepasst und mit Signalanlagen ausgestattet. Mit dem Fahrrad ist die Münchner Innenstadt in etwa einer halben Stunde zu erreichen. Im Domagkpark wurden bisher an acht Standorten Stationen des Mietradsystems MVG Rad eingerichtet (vgl. Website MVG 2020). Im öffentlichen Raum gibt es nur wenige Fahrradbügel zum sicheren Abstellen.

8.2.4.3 Parkierungskonzept

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Entwicklung des Konzepts

Der Rahmenplan für den Domagkpark (2006) enthält im Hinblick auf den ruhenden Verkehr keine besonderen Zielsetzungen. Es wurde lediglich die Absicht formuliert, die notwendigen Stellplätze vorrangig in Tiefgaragen unterzubringen und deren Zufahrten in die Gebäude zu integrieren. Parkstände für Besucher sollten im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2006: 11). Im Zuge der weiteren Planungen und der Erarbeitung des Bebauungsplans wurde seitens der Stadt kein spezielles Parkierungs- oder Mobilitätskonzept für das neue Baugebiet erarbeitet. Das Konzept, Mobilitätsangebote zu schaffen, um auf deren Grundlage die Zahl notwendiger Stellplätze zu reduzieren, entstand erst während der Planungsphase der Hochbauten auf Initiative des Konsortiums Domagkpark (vgl. Neise 2014).

Städtische Stellplatzsatzung

Als der Domagkpark geplant und realisiert wurde, galt in München die seit Januar 2008 rechtskräftige Stellplatzsatzung (StPlS), die pro Wohnung einen Stellplatz fordert (vgl. Landeshauptstadt München 2007a: 3, Anlage 1). In § 2 Abs. 2 Satz 2 StPlS enthält sie die folgende Generalklausel, die eine Anpassung des Stellplatzschlüssels ermöglicht: „Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern. Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist dabei in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.“ (Landeshauptstadt München 2007a: 2) Im Jahr 2008 beschloss der Münchner Stadtrat, in welchem Umfang in Abhängigkeit von Förderprogrammen der Stellplatzschlüssel reduziert werden kann. Im Jahr 2016 wurde für einige Programme die Stellplatzforderung weiter abgesenkt (zwischen 0,3 und 0,8 ST/ WE) (vgl. Referat für Stadtplanung und Bodenordnung 2013b: 4-6).

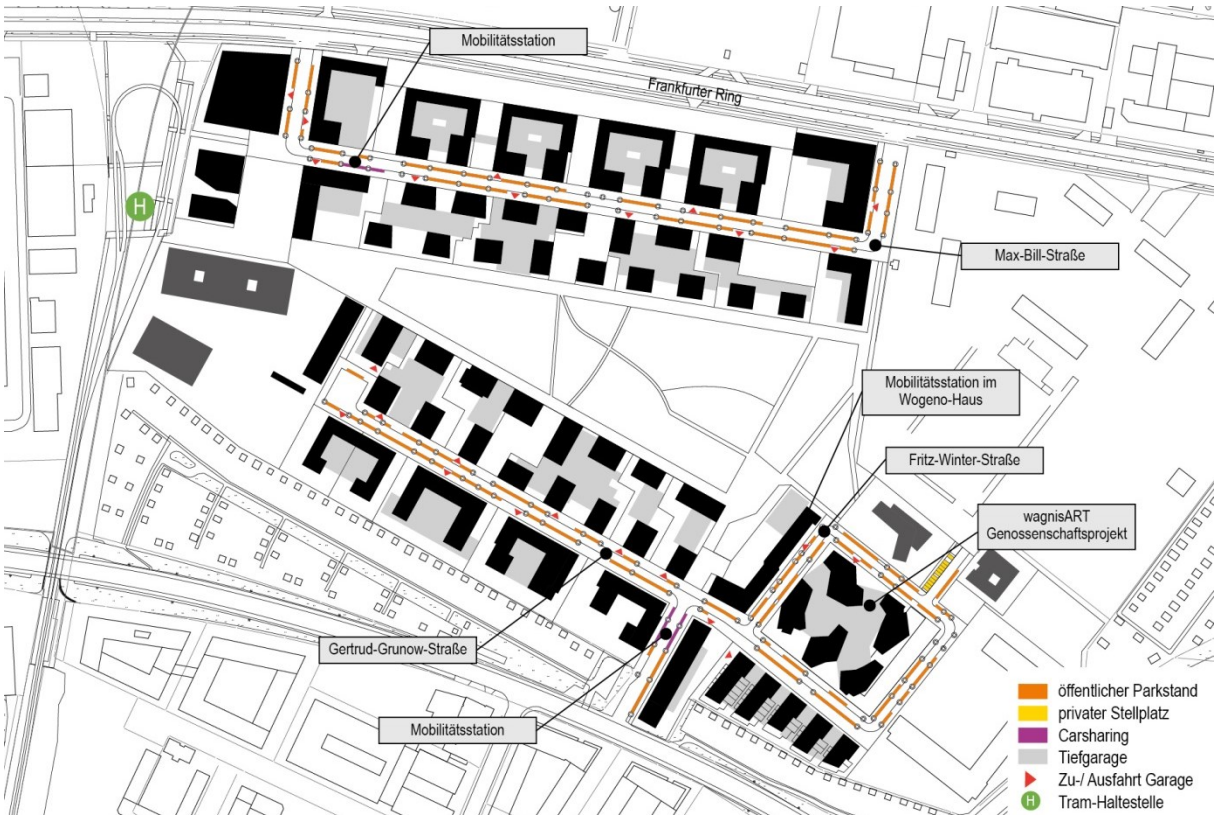
Bausteine des Parkierungskonzepts

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für Stellplatzreduzierungen

Am Beginn der Planungen für den Domagkpark spielte seitens der Stadt das Thema Mobilität und Parkierung keine besondere Rolle (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: 1). Auch bei der Konzeptvergabe der städtischen Grundstücke wurde das Thema Mobilität nicht in spezieller Weise berücksichtigt, wäh-

rend für wohnungspolitische, energetische oder ökologische Besonderheiten Bewertungspunkte vergeben wurden. Diese Vorgehensweise änderte sich erst bei nachfolgenden Baugebieten (siehe Exkurs am Ende des Kapitels) (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2012; Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2013; Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2015).
Nach der erfolgten Vermarktung der Grundstücke durch die Stadt rückte das Thema Mobilität und Parkierung auf Initiative einiger Bauherren in den Fokus. Im Rahmen der Arbeit des Konsortiums Domagkpark, das von den Genossenschaften unmittelbar nach der Zusage für ein Grundstück gegründet wurde, entstand das „Mobilitätskonzept Siedlung Domagkpark (Funkkaserne) Eckpunkte und Begründungen für reduzierten Stellplatzschlüssel“ (Neise 2014: 1). Mit dem Mobilitätskonzept wurde das Ziel verfolgt, die rechtlichen Möglichkeiten der in der Stellplatzsatzung enthaltenen Generalklausel zu nutzen. Wie in § 2 Abs. 2 StPlS gefordert, zeigt das Mobilitätskonzept verschiedene Maßnahmen auf, die einen geringen Zu- und Abfahrtsverkehr erwarten lassen, um so die Zahl der notwendigen Stellplätze absenken zu können. Das Konzept entstand in enger Zusammenarbeit von Wohnungsbauunternehmen und Investoren, Bewohnern, Mobilitätsanbietern und städtischen Ämtern. Zur Unterstützung gründete die Landeshauptstadt München eine AG Mobilität, die aus Bauherren, städtischen Referaten und Mobilitätsanbietern (z.B. MVG) bestand. Aus dieser Arbeitsgruppe, die mehrere Male tagte, gingen verschiedene Angebote wie z.B. eine Erreichbarkeitskarte für den öffentlichen Verkehr oder die E-Mobilitätsstationen auf Privatgrund der Wogeno eG hervor. Die Arbeit der städtischen Arbeitsgruppe war Grundlage für weitere Maßnahmen wie die Teilnahme an dem EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: 1). Das Mobilitätskonzept beinhaltet vielfältige, auf die Bedarfe der Bewohner abgestimmte Lösungen, wie die Nutzung des eigenen Autos reduziert werden kann. Es trägt in Kombination mit den kurzen Wegen zu Wohnfolgeeinrichtungen und zum ÖPNV im Quartier dazu bei, dass Bewohner bei gleichbleibender Mobilität auf das eigene Auto verzichten können (vgl. Neise 2014: 1-5; Website Kutsche 2016).
Im Domagkpark genehmigte die Stadt daraufhin Absenkungen des Stellplatzschlüssels auf bis zu 0,8, wenn die Bauherren ein Mobilitätskonzept vorlegten. Mit Ablösen gab es Reduzierungsmöglichkeiten auf bis zu 0,3 Stellplätze je Wohnung. Neben den Genossenschaften haben auch Bauherren von geförderten Wohnungen Stellplätze reduziert Ebenso haben sich Baugruppen am Mobilitätskonzept beteiligt. Im Domagkpark durften nicht mehr als die baurechtlich notwendigen Stellplätze errichtet werden. Seitens der Stadt gibt es keine Erhebungen, wie

Abbildung 101: Lageplan des Domagkparks mit Parkierungskonzept (schematische Darstellung, ohne Maßstab)



Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

viele private Stellplätze im Domagkpark insgesamt hergestellt wurden (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: 2). Für sozial geförderte Wohnungen wurde generell ein Stellplatzschlüssel von 0,6 angesetzt. Abschläge für geförderte Wohnungen und für Mobilitätskonzepte konnten kumuliert werden. Für einen Teil der reduzierten Stellplätze wurde eine Möglichkeit der Nachrüstung in den Tiefgaragen geschaffen und gesichert; für die restlichen Stellplätze wurde im Fall des Scheiterns der Mobilitätsangebote vertraglich vereinbart, dass eine Ablöse zu zahlen ist. Die Stadt verlangt für die Dauer von zehn Jahren von den Bauherren eine Evaluierung des Projekts. Die Bauherren müssen in dieser Zeit nach vertraglich festgelegten Parametern dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Bericht erstatten, wie sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner ihrer Bauvorhaben entwickelt (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: 11; Website LHM o.J.c).
Im Bereich der Fritz-Winter-Straße entstanden im Domagkpark drei Genossenschaftsprojekte, bei denen die Stadt einen reduzierten Stellplatzschlüssel genehmigte. Beispielsweise wurden im WOGENO-Haus für die insgesamt 74, teilweise geförderten Wohnungen nur 40 Stellplätze in der Tiefgarage errichtet (0,54 ST/ WE). Die eingesparten Herstellungskosten wurden in die Einrichtung der Mobilitätsstation sowie in die Anschaffung von zwei übertragbaren ÖPNV-Tickets investiert, die den Mietern des WOGENO-Hauses zur Verfügung stehen. Für die 74 Wohnungen wurden zudem 200 Abstellplätze für Fahrräder in einem dreigeschossigen Fahrradparkhaus errichtet, das in das Gebäude integriert wurde (2,7 FST/ WE). Für drei Euro im Monat können dort Abstellplätze gemietet werden (vgl. Website Kutsche 2016; Website Wogeno o.J.a).
Im benachbarten Projekt wagnisART wurden für die insgesamt 138 Wohnungen (58 Cluster-Wohnungen und 80 konventionelle Wohnungen, 30 % frei finanziert) 71 Stellplätze in einer Tiefgarage errichtet (0,51 ST/ WE). Das Bauvorhaben wurde von der TU München im Rahmen eines Forschungsprojekts unter ökologischen Gesichtspunkten untersucht. Eine dabei durchgeführte Lebenszyklusbilanz ergab, dass jeder erstellte Stellplatz 12,7 t CO_2-Äquivalente bei der Herstellung und beim Rückbau emittiert und 33,6 MWh nicht erneuerbare Primärenergie verbraucht. Damit verursachte die Errichtung eines einzelnen Tiefgaragenstellplatzes mehr CO_2 als ein Bundesbürger im Durchschnitt in einem ganzen Jahr (2012: 11,5 t). Die Reduzierung von Stellplätzen infolge des Mobilitätskonzepts führte somit zu erheblichen CO_2-Einsparungen und leistete damit einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz (vgl. OBB 2017: 19, 39-41, 50). Im Fazit dieser Studie wird darauf hingewiesen, dass weitere Absenkungen der Stellplatzzahlen sinnvoll gewesen wären – insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Genossenschaft wegen Erfahrungen in anderen Projekten davon ausgeht, dass viele Stellplätze leer stehen werden (vgl. ebd.: 50).
Weshalb nicht noch mehr Bauträger im Domagkpark Mobilitätskonzepte umgesetzt haben, um Stellplätze zu reduzieren, führte das zuständige städtische Referat darauf zurück, dass viele Bauherren nach wie vor davon ausgehen, dass jede Wohnung über einen Stellplatz verfügen muss. Von Bauträgern sei in Gesprächen die Haltung vertreten worden, dass sich eine Wohnung ohne Stellplatz in München immer noch schlecht vermarkten lasse. Der Ansatz, über Mobilitätskonzepte den Zu- und Abfahrtsverkehr zu senken und so von den Richtwerten der Stellplatzsatzung abzuweichen, sei für die Immobilienwirtschaft neu gewesen und habe seitens der Stadt vielen Beteiligten erst in Gesprächen erläutert werden müssen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: 2).

Mobilitätsmaßnahmen und -angebote

Im Domagkpark wurde eine Vielzahl an Maßnahmen im Bereich Mobilität umgesetzt, um den MIV in dem neuen Baugebiet zu verringern. Das Konsortium Domagkpark erstellte eine knapp 30-seitige Broschüre (Titel: `Vielfältig mobil im neuen Quartier´), in der über die Ziele informiert wird sowie sämtliche vor Ort verfügbaren Mobilitätsangebote vorgestellt werden (vgl. Konsortium Domagkpark o.J.). Insgesamt gibt es im Domagkpark derzeit drei Mobilitätsstationen (vgl. Website DomagkPark eG o.J.d). Die erste Elektro-Mobilitätsstation überhaupt in München wurde 2016 im WOGENO-Haus eingerichtet. Die Landeshauptstadt München hat die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und die Einrichtung der Ladeinfrastruktur im Rahmen eines städtischen Programms gefördert. Allen Bewohnern stehen dort vier Elektrofahrräder, drei Elektrolastenfahrräder, jeweils zwei Elektroroller und -autos sowie fünf konventionelle Pkw in unterschiedlicher Größe des Carsharing-Anbieters STATTAUTO zur Verfügung. Die Vermietung aller Fahrzeuge wird über die Buchungsplattform von STATTAUTO organisiert. Die Pkw befinden sich in der Tiefgarage, die anderen Fortbewegungsmittel stehen in einem Hausdurchgang. Den Bewohnern der Genossenschaft stehen zusätzlich noch drei Isarcards für den ÖPNV zur Verfügung. Zudem gibt es in dem Gebäude eine Fahrradwerkstatt, die von einem gemeinnützigen Verein betrieben wird, der benachteiligte und arbeitslose Menschen fördert. Eine Solaranlage auf dem Dach des Wohnhauses versorgt die E-Fahrzeuge mit Strom (vgl. Konsortium Domagkpark o.J.: 6-8, 10 f.; Website DomagkPark eG o.J.c; Website Wogeno o.J.b; Website VCD o.J.b). Bei einigen Stellplätzen in der Tiefgarage des WOGENO-Hauses wurde über die

App ParkU eine Mehrfachnutzung ermöglicht. Mit Hilfe dieser App konnten Besitzer ihre Stellplätze beliebig vermieten. Um hierfür die Zufahrtstore zu öffnen, musste ein QR-Code an der Zufahrt mit der App gescannt werden. 2019 stellte diese App allerdings ihren Dienst ein (vgl. Konsortium Domagkpark o.J.: 20 f.).
Neben den Mobilitätsangeboten auf Privatgrund stellte die Stadt München auch öffentlichen Parkraum zur Verfügung, der exklusiv für flexible Sharing-Angebote reserviert ist. In der Gertrud-Grunow-Straße nutzte die Stadt im Jahr 2018 erstmals das neue Carsharing-Gesetz in Bayern (§ 18a BayStrWG), um im öffentlichen Raum Carsharing-Stellplätze anzubieten. An den mit grauen Info-Stelen erkennbaren Stationen finden sich Carsharing-Autos verschiedener Anbieter, Elektroroller und Leihfahrräder sowie Ladestationen für Elektroautos (vgl. Website DomagkPark eG o.J.e; Website DomagkPark eG o.J.f). Auf der Website www.domagkpark.de, die im Juli 2017 im Rahmen des EU-Projekts CIVITAS ECCENTRIC neu eingerichtet wurde und von der Quartiersgenossenschaft betreut wird, können Informationen über die verschiedenen Mobilitätsangebote im Domagkpark abgerufen werden. Eine Karte zeigt in Echtzeit die Standorte und Daten der verschiedenen Mobilitätsanbieter (z.B. U-Bahn, Tram, Bus, MVG Rad, Car2go, DriveNow, STATTAUTO, E-Ladesäulen). Die Website dient den Bewohnern darüber hinaus als zentrales Nachbarschaftsportal und bündelt alle mobilitätsrelevanten Informationen und Dienstleistungen (vgl. Website DomagkPark eG o.J.b; Website LHM o.J.e).
Der Domagkpark und die angrenzende Parkstadt Schwabing sind seit 2016 Modellquartier im Rahmen des EU-Forschungsprojekts CIVITAS ECCENTRIC (Laufzeit: 09/ 2016-09/ 2020; Fördersumme: ca. 20 Mio. Euro). Ziel des Projekts ist es, innovative und nachhaltige Lösungen zu den Themen Mobilität und Transport in innerstädtischen Randgebieten umzusetzen und zu testen (vgl. Website LHM o.J.f; Website LHM o.J.g). Im Modellquartier werden zahlreiche Maßnahmen mit den Bewohnern und sonstigen Nutzern in den Bereichen Car- und Bikesharing, Elektromobilität, Multimodalität, Mobilitätsmanagement, City-Logistik, Verkehrssicherheit und Stadt- und Verkehrsplanung erprobt und evaluiert (vgl. Website LHM o.J.h; Website Koopmann 2016).

Neuregelung der Stellplatzberechnung auf Grundlage von Mobilitätskonzepten in München
Auf Grundlage von guten Erfahrungen in Projekten wie dem Domagkpark beschloss im Jahr 2016 der Münchner Stadtrat einheitliche Grundvoraussetzungen, die für die Reduzierung von Stellplätzen auf Basis eines Mobilitätskonzepts vorliegen müssen (z.B. Mindestgröße von zehn Wohneinheiten, Verbleib der Stellplätze im Gemeinschaftseigentum) (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: 7-11; Klug 2018). Mittlerweile hat die Stadt München detailliert ausgearbeitet, welche Voraussetzungen ein Mobilitätskonzept für die Reduzierung von Stellplätzen erfüllen muss und wie beim Baugenehmigungsverfahren und bei der Sicherung vorgegangen wird. Die Stadt stellt hierfür den Bauherren spezielle Formulare für die Baugenehmigung zur Verfügung, die der Berechnung eines sog. `Mobilitätsfaktors´ und der rechtlichen Absicherung der Stellplatzreduzierungen dienen (vgl. Website LHM o.J.p; Landeshauptstadt München 2019e-g).

Öffentliche Parkstände und Parkraumbewirtschaftung
In der Anfangsphase verursachten Fremdparker aus dem angrenzenden Gewerbegebiet Parkstadt Schwabing sowie Einpendler, die den Domagkpark zum Park and Ride nutzten, einen erheblichen Parkdruck in dem neuen Quartier (vgl. Konsortium Domagkpark o.J.: 22 f.; Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017: 42-44). Im Jahr 2018 wurde daher die Stadtverwaltung beauftragt, für das Neubaugebiet in Abstimmung mit den verschiede-

Abbildung 102: Parkende Autos prägen den Straßenraum.

Quelle: eigene Fotografie (2021)

Abbildung 103: Beeinträchtigungen durch viele Tiefgarageneinfahrten

Quelle: eigene Fotografie (2021)

nen Akteuren (z.B. Konsortium Domagkpark) ein Konzept für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände zu erarbeiten und umzusetzen. Bewohnerparken kam dabei rechtlich nicht in Frage, da es sich beim Domagkpark um ein neues Baugebiet handelt, bei dem durch die Erfüllung der gesetzlichen Stellplatzpflicht im Prinzip ausreichend private Stellplätze vorhanden sein müssen. Da es entsprechend der Logik der Stellplatzsatzung also keinen Mangel geben kann, konnte auf Grundlage der geltenden Vorschriften (VwV-StVO) kein Bewohnerparken eingerichtet werden. Die Parkdauer auf den öffentlichen Parkständen wurde von Montag bis Freitag zwischen neun und 18 Uhr im südlichen Bereich auf zwei und im nördlichen Bereich auf vier Stunden begrenzt (Parkscheibe) (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ Kreisverwaltungsreferat 2018a: 4, 5, 20; Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ Kreisverwaltungsreferat 2018b).

Bauliche Unterbringung

Die privaten Stellplätze wurden im Domagkpark grundsätzlich in gebäudebezogenen Tiefgaragen untergebracht. Die Baufelder am Park wurden in kleine Einheiten geteilt und von verschiedenen Investoren bebaut. Um dort idealerweise die Errichtung von großen und damit wirtschaftlichen Gemeinschaftstiefgaragen über mehrere Grundstücke zu ermöglichen, traf die Stadt im Bebauungsplan Festsetzungen, die dies ermöglichen würden.

Gestaltungsleitfaden

Das Thema gemeinschaftliche Tiefgaragen wurde in einem Gestaltungsleitfaden ausführlich behandelt, den die Stadt auf Grundlage des Bebauungsplans erarbeiten ließ. Dieser Leitfaden sollte den künftigen Bauherren und Projektbeteiligten die „wesentlichen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Leitideen für das neue Quartier“ näher bringen (Landeshauptstadt München o.J.: 5). Er enthält zu Beginn Vorschläge, wie die Bauflächen im Bereich der Punkthäuser und im Südosten zur Schaffung einer vielfältigen Bebauung kleinteilig zugeschnitten werden können. Im Anschluss werden im Leitfaden zwei Varianten aufgezeigt, wie auf diesen Grundstücken Tiefgaragen errichtet werden können. Bei der ersten Variante werden viele kleine Tiefgaragen parzellenbezogen für zwei bis drei Punkthäuser errichtet. Statt einer Rampenerschließung wird auch die Möglichkeit einer vertikalen Erschließung über Autoaufzüge dargestellt. Da einzelne Tiefgaragen bei den Punkthäusern zu einem hohen Erschließungsaufwand führen, zeigt die zweite Variante auf, wie Stellplätze effizienter über Grundstücke hinweg in gemeinschaftlich genutzten Tiefgaragen untergebracht werden können. Im Gestaltungsleitfaden wird darauf hingewiesen, dass für die Unterbauung mehrerer Grundstücke und die gemeinsame Tiefgaragennutzung rechtliche Sicherungen erforderlich werden (z.B. Dienstbarkeiten). (vgl. Landeshauptstadt München o.J.: 9-13)
Entgegen den Empfehlungen des Leitfadens wurde bei jedem Vorhaben im Domagkpark eine separate Tiefgarage errichtet. Seitens der Stadt gab es keine Überlegungen, gemeinschaftliche Parkierungsanlagen beispielsweise bereits bei der Vermarktung vorzuschreiben. Nach Auskunft der Stadt gab es auch keine sonstigen Maßnahmen wie Gespräche mit Investoren, um die Errichtung gemeinsamer Tiefgaragen voranzutreiben (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: 2 f.).

Konzeptvergabe der städtischen Grundstücke

Mit Ausnahme einiger Flächen, die u.a. direkt an die städtische Wohnungsbaugesellschaft vergeben wurden, vermarktete die Stadt München die Grundstücke im Rahmen von Konzeptausschreibungen zu Festpreisen. In der ersten Tranche teilte die Stadt die großen Baufelder südlich des Parks in mehrere Grundstücke auf, auf denen jeweils zwischen 2.800 und 8.500 m² Geschossfläche realisiert werden konnten (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2012: 10). Bei der nächsten Ausschreibungsrunde im Norden des Stadtparks verzichtete die Stadt auf eine vorherige Aufteilung der Flächen und schrieb zwei große Baufelder mit einem Baurecht für jeweils rund 12.000 m² Geschossfläche aus (ca. 110 Wohneinheiten). In diesem Verfahren forderte die Stadt, dass sich zwei Bauträger als Konsortium zusammenschließen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2013: 5). Die konsortial auftretenden Bauträger sollten für zwei ungefähr gleich große Einzelprojekte Planungen erstellen und aufeinander abstimmen, sich gemeinsam bewerben und im Falle des Erhalts eines Grundstücks im Baugenehmigungsverfahren koordiniert zusammenarbeiten. Die Stadt verzichtete aus verschiedenen Gründen auf eine vorherige Teilung und separate Ausschreibung der Grundstücke. Unter anderem erhoffte sie sich durch die gemeinschaftliche Vorgehensweise Anreize für die Erstellung von gemeinsamen Tiefgaragen. Mit diesem erstmalig angewendeten Verfahren verfolgte die Stadt die Strategie, Erfahrungen für künftige Großprojekte wie Freiham oder Bayernkaserne zu sammeln (vgl. ebd.: 5 f.). Denn dort sei „eine projektbezogene Einzelvergabe von Wohnbau-

grundstücken in Anbetracht komplexerer städtebaulicher Vorgaben mit eng verbundenen Bauräumen und funktionalen Zusammenhängen (z.B. Gemeinschaftstiefgaragen) kaum mehr bewältigbar.“ (ebd.: 6) Im Domagkpark haben allerdings die Bauträger trotz der engen Abstimmung und gemeinsamen Bewerbung jeweils eigene Tiefgaragen auf den Grundstücken errichtet (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: 3).

Umsetzung des Parkierungskonzepts im Bebauungsplan

In dem seit August 2011 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1943b, der das gesamte Plangebiet umfasst, traf die Stadt einige Festsetzungen, um die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu steuern (vgl. Landeshauptstadt München 2011a, Landeshauptstadt München 2011b). Dieser schreibt in § 11 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen vor, dass in den als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Bereichen die notwendigen Stellplätze jeweils in einer Tiefgarage auf dem Baugrundstück nachzuweisen sind. Bei zwei Baufeldern mit besonderen Nutzungen können 10 % der Stellplätze ausnahmsweise oberirdisch hergestellt werden (vgl. Landeshauptstadt München 2011a: 6). Durch diese Regelungen war ein Nachweis von Stellplätzen abseits des eigenen Grundstücks ausgeschlossen. Im grafischen Teil des Bebauungsplans findet sich am Südrand eine über vier Baufelder reichende Fläche, auf der die Errichtung von Tiefgaragen zulässig ist (WA 12-15). Bei den anderen Baufeldern werden die Flächen, innerhalb derer Tiefgaragen errichtet werden dürfen, nicht grafisch festgelegt, sondern die Zulässigkeit von Tiefgaragen wird über den Eintrag `TGa´ in der Nutzungsschablone ohne konkreten Raumbezug geregelt. Sowohl die großzügige Festlegung des Bauraums als auch die rein textliche Regelung hätten es ermöglicht, grundstücksübergreifend unter mehreren Gebäuden gemeinsame Tiefgaragen zu errichten (vgl. Landeshauptstadt München 2011b).
Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans ging eine Stellungnahme ein, in der die Errichtung von Gemeinschaftsgaragen mit Zufahrten am Quartierseingang gefordert wurde, um im Innenbereich große verkehrsberuhigte Bereiche entstehen zu lassen. In der Abwägung der Stellungnahme führte die Stadt aus, dass der Bebauungsplan die Realisierung von Gemeinschaftstiefgaragen zulasse. Um in zwei Bereichen, die durch öffentliche Verkehrsflächen getrennt sind, die Entstehung von baufeldübergreifenden Gemeinschaftstiefgaragen zu ermöglichen, wurde infolge der Stellungnahme die Regelung aufgenommen, dass ausnahmsweise auch diese Verkehrsflächen mit Tiefgaragen unterbaut werden können, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen (vgl. Landeshauptstadt München 2010a: 6 f.; Landeshauptstadt München 2011a: 5-7). Weitere Festsetzungen, mit denen die gemeinsame Herstellung der Tiefgaragen hätte gesteuert werden können, wurden nicht getroffen. Beispielsweise wäre es möglich gewesen, auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB zu bestimmen, dass Tiefgaragen nur als Gemeinschaftsanlagen errichtet werden dürfen. Ebenso wäre es möglich gewesen, im grafischen Teil des Bebauungsplans die Ein- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen je Baufeld auf einen bestimmten Bereich zu beschränken, sodass eine gemeinsame Herstellung unausweichlich gewesen wäre.
Während der Offenlage des Bebauungsplans ging außerdem eine Stellungnahme ein, in der eine Abweichung vom Stellplatzschlüssel der Münchner Stellplatzsatzung gefordert wurde. Beim (anonymisierten) Verfasser der Stellungnahme scheint es sich um einen Wohnungsmarktakteur zu handeln, der Erfahrungen mit gefördertem Wohnungsbau in München hat. Dieser wies darauf hin, dass der geltende Stellplatzschlüssel für bestimmte Pro-

Abbildung 104: E-Carsharing-Autos in der Tiefgarage des WOGENO-Gebäudes

Quelle: eigene Fotografie (2018)

Abbildung 105: Mobilitätsstation im Gebäudedurchgang mit vielfältigen Angeboten

Quelle: eigene Fotografie (2018)

gramme der Wohnbauförderung und für Genossenschaften zu hoch sei. Die langjährige Erfahrung habe gezeigt, dass Bewohner von geförderten Wohnungen weniger Autos besitzen und stattdessen Carsharing nutzen. Daher würden bei dem vorgesehenen Stellplatzschlüssel mehr als die Hälfte der notwendigen Stellplätze ungenutzt bleiben. Des Weiteren führte der Verfasser der Stellungnahme aus, dass zwar im Einzelfall auf Antrag Abweichungen von der Stellplatzpflicht möglich seien, aber dass dies zu einem Mehraufwand führe. Er forderte daher einen verminderten Stellplatzschlüssel von 0,5 bei bestimmten Wohnbauprogrammen. In der Abwägung verzichtete die Stadt auf eine Reduzierung der geltenden Stellplatzzahlen und begründete dies damit, dass die Stellplatzsatzung gerade evaluiert und möglicherweise angepasst werde. Aus Gleichbehandlungsgründen sollte im Vorgriff keine Regelung im Bebauungsplan erfolgen. Im Falle einer Novellierung der Satzung solle vielmehr auf dieser Grundlage im Bauvollzug über mögliche Reduzierungen entschieden werden. Außerdem wurde in der Abwägung auf die Gefahr verwiesen, dass die Nachbarbebauung und die öffentlichen Verkehrsflächen beeinträchtigt werden könnten, wenn die Stellplatzzahlen zu stark abgesenkt werden. (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 5 f.)
Da auf einem der Baufelder wertvoller Baumbestand erhalten werden soll und daher der Bauraum für eine Tiefgarage nicht ausreicht, lässt der Bebauungsplan die Unterbauung der danebenliegenden öffentlichen Grünfläche zu (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 56; Landeshauptstadt München 2011a: § 9 Abs. 5 Satz 2). Für die Bereiche, die als Kerngebiete ausgewiesen wurden, regelt der Bebauungsplan, dass der ruhende Verkehr in Tiefgaragen unterzubringen ist, wobei ausnahmsweise bis zu 10 % der notwendigen Stellplätze oberirdisch auf dem Baugrundstück hergestellt werden können. In den Kerngebieten wird zudem die Zahl der notwendigen Stellplätze für Nichtwohnnutzungen auf 75 % der gemäß Bayerischen Bauordnung geforderten Stellplätze beschränkt (vgl. Landeshauptstadt München 2011a: 6).
Hinsichtlich der Gestaltung der Parkierungsbauwerke wird im Bebauungsplan vorgeschrieben, dass die Zu- und Ausfahrten sowie die Notausgänge der Tiefgaragen in die Gebäude zu integrieren sind. Lüftungsanlagen von Tiefgaragen dürfen zudem nur in Verbindung mit einem Gebäude oder am Rand von Freiflächen positioniert werden (vgl. Landeshauptstadt München 2011a: 6 f.). Gemäß Bebauungsplan sind Fenster und Türen von Wohn- und Arbeitsräumen, die sich öffnen lassen, sowie Terrassen und Balkone nur mit einem Mindestabstand von 4,5 m zu Tiefgaragenöffnungen zulässig (vgl. Landeshauptstadt München 2011a: § 16; Landeshauptstadt München o.J.: 39). Darüber hinaus wurde planungsrechtlich festgesetzt, dass Decken von Tiefgaragen mindestens 60 cm unter das angrenzende Gelände abzusenken und ebenso hoch mit Erde zu überdecken sind (vgl. Landeshauptstadt München 2011a: § 17 Abs. 1 Satz 14).

Pkw-Bestand und realisierte Stellplätze

Für die Auswertung der Pkw-Dichte wurden auf Anfrage vom statistischen Amt der Stadt München aktuelle Zahlen zu Pkw-Zulassungen und Einwohnern zur Verfügung gestellt. Ende 2019 wohnten im Domagkpark demzufolge 4.348 Personen, von denen 2.934 über 18 Jahre alt waren (67,5 % der Einwohner). Insgesamt waren zu dem Zeitpunkt insgesamt 756 Pkw im Untersuchungsbereich zugelassen, von denen sieben Pkw einen gewerblichen Halter hatten. Die Berechnungen ergaben für den Domagkpark eine Pkw-Dichte von 172 Privat-Pkw auf 1.000 Einwohner bzw. von 255 Privat-Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre (vgl. Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 13.08.2020). Die durchschnittliche Pkw-Ausstattung der Bewohner im Domagkpark liegt damit deutlich unter dem gesamtstädtischen Vergleichswert von rund 337 Privat-Pkw auf 1.000 Einwohner bzw. 397 Privat-Pkw auf 1.000 Volljährige (vgl. Website Statistisches Amt München 2020). Da derzeit beim städtischen Statistikamt für das Neubaugebiet keine aktuelle Gebäudedatei vorliegt, wurde die Wohnungszahl vor allem auf Grundlage der Baufertigstellungen berechnet, wodurch noch Unschärfen enthalten sind. Laut dieser Berechnung gab es Ende 2019 im Domagkpark insgesamt 1.421 Wohnungen; in Unterlagen der Stadt wurde das Ziel formuliert, 1.800 Wohneinheiten zu realisieren. Trotz bestehender Unsicherheiten bei der genauen Wohnungszahl zeigt sich bei einer wohnungsbezogenen Berechnungsweise, dass im Domagkpark im Mittel deutlicher weniger als ein Auto pro Wohnung zugelassen ist. Wird von einer Wohnungszahl von etwa 1.500 ausgegangen, entfallen auf eine Wohnung im Durchschnitt 0,5 privat zugelassene Pkw. (vgl. Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 14.08.2020)

Exkurs: Weiterentwicklung der Strategie im Prinz-Eugen-Park

Nach den Erfahrungen im Domagkpark entwickelte die Stadt München die Vorgehensweise nicht nur beim Stellplatznachweis (Präzisierung der Anforderungen an Mobilitätskonzepte für Stellplatzreduzierungen), sondern auch bei der Vermarktung städtischer Grundstücke weiter. Beim nächsten Konversionsprojekt Prinz-Eugen-Park (Baubeginn 2017, 30 ha) forderte die Stadt bereits im Konzeptvergabeverfahren von den Bewerbern auch Mobilitätskonzepte, die im geplanten Bauvorhaben umgesetzt werden. Zur Bewertung der Konzeptqualität der eingereichten Projekte wurde daher das Kriterium (Nah)Mobilität in das Bepunktungssystem aufgenommen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2014: 9-13). In der Vorlage, auf deren Grundlage der Stadtrat die Kriterien für die Konzeptausschreibung beschlossen hat, wies das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung darauf hin, dass zum „Zeitpunkt der einzelnen Grundstücksausschreibungen [...] noch keine zwischen den verschiedenen Akteuren abgestimmten Konzepte für das gesamte Wohngebiet Prinz-Eugen-Park vorgelegt werden [können]. Sofern sich deshalb später herausstellen sollte, dass einzelne Maßnahmen, die mit der Bewerbung verbindlich zugesagt (und mit Punkten bewertet) wurden, nicht zu einem bedarfsgerechten Gesamtkonzept passen, besteht Einverständnis, im Einzelfall andere, wertgleiche Maßnahmen zuzulassen.“ (ebd.: 13)
Wie im Domagkpark schlossen sich auch im Prinz-Eugen-Park 21 Bauherren nach der Vergabe der Grundstücke (2016) unter der Federführung der WOGENO eG zu einem Konsortium zusammen. Das Konsortium erarbeitete eine `Charta Quartiersvernetzung´, in der unter anderem auch Ziele für die Nahmobilität definiert wurden. Zudem verpflichteten sich die Grundstückseigentümer, sich in einer Arbeitsgemeinschaft zusammenzuschließen, um die geplanten Mobilitätsmaßnahmen in den einzelnen Projekten abzugleichen und in ein Gesamtkonzept zu bringen (vgl. Konsortium Prinz-Eugen-Park 2016: 1 f.). Die Koordination des Konsortiums wurde extern an die Stattbau GmbH vergeben. Für die Finanzierung des finanziellen und organisatorischen Aufwands leistete jeder Bauherr einmalig einen Beitrag von einem Euro pro Quadratmeter Geschossfläche. In engem Austausch mit der Verwaltung und Politik wurden verschiedene Konzepte beispielsweise für die Reduzierung des Stellplatzschlüssels erarbeitet (vgl. SIM Sozialplanung und Quartiersentwicklung 2020: 13). Als Grundlage für das Mobilitätskonzept formulierte das Konsortium im Vorfeld Leitlinien, die aus zwölf Punkten bestehen (vgl. Konsortium Prinz-Eugen-Park o.J.). Das erarbeitete Mobilitätskonzept umfasst eine Vielzahl an Maßnahmen und Angeboten, um den MIV in dem neuen Baugebiet zu minimieren (vgl. Website GeQo o.J.c). Auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts war es für Bauvorhaben möglich, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren. Im Prinz-Eugen-Park haben etwa 27 % der 1.450 Wohnungen (ohne eine ökologische Mustersiedlung im Süden) eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf Grundlage eines Mobilitätskonzept beantragt (vgl. Landeshauptstadt München 2016: 2 f.; Klug 2018: 19).
Im Juni 2018 gründete sich im Prinz-Eugen-Park die `Genossenschaft für Quartiersorganisation GeQo eG´, die eine Quartierszentrale als Informations- und Anlaufstelle für die Bewohner schaffen und betreiben wird. Neben sozialen und kulturellen Aufgaben wird das privat initiierte Quartiersmanagement auch als Mobilitätsmanagement fungieren und Mobilitätsangebote aus einer Hand schaffen. In der Quartierszentrale wird hierfür neben anderen Räumlichkeiten eine Mobilitätsstation eingerichtet, bei der Lastenfahrräder oder E-Bikes entliehen werden können sowie Informationen angeboten werden. (vgl. Sozialreferat 2018: 2-11; Website Butz 2018; Website Steinbacher 2019; Website GeQo o.J.a; Website GeQo o.J.b; o.A. 2019)
Das Mobilitätsmanagement der GeQo eG richtet entweder selber Mobilitätsangebote ein (z.B. Lastenfahrräder) oder organisiert den Aufbau durch externe Dienstleister. Im Prinz-Eugen-Park wird derzeit von verschiedenen Anbietern Carsharing angeboten; einige Fahrzeuge von STATTAUTO sind in privaten Tiefgaragen untergebracht, die für die Nutzer zugänglich sind (vgl. Website GeQo o.J.e). Mit dem Start-Up Ampido wurde für alle Stellplatzbesitzer ein Angebot geschaffen, um nicht genutzte Stellplätze in den Tiefgaragen flexibel vermieten zu können (vgl. Website GeQo o.J.d; Website Ampido o.J.). Im Jahr 2019 wurde im Auftrag der Quartiersgenossenschaft eine umfangreiche Sozialraumanalyse mit Befragung der Bewohner durchgeführt. Untersucht wurden dabei auch die Umsetzung des Mobilitätskonzepts sowie Probleme mit dem ruhenden Verkehr. In einem 2020 veröffentlichten Zwischenbericht werden die Ergebnisse ausführlich beschrieben (vgl. SIM Sozialplanung und Quartiersentwicklung 2020).
Die Stadt München entwickelt die Vorgehensweise im Bereich Mobilität und Parkierung bei der Entwicklung neuer Baugebiete laufend weiter. Beim Siedlungsschwerpunkt Freiham (ca. 25.000 Einwohner) beispielsweise ließ die Stadt 2018 ein Mobilitätskonzept erstellen, um alternative Mobilität von vornherein zu fördern und die verschiedenen Angebote frühzeitig zu koordinieren (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ Kreisverwaltungsamt

2019; Stattbau München GmbH/ team red Deutschland GmbH 2019). Für das Entwicklungsprojekt Bayernkaserne (Umsetzung 2020-2023, ca. 5.500 Wohnungen) beschloss der Münchner Stadtrat im Jahr 2019 die Einrichtung eines Nahmobilitätsmanagements in Kombination mit dem Quartiersmanagement, um frühzeitig Mobilitätsangebote aufzubauen und aufeinander abzustimmen (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2019: 19 f., 27, 36 f.).

8.2.4.4 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

Auf Grund der Vorgaben im Bebauungsplan hatten die Bauherren im Domagkpark keine andere Möglichkeit, als die Stellplätze in kostspieligen Tiefgaragen herzustellen. Da sich große Garagen effizienter organisieren und günstiger bauen lassen, wären Kosteneinsparungen möglich gewesen, wenn die Bauherren auf den kleinteilig zugeschnittenen Grundstücken gemeinsame Tiefgaragen errichtet hätten. Die Bauherren im Domagkpark bevorzugten es allerdings, pro Grundstück eine eigenständige gebäudebezogene Tiefgarage zu errichten. Da die Rampen gemäß Bebauungsplan in die Gebäude zu integrieren waren, ging in den Erdgeschossen vielerorts vermarktbare Wohnfläche verloren, deren Verlust in der Regel den Preis je Quadratmeter Wohnfläche ansteigen lässt. Zudem erhöhte die Herstellung der Rampen innerhalb der Gebäude sicherlich den baulichen Aufwand und damit die Kosten.
Die Stellplatzsatzung der Stadt München fordert in der Regel einen Stellplatz pro Wohnung. Für die geförderten Wohnungen waren Kosteneinsparungen dadurch möglich, dass der Stadtrat in den Jahren 2008 und 2016 beschlossen hat, den satzungsgemäßen Stellplatzschlüssel je nach Förderweg auf 0,3 bis 0,8 abzusenken (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016a: 4-6). Im Domagkpark war es zudem möglich, die Zahl der notwendigen Stellplätze abzusenken, wenn in den Bauvorhaben MIV-reduzierende Maßnahmen umgesetzt wurden. Davon machten vor allem die Wohnungsgenossenschaften Gebrauch, die so die Zahl kostenintensiver Tiefgaragenstellplätze erheblich verringern konnten. Zum Teil wurden die Ersparnisse in die Einrichtung der alternativen Mobilitätsangebote investiert und kamen somit nicht in voller Höhe der Senkung der Wohnkosten zugute.
Recherchen im Mai 2020 beim Immobilienportal Immoscout ergaben fünf Angebote für Mietwohnungen im Domagkpark. Bei vier der angebotenen Wohnungen musste der Tiefgaragenstellplatz mit der Wohnung angemietet werden; nur bei einer Wohnung war dies optional. Die monatlichen Mietkosten für einen Stellplatz lagen zwischen 90 und 120 Euro. Ebenfalls ließen sich zu dem Zeitpunkt zwei Angebote für Eigentumswohnungen im Domagkpark finden. Beide Wohnungen wurden zusammen mit einem Stellplatz zu je 30.000 Euro angeboten. Dass es sich beim Domagkpark insgesamt um ein hochpreisiges Wohnquartier handelt, zeigen die Kaufpreise der beiden Wohnungen in Höhe von 9.000 bzw. 9.500 Euro pro Quadratmeter (Wohnfläche) (vgl. Website Immoscout 2020b-h).

Flächenverbrauch

Im Domagkpark konnte nur in Teilen eine Reduzierung des parkierungsbedingten Flächenverbrauchs erreicht werden. Nur wenige Wohnungsbauvorhaben (ca. 12 % der Wohnungen, vgl. Klug 2016: 17) nutzten die Möglichkeit, durch die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts den Stellplatzschlüssel und damit folglich die Flächen für das Abstellen von Autos zu reduzieren. Beispielsweise war es beim Genossenschaftsprojekt wagnisART auf Grund der umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen möglich, die Zahl notwendiger Stellplätze von 159 auf 87 Stellplätze für die Wohn- und Gewerbenutzungen zu reduzieren. Bei einem durchschnittlich angesetzten Flächenbedarf von 27,5 m^2 je Stellplatz konnten dadurch knapp 2.000 m^2 Fläche für die Herstellung von Stellplätzen eingespart werden. Im Endbericht des Forschungsprojekts der TU München, in dem eine Lebenszyklusuntersuchung des Bauvorhabens durchgeführt wurde, wird darauf hingewiesen, dass trotz des erheblich reduzierten Stellplatzschlüssels der gesamte Innenhof unterbaut werden musste; bei Realisierung des vollen Stellplatzschlüssels hätte wahrscheinlich eine zweite Tiefgaragenebene errichtet werden müssen (vgl. OBB 2017: 39).
Im Domagkpark wurden große Teile der Grundstücke mit Tiefgaragen unterbaut. Der Bebauungsplan enthält keine weitergehenden Regelungen zur Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung durch Tiefgaragen. Für die meisten als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Baufelder wurde im Bebauungsplan eine maximale Grundflächenzahl von 0,6 festgelegt. Auf Grundlage von § 19 Abs. 4 BauNVO konnten somit die Baugrundstücke bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 durch Tiefgaragen überbaut werden. Wenn sich im Bereich der Punkthäu-

ser benachbarte Bauherren zusammengeschlossen und gemeinsame Tiefgaragen errichtet hätten, wären durch die effizientere Organisation und durch die Reduzierung von Verkehrsflächen sicherlich erhebliche Flächeneinsparungen möglich gewesen. Durch die Festsetzung im Bebauungsplan (vgl. Landeshauptstadt München 2011a: § 17 Abs. 1), dass die Decken von Tiefgaragen mit mindestens 60 cm Erde überdeckt werden müssen, konnte zumindest teilweise der Verlust von natürlichen Bodenfunktionen kompensiert werden. Beachtung finden muss zudem der erhebliche Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad, der durch die breiten Erschließungsstraßen und Gehwege und die große Zahl der dort eingerichteten Besucherparkstände entstanden ist.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Im Domagkpark wurden zahlreiche Maßnahmen im Mobilitätsbereich umgesetzt, die darauf abzielen, den MIV der Bewohner möglichst gering zu halten. Ein wichtiger erster Schritt bestand darin, dass bereits im Vorfeld der Aufsiedlung die Tram in das neue Baugebiet geführt wurde. Damit stand den Bewohnern von Beginn an eine auf kurzem Wege erreichbare Anbindung an den ÖPNV zur Verfügung. Im Domagkpark wurden allerdings keine Bemühungen unternommen, die Attraktivität der Autonutzung durch die Art der Stellplatzherstellung zu mindern. Sämtliche Stellplätze sind komfortabel in gebäudebezogenen Tiefgaragen zu erreichen. In den auf dem Immobilienportal Immoscout recherchierten Wohnungsannoncen wurde die direkte Erreichbarkeit eines Tiefgaragenstellplatzes mehrfach als Vorzug angepriesen (vgl. Website Immoscout 2020b-h).
Im Rahmen des vom Konsortium Domagkpark initiierten Mobilitätskonzepts wurden zahlreiche Maßnahmen und Angebote auf den Weg gebracht, die auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner abzielen. In dem neuen Stadtquartier waren die geschaffenen Mobilitätsangebote von Anfang an gut nachgefragt. Ein Jahr nach Inbetriebnahme der ersten Mobilitätsstation nutzten diese immerhin etwa 120 Bewohner (vgl. Website VCD o.J.a). Die Ansiedlung der zahlreichen Wohnfolgeeinrichtungen im Quartier, die gute ÖPNV-Anbindung und die umfangreichen Mobilitätsangebote tragen dazu bei, dass sich die Bewohner verstärkt umweltfreundlich fortbewegen. Das vorhabenübergreifende Mobilitätsangebot führt zu einem größeren Nutzerkreis und zu einer besseren Tragfähigkeit der Angebote, was sich sicherlich vorteilhaft auf die Attraktivität, die Preise und die langfristige Vorhaltung auswirkt.
An der TU München entstand im Jahr 2014 eine Masterarbeit, die sich mit dem Mobilitätsverhalten der Bewohner vor und nach dem Umzug in den Domagkpark sowie mit der Akzeptanz neuer Mobilitätsformen beschäftigte (vgl. Ruttloff 2014). Die Abschlussarbeit wurde in Abstimmung mit Akteuren vor Ort (u.a. Konsortium Domagkpark) erstellt, die die Ergebnisse als Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts nutzten. An der durchgeführten Befragung nahmen nur künftige Bewohner von Baugemeinschafts- oder Genossenschaftsprojekten teil (Rücklauf: 217 Fragebögen), da die Bewohner anderer Bauvorhaben damals noch nicht bekannt waren. Unter anderem ergab die umfangreiche Befragung, dass sich zum damaligen Zeitpunkt der Anteil der Haushalte ohne Auto von 29,5 % auf 36 % erhöhen und der Anteil der Haushalte mit einem Auto von 58 % auf 53 % reduzieren wird. Nach Bezug wird die Zahl der Pkw um 12 % auf 162 Pkw abnehmen (0,75 Pkw/ Haushalt). Insgesamt neun Haushalte planten den Zweit- oder Drittwagen nach dem Bezug abzuschaffen und 15 Haushalte beabsichtigten, nach dem Umzug das Auto abzuschaffen und autofrei zu werden (vgl. ebd.: 47-51). Die Befragung zeigte deutliche Unterschiede beim Mobilitätsverhalten zwischen Haushalten in Baugemeinschaften und Wohnungsbaugenossenschaften. Während 43 % der Haushalte aus Genossenschaften zum Zeitpunkt der Befragung keinen Pkw besaßen, lag dieser Anteil bei den Baugemeinschaften mit 8 % deutlich darunter. Mit 23 % war der Anteil an Haushalten mit Zweit- und Drittwagen in Baugemeinschaften fast vier Mal so hoch wie in Genossenschaften. Der durchschnittliche Pkw-Besitz wird nach dem Einzug bei den Genossenschaften bei 0,52 Pkw/ Haushalt (vorher: 0,61) und bei den Baugemeinschaften bei 1,1 Pkw/ Haushalt (vorher: 1,18) liegen. (vgl. ebd.: 99). In der Umfrage wurde auch die mögliche Nutzung neuer Mobilitätsformen abgefragt (Bewertung auf einer vierstufigen Skala von `ganz sicher´ bis `keinesfalls´). Neben Fragen zu verschiedenen Sharing-Angeboten wurde auch nach einer `flexiblen Pkw-Stellplatznutzung´ gefragt. Darunter war zu verstehen, dass ein fix zugewiesener Stellplatz zu bestimmten Zeiten untervermietet wird. Der Verfasser der Masterarbeit gab zu Bedenken, dass die Bezeichnung `flexible Pkw-Stellplatznutzung´ möglicherweise falsche Vorstellungen bei den Befragten dahingehend erzeugt hat, dass der Stellplatz nicht verfügbar sein könnte, wenn er gebraucht wird. Denn eine flexible Stellplatznutzung konnten sich im Ergebnis nur wenige Befragte vorstellen – etwa 23 % der befragten Haushalte lehnten ein solches Konzept gänzlich ab. Ein weiteres Drittel würde Stellplätze wahrscheinlich nicht flexibel nutzen. Nur knapp ein Viertel der Befragten stand einer solchen Nutzung positiv gegenüber (vgl. ebd.: 81-83, 113 f.).

Stadtraumqualität

Die durch den Bebauungsplan vorgeschriebenen Tiefgaragen bewirken zwar, dass die Autos der Bewohner im Wohnumfeld optisch kaum wahrnehmbar untergebracht sind. In Erscheinung treten allerdings die zahlreichen Zufahrten in den Erdgeschossen, die sich einerseits gestalterisch (v.a. unattraktive, große Öffnungen bzw. Tore) und andererseits verkehrlich (v.a. Lärm, Gefahr durch Querung der Gehwege) nachteilig auf die Qualität des Wohnumfelds auswirken. Das Projekt Domagkpark zeigt beispielhaft die Schwierigkeiten, die sich bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs ergeben können, wenn große Baufelder zur Realisierung einer vielfältigen Bebauung an mehrere Investoren vergeben und jeweils einzelne Tiefgaragen errichtet werden. Dadurch steigt die Zahl der Zufahrtssituationen, die sowohl freistehend als auch gebäudeintegriert das Stadtbild beeinträchtigen. Beispielsweise befinden sich entlang der Straße südlich des Parks (Gertrud-Grunow-Straße) auf einer Strecke von 300 m acht Einfahrten in Tiefgaragen. Gerade bei den im Domagkpark realisierten Punkthäusern nehmen die Öffnungen zu den Tiefgaragen einen großen Teil der Erdgeschossfassade zur Straße ein. Eine kleinteilige Entwicklung von Bebauungen gilt zwar als Garant für eine hohe städtebauliche Qualität (z.B. vielfältige Architekturen, verschiedene Wohnformen oder inhaltliche Schwerpunkte der Projekte), aber sie benötigt auch Strategien, wie die Parkierung grundstücksübergreifend untergebracht werden kann, um die sich ergebenden Potenziale gänzlich auszuschöpfen. Im Gestaltungsleitfaden wurde den Investoren zwar aufgezeigt, dass gemeinsame Tiefgaragen mit Vorteilen verbunden sind. Dennoch entstanden bei allen Vorhaben Einzellösungen. Im Gegensatz zu Städten wie Tübingen oder Kirchheim unter Teck erarbeitete die Stadt München nicht im Vorfeld ein Verfahren für die Errichtung gemeinsamer Tiefgaragen unter kleinteiliger Bebauung, in das die Grundstückskäufer zwingend einsteigen mussten. Stattdessen sollten im Domagkpark die Bauträger freiwillig in eigener Regie ein solches Konzept entwickeln. Um hierfür zumindest planungsrechtlich größtmögliche Spielräume zu eröffnen, verzichtet der Bebauungsplan für den Domagkpark weitgehend auf die Festsetzung von bestimmten Flächen für Tiefgaragen und lässt sogar in einigen Bereichen die Unterbauung von öffentlichen Flächen durch private Tiefgaragen zu. Die rechtlichen Möglichkeiten, über den Bebauungsplan oder über den Kaufvertrag der städtischen Grundstücke die Bauherren zu gemeinsamen Tiefgaragen zu verpflichten, wurden nicht genutzt.

Wegen der vielen Tiefgaragen- und Feuerwehrzufahrten und wegen unterirdischer Leitungen konnten entlang der Gertrud-Grunow-Straße im Süden von den 44 im Bebauungsplan vorgeschlagenen Baumstandorten nur 26 Bäume in großen, unregelmäßigen Abständen gepflanzt werden. Auf den verbleibenden Verkehrsflächen entlang der Fahrbahn wurden – wie in den anderen Erschließungsstraßen – durchgehend öffentliche Parkstände eingerichtet. Versiegelte Flächen und parkende Autos dominieren somit das Straßenbild in einem Modellquartier für nachhaltige Mobilität. Anstelle durch Mischverkehrsflächen, verkehrsberuhigte Bereiche und Straßenbegleitgrün das Wohnumfeld aufzuwerten und den MIV zu hemmen, begünstigen trennende Hochborde und Tempo-30-Zonen eher den Autoverkehr.

Abgesehen von den Tiefgaragen finden sich im Bebauungsplan weitere Festsetzungen, die nur indirekt mit dem Thema Stellplatz, aber direkt mit dem Thema Mobilität und Gestaltungsqualität der Bebauung zu tun haben. In § 12 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen wird bestimmt, dass außerhalb der Bauräume keine Nebenanlagen zulässig sind. In der Offenlage des Bebauungsplans wurde angeregt, die Errichtung von Fahrradabstellplätzen außerhalb der Baufenster zuzulassen, um so die Fahrradnutzung zu unterstützen. Da, so die Abwägung, solche Nebenanlagen die Entstehung zusammenhängender, vielfältig nutzbarer Freiräume behindern würden, wurde diese Anregung nicht im Bebauungsplan berücksichtigt (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: 3; Landeshauptstadt München 2011a: 7).

Im Domagkpark weisen die Erschließungsstraßen nördlich und südlich des Parks – unter anderem zur Optimierung der passiven Solarerträge der Gebäude – einen größeren Querschnitt als nötig und zunächst vorgesehen auf. In der Folge entstanden große versiegelte Verkehrsflächen, deren Monotonie schnell zu Unmut bei den Bewohnern und zur Gründung einer Bürgerinitiative für mehr Grün führte. Im Jahr 2018 stellte eine Stadtratsfraktion einen Antrag, „die Steinwüste im Wohngebiet Domagkpark zu begrünen“ (FDP – HUT Stadtratsfraktion 2018: 1). In einem Antwortschreiben führte das Baureferat aus, dass geprüft wird, ob auf Grundlage des im Gebiet umgesetzten Mobilitätskonzepts eine Reduzierung von Parkständen im öffentlichen Raum in Frage kommt. Falls dies möglich ist, sollten durch den Rückbau von Parkständen weitere Straßenbäume gepflanzt werden (vgl. Landeshauptstadt München 2019a: 1-2; Baureferat 2020: 1 f.; Website Hellstern/ Ince 2018).

8.2.4.5 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Die Projektstudie Domagkpark zeigt beispielhaft, dass eine wichtige Fragestellung bei der Entwicklung von neuen Baugebieten darin liegt, wann im Verfahren durch wen und in welcher Form Konzepte für die Mobilität der Bewohner sowie für die Unterbringung der Stellplätze erarbeitet werden. Das Beispiel wirft im Hinblick auf die Strategie die Frage auf, ob es tatsächlich notwendig ist, dass Städte vorab umfassende Mobilitätskonzepte entwickeln, in die Bauherren später nur einzusteigen brauchen (z.B. Lagarde-Campus in Bamberg, Lincoln-Siedlung in Darmstadt), oder ob eine zweckmäßige Vorgehensweise auch darin bestehen kann, solche Aufgaben an Bauherren zu übertragen, die schlussendlich auch von den Maßnahmen profitieren. Bemerkenswert ist, dass die Initiative für die Mobilitätsmaßnahmen, auf deren Grundlage die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert werden konnte, im Domagkpark nicht von der Stadt ausging, sondern von engagierten Wohnungsbaugenossenschaften. Erst nach Erlass des Bebauungsplans und nach der Vermarktung der Grundstücke haben diese das Thema Mobilität in dem neuen Baugebiet aufgegriffen und zusammen mit anderen Bauherren vorangetrieben. Ein wichtiger Schritt dabei war, dass sich nach der Vergabe der Grundstücke die künftigen Investoren auf Betreiben einer Genossenschaft freiwillig in einem Konsortium zusammenschlossen, um sich gemeinsam um Themenstellungen zu kümmern, die wichtig für die Entstehung eines lebendigen und qualitätsvollen Quartiers sind.
Das Projekt Domagkpark ist ein Beispiel dafür, wie durch die Schaffung von Mobilitätsangeboten im Wohnungsbau die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert werden kann. Solche einzelfallbezogenen Absenkungen der Stellplatzzahlen sind allerdings nur möglich, wenn Gesetze auf der Landesebene oder – wie im vorliegenden Fall die Münchner Stellplatzsatzung – auf kommunaler Ebene dies zulassen. In den ausgewerteten Unterlagen wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass lange Verhandlungen mit dem zuständigen Amt in der Verwaltung notwendig waren, um die Mobilitätsangebote als Voraussetzung für die Reduzierung der Stellplatzpflicht heranziehen zu können. Das Beispielprojekt verdeutlicht, dass klassische Investoren von sich aus kaum Interesse an Stellplatzreduzierungen und gemeinschaftlichen Tiefgaragen haben. Bei gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen auf Freiwilligkeit zu setzen, stellte sich im vorliegenden Fall als keine erfolgsversprechende Strategie heraus. Allerdings erwies es sich als zielführend, bei der Grundstücksvergabe neben klassischen Investoren auch Genossenschaften mit ambitionierten sozialen und städtebaulichen Zielen zu berücksichtigen. Das Konzept für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen und für die Reduzierung von Stellplätzen ist nicht im Vorfeld `top-down´, sondern im Nachgang `bottom-up´ von engagierten Bauherren aus dem Quartier heraus entstanden. Die projektübergreifende Vorgehensweise und aktive Mitwirkung der Bauherren führte zu koordinierten bedarfsgerechten Mobilitätslösungen, die Konkurrenzen oder Überangebote vermeiden und eine hohe Professionalität beim Aufbau und beim Betrieb der Mobilitätsangebote sicherstellen.
Eine weitere Besonderheit des Projekts besteht darin, dass letztlich zwei Arten von Konsortien bei der Entwicklung eine Rolle spielten. Auf der einen Seite gab es den freiwilligen Zusammenschluss fast aller Bauherren, um auf Quartiersebene Maßnahmen gemeinsam voranzutreiben. Auf der anderen Seite verfolgte die Stadt bei der späteren Vermarktung von Baufeldern im Norden die Strategie, dass sich zwei Bauträger als Konsortium zusammenschließen, um aufeinander abgestimmte Bauvorhaben zu entwickeln, die sich im Idealfall auch eine gemeinsame Tiefgarage teilen. Da die Stadt im Domagkpark im Eigentum der Grundstücke war, hätte sie ihre rechtlichen Möglichkeiten stärker nutzen können, um über den Vermarktungs- und Vergabeprozess der Grundstücke beispielsweise gemeinschaftliche Tiefgaragen verbindlich durchzusetzen oder Maßnahmen zur Stellplatzminderung einzufordern.
Bei der Stadt München lässt sich aktuell eine intensive Beschäftigung mit den Themen Parkierung und Mobilität feststellen. Unter anderem auf Grundlage der Erfahrungen im Domagkpark wurden Strategien, Konzepte und Vorgehensweisen bei den folgenden Stadterweiterungsprojekten sowie beim Stellplatznachweis im Rahmen der Baugenehmigung weiterentwickelt. Die nachfolgenden Münchner Stadtentwicklungsprojekte (z.B. Prinz-Eugen-Park) sind Beispiele dafür, wie Konzeptvergaben von städtischen Grundstücken für den Aufbau von Mobilitätsangeboten im Wohnungsbau und in der Folge für die Reduzierung von Stellplätzen eingesetzt werden können.
Wichtig für den Aufbau der vielfältigen Mobilitätsangebote, die eine Reduzierung der Stellplatzzahlen ermöglichte, war mit Sicherheit auch die Einwerbung von verschiedenen Fördermitteln (z.B. Förderung der Stadt für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und von Ladeinfrastruktur). Durch die Teilnahme an dem EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC werden eine Erprobung und Evaluierung der Mobilitätsmaßnahmen und deren Weiterentwicklung erleichtert. Das Projektbeispiel zeigt schließlich auch, dass eine wichtige Frage bei Quartiersentwicklungen darin besteht, wie Mobilitätsangebote wirtschaftlich tragfähig umgesetzt und betrieben werden können, damit sie langfristig als Voraussetzung für die Stellplatzreduzierung zur Verfügung stehen. Dafür sind geeignete Strukturen wie die Quartiersgenossenschaft sowie wohnungswirtschaftliche Akteure erforderlich, die zu finanziellen Beteiligungen bereit sind.

8.2.5 Darmstadt: Lincoln-Siedlung

Für die Untersuchung der Projektstudie wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Gemeinderatsdrucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt, des Vorhabenträgers, der Bauherren und deren Architekten sowie der für die Lincoln-Siedlung eingerichteten Website (www.lincoln-siedlung.de)
- Publikationen und Berichte über die Lincoln-Siedlung
- Pläne (z.B. Entwurfspläne, Stadtplan)
- Fotografien (eigene Aufnahmen, Luftbilder)
- Einschränkungs- und Verzichtssatzung für die Lincoln-Siedlung (in drei Fassungen)
- kommunale Stellplatzsatzung in den Fassungen vom 04.05.2009 und 26.06.2019
- städtebaulicher Vertrag zwischen Stadt und Vorhabenträger inklusive zugehöriger Magistratsvorlagen
- Durchführungsvertrag inklusive zugehöriger Magistratsvorlagen
- Stadtteilzeitung lincolnnews
- Studie `Mobilität in Städten – SrV 2018´
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Darmstädter Echo)
- Daten des Hessischen Statistischen Landesamts
- Recherche nach Kauf- oder Vermietungsangeboten bei Immoscout
- schriftliche Befragung von Mitarbeiterin im Mobilitätsamt der Stadtverwaltung und im Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung (Statistik)
- Beobachtungen während der Begehung des Untersuchungsgebiets am 10.01.2021, 10:00-12:00 Uhr

8.2.5.1 Kontext Stadt

Kenndaten Darmstadt

Bundesland: Hessen
Regierungsbezirk: kreisfreie Stadt
Einwohner: 161.843 (2018) [1], 150.155 (2013) [2], 141.059 (31.12.2008) [3]
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Großstadt in einer metropolitanen Stadtregion
ÖPV: Hauptbahnhof Darmstadt mit Fernverkehrsanbindung (mit ICE und IC nach Frankfurt, 16 Minuten Fahrzeit), Anschluss an S-Bahn Rhein-Main (Halbstundentakt nach Frankfurt, 40 Minuten Fahrzeit) // Flughafen Frankfurt am Main ca. 25 km entfernt
ÖPNV: 9 Straßenbahnlinien, ca. 20 Buslinien [4]
Fahrstrecke zu umliegenden Städten: Frankfurt am Main: 35 km, Mainz: 40 km, Wiesbaden: 45 km, Mannheim: 55 km
Anteil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern: 74,7 % (2018) [5]
zugelassene Pkw insgesamt: 72.744 (01.01.2019), 69.492 (01.01.2014), 66.125 (01.01.2009) [6]
privat zugelassene Pkw: 60.213 (01.01.2019), 57.346 (01.01.2014), 54.052 (01.01.2009) [7]
durchschnittliche Anzahl private Pkw je Wohnung: 0,77 (Durchschnitt Hessen: 1,06) (2018/ 2019) [8]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 372 (Durchschnitt Hessen: 516) (2018/ 2019) [9]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 ab 18-Jährige: 442 (Durchschnitt Hessen: 620) (2018/ 2019) [10]
Carsharing: book-n-drive als größter Carsharing-Anbieter im Rhein-Main-Gebiet mit ca. 77 Fahrzeugen in Darmstadt [11]
Modal Split (Wege): 34,7 % MIV, 17,9 % ÖPNV, 22 % Fahrrad, 25,4 % zu Fuß (SrV 2018) [12]
Stellplatzsatzung: zum Zeitpunkt der Planung der Lincoln-Siedlung Stellplatzsatzung vom 04.05.2009 gültig; Neufassung der Stellplatzsatzung vom 26.06.2019 [13]

Quellen: [1] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019f: 2 [2] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014d [3] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009c [4] RMV/ Dadina 2019 [5] Hessisches Landesamt 2019: 29 f. [6] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [7] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [8] Hessisches Statistisches Landesamt 2019a: 4, 9; KBA 2019 [9] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019f: 2; Hessisches Statistisches Landesamt 2019b; KBA 2019 [10] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019f: 2; Hessisches Statistisches Landesamt 2019b; KBA 2019 [11] Website book-n-drive 2019 [12] Gerike et al. 2020i: 104, Tab 13 (b) [13] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009a; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019g

Bevölkerung und Wohnungsmarkt

Die kreisfreie Stadt Darmstadt ist mit rund 162.000 Einwohnern (2018) die viertgrößte Stadt Hessens. Wegen der zahlreichen Hochschulen und Forschungseinrichtungen wurde ihr der Titel Wissenschaftsstadt verliehen. An den großen Hochschulen sind etwa 40.000 Studierende eingeschrieben. Neben fünf Innenstadtbezirken ist die Stadt in vier Außenbezirke gegliedert. Seit Jahren nimmt die Bevölkerung kontinuierlich auf hohem Niveau zu. Zwischen 2008 und 2018 stieg die Einwohnerzahl um 14,7 % auf rund 162.000 an. Aktuelle Prognosen gehen von einem Wachstum auf 171.000 bis 184.000 Personen bis 2035 aus (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009b; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019f: 2; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019i: 5). In 52,4 % der Haushalte lebten 2017 nur eine Person und in 26,5 % der Haushalte zwei Personen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019h).
Da die Stadt wegen verschiedener Restriktionen die Grenzen ihres räumlichen Wachstums erreicht hat, muss der Wohnungsbedarf innerhalb der bestehenden Siedlungsfläche gedeckt werden. Dafür sollen vor allem die großen Konversionsflächen genutzt werden, die seit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte im Jahr 2008 zur Verfügung stehen. Der Gutachterausschuss ermittelte im März 2020 für Neubauwohnungen einen Quadratmeterpreis von ca. 5.000 Euro (vgl. Website Gutachterausschuss für Immobilienwerte 2020). Laut Mietspiegel 2018 lagen die Nettokaltmieten in Abhängigkeit von Wohnungstyp und -größe zwischen acht und neun Euro je Quadratmeter (ohne verschiedene Zuschläge). Die tatsächlichen Angebotsmieten im Neubau sind noch deutlich höher (vgl. Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018: 8). Im Juni 2019 hat der Magistrat ein wohnungspolitisches Konzept verabschiedet, das zahlreiche Instrumente enthält, mit denen die Stadt bezahlbaren Wohnraum schaffen und erhalten möchte (vgl. Website Parlamentsinformationssystem 2019).
Bei der Kommunalwahl 2011 erhielten in Darmstadt die Grünen mit einem Anteil von fast 33 % erstmals die meisten Stimmen, gefolgt von der CDU (24,8 %) und der SPD (21,3 %). Seit 2011 gibt es in Darmstadt auch einen grünen Oberbürgermeister (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011d: 6, 10).

Verkehr und Anbindung

In Darmstadt kreuzen sich die Autobahnen A 5 und A 67. Nach dem Frankfurter Hauptbahnhof hat der Hauptbahnhof Darmstadt das zweitgrößte Verkehrsaufkommen in Hessen. Frankfurt am Main ist mit dem Auto in ca. 30 Minuten oder mit dem ICE/ IC in 16 Minuten zu erreichen. Darmstadt ist an die S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. Der öffentliche Personennahverkehr erfolgt über mehrere Straßenbahn- und Buslinien. Im Jahr 2019 wurde ein neuer Nahverkehrsplan verabschiedet, der gemeinsam von der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg erarbeitet wurde (vgl. DADINA 2019).

Mobilität und Pkw-Bestand

Im Jahr 2019 waren insgesamt 72.744 Pkw in Darmstadt zugelassen; davon waren 60.213 Zulassungen privat (vgl. KBA 2019). Auf 1.000 Einwohner kamen im Jahr 2018 etwa 372 private Zulassungen; zehn Jahre zuvor betrug die Pkw-Dichte 383 Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. KBA 2009; KBA 2019). Das Hessische Statistische Landesamt hat Ende 2018 einen Bestand von 78.525 Wohnungen in Darmstadt ermittelt. Werden die Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamts zum 01.01.2019 herangezogen, zeigt sich, dass pro Wohnung im Mittel 0,77 private Pkw vorhanden sind (vgl. KBA 2019; Hessisches Statistisches Landesamt 2019a: 9).
Wie in vielen studentisch geprägten Städten fällt der Umweltverbund beim Modal Split höher als im bundesdeutschen Durchschnitt aus. Die Stadt Darmstadt nimmt regelmäßig an der SrV-Studie der TU Dresden teil – zuletzt im Jahr 2018. Im Vergleich zur Untersuchung im Jahr 2013 nahm 2018 der Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen zu. Der Anteil des Fahrrads stieg von 17 % auf 22 %. Der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sank von 37 % auf 35 %. Insgesamt werden somit 65 % der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt (vgl. Gerike et al. 2020i: Tab 13 b). Hinsichtlich der Ausstattung der Haushalte mit Pkw ergab die SrV-Studie, dass im Durchschnitt je Haushalt 0,9 Privat-Pkw und 0,1 Dienst-Pkw vorhanden sind (vgl. ebd.: Tab 9 b). Zudem stellte die Studie deutliche Unterschiede bei der Pkw-Ausstattung in Abhängigkeit der Haushaltsgröße fest. Während Einpersonenhaushalte im Durchschnitt über 0,7 Pkw verfügten, befanden sich in einem Mehrpersonenhaushalt mit Kindern durchschnittlich 1,3 Pkw und in einem Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder 1,2 Pkw (vgl. ebd.: Tab 10 b). In 21,8 % der befragten Haushalte in Darmstadt war kein Auto vorhanden, 59,4 % der Haushalte verfügten über ein Auto und 18,8 % über zwei oder mehr Pkw (vgl. ebd.:

Tab 11 b). Ein Viertel der Befragten nutzte täglich oder fast täglich einen Pkw und weitere 17,5 % an drei bis vier Tagen in der Woche (vgl. ebd.: Tab 17 b). Die Frage nach der Nutzung von Stellplätzen ergab, dass 59 % der Befragten ihre Fahrzeuge auf privatem Grund abstellen und rund 37 % im öffentlichen Raum (vgl. ebd.: Tab 6 b). Knapp 87 % der Befragten nutzten kein Carsharing; 2,2 % griffen mindestens einmal in der Woche auf Carsharing zurück. Im Vergleich zu anderen Städten, die an der SrV-Studie teilgenommen haben, war die Nutzungshäufigkeit von Carsharing in Darmstadt hoch (vgl. ebd.: Tab 18 b).
Trotz der vergleichsweise geringen Autonutzung der Bevölkerung im Alltag wies Darmstadt im Jahr 2018 nach Stuttgart die größten Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen auf. Grund dafür ist vor allem die hohe Zahl an Pendlern. Im Juni 2019 fuhren etwa 72.600 Beschäftigte zur Arbeit nach Darmstadt; etwa 31.100 Einwohner gingen einer Arbeit außerhalb von Darmstadt nach (vgl. Website Bundesagentur für Arbeit 2019). Seit Jahren drohen in Darmstadt Dieselfahrverbote, die die Stadt zu vermeiden versucht (vgl. Website UBA 2019).

8.2.5.2 Rahmenbedingungen und Projektentwicklung

Kenndaten Lincoln-Siedlung (im Bau)

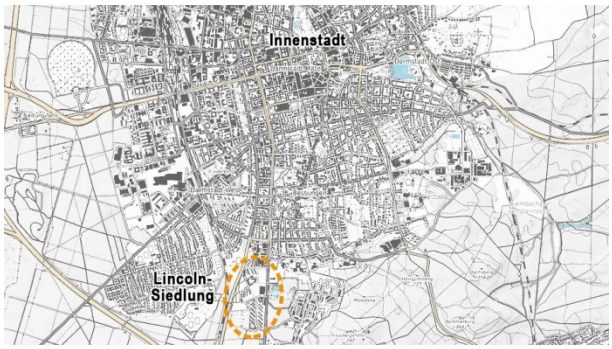
Bauzeit: 2014 (Bezug sanierter Bestandsgebäude) // 2016 Baubeginn der Neubauten // 2023/ 2024 Fertigstellung 1. Phase (ca. 1.600 WE); 2026-2028 Fertigstellung 2. Phase[1]
Orts-/ Stadtteil: Bessungen
Lage: Randlage im Süden des Stadtgebiets // ca. 9 km zum Hauptbahnhof und 1,2 km zum Südbahnhof
Fläche: 24,7 ha [2]
Wohneinheiten: ca. 2.000 WE insgesamt // davon 602 WE zum Stichtag 31.12.2019 realisiert [3]
Wohnungsbau: über 80 % Mietwohnungsbau // 15 % der WE gefördert // 30 % der WE als besondere Wohnformen (zielgruppenorientiertes Wohnen) // tw. Baugruppen [4]
Einwohner: ca. 5.000 Einwohner (nach Fertigstellung) [5] // ca. 1.500 (12 /2019) [6]
Einwohnerstruktur: unter 18 Jahre: 22,8 %; ab 18 Jahre bis unter 65 Jahre: 73,3 %; ab 65 Jahre: 3,9 % (12/ 2019) [7]
private Stellplätze: Stand 2020 insgesamt 648 ST in Sammelgaragen realisiert [8]
abgelöste Stellplätze: k.A.
öffentliche Parkstände: ca. 8 % der Zahl privater Stellplätze (mit Bewirtschaftung) [9]
Carsharing: fester Bestand an Carsharing-Fahrzeugen in der Siedlung, laufender Ausbau // Carpooling-Angebot durch einzelne Wohnungsunternehmen mit Gratisstunden [10]
gesetzlich geforderter Stellplatzschlüssel: Einschränkungs- und Verzichtssatzung für die Lincoln-Siedlung (rechtskräftig seit 15.12.2019): frei finanzierte Whg. über 58 m² Wfl.: 0,65 ST/ WE; geförderte Whg., Klein-Whg. bis 58 m² Wfl.: 0,5 ST/ WE [11]
realisierter Stellplatzschlüssel: maximal 0,65 ST/ WE herstellbar (Einschränkung der Herstellung durch Satzung) [12]
Anzahl der zugelassenen Pkw: ca. 230 private Zulassungen (31.12.2019) [13]
Parkraumbewirtschaftung: seit 11/ 2018 sukzessive Einführung nach Übergabe der Straßen an die Stadt
bauliche Unterbringung: großteils in Sammelgaragen als Tiefgaragen oder Parkhaus, oberirdische offene Stellplätze
ÖPNV-Anbindung: Straßenbahnanbindung am Ostrand (3 Linien, 2 Haltestellen), E-Quartiersbus in Planung [14]
Fahrrad: Fahrzeit zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt ca. 13 Minuten // seit 2017 Modellquartier zur Förderung des Radverkehrs (lincoln by bike): Ausbau von Radwegen, Schaffung von Abstellmöglichkeiten, 2 Call-a-Bike-Stationen [15]
Fahrradabstellanlagen: 2,4 FST/ WE (Forderung in städtebaulichem Vertrag)
ergänzende Mobilitätsangebote: Organisation und Steuerung der Angebote durch Mobilitätsmanagement (Einrichtung einer Mobilitätszentrale) // Carsharing, Carpooling (mit Gratisstunden), Lastenfahrräder (Heinerbike, kostenlos), Mietfahrräder, kostenlose Mobilitätsberatung // weitere Angebote in Planung (z.B. Lincoln-Card) [16]
Planungsrecht: Bebauungsplan S 25.1 (Änderung rechtskräftig seit 18.12.2019) [17]
Gemeinderat zum Zeitpunkt des Beschlusses des ersten B-Plans (Kommunalwahl 2011): Grüne: 23 Sitze, CDU: 18 Sitze, SPD: 15 Sitze, Linke: 3 Sitze, FDP: 2 Sitze, Sonstige: 10 Sitze [18]

Quellen: [1] Samaan 20.08.2020: 1 [2] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014c: 13 [3] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: 25; Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung 07.09.2020 [4] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 23 f.; Samaan 20.08.2020: 1 [5] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: 33 [6] Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.f: 27 [7] Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung 07.09.2020 [8] Samaan 20.08.2020: 3 [9] Samaan 20.08.2020: 4 [10] Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 2 [11] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019o: 1 [12] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019o: 1 [13] Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung 07.09.2020 (Hinweis: in statistischem Bezirk auch noch einige Gebäude außerhalb Neubaugebiet enthalten; dort vor allem gewerbliche Pkw) [14] Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 2 [15] Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 2 [16] Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 1 f. [17] Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019m [18] Website Statistik Hessen 2011

Ausgangslage

Die ca. 24,4 ha große Lincoln-Siedlung liegt etwa drei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt am südlichen Rand der Kernstadt im Stadtteil Bessungen. Westlich und östlich des Plangebiets verlaufen stark befahrene Hauptverkehrsstraßen. Im Norden grenzt ein gemischt genutztes Gebiet mit zahlreichen Einzelhandelseinrichtungen an. Im Osten jenseits der Straße befinden sich ein Naturschutzgebiet und Waldflächen, während im Süden eine Kleingartenanlage sowie Freiflächen anschließen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 16 f.). Von der Lincoln-Siedlung aus sind der Hauptbahnhof und die Autobahn A 5 mit dem Auto in neun Minuten zu erreichen.
Das Plangebiet ist Teil des rund 60 ha großen Konversionsbereichs Süd, zu dem weiter östlich noch die Cambrai-Fritsch-Kaserne und die Jefferson-Siedlung zählen. Die ehemaligen Kasernenareale befinden sich in attraktiver Lage, allerdings sind sie in einigen Bereichen stark von Immissionen der angrenzenden Verkehrstrassen beeinträchtigt. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015a: 3)
Die Lincoln-Siedlung wurde zwischen 1957 und 1959 als `Housing Area´ für die Familien der in Darmstadt stationierten amerikanischen Soldaten errichtet. Neben einigen sozialen und technischen Einrichtungen (z.B. Schule, Kindergarten) bestand die Siedlung aus 33 dreigeschossigen, nahezu identischen Gebäuden mit insgesamt 588 Wohnungen. Die Baustruktur orientierte sich am Leitbild der aufgelockerten, autogerechten Stadt und bestand aus parallel angeordneten Zeilengebäuden mit dazwischenliegenden Grünräumen. Der ruhende Verkehr wurde auf offenen Stellplätzen vor den Gebäuden untergebracht. Nach dem Abzug des US-Militärs im Jahr 2008 standen die Gebäude zunächst leer. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: 20; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 15 f.)

Abbildung 106: Lincoln-Siedlung am Südrand des Stadtgebiets



Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 107: Luftbild der in Bau befindlichen Siedlung

Quelle: siehe Bildnachweis

Projektentwicklung und Akteure

Im Jahr 2010 begannen die Planungen für die Transformation der Konversionsflächen im Süden von Darmstadt. Ein in diesem Zuge erstelltes Fachgutachten kam beim Thema Verkehr zum Ergebnis, dass das vorhandene Straßennetz die zusätzliche Verkehrsbelastung nicht ohne weitere Maßnahmen aufnehmen kann. Wegen der großen Bedeutung der Lincoln-Siedlung für die Stadtentwicklung wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit zwei Planungswerkstätten durchgeführt (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: 24, 106-108). Nach intensiven Diskussionen und einem mehrstufigen Abstimmungsprozess beschloss die Stadtverordnetenversammlung im Juni 2011 die Rahmenplanung für den Konversionsbereich Süd sowie das Entwicklungskonzept für die Lincoln-Siedlung. In den Jahren 2013/ 2014 wurde das Entwicklungskonzept überarbeitet und dabei im Vergleich zum vorherigen Entwurf größere Teile der Siedlungsstruktur erhalten (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014c: 11-13; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015a: 3 f.). Auf Grund der innerstädtischen Lage und der bereits vorhandenen Infrastruktur bot sich die Lincoln-Siedlung in besonderer Weise für die zügige Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum an. Auf der Fläche sollte ein lebendiges Stadtquartier mit unterschiedlichen Wohnformen für ursprünglich etwa 4.200 Einwohner entstehen (später Erhöhung auf 5.000 Einwohner). Durch die Umnutzung von Bestandsgebäuden und durch Neubau sollte sich ein vielfältiger Stadtteil entwickeln, der sich den Charakter bewahrend ins Stadtgefüge integriert (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 8 f.).
Nach dem Abzug des Militärs übernahm zunächst die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) die Grundstücke. Nach schwierigen Verhandlungen hat die bauverein AG als kommunales Immobilienunternehmen der Stadt Darmstadt (ca. 17.000 Wohnungen im Bestand) die kommunale Erstzugriffsoption der Stadt wahrgenom-

men. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft der bauverein AG namens BVD New Living GmbH hat im Juli 2014 schließlich die Lincoln-Siedlung erworben. Sie übernahm als Entwicklungsgesellschaft in enger Abstimmung mit der Stadt vor allem die Erschließung und Vermarktung der Grundstücke. Die Projektleitung für das Mobilitätskonzept lag im Stadtplanungsamt bei der Abteilung Mobilität und öffentlicher Raum. Zur städtebaulichen Neuordnung der Flächen erarbeitete die Stadt einen Bebauungsplan, der im Juli 2016 rechtskräftig wurde. Um mehr Wohnraum mit dazugehöriger Infrastruktur schaffen zu können, wurden später Änderungen am Bebauungsplan vorgenommen, die seit Dezember 2019 rechtkräftig sind. Die Stadt schloss mit der BVD NL GmbH als Vorhabenträgerin ergänzend zum Bebauungsplan einen städtebaulichen Vertrag, um die die mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele weiterführend zu sichern (Unterzeichnung am 15.12.2015, 1. Nachtrag am 17.03.2017). In einem intensiven Abstimmungsprozess legte die Stadt mit der Vorhabenträgerin darin eine Vielzahl an Regelungen für die Entwicklung fest – u.a. zur Zusammenarbeit der Akteure, zu planerischen Zielen, zur Erschließung und Kostentragung sowie zum Energie- und Mobilitätskonzept. Im Nachgang schlossen die Stadt und die BVD NL GmbH zusätzlich noch einen Erschließungsvertrag sowie einen Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015j: 3-5; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015k)

Grundstücksentwicklung
Die Baufelder wurden in mehreren Schritten einer neuen Nutzung zugeführt. Zahlreiche Baufelder (v.a. mit Bestandsgebäuden) entwickelte die bauverein AG selber. Drei Baufelder hat die BVD NL GmbH ab Sommer 2016 in einem Bieterverfahren an private Investoren vermarktet (GSW Gemeinnütziges Siedlungswerk, Nassauische Heimstätte, Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH). Zudem wurde ein Teil des Baufelds B2 an gemeinschaftliche Wohnprojekte vergeben. Dabei wurde auf ein Bieterverfahren verzichtet und die Flächen stattdessen in einem mehrstufigen Konzeptvergabeverfahren zu Festpreisen veräußert. Zum Zeitpunkt der Untersuchung lagen laut Auskunft der Stadtverwaltung für alle Baufelder Gebäudeentwürfe vor. Wegen des großen Bedarfs wurden kurzfristig in drei Zeilengebäuden im Norden zunächst für zehn Jahre Studierendenwohnungen eingerichtet. Die gemäß Bebauungsplan in diesem Bereich mögliche Nachverdichtung soll erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. (vgl. BVD NL GmbH 2016: 17; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016a: 3; Samaan 20.08.2020: 1)

Städtebau und Nutzungen

Die Stadt verfolgte die Strategie, auf dem ehemaligen Militärareal ein vielfältiges Wohnungsangebot mit umfangreicher sozialer Infrastruktur und hochwertigen Freiräumen sowie ein Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen zu schaffen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015k: 3). Insbesondere sollten folgende Planungsziele erreicht werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 23 f.):

- Schaffung verschiedener Teilbereiche mit vielfältigem Wohnungsangebot, keine Monostrukturen
- 30 % der Wohnungen als besondere Wohnformen, 15 % der Wohnungen als geförderter Wohnraum
- Quartiersplatz mit Grundschule und Kita
- Quartierspark und zusammenhängende Freiflächen
- Erhalt von vorhandenen wertvollen Sandmagerrasenflächen und Baumbestand
- Integration in die Umgebung
- autoarmes Quartier, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung

Das ursprüngliche Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 wurde 2013 überarbeitet, um durch den Erhalt von mehr Gebäuden und des Erschließungssystems die Charakteristik der 1950er-Siedlung stärker zu bewahren und die Wirtschaftlichkeit der Konversionsprojekts zu verbessern (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 23, 25). Demnach können in der Lincoln-Siedlung künftig bis zu 200.000 m² vermarktbare Geschossfläche für Wohnen sowie knapp 20.000 m² Geschossfläche für weitere Nutzungen realisiert werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 24). Das Konzept sieht ein differenziertes Freiraumsystem mit einem großen Park als Quartiersmitte und einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Freiraumachse vor. Eine neue Grundschule und ein Quartiersplatz im Osten sowie mehrere Teilquartiere und eine Kita umgeben den zentralen Park. Im Bereich des Quartiersplatzes sind verschiedene soziale Einrichtungen und sonstige Nutzungen abseits von Wohnen geplant. Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Sammelgaragen wurden vorzugsweise an den Rändern der Siedlung positioniert (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015 f.).

Die Baufelder für den Wohnungsbau wurden planungsrechtlich als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen. Im Vorfeld der Bebauungsplanung wurde kein städtebaulicher Entwurf mit konkreten Baukörpern erarbeitet. Im Bebauungsplan wurden daher lediglich die Verkehrsflächen, die Grünflächen und die sich daraus ergebenden Baufelder sowie die Standorte der Gemeinbedarfseinrichtungen festgelegt. In diesem Zuge wurden fast die gesamten Baufelder im Bebauungsplan als überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt. Die innerhalb dieser Grenzen mögliche Bebauung wird nur durch das maximal zulässige Maß der baulichen Nutzung, die Zahl der Vollgeschosse, die Bauweise sowie die Dachform bestimmt. Nur in den Baufeldern, in denen Bestandsgebäude optional erhalten werden können, gibt der Bebauungsplan eine am Bestand orientierte Baustruktur aus Zeilenbauten vor. Wie die einzelnen Baufelder im Detail bebaut werden, wurde erst später in Wettbewerben entschieden, die die Bauherren nach dem Grundstückskauf durchführen mussten. In den meisten Bereichen sind Gebäude mit vier Vollgeschossen plus Staffelgeschoss zulässig. Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass die Neubauvorhaben pro Baufeld zusammenhängend zu planen sind (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015k: 22). Zunächst wollte die Stadt insbesondere im Südosten die charakteristischen Zeilenbauten erhalten und durch Aufstockungen und Ergänzungsbauten erweitern. Wegen des schlechten baulichen Zustands wurde dieses Vorhaben immer mehr aufgegeben, sodass nach aktuellem Stand nur sechs Gebäudezeilen im Südosten nicht Neubauten weichen müssen. Drei bestehende Zeilenbauten im Norden, die aktuell als Studierendenwohnungen genutzt werden, sollen mittelfristig ebenfalls durch Neubauten in veränderter Struktur ersetzt werden. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015f; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017c: 25-27; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 22-26)

Bewohner und Wohnungen

In der Lincoln-Siedlung entstehen sozial geförderte und frei finanzierte Miet- und Eigentumswohnungen sowie besondere Wohnformen. Über 80 % der Wohnungen entstehen im Mietsegment. Von den Flächen für Wohnen sollten etwa 30 % für sog. zielgruppenorientiertes Wohnen und etwa 15 % im geförderten Wohnungsbau entstehen. Auf einem Baufeld (B2) werden außerdem verschiedene Projekte zum gemeinschaftlichen Wohnen realisiert. In dem neuen Quartier sollen nach Planungen der Stadt insgesamt etwa 5.000 Menschen wohnen. Zum Zeitpunkt der Untersuchung waren etwa 600 Wohnungen fertiggestellt. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015k: 14 f., 19 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung 07.09.2020)

Verkehrliche Erschließung

Straßenerschließung

Die Lincoln-Siedlung wird über zwei bestehende Zufahrten von Osten und die Noackstraße im Norden an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Teilweise können Baufelder am Rand direkt von den umgebenden Straßen angefahren werden. Im Zuge der Änderung des Bebauungsplans wurden die Verkehrsuntersuchungen aktualisiert und weitere Szenarien betrachtet. Diese ergaben, dass die Erhöhung der Dichte nur möglich ist, wenn eine südlich entlang der Lincoln-Siedlung verlaufende Planstraße realisiert wird sowie einige bestehende Straßen ausgebaut werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 37).

Um die Lincoln-Siedlung als autoarmes Quartier zu entwickeln, erfolgt die Erschließung für den motorisierten Verkehr äußerst sparsam unter weitgehender Verwendung des bestehenden Straßennetzes. Von einer zweifach geknickten, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsachse zweigen lediglich Wohnwege ab. Abgesehen von den Haupterschließungsstraßen, die im Trennsystem als Tempo-30-Zone errichtet wurden, handelt es sich bei den meisten Straßen um verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischverkehrsflächen, die die Aufenthaltsfunktion stärken und Durchgangsverkehr vermeiden sollen. Sämtliche Gebäude sind über Wohn- und Anliegerstraßen mit dem Auto anfahrbar. Zur Verlangsamung des MIV wurden verschiedene Maßnahmen getroffen. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: 116; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 25 f.)

ÖPNV-Anbindung

Viele Bereiche der Lincoln-Siedlung sind gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. In der Heidelberger Straße im Osten verlaufen drei Straßenbahnlinien. Die Haltestelle im Süden der Siedlung wird seit Dezember 2017 durch die neue Haltestelle direkt am Quartiersplatz ergänzt. Die Linien 1 und 7 verkehren zeitversetzt in einem 15-Minuten-Takt. Der Hauptbahnhof ist umsteigefrei in zwölf Minuten und der Luisenplatz in zehn Minuten Fahrzeit

zu erreichen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 16 f.). Die beiden Haltestellen decken allerdings nicht die gesamte Siedlung mit einem 300-m-Radius ab. Geplant ist deshalb die Einrichtung eines Quartiersbusses, um insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen die Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen zu verbessern und neue Verbindungen zu den umliegenden Gebieten zu schaffen. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: 112 f.)

Fahrradverkehr

Innerhalb der Lincoln-Siedlung entsteht ein dichtes Rad- und Fußwegenetz, das über gesicherte Übergänge an das übergeordnete Wegenetz angebunden wird. Der Hauptbahnhof ist mit dem Fahrrad in ca. 13 Minuten zu erreichen, der Südbahnhof mit dem Fahrrad in fünf Minuten und zu Fuß in 15 Minuten. Entlang der Straße im Osten verläuft eine Hauptradverkehrsachse zur Innenstadt. Im Südwesten führt eine bestehende Fuß- und Radwegebrücke über die verkehrsbelastete Karlsruher Straße, die durch eine neue Querung im Norden des Plangebiets ergänzt werden soll, um die Erreichbarkeit des Südbahnhofs zu verbessern. Geplant ist zudem ein neuer, in öffentliche Grünflächen eingebetteter Radweg im Westen entlang der Karlsruher Straße. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014e; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 36; Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 2)
Zwischen 2017 und 2019 diente die Lincoln-Siedlung unter dem Slogan `Lincoln by bike´ als Modellquartier für die Förderung investiver Maßnahmen im Radverkehr im Rahmen des Bundeswettbewerbs `Klimaschutz im Radverkehr´. In diesem Zuge wurden verschiedene Maßnahmen (z.B. neue breite Radfahrstreifen in der Heidelberger Straße) umgesetzt und deren Effekte untersucht (vgl. Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018b und 2018c).

8.2.5.3 Parkierungskonzept

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Entwicklung des Konzepts

Da absehbar war, dass sich die Entwicklung der großen Konversionsflächen im Süden von Darmstadt nicht nur auf die unmittelbar angrenzende, sondern auch auf die gesamtstädtische Verkehrssituation auswirken wird, wurde bereits 2011 im Zuge der Erstellung der Rahmenplanung ein umfangreiches verkehrstechnisches Gutachten erstellt. Die Untersuchungen ergaben, dass das vorhandene Straßennetz stellenweise bereits an der Belastungsgrenze war. Wäre die Lincoln-Siedlung mit einem herkömmlichen Prognoseansatz zum Autoverkehr und dem bisher üblichen Stellplatzschlüssel von über 1,0 entwickelt worden, hätte der zusätzlich erzeugte Verkehr die Leistungsfähigkeit sowohl des vorhandenen als auch des ausgebauten Straßensystems überstiegen. Erweiterungen bestehender Straßen zur Aufnahme des Mehrverkehrs waren nur eingeschränkt möglich und hätten zudem zu weiteren Belastungen der vorhandenen Wohnnutzungen geführt. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011b: 5; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: 108, 116-120; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 28)
Angesichts dieser verkehrlichen Grundproblematik gab es nur zwei Optionen: entweder Anpassung des Bebauungskonzepts, also weniger Wohnungen zu errichten, oder Anpassung des Verkehrskonzepts, also den entstehenden Verkehr so weit wie möglich ohne MIV abzuwickeln. Als Teil der Rahmenplanung (2011) wurden deshalb von einem beauftragten Planungsbüro Strategien entwickelt, wie der MIV in dem neuen Baugebiet reduziert werden kann. Im Ergebnis wurde entschieden, ein autoreduziertes Modellquartier zu entwickeln. Hierfür sollten attraktive Mobilitätsalternativen zum Auto geschaffen sowie Quartiersgaragen und eine Mobilitätszentrale errichtet werden. Damit auf der Innenentwicklungsfläche die gewünschte Zahl an Wohnungen realisiert werden kann, ohne dadurch das Verkehrssystem zu überlasten, war es zwingend erforderlich, die Siedlung autoreduziert zu entwickeln und den durch die Neubebauung verursachten MIV zu minimieren. Die Stadt entwickelte daher von Beginn an ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner ermöglicht, auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Die Strategie war es, die Angebote für autofreie Mobilität zu maximieren und gleichzeitig die Angebote für den ruhenden Verkehr zu minimieren. Zur Umsetzung sollten die Möglichkeiten der Landesbauordnung ausgeschöpft und die Herstellung von Stellplätzen durch Satzung eingeschränkt werden.
Da im Laufe des Planungsprozesses die Probleme mit der Stickoxid- und Feinstaubbelastung in Darmstadt wuchsen, wurde die Reduzierung des MIV in der Lincoln-Siedlung immer mehr auch als wichtiger Beitrag zur Senkung der Emissionsbelastungen und zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des Luftreinhalteplans gesehen. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 28; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017a: 3)

Kommunale Stellplatzsatzung

Während der Planungsphase der Lincoln Siedlung galt in Darmstadt noch die selbständige Stellplatzsatzung vom 04.05.2009, die für Wohnungen unter 58 m² Wohnfläche einen Stellplatz je Wohnung und für größere Wohnungen in Mehrfamilienhäusern 1,2 Stellplätze vorgab. Für Gebäude mit öffentlich geförderten Wohnungen sah die Satzung einen reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,8 vor (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009a: 6). Im Jahr 2019 wurde in Darmstadt eine neue Stellplatzsatzung erlassen, in der die Kriterien für die Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze angepasst wurden und der Stellplatzschlüssel für Wohnungen im Vergleich zur vorherigen Fassung deutlich gesenkt und ausdifferenziert wurde (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019g).

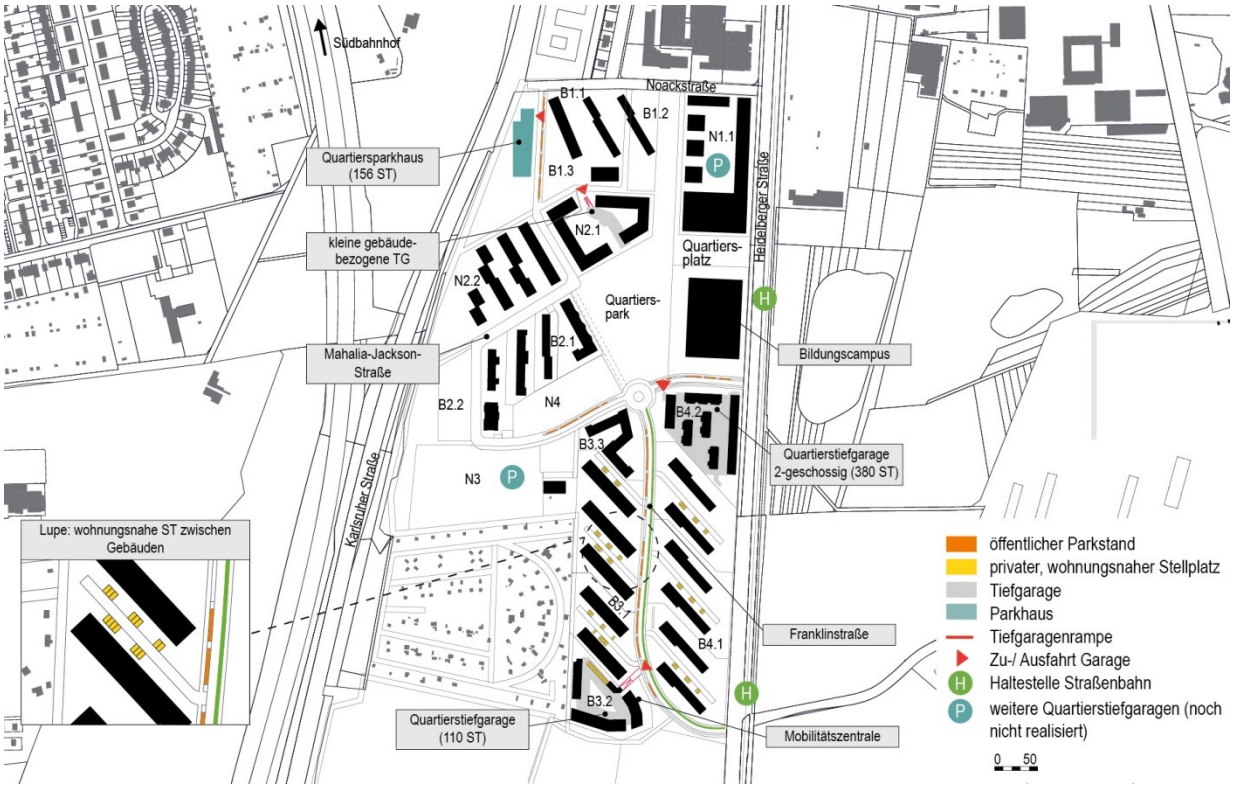
Bausteine des Parkierungskonzepts

Mobilitätskonzept als Grundlage für das Parkierungskonzept

Um den MIV in der Lincoln-Siedlung zu reduzieren, wurde bereits bei der Rahmenplanung von einem beauftragten Fachbüro (Stete Planung, Darmstadt) ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das im Anschluss laufend fortgeschrieben wurde. Insbesondere die Frage, wie die Maßnahmen rechtssicher umgesetzt werden können, nahm mehrere Jahre in Anspruch. Die Ausarbeitung der Grundlagen des Konzepts für den städtebaulichen Vertrag und den Bebauungsplan erfolgte zwischen 2012 und 2015; nach den politischen Beschlüssen dauerte die Konkretisierung für den Durchführungsvertrag bis Anfang 2017. An der inhaltlichen Ausgestaltung des Parkierungskonzepts wirkten zahlreiche Akteure mit (vgl. Samaan 20.08.2020: 2):

- BVD NL GmbH als Vorhabenträgerin
- Stadtplanungsamt mit der Abteilung Mobilität (heute Mobilitätsamt)
- Rechtsamt
- Bauaufsicht
- externe juristische Unterstützung
- externe Unterstützung durch das Büro mobilité (auf Personenverkehr spezialisierte Unternehmensberatung; vgl. Website mobilité 2020)

Abbildung 108: Lageplan der Lincoln-Siedlung mit Parkierungskonzept, aktueller Stand der Aufsiedlung und Planungen im Januar 2021 (einige Bereiche noch nicht bebaut, schematische Darstellung, ohne Maßstab)



Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

Als Grundlage für das Mobilitätskonzept dienten die in der Rahmenplanung formulierten Grundsätze. Zentrales Ziel war es, durch komfortable und finanziell attraktive Mobilitätsangebote die Zahl der privaten Pkw deutlich zu senken, ohne die Mobilität der Bewohner einzuschränken (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.c; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015b: 44, 47). Das Mobilitätskonzept umfasst insbesondere folgende Maßnahmen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 4; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: 28; Website BVD NL o.J.b):

- Mobilitätsmanagement im Quartier: Beratungs- und Informationsangebote für Bewohner sowie für Vermieter und Bauherren von Anfang an, Vertrieb und Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen
- Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Carpooling, E-Bikes und Lastenfahrräder)
- Förderung von Elektromobilität
- Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs (z.B. Ausbau des Radwegenetzes im Umfeld, dichtes und sicheres Wegenetz im Quartier, Bike+Ride an den Haltestellen)
- Förderung des ÖPNV (z.B. Errichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle)
- Verpflichtung zur Herstellung von qualitätsvollen Fahrradabstellplätzen auf den privaten Grundstücken (Erhöhung des Abstellplatzschlüssels auf 2,4 FST/ WE)
- Parkierungskonzept mit dezentralen Quartiersgaragen und Vorschriften zu Anzahl und Standort der Stellplätze, zentrale Stellplatzvergabe (siehe weitere Ausführungen unten)
- Reduzierung der Flächen für den MIV auf ein Minimum, flächendeckende Verkehrsberuhigung

Beim Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung wurde zwischen Carpooling und Carsharing unterschieden. Carpooling bedeutet, dass eine bestimmte Personengruppe ein oder mehrere Autos gemeinschaftlich nutzt (z.B. Nachbarschaft) und das Auto an einem festen Stellplatz abgestellt wird. Carsharing hingegen steht grundsätzlich allen Personen mit Führerschein offen (vgl. Stete Planung/ Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017: 6). Die bauverein AG bietet ihren Mietern in der Lincoln-Siedlung aktuell drei Carpooling-Elektroautos an. Beim Abschluss eines Mietvertrags können die Autos nach einer Buchung per App im Monat 16 Stunden (vier Stunden am Stück) kostenlos genutzt werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 2). Außerdem trägt ein umfassendes Angebot an sozialer Infrastruktur und Nahversorgungseinrichtungen im Quartier und im Umfeld zu möglichst kurzen Wegen bei. In der Rahmenplanung wurde auch ausführlich auf Mobilitätsmanagement als flankierende Maßnahme hingewiesen, um so bereits bei der Verkehrsentstehung bzw. Verkehrsmittelwahl anzusetzen. So sollten die Bewohner durch `weiche Faktoren´ wie Information, Beratung oder Dienstleistungen bei der Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst werden (vgl. ebd.: 120).
Der Stadt gelang es, für die wissenschaftliche Begleitung des Mobilitätskonzepts Fördermittel einzuwerben. Im Forschungsvorhaben QuartierMobil des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) dient die Lincoln-Siedlung als Reallabor (vgl. Website QuartierMobil o.J.). Im Jahr 2018 erhielt die Stadt Darmstadt mit dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro für das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung den deutschen Verkehrsplanungspreis der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d: 6 f.). 2019 folgte der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vergebene Deutsche Mobilitätspreis (vgl. Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019b).

Die Stadtverwaltung wurde in der schriftlichen Kurzbefragung gebeten, den Aufwand zu bewerten, der bei den verschiedenen Aufgaben im Zuge der Entwicklung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts entstanden ist. Mittlerweile ist in der Stadtverwaltung das 2019 neu geschaffene Mobilitätsamt, das direkt dem Oberbürgermeister unterstellt ist, für die Mobilitätsbelange in der Lincoln-Siedlung zuständig (vgl. Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c). Dabei zeigte sich, dass sowohl die Vorbereitung als auch die Umsetzung und Verstetigung mit einem großen bzw. sehr großen Aufwand verbunden ist bzw. war. (vgl. Samaan 20.08.2020: 2)

Tabelle 39: Antworten der Stadtverwaltung auf die Frage nach dem Aufwand im Kurzfragebogen

Aufwand für …	sehr groß	groß	mittel	gering	sehr gering
Erarbeitung des Mobilitätskonzepts mit den verschiedenen Maßnahmen für die MIV-Reduzierung		●			
Erarbeitung des Konzepts, wie die Stellplätze nachgewiesen, hergestellt und finanziert werden können	●				
aktuelle Umsetzung und Verstetigung des Mobilitäts- und Parkierungskonzepts		●			

Quelle: Samaan 20.08.2020: 2

Stellplatzkonzept

Zur Erreichung der verkehrlichen Ziele in der Lincoln-Siedlung wurde frühzeitig ein umfangreiches Konzept für die Parkierung erarbeitet, das im Wesentlichen die folgenden Maßnahmen umfasst (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017c: 4; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: 28):

- Beschränkung des Stellplatzangebots auf den privaten Grundstücken (durch Einschränkungs- und Verzichtssatzung)
- Konzentration eines Großteils der Stellplätze in Sammelgaragen insbesondere am Rand der Siedlung
- Belegungsmanagement für die privaten Stellplätze in Sammelgaragen und auf den Baugrundstücken
- flächendeckende Bewirtschaftung der Parkstände im öffentlichen Raum
- Nutzung der wohnungsnahen Stellplätze auf den privaten Grundstücken vorrangig für Carpooling/ Carsharing und für Fahrzeuge mobilitätseingeschränkter Personen
- weitgehende Entkopplung der Kosten für Wohnen und Parken

Mit Hilfe des Stellplatzkonzepts sollte eine Förderung des ÖPNV dadurch erreicht werden, dass der Weg zum Auto nicht kürzer als zur nächsten ÖPNV-Haltestelle ist. Privatautos sollten daher dezentral in Parkhäusern oder Tiefgaragen am Quartiersrand untergebracht werden. Carsharing-Stellplätze sollten gezielt an gut sichtbaren Standorten eingerichtet werden, um durch die Nähe, Präsenz und Verfügbarkeit der Leihautos deren Nutzung zu fördern (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: 50, 114, 118 f.). Das Parkierungskonzept für die Lincoln-Siedlung unterscheidet daher grundsätzlich zwischen wohnungsnahen Stellplätzen auf dem Baugrundstück und Stellplätzen in Sammelgaragen in zumutbarer Entfernung zur Wohnung (in der Regel auf einem fremden Grundstück). Je Wohnung sind 0,15 Stellplätze in Wohnungsnähe und 0,5 Stellplätze in Sammelgaragen nachzuweisen. Die Anzahl und die genaue Verteilung der Stellplätze werden in der Einschränkungs- und Verzichtssatzung detailliert geregelt. Im Bebauungsplan wurde entsprechendes Baurecht für die Errichtung der erforderlichen Sammelgaragen und wohnungsnahen Stellplätze geschaffen. Im öffentlichen Straßenraum entstehen ungefähr 70 bewirtschaftete Parkstände. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 30; Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.c: 18 f.)

Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung

Um die bauordnungsrechtliche Grundlage für die Umsetzung des Parkierungskonzepts zu schaffen, erließ die Stadt eine selbständige Einschränkungs- und Verzichtssatzung für die Lincoln-Siedlung. Dabei nutzte sie die Satzungsermächtigungen in § 44 Abs. 1 Nr. 4 und 5 und § 81 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 HBO (i.d.F.v. 2011), auf deren Grundlage die Herstellung von Stellplätzen eingeschränkt werden kann. Der Geltungsbereich der Satzung entspricht dem Geltungsbereich des Bebauungsplans S 25. Durch die Satzung werden die Anzahl und die räumliche Unterbringung der Stellplätze so vorgegeben, dass das entwickelte Stellplatzkonzept rechtssicher und für alle Bauherren verbindlich umsetzbar ist. Zu berücksichtigen ist, dass die Hessische Bauordnung anders als beispielsweise die Landesbauordnung für Baden-Württemberg keine förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Aufstellungsverfahren vorschreibt (siehe Kapitel 5.3.2.3). Es gibt somit keine Stellungnahmen, die Aufschluss über Bedenken von Behörden oder Bürgern bringen. Die erste Fassung der Einschränkungssatzung wurde im Juni 2015 mit Gegenstimmen aus drei Fraktionen (SPD, UWIGA, PIRATEN) beschlossen und trat am

Abbildung 109: Parkhaus im Nordwesten (noch nicht in Betrieb)

Quelle: eigene Fotografie (2021)

Abbildung 110: Einfahrt in die Quartierstiefgarage im Block 4.2

Quelle: eigene Fotografie (2021)

10. Juli 2015 und damit etwa ein Jahr vor dem Bebauungsplan für die Lincoln-Siedlung in Kraft. Im Vorfeld der ersten Änderung des Bebauungsplans musste im Oktober 2016 auch die Einschränkungs- und Verzichtssatzung angepasst werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015h: 3-5; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016b: 3 f.). Eine weitere Änderung wurde im Dezember 2019 erforderlich, weil sich die Einschränkungs- und Verzichtssatzung für die Lincoln-Siedlung auf die gesamtstädtische Stellplatzsatzung bezog, die im Juli 2019 erneuert wurde. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019n: 4; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019g; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019o: 1-3)
In ihrer ursprünglichen Fassung sah die Einschränkungs- und Verzichtssatzung 2015 im Wesentlichen folgende Regelungen vor (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 29 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016d):

- Bei Wohnnutzungen sind mindestens 0,4 Stellplätze je Wohneinheit herzustellen. Pro Wohnung sind nicht mehr als 0,8 Stellplätze zulässig. 0,2 Stellplätze je Wohneinheit sind wohnungsnah auf dem Baugrundstück herzustellen oder als Sammelstellplätze auf den Baufeldern des Bebauungsplans nachzuweisen. Die weiteren Stellplätze sind in zumutbarer Entfernung (bis 300 m Fußweg) in den dafür im Bebauungsplan vorgesehenen Sammelgaragen nachzuweisen.
- Bei Nichtwohnnutzungen sind mindestens 40 % der Stellplätze gemäß kommunaler Stellplatzsatzung zu errichten. Es dürfen nicht mehr als 70 % der erforderlichen Stellplätze hergestellt werden. Stellplätze sind entweder auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung in Sammelgaragen herzustellen.

In der Magistratsvorlage für die Beschlussfassung (2015/0192) führte das Stadtplanungsamt aus, dass das Stellplatzangebot im Wesentlichen aus zwei Gründen im Vergleich zu anderen Quartiersentwicklungen eingeschränkt wird. Einerseits „besteht die Notwendigkeit, den Anteil des Kfz-Verkehrs am gesamten Verkehr von und zur Lincoln-Siedlung möglichst gering zu halten, wozu auch ein beschränktes Parkraumangebot beitragen kann. Andererseits werden die Angebote des Umweltverbundes so attraktiv ausgebaut und gestaltet, dass von einer gegenüber gängigen Werten geringen Stellplatznachfrage ausgegangen werden kann und ein eingeschränktes Stellplatzangebot auch nicht zu Problemen des ruhenden Verkehrs führt. Ein Ausweichen bzw. eine Verlagerung der Stellplatzsuchenden auf Nachbarquartiere ist aufgrund der besonderen Lage des Quartiers nicht zu befürchten. Durch eine Begrenzung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum (Parkraumbewirtschaftung) bereits mit Bezug der ersten Wohnungen soll ein Überangebot an Stellplätzen (`Wildes Parken´) von Anfang an verhindert werden.“ (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015h: 5 f.) Darüber hinaus wurde in der Beschlussvorlage darauf hingewiesen, dass neben den verkehrlichen Zielen durch die Reduzierung der Stellplätze auch eine dringend erforderliche Reduzierung der Wohnkosten erreicht werden soll (vgl. ebd.: 4). In der Drucksache ging das Stadtplanungsamt ausführlich auf die Stellplatzzahlen ein und erläuterte, dass es für die Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen in den Verkehrswissenschaften keine praktikablen und erprobten Verfahren gibt. Daher werde auf Grundlage von Vergleichswerten ein planerisch geeignetes Maß bestimmt. Zur Bestimmung der Stellplatzzahlen für die Lincoln-Siedlung wertete die Stadt die durchschnittliche Anzahl der privat zugelassenen Pkw je Haushalt in den statistischen Bezirken in Darmstadt aus. In den Bezirken waren pro Haushalt zwischen 0,31 und 1,09 Pkw vorhanden. Für das gesamte Stadtgebiet lag der Mittelwert bei 0,7 Pkw je Haushalt und in der Innenstadt bei 0,6 Pkw je Haushalt. Zudem wurde berechnet, dass zusätzlich zu den privaten Haltern im städtischen Mittel pro Haushalt 0,12 Pkw gewerblich zugelassen sind. Wenn es sich um persönliche Dienstwagen handelt, kann in vielen Fällen davon ausgegangen werden, dass auch diese Fahrzeuge eine Stellplatznachfrage bei Wohnungen auslösen. Angesichts dieser realen Bedarfe im Bestand, der besonders guten Alternativen zum privaten Auto in der Lincoln-Siedlung und unter Berücksichtigung einer gewissen Flexibilität ging die Stadtverwaltung bei der Aufstellung der ursprünglichen Satzung davon aus, dass ein Höchstwert von 0,8 Stellplätze je Wohnung völlig ausreichend ist, um die zu erwartende Parkraumnachfrage zu decken und gleichzeitig eine Steuerungswirkung durch ein eingeschränktes Parkraumangebot zu erzielen. Als Mindestwert wurden aus planerischer Sicht 0,4 Stellplätze je Wohneinheit als ausreichend erachtet. Berücksichtigt wurde dabei, dass die alternativen Mobilitätsangebote nicht alle Wege mit dem Auto ersetzen können und somit weiterhin beispielsweise für Carpooling Stellplätze erforderlich sind (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015h: 6 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016d). Neben der Zahl wurde in der Einschränkungs- und Verzichtssatzung auch die Lage der Stellplätze vorgegeben, damit – wie im Parkierungskonzept vorgesehen – in der Nähe der Wohnungen nur wenige Stellplätze entstehen. Die übrigen Stellplätze sind entsprechend dem Prinzip der dezentralen Konzentration in den Sammelgaragen nachzuweisen. Für eine komfortable Erreichbarkeit dürfen laut Satzung die Stellplätze in Sammelgaragen nicht mehr als 300 m vom Baugrundstück entfernt sein. Diese Distanz entspricht nach den Vorgaben des

Nahverkehrsplans den Erschließungsradien von ÖPNV-Haltestellen. Die Unterbringung in Quartiersgaragen wurde unter anderem damit begründet, dass sich größere Anlagen besser auslasten und steuern lassen als kleine, verteilte Einheiten. Auf den Baugrundstücken selbst sollen vor allem Stellplätze für Carpooling oder -sharing sowie für mobilitätseingeschränkte Personen entstehen. Da Regelungen zur Nutzung der Stellplätze nicht auf Grundlage des Bauordnungsrechts festgelegt werden können, wurde dies im städtebaulichen Vertrag geregelt (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015h: 6 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015i: 1; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016d).

Die Änderung der Einschränkungs- und Verzichtssatzung bereits ein Jahr nach deren Erlass wurde wegen der geplanten Änderung des Bebauungsplanes erforderlich, weil die darin geplante Erhöhung der Dichte das Verkehrsaufkommen ansteigen ließ. Da dies die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nicht zuließ, wurde die Einschränkungs- und Verzichtssatzung so angepasst, dass die Verdichtung im Vergleich zur ursprünglichen Wohnbebauung nicht zu mehr Autoverkehr führt. Der ursprüngliche Stellplatzschlüssel von 0,4 bis 0,8 wurde in der Folge mit einem mittleren Wert von 0,65 Stellplätzen je Wohnung festgelegt. Da festgestellt wurde, dass Investoren eher den oberen Wert ansetzen, wurde dieser abgesenkt und zudem geregelt, dass generell nicht mehr als 0,65 Stellplätze je Wohnung errichtet werden dürfen. Davon sind 0,15 Stellplätze je Wohnung in der Nähe der Wohnung auf dem Baugrundstück und die übrigen 0,5 Stellplätze je Wohnung in zumutbarer Entfernung in den Sammelgaragen nachzuweisen. Diese Aufteilung gilt nicht für die Grundstücke, auf denen Sammelgaragen errichtet werden dürfen. Begründet wurde der neue Stellplatzschlüssel von 0,65 mit der durchschnittlichen Zahl zugelassener Pkw privater Halter in Darmstadt (0,7) sowie den Zulassungszahlen in bestimmten, mit der Lincoln-Siedlung vergleichbaren Bezirken. Für Nichtwohnnutzungen blieben die Regelungen unverändert. Da die Vorhabenträgerin im Sommer 2016 mit der Vermarktung einiger Grundstücke starten wollte und die Unterbringung der notwendigen Stellplätze eine wichtige Rahmenbedingung für Investoren darstellte, wurde die Satzung vor der Ausschreibung der Grundstücke beschlossen. Die Satzung trat in neuer Fassung am 22.10.2016 in Kraft. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016b: 3; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016c)

Der Erlass einer neuen gesamtstädtischen Stellplatzsatzung für Darmstadt im Juli 2019 machte eine zweite Anpassung der Einschränkungs- und Verzichtssatzung für die Lincoln-Siedlung erforderlich. Zum einen sollten ungewollte Änderungen der Stellplatzzahlen bei den Nichtwohnnutzungen vermieden und zum anderen die reduzierten Stellplatzzahlen für geförderte Wohnungen, Kleinwohnungen und Studierendenwohnheime der Neufassung auch in die Satzung für die Lincoln-Siedlung übernommen werden (mindestens 0,5 Stellplätze je Wohnung bzw. je fünf Betten). Wegen der Änderung des Bebauungsplans im Jahr 2019 wurden in diesem Zuge zudem auch redaktionelle Änderungen in die neue Einschränkungs- und Verzichtssatzung eingearbeitet. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019n: 4; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019o: 1-3)

Städtebaulicher Vertrag

Die Stadt und die BVD NL GmbH als Vorhabenträgerin schlossen ergänzend zum Bebauungsplan im Dezember 2015 einen städtebaulichen Vertrag ab. Unter anderem wurde die Vorhabenträgerin durch § 6 des Vertrags verpflichtet, finanziell und organisatorisch an der Umsetzung des Mobilitätskonzepts mitzuwirken. Im städtebaulichen Vertrag wurde vereinbart, die Einzelheiten zur Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Durchführungsvertrag zu regeln. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtete sich die Vorhabenträgerin, die Herstel-

Abbildung 111: Stellplätze in den Freiflächen zwischen den Gebäuden

Quelle: eigene Fotografie (2021)

Abbildung 112: wohnungsnahe Stellplätze im Innenhof (Baufeld B 3.2)

Quelle: eigene Fotografie (2021)

lung der Stellplätze, die für den Stellplatznachweis gemäß Einschränkungs- und Verzichtssatzung erforderlich sind, sowohl wohnungsnah auf den Baugrundstücken als auch in den Sammelgaragen zu garantieren. Die späteren Käufer der Grundstücke, die für Sammelgaragen vorgesehen sind, müssen daher verpflichtet werden, zusätzlich Stellplätze für jene Bauherren zu errichten, die ihren Stellplatznachweis außerhalb des eigenen Grundstücks erbringen müssen. Gemäß vertraglicher Regelung erhalten die Eigentümer der Gemeinschaftsgaragen dafür einen Investitionszuschuss von 16.000 Euro je Stellplatz. Zudem werden sie verpflichtet, 25 % der Mieterlöse, aber mindestens monatlich 20 Euro je Stellplatz für die Finanzierung des Mobilitätsmanagements zur Verfügung zu stellen. Außerdem wurde im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass Bauherren mindestens 2,4 private Fahrradabstellplätze je Wohneinheit (davon 10 % für Besucher im Eingangsbereich) unter Beachtung bestimmter Mindestanforderungen herstellen müssen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015k: 8-10, 28). Wegen veränderter Rahmenbedingungen im weiteren Projektverlauf wurde es erforderlich, den städtebaulichen Vertrag mehrfach anzupassen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017a: 5; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019j: 3).

Durchführungsvertrag zur Umsetzung des städtebaulichen Vertrags

Im März 2017 schlossen die Stadt Darmstadt und die BVD NL GmbH einen separaten Durchführungsvertrag zur Umsetzung des städtebaulichen Vertrags. Im Durchführungsvertrag wurde detailliert geregelt, welche Aufgaben die Vorhabenträgerin zu erfüllen und welche Maßnahmen sie zur Verwirklichung des Mobilitätkonzepts umzusetzen hat (z.B. Belegungsmanagement der Stellplätze, Betrieb des Mobilitätsmanagements, Ladeinfrastruktur). Vertraglich wurde bestimmt, dass die Vorhabenträgerin sämtliche Verpflichtungen an spätere Grundstückskäufer und deren Rechtsnachfolger weiterzugeben hat. Bei der Ausgestaltung des Vertrags wurde erkennbar viel Wert darauf gelegt, dass die verschiedenen Maßnahmen und Angebote bereits bei Bezug der ersten Wohnungen im Quartier zur Verfügung stehen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017a: 4 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b). Die Federführung bei der Ausarbeitung des Vertrags lag beim Stadtplanungsamt (Abteilung Mobilität); beteiligt waren zudem das Rechtsamt und zur Unterstützung externe Juristen (vgl. Samaan 20.08.2020: 2).
Im Durchführungsvertrag sicherte die Stadt unter anderem zu, ausreichend öffentliche Carsharing-Stellplätze zur Verfügung zu stellen sowie sämtliche Parkstände zu bewirtschaften und dies streng zu kontrollieren (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 11). Außerdem verpflichtete sie sich, alle fünf Jahre die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und die Tätigkeiten des Betreibers zu evaluieren. Beispielsweise soll untersucht werden, wie die Mobilitätsangebote angenommen, in welchem Maße dadurch die verkehrsplanerischen Ziele des Bebauungsplans erreicht werden und ob die Angebote wirtschaftlich betrieben werden können. Durch die regelmäßige Evaluation soll gewährleistet werden, dass die Angebote auf Veränderungen reagieren und die Ziele des autoarmen Quartiers langfristig umgesetzt werden. Auf Grundlage jeder durchgeführten Evaluation sollen die Inhalte des Durchführungsvertrags überprüft und bei Bedarf angepasst werden. (vgl. ebd.: 17-19)

Mobilitätsmanagement und Betreiber

Wichtiger Bestandteil des öffentlich-rechtlichen Durchführungsvertrags 2017 war die Implementierung eines Mobilitätsmanagements, das in dieser Form erstmals in Darmstadt bei einem Neubauprojekt umgesetzt wird. Um das Mobilitätsmanagement wie geplant realisieren zu können, ist eine langfristige Zusammenarbeit von Vorhabenträgerin, künftigen Grundstückseigentümern, Stadt und Betreibern erforderlich, die durch den Vertrag verbindlich geregelt wurde. Da für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements ein Betreibermodell notwendig ist, wurden im Durchführungsvertrag ausführlich die Implementierung und die Aufgaben eines solchen Akteurs geregelt. Laut Vertrag hat ein Betreiber folgende Aufgaben zu übernehmen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 6 f.):

- Aufbau einer Mobilitätszentrale in der Siedlung zur Information der Bewohner über Alternativen zum eigenen Pkw, Anbieten von Dienstleistungen etc.
- Aufbau einer digitalen Plattform und Durchführung mindestens einer Veranstaltung im Jahr zur Information über das Mobilitätsangebot und Beteiligung an der Gestaltung
- Stellplatzmanagement, Vergabe der privaten Stellplätze an Bewohner
- Beratung der Bauherren und Bewohner zu Fragen des Mobilitäts- und Stellplatzmanagements
- Organisation von Mobilitätsangeboten (wie z.B. Mietmöglichkeiten von Lastenfahrrädern) entweder in eigener Regie oder durch Beauftragung eines Dienstleisters

Im Vertrag wurde vereinbart, dass die Stadt entweder einen geeigneten Betreiber mit der Erfüllung der Aufgaben beauftragt oder die Aufgaben selber übernimmt (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 5, 14). Für die Finanzierung der Aufgaben erhält der Betreiber folgende Einnahmen (vgl. ebd.: 16 f.):

- 25 % der Mieteinnahmen, jedoch mindestens 20 Euro pro Monat für jeden vermieteten Stellplatz vom Stellplatzeigentümer (Vermieter)
- bis zu 400.000 Euro Anschubfinanzierung ab dem 01.01.2016: hälftig von der Vorhabenträgerin und von der Stadt in den ersten Jahren
- Einnahmen aus der Erbringung von Dienstleistungen (z.B. Erlös aus Vermietung von Fahrzeugen)
- eingeworbene Fördermittel
- sonstige Einnahmen wie städtische Zuschüsse

Die Vorhabenträgerin verpflichtete sich im Durchführungsvertrag, dafür zu sorgen, dass dem Betreiber für die Mobilitätszentrale geeignete Räume im Plangebiet zu einem angemessenen Mietpreis angeboten werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 14). Im Jahr 2016 wurde diese zuerst in einer Interimsbehausung im Quartier eingerichtet. Mittlerweile ist die Mobilitätszentrale gemeinsam mit dem Quartiersmanagement in einen Neubau umgezogen (vgl. Website BVD NL o.J.a).

Die Stadt verpflichtete sich im Durchführungsvertrag dazu, das Auftragsverhältnis mit dem Betreiber so zu gestalten, dass ein eigens eingerichteter Beirat die Erfüllung der Aufgaben sichert und auch Einfluss darauf ausüben kann. Zur Mitarbeit in diesem Beirat werden alle Eigentümer bebauter Grundstücke (bei Wohnungseigentümergemeinschaften und BGB-Gesellschaften nur ein Vertreter) sowie Vertreter der Stadt eingeladen. Viele Einzelheiten wie z.B. Stimmengewichte und Beschlussfähigkeit wurden im Durchführungsvertrag detailliert geregelt: Eigentümer haben pro 100 m² Geschossfläche eine Stimme, die Stadt hat gleich viele Stimmen wie alle Eigentümer zusammen. Auch die Kriterien für die Vergabe der Stellplätze müssen vom Beirat erarbeitet und beschlossen werden. Im Dezember 2018 fand die konstituierende Sitzung des Mobilitätsbeirats statt (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 14 f.; BVD NL GmbH 2019: 13). Aktuell ist die Stadt Betreiberin des Mobilitätsmanagements. Sie hat die HEAG mobilo (lokales Verkehrsunternehmen) mit einem Teil der Aufgaben betraut, insbesondere dem Betrieb der Mobilitätszentrale, die derzeit an zwei Tagen in der Woche für zwei Stunden oder nach Terminvereinbarung geöffnet hat (vgl. Website BVD NL o.J.a). Wenn die Stadt den Betrieb nicht übernommen hätte, wäre es schwierig gewesen, einen geeigneten Betreiber zu finden (vgl. Samaan 20.08.2020: 5).

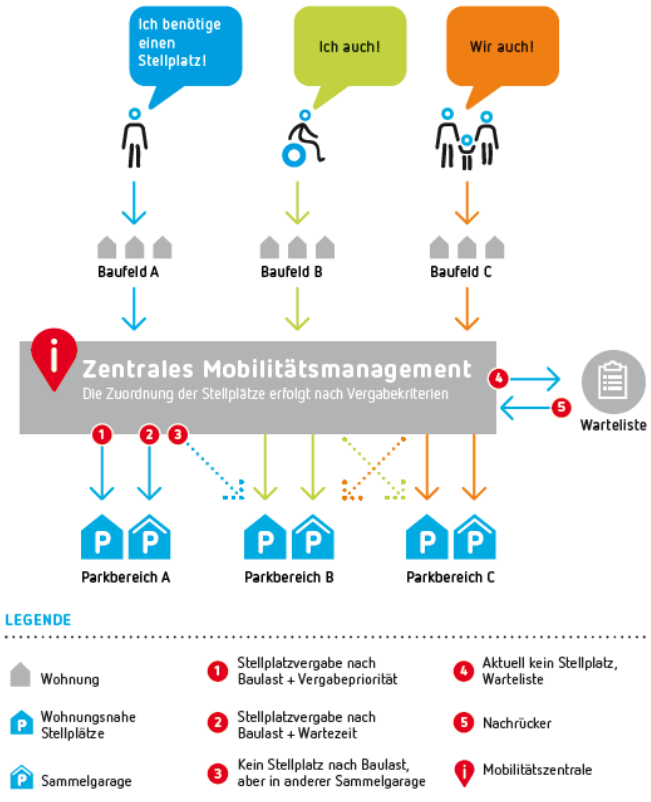
Finanzierungs- und Betreibermodell der Sammelgaragen und zentrale Stellplatzvergabe

Im Durchführungsvertrag wurde detailliert geregelt, dass die Vorhabenträgerin BVD NL GmbH jene Grundstückskäufer, die Teile ihrer notwendigen Stellplätze in einer Sammelgarage nachweisen müssen, dazu verpflichtet, einen Baukostenzuschuss von 16.000 Euro pro Stellplatz an sie zu zahlen. Die BVD NL GmbH verwaltet diesen Zuschuss treuhänderisch und gibt ihn dann an den Bauherren der Sammelgarage weiter, sobald dieser feststeht. Sie hat darauf hinzuwirken, dass die Eigentümer von Grundstücken, die für Quartiersgaragen vorgesehen sind, die zusätzlich erforderlichen Stellplätze errichten und entsprechende Baulasten zugunsten der anderen Grundstücke übernehmen. Im Durchführungsvertrag wurde für einen reibungslosen Ablauf vereinbart, dass die Stadt dafür sorgen wird, dass Baugenehmigungen auch in den Fällen erteilt werden, wenn die voneinander abhängigen Gebäude (Sammelgarage und Wohngebäude) noch nicht einzeln genehmigt sind (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 7 f.).

Im Durchführungsvertrag wurde festgelegt, dass sämtliche privaten Stellplätze zentral vergeben werden, damit trotz des eingeschränkten Angebots möglichst viele Bewohner bedarfsgerecht mit Stellplätzen versorgt werden können. Die Vergabe der Stellplätze erfolgt über den Betreiber des Mobilitätsmanagements, der für sämtliche private Stellplätze das Recht erhält, dem Stellplatzeigentümer ausgewählte Mieter zu benennen. Der Stellplatzeigentümer darf nur mit einem vom Betreiber genannten Mieter einen Stellplatzmietvertrag abschließen. Wenn der zu vergebende Stellplatz bauordnungsrechtlich einem Interessenten zuzuordnen ist, muss der Betreiber die Vermietung an diesen veranlassen. Um nicht gegen das Zweckentfremdungsverbot in der Hessischen Bauordnung zu verstoßen (§ 44 Abs. 3 HBO i.d.F.v. 2011), sehen die Mietverträge mit bauordnungsrechtlich nicht Berechtigten eine Kündigung innerhalb von vier Wochen vor, sobald ein bauordnungsrechtlich Berechtigter einen Stellplatz nachfragt. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: 9 f.)

Bei der ersten Sitzung des Mobilitätsbeirats im Dezember 2018 wurde die Stellplatzvergabeordnung beschlossen, die die Kriterien und das Prozedere bei der Zuteilung der Stellplätze im Detail regelt. In der Vergabeordnung wurden unterschiedliche Prioritäten und Rangfolgen festgelegt. Beispielsweise werden Menschen mit Behinderung oder (E-)Carpooling-Fahrzeuge für Bewohner bevorzugt. Ansonsten erfolgt eine Gewichtung von bestimmten Kriterien (Anzahl der Kinder, Alleinerziehende, Einsatzkräfte im Notdienst, Besitzer von Elektrofahrzeugen sowie einmalig für Wohnungseigentümer) durch die Vergabe von Punkten. Bei Vorliegen mehrerer Kriterien werden diese addiert. Die Stellplätze in den Sammelgaragen sind den einzelnen Baufeldern nach einem Schlüssel zugeteilt. Bei der Vergabe der Stellplätze werden zunächst die Bewohner der zugeordneten Baufelder berücksichtigt. Bei Interessenten, für die kein Kriterium zutrifft, entscheidet der Eingang der Bewerbung (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018: 1 f.; BVD NL GmbH 2019: 13). Das Modell der zentralen Verwaltung ermöglicht eine große Flexibilität und eine sozialgerechte und transparente Vergabe der Stellplätze. Wenn sich beispielsweise die Lebenssituation eines autofreien Haushalts verändert, besteht immer die Möglichkeit, ein Auto anzuschaffen und dafür einen Stellplatz zu erhalten. Da die Berechtigung jährlich überprüft werden soll, ist eine effiziente, sozial- und bedarfsgerechte Nutzung der Stellplätze gewährleistet. Die Stadt erstellte eigens eine Broschüre, in der das komplexe Stellplatzvergabeverfahren ausführlich beschrieben wird (siehe Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.e).

Abbildung 113: Schema für die zentrale Vergabe der Stellplätze



Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: 1

Abbildung 114: Mobilitätsangebote im Überblick

Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d: 42

Kommunikation und Beteiligung

Auf ihrer Website stellt die Stadtverwaltung die aktuellen Entwicklungen und Informationen zum Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung ausführlich dar. Allgemeine Informationen, Broschüren oder Informationen zur Vergabe der Stellplätze sind abrufbar und es gibt Verlinkungen zu weiteren relevanten Informationen und Akteuren (vgl. Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019a). Die Stadt erstellte umfangreiches Informationsmaterial für verschiedene Zielgruppen (z.B. Bewohner, Fachwelt), in denen das Mobilitätskonzept und die Maßnahmen ausführlich erläutert werden (z.B. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.a; Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.c; Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d). Zudem gibt die BVD NL GmbH mehrmals im Jahr die Quartierszeitschrift lincolnnews heraus, in der auch über die aktuellen Maßnahmen im Mobilitätsbereich berichtet wird (vgl. Website lincolnnews 2019).

Während der Planung und Entwicklungsphase schuf die Stadt verschiedene Beteiligungsformate, die auch nach der Fertigstellung in geeigneter Form weitergeführt werden sollen. Nach dem Einzug erster Bewohner führte die Stadt im März 2017 eine Veranstaltung durch, um mit den Bewohnern über die ersten Erfahrungen zu diskutieren und ausführlich über das Mobilitätskonzept zu informieren. Dass die Begrüßung persönlich durch den Oberbürgermeister erfolgte, kann als Zeichen dafür gesehen werden, wie wichtig der Verwaltung das Thema Mobilität in der Lincoln-Siedlung ist. An der Veranstaltung nahmen ungefähr 50 Bewohner teil, die in diesem Rahmen u.a. die Befürchtung äußerten, dass zu wenige Stellplätze zur Verfügung stehen werden. Die Veranstaltung wurde anschließend in einer umfangreichen, im Internet abrufbaren Dokumentation zusammengefasst (vgl. Stete Planung/ Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017). Seit November 2017 organisiert das Mobilitätsmanagement den Arbeitskreis `Mobilität auf Lincoln´, zu dem sämtliche aktuellen und künftigen Bewohner eingeladen werden. Der Arbeitskreis soll zwei bis drei Mal jährlich stattfinden und die Umsetzung des Konzepts begleiten. Teilnehmer sollen sich hier nicht nur informieren, sondern auch Ideen, Anmerkungen oder Bedenken hinsichtlich des Mobilitätskonzepts einbringen können (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt Mobilitätsmanagement 2019; Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d: 25).

Umsetzung des Parkierungskonzepts im Bebauungsplan

Der Bebauungsplan `S 25 Lincoln-Siedlung´ wurde im Dezember 2015 beschlossen und trat am 15. Juli 2016 in Kraft. Bereits ein Jahr später im Dezember 2016 erfolgte der Beschluss, den Bebauungsplan zu ändern. Im Dezember 2019 wurde die Änderung des Bebauungsplans beschlossen und rechtskräftig (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019j und m). Bei der Änderung wurden die wesentlichen Ziele des ursprünglichen Bebauungsplans beibehalten. Wegen des weiterhin großen Wohnraumbedarfs in Darmstadt wurde in einigen Bereichen eine höhere Dichte zugelassen und so die ursprünglich geplante Zahl von 1.600 realisierbaren Wohnungen um 400 Einheiten erhöht. Infolgedessen wurde es erforderlich, die notwendige Infrastruktur anzupassen und größere Flächen für die Sammelgaragen vorzusehen. Unter anderem wurde in einem Baufeld die bisherige Festsetzung eines Garagengebäudes aufgegeben und stattdessen Wohnbauflächen mit einer Tiefgarage ausgewiesen. (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: 9 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: 9 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019m)

Beteiligung und Stellungnahmen

Der Bebauungsplan `S 25 Lincoln-Siedlung´ wurde verfahrenstechnisch unabhängig von der gebietsbezogenen Einschränkungs- und Verzichtssatzung für die Stellplätze erlassen. Obwohl die Stellplatzzahlen nicht Gegenstand des Verfahrens waren, wurden im Rahmen der Beteiligung zum Bebauungsplan Stellungnahmen hierzu vorgebracht. Eine detaillierte Auswertung der Stellungnahmen aus der Offenlage war nicht möglich, weil aus datenschutzrechtlichen Gründen die betreffenden Unterlagen in Darmstadt nicht öffentlich zugänglich sind (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015a: 2). Der zusammenfassenden Erklärung zum Bebauungsplan ist allerdings zu entnehmen, dass während der Offenlage 16 Bürger Bedenken vorbrachten, dass das geplante Mobilitätskonzept (v.a. Einschränkung der Stellplatzzahlen) die ohnehin schon schwierige Parkraumsituation in der Umgebung weiter verschlechtern werde. In der Abwägung wurde dazu ausgeführt, dass wegen der besonders guten Alternativen zum privaten Pkw und unter Wahrung einer gewissen Flexibilität die in der Satzung geforderten Stellplätze

Abbildung 115: Blick in die Franklinstraße mit öffentlichen Parkständen

Quelle: eigene Fotografie (2021)

Abbildung 116: Lastenfahrräder zum Ausleihen inmitten der Bebauung

Quelle: eigene Fotografie (2021)

vollkommen ausreichend erscheinen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015g: 12). Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Juni 2015 gingen ebenfalls Stellungnahmen ein, die die Parkierung betrafen. Unter anderem äußerte das Polizeipräsidium Südhessen sowohl bei der Aufstellung des ersten Bebauungsplans als auch bei dessen Änderung Bedenken im Hinblick auf die Absenkung des Stellplatzschlüssels. Wegen der bereits bestehenden begrenzten Parkmöglichkeiten wurde eine Verschlechterung der Situation, nicht regelkonformes Parken und eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Umgebung befürchtet. Aus verkehrspolizeilicher Sicht wurde daher die Einhaltung der damals geltenden Stellplatzsatzung in Darmstadt angeregt (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015b: 50; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019k: 9-11).

Festsetzungen im Bebauungsplan

Der geänderte Bebauungsplan S 25.1 für die Lincoln-Siedlung enthält zahlreiche Festsetzungen für die Umsetzung des Mobilitäts- bzw. Parkierungskonzepts. Da die Zahl der Stellplätze nicht über den Bebauungsplan, sondern über die selbständige Einschränkungs- und Verzichtssatzung geregelt wird, handelt es sich dabei vor allem um Regelungen, an welchen Stellen welche Art von Stellplätzen zulässig ist. Der Bebauungsplan schafft so die notwendigen Rahmenbedingungen, um die Vorgaben der Einschränkungs- und Verzichtssatzung erfüllen zu können (z.B. Herstellung von 0,15 ST/ WE auf dem eigenen Baugrundstück) (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019o).
Auf Grund der großen Zahl an Festsetzungen, die die Herstellung von Stellplätzen betreffen, werden im Folgenden nur die wichtigsten zusammengefasst. Um den ruhenden Verkehr geordnet und entsprechend dem Parkierungskonzept unterbringen zu können, wurde im Bebauungsplan differenziert festgelegt, wo und wie ober- oder unterirdische Stellplätze hergestellt werden können (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019m: Ziffer 8.1). In den Baufeldern, in denen der Bebauungsplan entsprechend dem Bestand eine zeilenförmige Baustruktur vorgibt, wurden im Planteil an vielen Stellen zwischen den Zeilengebäuden große Flächen für Stellplätze ausgewiesen. Bei den Baufeldern, die von vornherein für eine Neubebauung vorgesehen waren, wurde die Lage der Stellplätze nicht vorgegeben, um dies den späteren Wettbewerben für die Konkretisierung der Bebauung zu überlassen. Da in diesen Fällen fast die gesamten Baufelder als überbaubare Grundstücksflächen ausgewiesen wurden, gewährt der Bebauungsplan große Freiheiten bei der Unterbringung der wohnungsnahen Stellplätze. Zur Umsetzung des Parkierungskonzepts mit seinen dezentralen Parkbauten wurde bestimmt, dass Sammelgaragen nur auf den entsprechend ausgewiesenen Flächen – sowohl ober- als auch unterirdisch – errichtet werden dürfen. Im Bebauungsplan S 25.1 sind insgesamt acht Flächen für Gemeinschaftsgaragen/ Sammelgaragen ausgewiesen. Im ursprünglichen Bebauungsplan waren zwei Flächen mit dem besonderen Nutzungszweck für Garagengebäude festgesetzt. Im Zuge der Änderung des Bebauungsplans wurde eine dieser beiden Bauflächen zu einem allgemeinen Wohngebiet umgewandelt, um mehr Wohnraum schaffen zu können. Die Sammelgarage sollte hier stattdessen in Form einer Tiefgarage errichtet werden. Bei dem verbleibenden Grundstück im Nordwesten, auf dem nur die Errichtung eines Garagengebäudes zulässig ist, handelt es sich um eine Fläche, die wegen bestehender Immissionsbelastungen durch eine Straße und die Bahnlinie nicht für Wohnen genutzt werden sollte. Die Sammelgaragen wurden rechtlich als Gemeinschaftsanlagen festgesetzt. Die gesetzlich geforderte Zuordnung der Gemeinschaftsgaragen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB) erfolgt dadurch, dass sie pauschal auf das gesamte Baugebiet bezogen werden (vgl. ebd.: Ziffer 8.3). Für den Fall, dass Garagengebäude errichtet werden, wird im Bebauungsplan vorgeschrieben, dass die Fassaden zu mindestens einem Viertel begrünt werden müssen, sofern dies mit dem Brandschutz vereinbar ist. Garagenfassaden, die an öffentliche Grünflächen angrenzen, müssen sogar mindestens zur Hälfte eine Begrünung aufweisen (vgl. ebd.: Ziffer 14.13). Im Planteil wurde aus verschiedenen Gründen in vielen Bereichen die Errichtung von Ein- und Ausfahrten ausgeschlossen. Bei der Änderung des Bebauungsplans wurden die Möglichkeiten für die Herstellung von Fahrradabstelllagen in den Freiflächen im Vergleich zur ersten Fassung außerdem deutlich erweitert (vgl. ebd.: Ziffer 7.1).

Bauliche Unterbringung

Eine Grundidee des Parkierungskonzepts für die Lincoln-Siedlung besteht darin, einen kleinen Teil der Stellplätze wohnungsnah und einen großen Teil der Stellplätze in unterschiedlicher baulicher Ausführung in einiger Entfernung zur Wohnung unterzubringen. Bis Mitte 2020 waren zwei Sammelgaragen als Tiefgaragen fertiggestellt – auf Baufeld 3.2 sind so 110 Stellplätze und auf Baufeld 4.2 insgesamt 380 Stellplätzen auf zwei Ebenen entstanden. Weitere Tiefgaragen werden noch von der bauverein AG oder von sonstigen Investoren, die in der Siedlung Wohnungsbau realisieren, errichtet. Ein dreigeschossiges Quartiersparkhaus mit 158 Stellplätzen und einer be-

grünten Fassade wurde ab Februar 2019 am nordöstlichen Rand errichtet (Bauherr: bauverein AG). Bis Mitte 2020 war das Parkhaus aber noch nicht in Betrieb, da die Baufelder, die ihre Stellplätze dort nachweisen, noch nicht bezogen waren (vgl. Website bauverein 2019b; BVD NL 2019: 16; Samaan 20.08.2020: 3). Auf Grundstücken ohne Sammelgaragen werden die wohnungsnahen Stellplätze meist offen ausgeführt. Zu Beginn der Planungen gab es Überlegungen, die Sammelgaragen vorrangig als Parkhäuser auszuführen. Als im Laufe der Entwicklung die Zahl der Wohnungen von 1.600 auf 2.000 erhöht wurde, war es nicht mehr möglich, potentielle Wohnbauflächen nur für die oberirdische Unterbringung von Stellplätzen zu nutzen (vgl. Samaan 20.08.2020: 3). Auf Grundlage von Testentwürfen wurden die Flächengrößen und Standorte für die Sammelgaragen bestimmt, die zur Vermeidung von Autoverkehr im Inneren vorzugsweise an den Rändern positioniert wurden. Im Bereich der charakteristischen Zeilenstrukturen im Süden enthält der Bebauungsplan in jedem zweiten Zwischenraum Flächen für oberirdische Stellplätze, um diese wohnungsnah herstellen zu können (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 30; Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.c: 18 f.; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019m).

Pkw-Bestand und realisierte Stellplätze

Von der Stadtverwaltung Darmstadt wurden für die vorliegende Arbeit kleinräumige statistische Daten zur Verfügung gestellt. Da sich das Baugebiet in der Aufsiedlung befindet, verändern sich die Zahlen allerdings stetig. Am 31.12.2019 waren 602 Wohnungen im statistischen Bezirk Lincoln-Siedlung fertiggestellt, zu dem aber auch ein kleiner Bereich außerhalb des Neubaugebiets im Norden gehört. Dort befinden sich vor allem gewerbliche Nutzungen und nur wenige Wohnungen. Zum gleichen Zeitpunkt gab es in dem statistischen Bezirk 233 privat zugelassene Pkw. Im Durchschnitt entfallen somit auf eine Wohnung 0,39 Privat-Pkw (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung 07.09.2020). Die Erhebung detaillierter statistischer Daten wird sicherlich Gegenstand der regelmäßigen Evaluierungen sein, die künftig seitens der Stadt durchgeführt werden. In der aktuellen Einschränkungs- und Verzichtssatzung ist geregelt, dass maximal 0,65 Stellplätze je Wohnung realisiert werden dürfen. Bei den frei finanzierten Wohnungen über 58 m² Wohnfläche entspricht dies auch der Mindestanzahl an notwendigen Stellplätzen. Bei geförderten Wohnungen, Kleinwohnungen (bis 58 m²) und Studierendenwohnungen wurde der Stellplatzschlüssel auf 0,5 gesenkt. Unter der Annahme, dass 20 % der Wohnungen tatsächlich einen Stellplatzschlüssel von 0,5 realisieren (Sozialquote: 15 % geförderte Wohnungen plus weitere Kleinwohnungen) werden für die geplanten 2.000 Wohnungen ungefähr 1.240 Stellplätze entstehen. Somit wird für etwa 60 % der Wohnungen ein Stellplatz zur Verfügung stehen, der aber nicht einer Wohnung zugeordnet ist, sondern zentral vergeben wird. Bislang reichen – laut Auskunft der Stadtverwaltung – die Stellplätze noch aus, um alle Mietanfragen zu erfüllen. Allerdings steht bislang in den Baustraßen und in den freien Baufeldern noch kostenfrei Parkraum zur Verfügung (vgl. Samaan 20.08.2020: 5).

Akzeptanz und Berichterstattung

Im Rahmen der durchgeführten schriftlichen Befragung wurden die Projektverantwortlichen der Stadtverwaltung um Aussagen gebeten, inwieweit es von verschiedenen Akteuren Bedenken gegenüber der Reduzierung und Einschränkung der Stellplätze in der Lincoln-Siedlung gab. Laut Rückmeldung haben zu Beginn des Projekts bei allen Beteiligten große Bedenken bestanden, die im Laufe des Entwicklungsprozesses bei einigen Akteuren nachgelassen haben. Große Vorbehalte gab es vor allem seitens einiger Stadtverordneten, einzelner Abteilungen in der Verwaltung und der Vorhabenträgerin. Aus der Öffentlichkeit gab es ebenfalls zum Teil Kritik. Insgesamt sei die Meinung zu dem Thema immer noch sehr gemischt (vgl. Samaan 20.08.2020: 3). Die Befragung der Stadtverwaltung ergab außerdem, dass es bislang nur vereinzelte Beschwerden gibt, dass die Stellplatzpreise zu hoch sind. An den langen Wege zu den Sammelgaragen hat sich bislang noch niemand gestört (vgl. ebd.: 5).
Eine ergänzende Recherche im Online-Angebot des Darmstädter Echos als auflagenstärkste lokale Zeitung zeigte, dass in den letzten Jahren immer wieder in der Lokalpresse über die Entwicklungen in der Lincoln-Siedlung berichtet wurde. Vorrangig handelte es sich um Artikel, in denen die verschiedenen innovativen Mobilitätsangebote in dem neuen Stadtquartier vorgestellt wurden. In einem Artikel mit dem Titel `Ein Knackpunkt sind die Parkplätze´ aus dem Jahr 2015 wurde ausführlich berichtet, dass die Parkierung bei einer Informationsveranstaltung zum Auftakt des Bebauungsplanverfahrens das beherrschende Thema war. Laut Berichterstattung sahen viele Besucher das Mobilitätskonzept mit der Reduzierung der Stellplätze und der räumlichen Trennung von Stellplatz

und Wohnung durchaus kritisch (vgl. Pleines 2015). Im Oktober 2018 verfasste ein Redakteur einen persönlichen Kommentar, in dem er vom ersten Realitätstest des preisgekrönten städtischen Mobilitätskonzepts schreibt und auf das Problem hinweist, dass wegen des Mangels an alternativen Wohnungen in Darmstadt möglicherweise auch Haushalte in das neue Baugebiet ziehen, die nicht auf ein Auto verzichten können oder wollen (vgl. Website Nieswandt 2018).

8.2.5.4 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

Ausdrücklich wird in der Begründung zum Bebauungsplan erwähnt, dass mit dem Stellplatzkonzept neben den verkehrlichen Zielen auch die Kosten für das Wohnen gesenkt werden sollen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: 29). Das Parkierungskonzept der Lincoln-Siedlung trägt auf vielfältige Weise dazu bei, die Kosten für das Wohnen zu reduzieren. Zunächst können Einsparungen dadurch erreicht werden, dass der ansonsten geltende Stellplatzschlüssel abgesenkt wurde. Im Vergleich zur Stellplatzsatzung, die bis 2019 in Darmstadt galt, mussten durch die gebietsbezogene Einschränkungs- und Verzichtssatzung für frei finanzierte Wohnungen (über 58 m² Wohnfläche) 46 % weniger Stellplätze errichtet werden, was zwangsläufig zu deutlichen Kosteneinsparungen führt (0,65 statt 1,2 ST/ WE). Zudem wird auch die Herstellung auf die Zahl notwendiger Stellplätze eingeschränkt, sodass nicht die Gefahr besteht, dass Investoren trotzdem mehr Stellplätze bauen. Das Parkierungskonzept mit den wohnungsnahen Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück und den Stellplätzen in Sammelgaragen führt dazu, dass für die Bauherren Kosten für zwei unterschiedliche Arten von Stellplätzen entstehen. Für die Errichtung eines Stellplatzes in einer Sammelgarage müssen die Bauherren einen Investitionskostenzuschuss in Höhe von 16.000 Euro entrichten. Auf Grund der Regelung, dass für eine frei finanzierte Wohnung ein Anteil von 0,5 Stellplätzen in einer Sammelgarage nachgewiesen werden müssen, fallen pro Wohnung Kosten in Höhe von 8.000 Euro für den Stellplatznachweis an. Ergänzend zu den Stellplätzen in den Sammelgaragen entstehen Kosten für die restlichen 0,15 Stellplätze je Wohnung, die wohnungsnah hergestellt werden müssen. Werden diese Stellplätze oberirdisch hergestellt, halten sich die Kosten in Grenzen. Werden diese allerdings – je nach Konzept – auch in Tiefgaragen nachgewiesen, fallen dafür höhere Kosten an.
Eine Entkopplung der Kosten von Wohnung und Stellplatz, die in einigen ausgewerteten Dokumenten als Zielsetzung genannt wurde (z.B. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: 28), kann mit dem erarbeiteten Konzept nur in Teilen erreicht werden. Unter der Annahme, dass die Bauherren die Parkierungskosten auf alle Wohnungen gleichmäßig aufteilen, müssen alle Bewohner – also auch jene ohne Auto – über den Miet- oder Kaufpreis der Wohnung den Investitionskostenzuschuss für die Sammelgaragen sowie die Kosten für die wohnungsnahen Stellplätze finanzieren. Haushalte ohne Auto werden auf diese Weise also nicht von den Kosten für die Herstellung der Parkierungsanlagen entlastet. Allerdings sind in der Lincoln-Siedlung autofreie Haushalte nicht gezwungen, Stellplätze anzumieten oder zu erwerben, wenn kein Bedarf besteht. Im Vergleich zu gebäudebezogenen Einzeltiefgaragen kann davon ausgegangen werden, dass das Parkierungskonzept mit den Sammelgaragen insgesamt zu geringeren Kosten für den Stellplatznachweis führt.
Im Jahr 2020 betrug die Monatsmiete für einen Stellplatz in den erstellten Tiefgaragen 80 Euro und für einen wohnungsnahen Stellplatz 60 Euro. Von der Miete sind vertragsgemäß 25 % bzw. mindestens 20 Euro im Monat für die Finanzierung des Mobilitätsmanagements abzuführen. Dass Bewohner mit Auto über die Stellplatzmiete das Mobilitätsmanagement mitfinanzieren und auf diese Weise die Mobilität der Bewohner ohne Auto unterstützen, kann für ein autoreduziertes Modellquartier als faires Finanzierungsmodell betrachtet werden. Dadurch werden diejenigen finanziell belastet, die das Quartier und autofreie Bewohner durch Lärm und Abgase beeinträchtigen. Würde beispielsweise die Finanzierung alternativ über die Wohnfläche erfolgen, würde dies alle Bewohner gleichermaßen belasten. Die hohen Kosten für die Anmietung eines Stellplatzes können möglicherweise auch dazu beitragen, dass das Halten eines Autos unattraktiver wird. Gemäß den Stellplatzzahlen in der Einschränkungs- und Verzichtssatzung werden für die geplanten 2.000 Wohnungen nach eigenen Berechnungen etwa 1.240 Stellplätze in der Siedlung entstehen. Wenn pro Stellplatz mindestens 20 Euro monatlich an den Betreiber des Mobilitätsmanagements zu entrichten sind, bedeutet dies überschlägig pro Monat Einnahmen von etwa 25.000 Euro, um die verschiedenen Aufgaben zu erfüllen.
Eine Besonderheit des Projektbeispiels besteht darin, dass ein Betreibermodell für das Mobilitätsmanagement entwickelt wurde, das sich dauerhaft aus dem Quartier heraus durch Einnahmen aus der Stellplatzvermietung

und aus Mobilitätsangeboten finanziert. Bis diese Einnahmen allerdings regelmäßig fließen, waren mit 400.000 Euro eine erhebliche Anschubfinanzierung seitens der Vorhabenträgerin und der Stadt erforderlich. Die frühzeitige Einrichtung des Mobilitätsmanagements direkt vor Ort war von zentraler Bedeutung, um Planer und Bauherren sowie Bewohner zu einem möglichst frühen Zeitpunkt informieren und beraten zu können. Angesichts der Tatsache, dass ohne die flankierenden Maßnahmen im Mobilitätsbereich auf der Konversionsfläche nicht so viel Wohnfläche und damit auch nicht so hohe Verkaufserlöse realisierbar gewesen wären, erscheint es folgerichtig, dass sich die Vorhabenträgerin auch an den Kosten für das Mobilitätsmanagement beteiligt.

Flächenverbrauch

Das Parkierungskonzept ermöglicht, in dem neuen Baugebiet die Inanspruchnahme und Versiegelung von Flächen gering zu halten. Einen wichtigen Beitrag zur Flächeneinsparung leisten die Absenkung des Stellplatzschlüssels sowie das Verbot, mehr Stellplätze als gesetzlich gefordert herzustellen. Im Vergleich zu der bis 2019 geltenden kommunalen Stellplatzsatzung mussten statt 1,2 Stellplätzen je Wohnung (freifinanziert, über 58 m² Wohnfläche, im Mehrfamilienhaus) nur 0,65 Stellplätze je Wohnung errichtet werden. Diese Absenkung der Stellplatzzahlen um fast die Hälfte für einen Großteil der Wohnungen führt automatisch zu deutlichen Flächeneinsparungen. Das ungefähre Einsparpotenzial bei den insgesamt 2.000 geplanten Wohnungen verdeutlichen folgende pauschalen Berechnungen.

Tabelle 40: Berechnung des Flächenbedarfs bei unterschiedlichen Stellplatzschlüsseln

Art der Wohnung	Anzahl Wohnungen	Einschränkungs- und Verzichtssatzung, Lincoln-Siedlung, Stand 12/2019	Stellplatzschlüssel	Anzahl Stellplätze	Fläche (27,5 m²/ ST)	1:1-Stellplatzschlüssel	Fläche (27,5 m²/ ST)	kommunale Stellplatzsatzung in Darmstadt 2009-2019	Stellplatzschlüssel	Anzahl Stellplätze	Fläche (27,5 m²/ ST)	kommunale Stellplatzsatzung in Darmstadt seit 2019	Stellplatzschlüssel*	Anzahl Stellplätze	Fläche (27,5 m²/ ST)
frei finanzierte Wohnung über 58 m²	1.600		0,65	1.040	**28.600**		**44.000**		1,2	1.920	**52.800**		0,70	1.120	**30.800**
Wohnung gefördert oder kleiner 58 m² (eigene Annahme: 20 %)	400		0,5	200	**5.500**		**11.000**		0,8	320	**8.800**		0,50	200	**5.500**
SUMME	**2.000**			1.240	**34.100**		**55.000**			2.240	**61.600**			1.320	**36.300**

* Annahme: Gebiete mit sehr hoher und hoher Erschließungsqualität
Quelle: eigene Berechnungen und Darstellung

Die Berechnung mit einem pauschalen Flächenansatz von 27,5 m² pro Stellplatz und mit den oben getroffenen Annahmen zeigt, dass sich durch die Herstellungsbeschränkungen mit der aktuellen Einschränkungs- und Verzichtssatzung gegenüber der Stellplatzsatzung, die bis 2019 in Darmstadt galt, insgesamt etwa 27.500 m² Parkierungsfläche einsparen ließen. Weitere Flächeneinsparungen lassen sich in der Lincoln-Siedlung dadurch erzielen, dass die Sammelgaragen kompakt und zum Teil mehrgeschossig ausgeführt werden. In dem etwa 80 m langen und 22 m tiefen Parkhaus am Nordwestrand wurden auf drei Ebenen 158 Stellplätze untergebracht. Auf dem Baufeld 4.2 wurde die Sammelgarage als zweigeschossige Tiefgarage ausgebildet. Im Bebauungsplan wurde für die Grundstücke mit Sammelgaragen auf Grundlage von § 19 Abs. 4 BauNVO die erweiterte Grundflächenzahl II auf 0,8 erhöht. Da auf den anderen Grundstücken nur die wohnungsnahen Stellplätze (0,15 ST/ WE) untergebracht werden, kann dort die Überbauung der Grundstücke reduziert werden. Im Gegensatz zu Quartieren mit ähnlicher Baustruktur sind einige Bereiche in der Lincoln-Siedlung nicht mit Tiefgaragen unterbaut, wodurch dort die natürlichen Bodenfunktionen erhalten bleiben.
Das Projekt steht beispielhaft für die Problematik, die bei der Errichtung von Parkhäusern entsteht. Als die Zahl der Wohnungen im Planungsprozess erhöht wurde, musste in Teilen das Konzept mit den Parkhäusern aufgegeben und Tiefgaragen vorgesehen werden, um mehr Flächen für den Wohnungsbau zu generieren. Das Mobilitäts- und Parkierungskonzept der Lincoln-Siedlung leistet auch auf gesamtstädtischer Ebene einen Beitrag zur Eindämmung des Flächenverbrauchs. Wegen der Überlastung des umgebenden Straßennetzes wäre die Lincoln-Siedlung mit dem regulären Stellplatzschlüssel nicht in dieser Dichte bebaubar gewesen. Ohne die Maßnahmen zur Reduzierung des MIV hätten auf gleicher Fläche deutlich weniger Wohnungen errichtet werden können. Durch die konsequent umgesetzte Autoreduzierung konnte die Innenentwicklungsfläche effizient genutzt und die Inanspruchnahme von weiteren Flächen für den Wohnungsbau an anderer Stelle vermieden werden.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Das für die Lincoln-Siedlung erarbeitete Mobilitäts- und Parkierungskonzept zielt durch vielfältige Maßnahmen darauf ab, dass sich möglichst viele Bewohner ohne eigenes Auto und ohne Mobilitätseinschränkungen fortbewegen. Durch ein breites und attraktives Angebot an Mobilitätsalternativen soll die Zahl an Autos im Plangebiet gering gehalten werden, während gezielte Maßnahmen bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs nachhaltige Mobilitätsformen fördern sollen. Beispielsweise sollen gemeinschaftlich genutzte oder elektrisch betriebene Fahrzeuge dadurch attraktiver werden, dass sie wohnungsnah abgestellt werden können, während die Attraktivität der individuell genutzten Fahrzeuge durch die Unterbringung in weiter entfernten Sammelgaragen gemindert werden soll.
Mit dem reduzierten und gedeckelten Stellplatzschlüssel wird nach eigenen Berechnungen ungefähr 40 % der Haushalte in der Siedlung kein Stellplatz zur Verfügung stehen. Das Konzept sieht vor, in der Bebauung weniger klassische Stellplätze und stattdessen mehr alternative Mobilitätsformen bereitzustellen. Eine Besonderheit des Projektbeispiels liegt darin, dass die Bewohner – sofern sie nicht bestimmte Kriterien erfüllen – nicht automatisch davon ausgehen können, einen Stellplatz zum Abstellen ihres Fahrzeugs zu erhalten. Mit der zentralen Stellplatzvergabe nach Kriterien können die wenigen Stellplätze optimal genutzt werden, indem entweder jene Bewohner, die darauf angewiesen sind (z.B. Mobilitätseingeschränkte), oder jene Fahrzeuge, deren Nutzung unterstützt werden sollen (z.B. Carpooling, E-Autos), bevorzugt einen Stellplatz erhalten.
Die Lincoln-Siedlung zeigt beispielhaft, dass Bauherren bzw. Wohnungsunternehmen insbesondere im Mietwohnungsbau verstärkt für die Umsetzung von alternativen Mobilitätsangeboten gewonnen werden sollten. Das Angebot von Carpooling-Fahrzeugen inklusive Freistunden der bauverein AG hat sicherlich das Potenzial, das Mobilitätsverhalten von Bewohnern positiv zu beeinflussen. Allerdings sollte dies nicht dazu führen, dass Mieten zu stark steigen. Zum Zeitpunkt der Untersuchung vermarktete die bauverein AG einige Neubauwohnungen in der Lincoln-Siedlung im frei finanzierten Wohnungsbau zu Quadratmeterpreise von mindestens 13 Euro (kalt) (vgl. Website Bauverein 2019c).
Das gute Mobilitätsangebot führt im Idealfall dazu, dass verstärkt autofreie Haushalte in das neue Quartier ziehen, die keinen Stellplatzbedarf auslösen. Durch die Verknappung von Parkraum und die räumliche Trennung von Stellplatz und Wohnung soll das Privatauto an Attraktivität verlieren. Ein wichtiger Strategiebaustein für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts kann darin gesehen werden, dass viele Angebote bereits von Anfang an zur Verfügung standen und somit die Bewohner den Umzug zum Anlass nehmen konnten, das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und zu ändern. Um die Bewohner über das besondere Mobilitäts- und Parkierungskonzept aufzuklären, betreibt die Stadt eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und bereitet die Informationen u.a. in Flyern oder Broschüren auf. Durch die Evaluierung des Mobilitätskonzepts alle fünf Jahre ist gewährleistet, dass (ausbleibende) Veränderungen beim Mobilitätsverhalten erkannt und Maßnahmen zur Steuerung ergriffen werden können.

Stadtraumqualität

Das Parkierungs- und Mobilitätskonzept führt dazu, dass in der Lincoln-Siedlung deutlich weniger Stellplätze errichtet werden als in vergleichbaren Projekten in Darmstadt. Weniger Stellplätze lassen per se weniger Beeinträchtigungen durch fahrenden und ruhenden Verkehr und damit mehr Wohnqualität erwarten. Laut Stadtverwaltung war die Erhöhung der Aufenthaltsqualität einer der Hauptgründe, weshalb die privaten Stellplätze weitestgehend in Sammelgaragen untergebracht werden sollten (vgl. Samaan 20.08.2020: 3). Die derartige Unterbringung des ruhenden Verkehrs an wenigen Standorten hat den Effekt, dass Bewohner Wege zwischen Wohnung und Auto zurücklegen müssen und dabei den öffentlichen Raum beleben. Außerdem kann der Innenbereich der Siedlung so von Autoverkehr entlastet werden. Für Bewohner der sieben Baufelder, auf denen Sammeltiefgaragen errichtet werden, trifft dies wahrscheinlich nicht zu, da dort alle Stellplätze direkt auf dem Grundstück entstehen. Auf jeden Fall profitiert die Qualität des Wohnumfelds davon, dass fast alle Sammelgaragen in Form von Tiefgaragen in die Wohnbebauung integriert werden. Entsprechend viele Parkhäuser hätten sich selbst bei einer architektonisch hochwertigen Gestaltung in Summe sicherlich nachteilig auf die Stadtraumqualität ausgewirkt. Beim Parkhaus am Nordwestrand, für das ein Wettbewerb durchgeführt wurde, wurde auf eine hochwertige Gestaltung und einen hohen Anteil an Fassadenbegrünung Wert gelegt, der gemäß Bebauungsplan vorgeschrieben war. Durch seine Randlage tritt das Funktionsgebäude zudem nur gegenüber wenigen Wohngebäuden in Erscheinung

und ist im Quartiersbild wenig präsent. Wichtig erscheint die Begrünung, die bei der Begehung noch nicht entwickelt war.
Die Forderung in der Einschränkungs- und Verzichtssatzung, dass ein Stellplatzschlüssel von 0,15 wohnungsnah auf dem Baugrundstück herzustellen ist, bewirkt, dass vielerorts im direkten Wohnumfeld oberirdische Stellplätze entstehen bzw. entstanden sind. Auch wenn diese Stellplätze vorrangig für Sharing-Fahrzeuge und für Mobilitätseingeschränkte vorgesehen sind, zeigte sich bei der Ortsbegehung, dass das Automobil im Erscheinungsbild des autoreduzierten Modellquartiers sehr präsent ist. In den Baufeldern im Süden, in denen die ursprüngliche Zeilenstruktur beibehalten wird, enthält der Bebauungsplan für die Herstellung wohnungsnaher Stellplätze Flächen in den Zwischenräumen, die fast über die gesamte Längsseite der Gebäude reichen. Dies führte dazu, dass Stellplätze weit im Inneren der Bebauung in den Freiflächen errichtet wurden. Im Hinblick auf die Qualität des Wohnumfelds problematisch erscheint insbesondere auch die Unterbringung der oberirdischen Stellplätze im Innenbereich des Baufelds 3.2 im Süden. Das Projektbeispiel veranschaulicht beispielhaft die schwierige Aufgabe, Stellplätze für Carsharing und Mobilitätseingeschränkte, die auf kurzem Wege zu erreichen sein sollten, stadtbildverträglich in die Bebauung zu integrieren. Die gleiche Problematik zeigt sich auch beim Umgang mit den Fahrradabstellanlagen, die zur Förderung dieses Verkehrsmittels möglichst komfortabel, eingangsnah und sicher zu erreichen sein sollten. Obwohl diese Nebenanlagen den Freiraum beeinträchtigen können, wurden bei der Änderung des Bebauungsplans die Umsetzungsmöglichkeiten dafür ausgeweitet (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019m: Ziffer 7.1). Sowohl bei Autos als auch bei Fahrrädern stellt sich bei der Schaffung von Abstellmöglichkeiten stets die Frage, ob durch ein einfaches Erreichen die Attraktivität des Verkehrsmittels erhöht oder ob zugunsten der Qualität des Wohnumfelds Anzahl und Lage eingeschränkt werden sollen.

8.2.5.5 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Eine abschließende Bewertung des Projektbeispiels ist noch nicht möglich, da sich viele Baufelder noch in Bau befinden und das Parkierungskonzept noch nicht gänzlich umgesetzt ist. Die Besonderheit bei der Entwicklung der Lincoln-Siedlung besteht in der Strategie der Stadt, bereits zu einem frühen Zeitpunkt ein umfangreiches Mobilitäts- und Parkierungskonzept zu erarbeiten und eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Maßnahmen zur Autoreduktion umzusetzen. Die Stadt handelte dabei aus einer Zwangslage heraus. Um die Fläche zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum in der gewünschten Dichte bebauen zu können, machte es das bereits überlastete Straßennetz erforderlich, den durch die Neubebauung entstehenden MIV zu minimieren. Es gab also keine andere Option, als in dem neuen Baugebiet konsequent autoreduzierende Konzepte und Maßnahmen umzusetzen.
Das Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung sieht nicht nur die Schaffung bzw. den Ausbau von attraktiven Mobilitätsangeboten vor, sondern auch weitreichende Maßnahmen und Restriktionen bei der Herstellung und Nutzung der privaten Stellplätze. Zentrale Bausteine des Parkierungskonzepts sind die Reduzierung und Einschränkung der Zahl der herstellbaren Stellplätze, deren Unterbringung in Quartiersgaragen, die zentrale Vergabe der privaten Stellplätze sowie die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände. Um dies konsequent umsetzen und rechtlich absichern zu können, hat die Stadt die ihr zur Verfügung stehenden planerischen, verkehrsrechtlichen und baurechtlichen Instrumente voll ausgeschöpft. Ein gleichermaßen innovativer wie elementarer Bestandteil des Parkierungskonzepts besteht darin, dass die Stellplätze nicht von den jeweiligen Eigentümern, sondern zentral vom Betreiber des Mobilitätsmanagements nach objektiven und transparenten Kriterien vergeben werden. Auf diese Weise kann der geschaffene Parkraum strategisch für die Förderung bestimmter Entwicklungen (z.B. Bevorzugung von E-Autos), Ziele und Bewohnergruppen (z.B. kinderreiche Familien) eingesetzt und optimal genutzt werden. Dass Bauherren nicht frei über ihre geschaffenen Stellplätze verfügen können, ist zwar ein weitreichender Eingriff in das Eigentum, hat aber für das Quartier und die Bewohner viele Vorteile, weil damit eine bedarfsgerechte, intelligente Nutzung des knappen Parkraums garantiert ist. Durch die Vergabepraxis nach Kriterien wird das Ziel eines autoarmen Quartiers auch möglichst sozialverträglich und gerecht umgesetzt.
Die Bewohner des neuen Stadtquartiers sollen von Anfang an in der Lage sein, ihre Mobilität zu einem großen Teil ohne Auto zu gestalten. Attraktive Mobilitätsangebote sollen die Zahl der Pkw im Quartier deutlich senken. Die konsequente Verwirklichung dieser Maßnahmen ist garantiert, weil erstmalig in Darmstadt ein Mobilitätsmanagement eingerichtet wurde, das vor Ort die Umsetzung vorantreibt. Das Mobilitätsmanagement übernimmt wichtige Aufgaben wie die individuelle Mobilitätsberatung, die Organisation der verschiedenen Mobilitätsdienst-

leistungen sowie die zentrale Vergabe der privaten Stellplätze. Die Stadt erarbeitete im Vorfeld detailliert, welche Aufgaben der Betreiber des Mobilitätsmanagements zu übernehmen hat, wie die Finanzierung erfolgt und wie Entscheidungen herbeigeführt werden. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Beirat, durch den die Grundstückseigentümer mit eigenen Stimmrechten aktiv an der Gestaltung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts mitwirken können. Es handelt sich somit nicht um ein statisches Konzept von oben herab (top-down), sondern es wurde von Anfang an so angelegt, dass sich Eigentümer im Quartier einbringen können. Bemerkenswert ist bei dem Projekt, dass es laut ausgewerteten Quellen trotz der weitreichenden Restriktionen bei der Stellplatzherstellung und -nutzung relativ wenige Widerstände gegen das Konzept gab. Ein Grund dafür liegt vermutlich darin, dass direkt an das Plangebiet kein Wohngebiet angrenzt, deren Bewohner eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs fürchten mussten. Die wenig integrierte Randlage der Lincoln-Siedlung im Stadtgebiet war sicherlich förderlich für die Umsetzung des autoreduzierten Konzepts.

Die Erarbeitung und Umsetzung des Parkierungskonzepts verursachte bei der Stadtverwaltung einen großen personellen und zeitlichen Aufwand. Zudem hat sich die Stadt auch finanziell in erheblichem Umfang an der Umsetzung beteiligt. Um Planungssicherheit für alle Akteure zu schaffen, wurden die Umsetzungskonzepte bis ins Detail ausgearbeitet und in den Verträgen (städtebaulicher Vertrag, Durchführungsvertrag) mittels komplexer Regelungen gesichert. Insgesamt fällt bei dem Fallbeispiel auf, dass die Stadt großen Wert darauf legte, die Konzepte und Prozessschritte gut zu dokumentieren und Bürgern Möglichkeiten zur Beteiligung einzuräumen. Die Implementierung eines Betreibermodells für das Mobilitätsmanagement mit genau definierten Aufgaben und Finanzierungskonzept stellt mit Sicherheit einen wichtigen Erfolgsfaktor in der Umsetzung dar. Auch nach der Fertigstellung der Baumaßnahmen wird sich die Stadtverwaltung weiterhin um die Entwicklungen in der Lincoln-Siedlung kümmern und beispielsweise regelmäßig am Beirat des Mobilitätsmanagements teilnehmen oder alle fünf Jahre eine Evaluation durchführen. Die Verstetigung und Akzeptanz der Mobilitätangebote werden sicherlich ein zentrales Thema der Zukunft sein.

Die Lincoln-Siedlung ist ein weiteres Beispiel dafür, dass innovative Parkierungsprojekte vor allem dann entstehen, wenn Städte oder Gesellschaften mit städtischer Beteiligung im Eigentum der Grundstücke sind und dadurch ihren Einfluss geltend machen können. Auf diese Weise war es von Anfang an möglich, das weitreichende Mobilitäts- und Parkierungskonzept zu implementieren und die Hochbauinvestoren über Grundstückskaufverträge zu den hierfür erforderlichen Maßnahmen zu verpflichten. Bei der Lincoln-Siedlung lag die Federführung für die Erarbeitung und Umsetzung des Parkierungskonzepts bei der Stadt, die funktionierende und umsetzbare Lösungen für die MIV-Reduzierung erarbeiten musste. Bei der Anwendung der rechtlichen und informellen Instrumente ging sie strategisch wohlüberlegt vor, indem sie beispielsweise die Einschränkungs- und Verzichtssatzung nicht mit dem Bebauungsplan gekoppelt, sondern getrennt erlassen hat. Gemäß Hessischer Bauordnung (§ 81 Abs. 3 HBO i.d.F.v. 2011) wäre es auch möglich gewesen, die Regelungen der Einschränkungs- und Verzichtssatzung in den Bebauungsplan zu integrieren. In der Befragung begründete die Stadtverwaltung die Trennung damit, dass so eine flexiblere Handhabung und Nachsteuerung möglich ist (vgl. Samaan 20.08.2020: 4). Ein willkommener Nebeneffekt war dabei sicherlich auch, dass das konfliktreiche Parkierungsthema aus dem Bebauungsplanverfahren ausgeklammert werden konnte.

Durch das Parkierungskonzept, kombiniert mit den umfangreichen Mobilitätsmaßnahmen als Voraussetzung für die Absenkung der Stellplatzzahlen, werden in der Lincoln-Siedlung auf vielfältige Weise die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung aktiviert. Durch die Stellplatzreduzierungen konnten sowohl der Flächenverbrauch als auch die Kosten für das Wohnen verringert werden. Die Vorteile, die sich durch die konzentrierte dezentrale Unterbringung der Stellplätze an den Rändern ergeben, hätten durch eine verträglichere Unterbringung der wohnungsnahen Stellplätze noch erheblich vergrößert werden können.

Zusammenfassend betrachtet kann das Fazit gezogen werden, dass in der Lincoln-Siedlung sowohl für den Stellplatznachweis der Bauherren als auch für die Stellplatzanmietung der Bewohner ein innovatives und effektives Verfahren geschaffen wurde. Bei den künftigen Konversionsprojekten in Darmstadt, in denen ebenfalls autoreduzierte Bebauungen entstehen, soll das Mobilitätskonzept weiterentwickelt werden. Die Stadtverwaltung hat sich in verschiedenen Kooperationen zuletzt erfolgreich um einige Forschungsprojekte beworben, die sich mit unterschiedlichen Aspekten des Mobilitätskonzepts in der Lincoln-Siedlung beschäftigen (z.B. Bewohnerbefragung zum Mobilitätsverhalten, Reallabor). Das Modellquartier wird in den nächsten Jahren Gegenstand mehrerer wissenschaftlicher Untersuchungen sein, deren Ergebnisse für vergleichbare Projekte sicherlich von großem Nutzen sein werden (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d: 39; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019p; Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018a; Samaan 20.08.2020: 5).

8.2.6 Bamberg: Lagarde-Campus

Für die Untersuchung der Projektstudie wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- rechtskräftiger Bebauungsplan (Planteil, Textteil, Begründung, Abwägung)
- Drucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem
- Auslobungstexte für die Vermarktung der Grundstücke inklusive Anlagen
- Rahmenplan und sonstige informelle Planungen (z.B. Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen)
- Qualitätshandbuch in verschiedenen überarbeiteten Fassungen
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt, der Stadtwerke Bamberg und des beauftragten Projektentwicklers Drees & Sommer sowie von Investoren
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt und der Stadtwerke Bamberg
- Pläne (z.B. Entwurfspläne, Bebauungsplan, Stadtplan)
- Unterlagen des Realisierungswettbewerbs für die Parkhäuser
- Zeitschrift der Stadt über die Konversionsprojekte, Amtsblatt
- Daten des Bayerischen Landesamts für Statistik
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Website infranken 2020)
- schriftliche Befragung von Mitarbeitern des Amts für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement und der Stadtwerke Bamberg zu Einzelthemen

8.2.6.1 Kontext Stadt

Kenndaten Bamberg

Bundesland: Bayern
Landkreis/ Region: kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Oberfranken
Einwohner: 77.592 (2018), 71.167 (2013), 69.989 (2008) [1]
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum des westlichen Oberfranken
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: zentrale Stadt in stadtregionsnaher ländlicher Region
ÖPV: Bahnhof Bamberg mit ICE-, Regional- und Nahverkehr
ÖPNV: Stadtbussystem mit 28 Buslinien und 416 Haltestellen // S-Bahn-Linie des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg [2]
Fahrstrecke zu umliegenden Städten: Erlangen: 42 km, Schweinfurt: 57 km, Nürnberg: 60 km
Anteil Wohnungen in Mehrfamilienhäusern: 25,9 % (2018) [3]
zugelassene Pkw insgesamt: 40.355 (01.01.2019), 36.720 (01.01.2014), 34.407 (01.01.2009) [4]
privat zugelassene Pkw: 32.932 (01.01.2019), 29.994 (01.01.2014), 28.401 (01.01.2009) [5]
durchschnittliche Anzahl private Pkw je Wohnung: 0,78 (Durchschnitt Bayern: 1,86) (2018/ 2019) [6]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 424 (Durchschnitt Bayern: 534) (2018/ 2019) [7]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 über 18-Jährige: 492 (Durchschnitt Bayern: 639) (2018/ 2019) [8]
Carsharing: meiaudo mit 25 Fahrzeugen als größter Anbieter in Bamberg // sonstige Anbieter wie flinkster [9]
Modal Split: 41 % MIV, 10 % ÖPV, 30 % Fahrrad, 19 % zu Fuß (2015) [10]
Stellplatzsatzung (seit 29.08.2014, StS Ba): freistehende EFH: 2 ST/ WE; Doppel-, Reihenhäuser, Wohnungen in MFH bis 90 m² Wfl.: 1 ST/ WE; Wohnungen über 90 m² Wfl.: 2 ST/ WE // Ablöse im Falle einer unmöglichen Herstellung zulässig // Fahrradabstellplätze: 1 FST/ 40 m² Wfl./ Whg. [11]

Quellen: [1] Stadt Bamberg 2019c: 28 [2] Website Stadtwerke Bamberg 2020 [3] Bayerisches Landesamt für Statistik 2019a: 14 f. [4] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [5] KBA 2019; KBA 2014; KBA 2009 [6] Bayerisches Landesamt für Statistik 2019a: 14; KBA 2019 [7] Website StaLaBW TUE 2020d; KBA 2019 [8] Website StaLaBW TUE 2020d; KBA 2019 [9] Website meiaudo o.J. [10] Ingenieurbüro Helmert 2016: 13 [11] Stadt Bamberg 2014a; Stadt Bamberg 2014b: 1

Bevölkerung und Wohnungsmarkt

Die Stadt Bamberg gehört zur Metropolregion Nürnberg mit insgesamt 3,5 Mio. Einwohnern. Mit ihren rund 77.600 Einwohnern (2018) ist Bamberg die größte Mittelstadt Bayerns. Im Jahr 2018 waren etwa 13.000 Studierende an der Universität Bamberg eingeschrieben (vgl. Stadt Bamberg 2019c: 122). Die Bevölkerung nahm zwi-

schen 31.12.2013 und 31.12.2018 um 9 % zu (vgl. ebd.: 28). Die starke Zuwanderung führt zu einer großen Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt. Auf Grund der topografischen Gegebenheiten sind die Entwicklungsmöglichkeiten von Bamberg im Außenbereich stark eingeschränkt. In der Fortschreibung des Mietspiegels 2020 wurde für Wohnungen, die zwischen 2010 und 2017 errichtet wurden, eine Nettokaltmiete (Mittelwert) von etwa 9,10 Euro/ m² ausgewiesen (vgl. Stadt Bamberg 2020a: 1). Im Jahr 2019 wurden in Bamberg etwa 280 Wohnungen (inklusive Wohnheime) fertiggestellt. Etwa 90 % davon befanden sich in Mehrfamilienhäusern. Bei etwa zwei Drittel dieser Wohnungen handelte es sich um Eigentumswohnungen (vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik 2019d: 18 f.).
Bamberg verfügt über ein großes Angebot an Arbeitsplätzen. Von den rund 55.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt pendelten im Jahr 2018 rund 69,2 % zu ihrem Arbeitsplatz. Den rund 37.850 Einpendlern standen etwa 12.000 Auspendler gegenüber. Die Zahl der Arbeitsplätze sowie der Ein- und Auspendler steigt kontinuierlich (vgl. ebd.: 10). Für eine Universitätsstadt ist die durchschnittliche Haushaltsgröße mit 1,78 Personen (2015) vergleichsweise hoch. In einer von der Stadt beauftragten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans wird davon ausgegangen, dass die Größe der Haushalte abnehmen wird (bis 2030 auf 1,69). Durch eine weitere Zunahme der privaten Haushalte wird bis 2030 von einem Bedarf von 8.145 neuen Wohnungen ausgegangen (vgl. Stadt Bamberg 2016b: 15, 37 f.).

Verkehr und Anbindung

Der Bahnhof Bamberg hat Anschluss an den Fern- und Regionalzugverkehr sowie an die S-Bahn des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg. Täglich halten über 150 Regionalzüge sowie 31 ICE in Bamberg. Bamberg ist zudem Haltepunkt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München. Fast stündlich gibt es Direktverbindungen nach Berlin (Fahrzeit: 2.47 Stunden) und München (Fahrzeit: 1.45 Stunden). Über die im Stundentakt verkehrende Linie S1 der S-Bahn Nürnberg ist Bamberg im Nahverkehr mit Erlangen, Fürth und Nürnberg verbunden. Der Hauptbahnhof Nürnberg ist mit der schnellsten Verbindung in 40 Minuten zu erreichen. Mit dem zeitlich versetzt fahrenden Regionalexpress fahren pro Stunde zwei und zu Pendlerzeiten teilweise drei Züge von Bamberg nach Nürnberg und retour (vgl. Website DB 2019).
Über die Autobahnen A 70 und A 73, die sich im Nordosten der Stadt kreuzen, sowie über vier Bundesstraßen ist Bamberg mit dem Auto zu erreichen. Ein großer Teil der innerstädtischen Straßen – teilweise sogar der Hauptverkehrsstraßen – ist verkehrsberuhigt (vgl. Stadt Bamberg/ Planersocietät 2016: 18). Der ÖPNV erfolgt über ein Stadtbussystem, das auch Teil des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg ist und in einem engen Takt einen Großteil des Stadtgebiets abdeckt. Insgesamt betreiben die Stadtwerke Bamberg 28 Linien auf einem Streckennetz von 226 km (vgl. Stadt Bamberg 2019c: 90). Im Jahr 2017 wurden etwa 10,2 Mio. Fahrgäste im ÖPNV befördert (vgl. Website Stadtwerke Bamberg o.J.a).

Mobilität und Pkw-Bestand

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bamberg aus dem Jahr 2001, der seit 2016 fortgeschrieben wird (Verkehrsentwicklungsplan 2015), befindet sich derzeit in der Phase der Beteiligung und Ausarbeitung des Maßnahmen- und Umsetzungskonzepts (vgl. Stadt Bamberg 2018a; Website Stadt Bamberg o.J.a). Im Jahr 2015 wurde im Auftrag der Stadt eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten durchgeführt. Durchschnittlich legte eine Person 3,6 Wege am Tag zurück; im Mittel war ein Weg 7,3 km lang und dauerte 17 Minuten. Der Modal Split teilte sich wie nachfolgend in Tabelle 41 dargestellt auf.

Tabelle 41: Modal Split (Anteil der Wege) für Bamberg

	2015 gesamt	2015 nur Binnenverkehr	2005 gesamt	1997 gesamt
MIV	41 %	34 %	44 %	43 %
ÖPV	10 %	9 %	12 %	13 %
Radverkehr	30 %	35 %	22 %	20 %
Fußverkehr	19 %	23 %	22 %	24 %

Quelle: Ingenieurbüro Helmert 2016: 13, 16

Die letzte Mobilitätsbefragung zeigte, dass im Vergleich zu den früheren Untersuchungen aus den Jahren 1997 und 2005 der Radverkehrsanteil deutlich anstieg, während der Anteil des MIV nur moderat abnahm. 84 % der befragten Haushalte besaßen mindestens ein Fahrrad und 60 % mindestens zwei Fahrräder. Ein Viertel der Befragten – hauptsächlich Studierende – nutzte eine ÖPNV-Dauerkarte (vgl. Ingenieurbüro Helmert 2016: 10). Mit 30 % aller Wege ist ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Radverkehr festzustellen – Bamberg bezeichnet sich daher als Fahrradstadt. Vor allem in der Innenstadt werden aufgrund der flachen Topografie und des gut ausgebauten Radwegenetzes viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. 2018 wurde Bamberg in die `Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern´ aufgenommen (vgl. Website Stadt Bamberg o.J.b).
Die Zahl der Personenkraftwagen nimmt in Bamberg kontinuierlich zu. Zwischen 2014 und 2019 ist die Zahl der Pkw um rund 9,9 % auf 40.355 Pkw gestiegen (Bevölkerungswachstum im gleichen Zeitraum: 9,0 %) (vgl. KBA 2019). Wird der Wohnungsbestand mit den privat zugelassenen Pkw ins Verhältnis gesetzt, zeigt sich, dass im Durchschnitt pro Wohnung 0,76 Pkw vorhanden sind. In der oben genannten Mobilitätsbefragung wurde 2015 auch die Pkw-Verfügbarkeit untersucht. Die Erhebung ergab, dass vier von fünf Haushalten im Bamberg über mindestens einen privaten Pkw verfügen. In der Innenstadt besitzt allerdings ein Viertel der Haushalte keinen privaten Pkw (vgl. Ingenieurbüro Helmert 2016: 10).

8.2.6.2 Rahmenbedingungen und Projektentwicklung

Kenndaten Lagarde-Campus (in Planung)

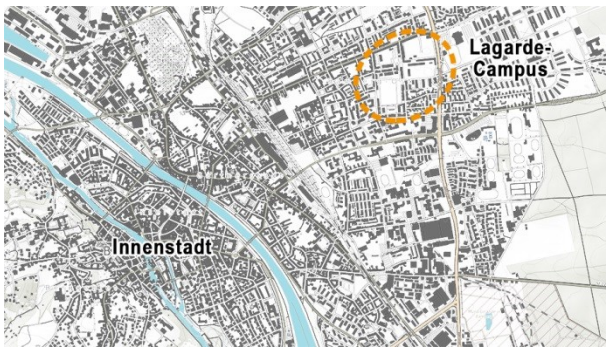
Bauzeit: Herbst 2020-2025 (ursprüngliche Planung, Verzögerungen aktuell absehbar) [1]
Orts-/ Stadtteil: Bamberg Ost
Lage: integrierte Lage im Osten der Stadt // ca. 1,7 km Luftlinie zum Hauptbahnhof und ca. 2,5 km zur Altstadt // Lage an Fahrrad-Cityroute in Richtung Innenstadt
Fläche: 22,5 ha [2]
Wohneinheiten: ca. 1.000 [3] // ca. 1.500 Arbeitsplätze [4]
Wohnungsbau: frei finanzierte Miet- und Eigentumswohnungen; mindestens 20 % Mietwohnungen im Programm `Einkommensorientierte Förderung´ (EOF, Bayerisches Wohnungsbauprogramm) [5] // vereinzelt Baugruppen // auf den Teilflächen 12, 13, 15, 16: 20 % Eigentumswohnungen, 80 % Mietwohnungen [6]
private Stellplätze: Herstellung von maximal 80 % der notwendigen Stellplätze durch Stadtwerke Bamberg
abgelöste Stellplätze: Ablöse aller Stellplätze in Form von Mobilitätszuschuss [7]
öffentliche Parkstände: keine Parkstände im Quartier geplant (Zielsetzung der Stadt) [8]
Carsharing: umfangreiches Angebot geplant // Unterbringung der Carsharing-Stellplätze überwiegend in den Quartiersgaragen
gesetzlich geforderter Stellplatzschlüssel: 1 ST/ WE frei finanziert; 0,8 ST/ WE gefördert; Studierendenwohnheim: 1 ST/ 4 Betten // maximal 80 % der notwendigen Stellplätze real nachweisbar [9]
Parkraumbewirtschaftung: nicht geplant // Bewohnerparken in der Umgebung tw. vorhanden [10]
bauliche Unterbringung: Quartiersparkhäuser, Tiefgaragen als Ausnahme
ÖPNV-Anbindung: Buslinienverkehr im Umfeld bereits vorhanden (Haltestellen im Norden und Süden des Baugebiets) // Buslinie durch Quartier geplant // Bahnhof fußläufig erreichbar (ca. 15 Gehminuten)
Fahrrad: Fahrzeit zum Bahnhof ca. 5 Minuten und zum Stadtzentrum ca. 10 Minuten // zahlreiche Vorgaben zu Zahl und Ausstattung der Abstellanlagen im B-Plan: 1 FST/ 35 m² Wfl./ WE (davon 20 % zum Kurzzeitabstellen) [11]
ergänzende Mobilitätsangebote: in Parkhäusern Mobilitätsstationen mit Fahrrädern, Lastenfahrrädern, E-Bikes, E-Scootern und E-Rollern; Carsharing; Ladeinfrastruktur für E-Autos; Mobilitätskarte statt Stellplatzanmietung als Stellplatznachweis [12]
Planungsrecht: Bebauungsplan `Lagarde Campus´ 328 C (rechtskräftig seit 09.10.2020) [13]
Gemeinderat zum Zeitpunkt des Beschlusses des B-Plans (2020): CSU: 12 Sitze, SPD: 10 Sitze, GAL: 8 Sitze, FW: 5 Sitze, FDP: 1 Sitz, Linke: 1 Sitz, Sonstige: 7 Sitze [14]

Quellen: [1] Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 1 [2] Stadt Bamberg 2020k: 4 [3] Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 1 [4] Website Stadt Bamberg 2020a [5] Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020b: 3; Stadt Bamberg 2020k: 14 [6] Website Volksbau Bamberg o.J. [7] Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 2 [8] Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 5 [9] Stadt Bamberg 2020j: Ziffer 6.7; Stadt Bamberg 2020k: 16 [10] Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 4 f. [11] Stadt Bamberg 2020j: Ziffer 6.8 und 6.9; Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 34 f. [12] Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 66 [13] Stadt Bamberg 2020i: 17; Stadt Bamberg 2020j [14] Stadt Bamberg 2015c: 7

Ausgangslage

Die Fläche der ehemaligen Lagarde-Kaserne liegt ca. 2,5 km (Luftlinie) östlich der Bamberger Altstadt und ist verkehrlich bereits gut erschlossen. Das Umfeld des ehemaligen Militärareals stellt sich sehr heterogen dar: Im Norden befindet sich überwiegend Wohnbebauung aus den 1960er/ 1970er Jahren in offener Baustruktur mit etwas Gastronomie, Einzelhandel und sonstigem Gewerbe. Im Osten verläuft der vierspurige, in einer Senke liegende Berliner Ring, der zu den am stärksten befahrenen Straßen in Bamberg zählt. Dahinter grenzt eine Gemengelage aus weiteren militärischen Flächen mit Sportanlagen, Parkplätzen und Gebäuden der Bundespolizei an. Im Westen der Lagarde-Kaserne befinden sich überwiegend Geschosswohnungsbauten unterschiedlicher Epochen, während diese im Süden mit Gewerbe- und Dienstleistungsgebäuden vermischt sind. Aktuell stehen für die Nahversorgung zwei Vollsortimenter und ein Discounter sowie ein Getränke- und Drogeriemarkt zur Verfügung. In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich außerdem diverse Schulen sowie eine Fachhochschule mit einem Studierendenwohnheim. Die bestehenden Kasernengebäude bilden im Norden und Westen eine nahezu geschlossene Kante entlang der Straßen. (vgl. Stadt Bamberg 2017a: 9; Stadt Bamberg 2020k: 8 f.)

Abbildung 117: Lage im Stadtgebiet



Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 118: Luftbild mit Abgrenzung des Lagarde-Campus

Quelle: Website Geoportal Bayern 2021 (grafisch überarbeitet)

Projektentwicklung und Akteure

Nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus Bamberg im Jahr 2014 standen auf einen Schlag insgesamt ca. 450 ha Konversionsflächen (8 % des Stadtgebiets) für die Stadtentwicklung zur Verfügung. Für die anstehende Entwicklung der Konversionsflächen wurde bereits 2013 das Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement gegründet, das innerhalb der Verwaltung alle relevanten Themen bündelt (vgl. Website Stadt Bamberg o.J.c). Dieses Amt ist nicht im Baureferat, sondern im Referat 1 (Referat für zentrale Steuerung, Personalwesen und Konversionsmanagement) angesiedelt (vgl. Website Stadt Bamberg o.J.d). Zudem richtete die Stadt einen eigenen Konversionssenat ein. Mit diesem beschließenden Ausschuss wird das Ziel verfolgt, dass sich nur ein zentrales Gremium mit allen Belangen der Konversion befasst (z.B. Stadtplanung, Bauordnung, Denkmalpflege, Verkehrsplanung, Umweltrecht) (vgl. Website Stadt Bamberg o.J.e).
In den Jahren 2014/ 2015 wurde ein dialogorientiertes Gutachterverfahren mit mehreren Planungsteams für die gesamten Konversionsflächen im Osten der Stadt durchgeführt. Im Bereich der Lagarde-Kaserne ging der Entwurf des Büros pesch partner architekten stadtplaner GmbH Dortmund/ Stuttgart als favorisierte Planung hervor, während auf den Flächen der Warner Barracks das Konzept des Büros Morpho-Logic aus München am meisten überzeugte. Aus diesen beiden Planungen wurde 2015 ein gemeinsamer städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet und beschlossen (vgl. Stadt Bamberg 2015b: 92-109). Nachdem allerdings entschieden wurde, große Teile der Kaserne für die Bundespolizei und als Aufnahmeeinrichtung für Geflüchtete zu nutzen, verlagerte sich der Fokus der Entwicklung auf das Teilgebiet mit der Lagarde-Kaserne (vgl. Stadt Bamberg 2017a: 48). Im Zuge des Erstzugriffs hat die Stadt Bamberg Anfang 2017 eine etwa 19,4 ha große Fläche der ehemaligen Lagarde-Kaserne in einem kooperativen Verfahren von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erworben (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 4). Um eine hohe städtebauliche Qualität zu sichern, erarbeitete das Planungsbüro pesch partner im Auftrag der Stadt ein Qualitätshandbuch mit den Bausteinen `Architektur und Städtebau´, `Freiraum und Urbanität´, `Energie und Mobilität´ sowie `Sozialgerechtigkeit´. In den Anlagen des Handbuchs erläutern die Stadtwerke Bamberg ihre innovative Konzepte zu den Themen Energieversorgung, Mobilität und Parkraumma-

nagement, die in dem neuen Quartier umgesetzt werden sollen (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 58-76). Das Qualitätshandbuch dient als Grundlage für die Investorenauswahlverfahren und für die Bebauungsplanung. Im Laufe des Entwicklungsprozesses wurde das Qualitätshandbuch bereits mehrfach an geänderte Rahmenbedingungen angepasst (letzter Stand: 10.06.2020). Beispielsweise wurde zuletzt eine Anlage zu den Regelungen der städtischen Stellplatzsatzung auf dem Lagarde-Campus und deren Anpassungen in das Handbuch aufgenommen (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 34 f.). Auf dem Areal der ehemaligen Lagarde-Kaserne soll eine in mehrfacher Hinsicht innovative Bebauung entstehen. Eine tragende Rolle nehmen dabei die Stadtwerke Bamberg ein, die hierfür zukunftsweisende Strom-, Wärme- und Mobilitätskonzepte erarbeitet haben. Unter anderem wird aktuell in einer vom Bund mit 480.000 Euro geförderten Machbarkeitsstudie die Realisierbarkeit eines regenerativen Energieversorgungssystems untersucht (vgl. Website Stadtwerke Bamberg o.J.b).
Seit Dezember 2017 ist die ehemalige Kasernenfläche förmlich als Sanierungsgebiet (`Lagarde Campus´) festgelegt (vgl. Stadt Bamberg 2017b: 16). Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nachnutzung der Militärliegenschaft zu schaffen, wurde im Februar 2019 die Aufstellung des Bebauungsplans Nummer 328 C durch den Konversionssenat beschlossen (vgl. Stadt Bamberg 2019b: 1-4). Nach dem Satzungsbeschluss im Juli 2020 ist der Bebauungsplan seit Oktober 2020 rechtskräftig (vgl. Stadt Bamberg 2020i: 17). Die Stadt vermarktet bereits seit 2017 sukzessive die Baufelder in offenen europaweiten Investorenauswahlverfahren mit Präqualifikation. Hierbei handelt es sich um eine Mischung aus Konzeptvergabe und Bieterverfahren. Die Grundstücke werden zu einem Mindestkaufpreis ausgeschrieben, den die Investoren aber erhöhen können. Bauinteressente (Projektentwickler, Baugruppen) und Architekten müssen sich mit konkreten Planungen für die Grundstücke bewerben. Die Bewertung der Bewerbungen erfolgt auf Basis der Vorgaben des Qualitätshandbuchs allerdings rein nach Konzeptqualität der eingereichten Projekte. Auf Grundlage der so getroffenen Auswahl durch eine Jury werden mit bis zu drei Bewerbern nach anschließender Öffnung der Kaufpreisangebote entsprechende Kaufvertragsverhandlungen aufgenommen. Für die Durchführung dieses Verfahrens beauftragte die Stadt einen erfahrenen Dienstleister (Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH) (vgl. Stadt Bamberg 2017c; Stadt Bamberg 2018b; Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 2, 27 f.). In einem ersten Investorenauswahlverfahren wurden in den Jahren 2017/ 2018 Baufelder mit ca. 3,7 ha im Südwesten (südlich des geplanten Kulturquartiers) vermarktet. Bis 2020 waren zudem die straßenbegleitenden Bestandsgebäude im Norden veräußert; für ein weiteres Baufeld liefen noch die Kaufvertragsverhandlungen. Im Mai 2020 startete die Vermarktung eines weiteren Baufelds am nördlichen Quartiersrand (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2017; Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020a: 4). Die Bauarbeiten für einige Teilflächen im Süden haben im Herbst 2020 begonnen (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 1).

Städtebau und Nutzungen

Auf dem ehemaligen Kasernenareal soll ein gemischt genutztes, lebendiges Stadtquartier entstehen, das sich in das Stadtgefüge integriert. Neben dringend benötigtem Wohnraum sollen insbesondere Nutzungen in den Bereichen Kultur, IT, Gesundheit, Gewerbe und Dienstleistung sowie soziale Einrichtungen (Kindertagesstätte, Schule) angesiedelt werden. Der Druck auf dem Wohnungsmarkt in Bamberg führte im Planungsprozess zum Teil zur Erhöhung der Dichte der Bebauung. Insgesamt sollen etwa 1.000 Wohneinheiten auf dem Lagarde-Campus entstehen (vgl. Stadt Bamberg 2016a: 1-4). Im Bebauungsplan wurden die meisten Baufelder als urbanes Gebiet (§ 6a BauNVO) ausgewiesen. In den verschiedenen Teilflächen wurden maximal zulässige Grundflächenzahlen zwischen 0,4 und 0,8 und maximale Geschossflächenzahlen zwischen 1,2 und 3,6 festgesetzt (vgl. Stadt Bamberg 2020j).
Der städtebauliche Entwurf sieht eine Gliederung in mehrere Teilbereiche mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und Baustrukturen vor. Die Bebauung besteht aus insgesamt 23 Baufeldern unterschiedlicher Größe und Geometrie sowie aus Plätzen an wichtigen Standorten. Die denkmalgeschützten Bestandsgebäude werden erhalten und dazwischen neue, verdichtete Strukturen für Wohnen und Arbeiten ergänzt. Am Westrand soll ein kulturelles Zentrum entstehen (sog. Kulturquartier). Während im westlichen Bereich der Fokus auf Wohnen mit kulturellen und sozialen Einrichtungen liegt, sind im Osten vorrangig gewerbliche und öffentliche Nutzungen geplant, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Im städtebaulichen Entwurf aus dem Gutachterverfahren waren noch keine Parkhäuser vorgesehen (vgl. Stadt Bamberg 2015b: 95). Als die Parkbauten im Jahr 2018 eingearbeitet wurden, musste in einigen Bereichen die städtebauliche Grundstruktur angepasst werden (vgl. Stadt Bamberg 2016a: 4; Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 9; Stadt Bamberg 2020k: 13 f.). Die Bebau-

ungsstrukturen wurden nicht im Vorfeld genau festgelegt, sondern erst im Rahmen der Ausschreibungsverfahren für die Baufelder durch die interessierten Investoren detailliert erarbeitet und von einer Jury bewertet. Die Lage der Parkhäuser, die in die Bebauung integriert werden müssen, konnte dabei bislang meist geringfügig angepasst werden (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 15-17; Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020a: 13).

Bewohner und Wohnungen

In Bamberg wird seit dem Jahr 1996 ein Wohnbaulandmodell praktiziert (sog. `Sozialklausel´), um die Schaffung von kostengünstigem Wohnraum insbesondere für junge Familien zu sichern. Da das Modell eigentlich auf Baugebiete mit Einfamilienhäusern ausgelegt ist, kommen im Geschosswohnungsbau individuelle Einzellösungen zur Anwendung. In aller Regel wird für eine bestimmte Zeit bei 20 % der Wohnfläche eine maximale Miethöhe festgeschrieben. Mit dieser Sozialklausel soll ein Wohnungsangebot zwischen der frei finanzierten Miete und der klassischen Sozialwohnungsmiete geschaffen werden. Entsprechend diesem Modell werden die Investoren im Lagarde-Campus verpflichtet, mindestens 20 % der Wohnfläche durch den Einsatz des Programms `Einkommensorientierte Förderung´ (EOF) im Bayerischen Wohnungsbauprogramm umzusetzen. (vgl. Stadt Bamberg o.J.a; Stadt Bamberg o.J.b; Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020b: 3)

Verkehrliche Erschließung

Straßenerschließung

Der Lagarde-Campus ist gut an das lokale, regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Im Umkreis von wenigen Kilometern liegen Anschlussstellen der A 70 und der A 73 sowie mehrere Bundesstraßen. Aktuell wird im Süden des Areals ein stationsgebundener Carsharing-Standort betrieben (vgl. Website meiaudo o.J.b). In den umliegenden Straßen stellen viele Anwohner ihre Autos entlang des Fahrbahnrands ab (vgl. BAURCONSULT 2017: 12-17). Der ruhende Verkehr wird im Umfeld des Areals in weiten Teilen bisher nicht reguliert. Im Norden von der Zollnerstraße ausgehend nach Westen befindet sich ein Parklizenzgebiet für Bewohnerparken (vgl. Stadt Bamberg 2016c).

Das bisher nicht zugängliche Gelände der ehemaligen Lagarde-Kaserne wird nach der Räumung und Entsiegelung der Flächen mit neuen Straßen und Wegen an das bestehende Verkehrsnetz angeschlossen. Da die Bundespolizei einige Flächen im Südosten temporär nutzt, die mit einem Zaun abgegrenzt werden, kann vorläufig die in West-Ost-Richtung durchbindende Erschließungsstraße nicht wie geplant realisiert werden, sodass einige Bauflächen zunächst auf andere Weise provisorisch erschlossen werden müssen. Viele Baufelder werden über Stichstraßen angebunden (vgl. Stadt Bamberg 2016a: 2; BAURCONSULT 2017: 33 f.). Eine Verkehrsuntersuchung ergab, dass die geplanten Wohnnutzungen täglich etwa 2.230 Pkw-Fahrten verursachen werden. Unter Berücksichtigung der weiteren Nutzungen ist von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 7.300 Kfz auszugehen (vgl. BAURCONSULT 2017: 45-50). Im Qualitätshandbuch werden die Dimensionen und die Gestaltung der Straßenräume detailliert beschrieben. Die Straßen sollen entweder als Tempo-30-Zone oder als verkehrsberuhigte Bereiche (als Mischverkehrsflächen) ausgewiesen werden (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 28 f., 32). Laut Aussage der Stadt wird das Ziel verfolgt, im Straßenraum keine öffentlichen Parkstände zu schaffen. Es wird aktuell keine große Gefahr gesehen, dass sich ruhender Verkehr in die Umgebung verlagert. Daher ist dort derzeit auch keine Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung geplant (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 5).

ÖPNV-Anbindung

Aktuell sorgen jeweils zwei Bushaltestellen – nördlich und südlich des Kasernenareals – für den Anschluss an den ÖPNV. Auf der Straße im Norden (Zollnerstraße) verkehrt eine Buslinie im 15-Minuten-Takt. Von der Haltestelle `Lagarde-Kaserne´ aus ist der Hauptbahnhof in sieben Minuten und die Innenstadt in ca. 19 Minuten zu erreichen. Von der Haltestelle im Süden aus beträgt die Fahrzeit zum Bahnhof fünf Minuten und zum ZOB 13 Minuten (vgl. Website VGN 2019a). Es ist angedacht, auch durch das Quartier eine Buslinie zu führen – dies hängt aber noch von der Verfügbarkeit dafür notwendiger Flächen ab. Bei der Bemessung der Straßenquerschnitte wird die Führung von Bussen schon von vornherein berücksichtigt (vgl. BAURCONSULT 2017: 18; Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 43).

Fahrradverkehr

Das Konversionsareal liegt direkt an einer sog. Cityroute für den Radverkehr in Richtung Innenstadt. In der oben genannten Verkehrsstudie wurde die Infrastruktur für den Radverkehr im Umfeld untersucht und hinsichtlich Sicherheit und Komfort bewertet (vgl. BAURCONSULT 2017: 20-26). Eine geschwindigkeitsreduzierende Gestaltung der Straßenräume soll in dem neuen Quartier ideale Bedingungen für den Fahrradverkehr schaffen. Neue Verbindungen an den Rändern sollen für eine gute Vernetzung des Gebiets mit dem umliegenden Bestand sorgen. Das Quartier soll von selbständig geführten Radwegen durchzogen werden, denen an Straßenquerungen Vorrang eingeräumt wird. An wichtigen Stellen sollen außerdem überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet werden (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 28 f., 32).

8.2.6.3 Parkierungskonzept

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Entwicklung des Konzepts

In Bamberg gilt derzeit eine im Jahr 2014 in Kraft getretene Stellplatzsatzung (StS Ba) für die Gesamtstadt. Diese fordert in Mehrfamilienhäusern für Wohnungen mit bis zu 90 m² Wohnfläche einen Stellplatz und für größere Wohnungen zwei Stellplätze je Wohneinheit. Pro 40 m² Wohnfläche einer Wohnung schreibt die Satzung zudem einen Fahrradabstellplatz vor (vgl. Stadt Bamberg 2014a: 2; Stadt Bamberg 2014b: 1). In § 5 StS Ba ist geregelt, dass die Stellplatzpflicht durch Ablöse erfüllt werden kann, soweit „Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze durch den Bauherrn aufgrund der objektiven örtlichen Gegebenheiten oder aufgrund geltender Satzungen nicht oder nicht vollständig hergestellt bzw. nachgewiesen werden." (vgl. Stadt Bamberg 2014a: 4) In § 8 StS Ba enthält die Satzung weitere Vorgaben für die Gestaltung und Ausführung der Stellplatzanlagen (vgl. ebd.: 6 f.).
Bei den Planungen für die Konversionsfläche legte die Stadt bereits zu einem frühen Zeitpunkt einen Schwerpunkt auf das Thema Mobilität und Parkierung. Im Abschlussbericht der vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet wurde unter dem Motto „Mobilität der Zukunft Ausprobieren und Mitmachen" die Strategie formuliert, dass auf „dem Lagarde-Campus […] ein für Bamberg völlig neues Mobilitätsangebot geschaffen werden"

Abbildung 119: Rahmenplan mit den geplanten Parkierungsanlagen (Stand 20.05.2020, ohne Maßstab)

Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

soll (Stadt Bamberg 2017a: 74). Als Ziel der Sanierung wurde definiert, die Zahl der zu bauenden Stellplätze auf ein Minimum zu reduzieren, um so Investitions- und Folgekosten sowie Flächen einzusparen. Zudem sollte dadurch ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden (vgl. ebd.: 74).
Auf dem Lagarde-Campus wird ein in mehrfacher Hinsicht besonderes Mobilitätskonzept realisiert, das vor allem bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs ansetzt. Das Parkierungskonzept wurde vom Amt für Konversionsmanagement angestoßen. Die Federführung bei der Erarbeitung des Parkierungskonzepts lag ebenfalls bei diesem städtischen Amt. Im Projektverlauf wurden die verschiedenen Konzeptbestandteile in einem iterativen Prozess insbesondere mit den Stadtwerken Bamberg und sonstigen Beteiligten weiterentwickelt. Alle relevanten Fachämter in der Stadtverwaltung, die Stadtwerke sowie die planenden Investoren waren an der Erarbeitung des Konzepts beteiligt (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 2).

Bausteine des Parkierungskonzepts

Da sich der Lagarde-Campus aktuell in der Realisierung befindet, werden im Folgenden die geplanten Maßnahmen im Mobilitäts- und Parkierungsbereich erläutert. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der weiteren Projektrealisierung einzelne Bausteine angepasst und abweichend umgesetzt werden.

Übergeordnetes Mobilitätskonzept
Da im Lagarde-Campus auch zahlreiche Nutzungen abseits von Wohnen entstehen sollen, befasst sich das Mobilitäts- und Parkierungskonzept nicht nur mit den Bewohnern, sondern auch den sonstigen Nutzern des Areals (z.B. Gewerbetreibende, Unternehmen, Besucher). Insbesondere für das geplante Kulturquartier, in dem viele Veranstaltungen stattfinden sollen, müssen die Fragen beantwortet werden, wie die Besucher anreisen und wo deren Autos geparkt werden. Im Mobilitätskonzept wird primär die Strategie verfolgt, für die verschiedenen Zielgruppen angepasste und bedarfsgerechte Mobilitätsmittel anzubieten, um so den eigenen Pkw entbehrlich zu machen oder die Neuanschaffung zu vermeiden. In der Folge soll so die Zahl der notwendigen Stellplätze gesenkt werden. Das Mobilitätskonzept setzt auf den ÖPNV, das Fahrrad, auf Carsharing sowie eine an wenigen Standorten konzentrierte Unterbringung des ruhenden Autoverkehrs. In Mobilitätsstationen sollen die verschiedenen Mobilitätsangebote gebündelt werden und Beratung stattfinden. Für Nichtwohnnutzungen sind Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements vorgesehen. Das Mobilitätskonzept soll insgesamt zur Reduzierung des MIV, zur Schaffung eines hochwertigen Wohnumfelds sowie zur Minimierung von Lärm- und Abgasemissionen beitragen. Der öffentliche und private Parkraum soll effizient genutzt und bewirtschaftet werden, um Parksuchverkehr zu vermeiden und den Flächenverbrauch zu senken (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 42-45). Im Wesentlichen besteht das Mobilitätskonzept für den Lagarde-Campus aus den folgenden Bausteinen (vgl. ebd.: 66):

- optimale Anbindung an den ÖPNV
- Verbesserung der Taktung der Buslinien
- umfangreiche Bike- und Carsharing-Angebote (Kooperation der Stadtwerke mit Leihfahrzeuganbietern)
- Bündelung der verschiedenen Mobilitätsangebote in Mobilitätsstationen inklusive Beratung
- einfaches Buchungssystem für alle Angebote
- Entwicklung eines attraktiven Geh- und Radwegenetzes
- für Firmen: betriebliches Mobilitätsmanagement
- intelligente Parkraumbewirtschaftung
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- zentralisierte Unterbringung der Stellplätze in verschiedenen Quartiersgaragen

Unterbringung der notwendigen Stellplätze
Das Konzept zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Lagarde-Campus sieht vor, die privaten Stellplätze räumlich von den Wohnungen zu trennen. Die Fahrzeuge der Bewohner und sonstigen Nutzer werden in fünf Quartiersparkhäusern mit jeweils 200 bis 480 Stellplätzen sowie einer zweigeschossigen Tiefgarage mit ca. 400 Stellplätzen im Kulturquartier untergebracht. Alle Sammelgaragen werden von den Stadtwerken Bamberg (STBW) geplant, errichtet und betrieben (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 75; Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 26). Laut Aussage der Stadt waren die Stadtwerke Bamberg von Anfang an dazu bereit. Relevante Bedenken oder Widerstände gegen dieses Parkierungskonzept gab es nicht (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversi-

onsmanagement 30.09.2020: 2). Seit Anfang 2020 überlegen die Stadt und die Stadtwerke, die Tiefgarage unter dem Kulturquartier durch eine weitere Parkpalette zu ersetzen, um die umliegenden Bestandsgebäude schneller für kulturelle Zwecke nutzen und Kosten sparen zu können. Derzeit prüfen die Stadtwerke alternative Unterbringungsmöglichkeiten für die notwendigen Stellplätze in diesem Bereich (vgl. Stadt Bamberg 2020f: 1 f.).
Im Qualitätshandbuch wird ausgeführt, dass der „baurechtlich erforderliche Stellplatznachweis für alle Objekte auf dem Lagarde-Campus […] ohne Ausnahme über die Stellplätze der STWB“ geführt werden soll (Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 66 f.). Nur in Ausnahmefällen soll bei besonderen Wohnformen die Errichtung von privaten Stellplätzen zugelassen werden (z.B. Stellplätze für Menschen mit Behinderung). Ein großer Teil der Stellplätze soll von Anfang an mit Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgestattet und bei weiteren Stellplätzen eine entsprechende Nachrüstung vorgesehen werden (vgl. ebd.: 43). Im Qualitätshandbuch wird der Bau von Quartiersgaragen damit begründet, dass „insbesondere Tiefgaragen in privater Hand große Investitionen [binden] und [...] den Status Quo weit in die Zukunft [fixieren]. Die Devise heißt deshalb: Nicht bauen, sondern mieten!“ (ebd.: 43)
Die Stadtwerke, die bei der Umsetzung des Parkierungs- und Mobilitätskonzepts eine zentrale Funktion übernehmen, beschreiben ihre Rolle im Qualitätshandbuch folgendermaßen: „Ausgehend von den Zielen der Stadt Bamberg sehen sich die Stadtwerke Bamberg als Mobilitätsdienstleister, der auf der einen Seite der Wohnungswirtschaft ein Konzept zur intelligenten Bereitstellung von Parkraum und Mobilität anbietet und auf der anderen Seite durch die bedarfsgerechte Bereitstellung von individuellem und öffentlichem Verkehr eine Mobilitätsgarantie für die Nutzer gewährleisten kann.“ (Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 66) In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass der Vorteil der Gemeinschaftsgaragen insbesondere darin besteht, dass Verkehrsflüsse und Stellplätze mehrerer Baufelder gebündelt werden und so mehr Freiflächen mit Aufenthaltsqualität entstehen. Die Parkhäuser werden gezielt als selbständige Gebäude errichtet, damit sie problemlos abgebrochen werden können, wenn der Autobesitz so weit abgenommen hat, dass die Parkbauten nicht mehr notwendig sind (vgl. Stadt Bamberg 2020k: 15).
Ein wichtiger Baustein des Parkierungskonzepts sind die Mobilitätsstationen, an denen Bewohner und Beschäftigte im Quartier verschiedene Fahrzeuge ausleihen können (E-Fahrräder, E-Lastenräder, E-Roller, Pkw, E-Pkw, Autozubehör) und Mobilitätsberatung erhalten. Die Stationen sollen jeweils baulich in die Quartiersgaragen integriert werden. Geplant ist, dass die Stadtwerke eine Mobilitätskarte anbieten, die es den Nutzern ermöglicht, über ein Zugangsmedium sämtliche Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Ladeinfrastruktur) einfach zu nutzen und abzurechnen. Um möglichst schonend mit den Ressourcen Parkraum und Energie umzugehen, beabsichtigen die Stadtwerke die Verknüpfung von Mobilitäts- und Energiekonzept. Zumindest bilanziell soll durch Sektorenkopplung der Strom für die Elektromobilität regenerativ im Quartier erzeugt werden (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 44, 74).

Stellplatznachweis über Mobilitätszuschuss

Im Qualitätshandbuch (Stand 10.06.2020) wird das Konzept der Stadtwerke Bamberg für das Parkraummanagement und die Organisation der Mobilität ausführlich beschrieben. Die Grundidee besteht darin, dass die notwendigen Stellplätze nicht auf den Baugrundstücken in Tiefgaragen entstehen, sondern von den Stadtwerken gebündelt in den Quartiersgaragen errichtet werden. Der Nachweis der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze soll ausnahmslos über die Parkierungsanlagen oder die Mobilitätsdienstleistungen der Stadtwerke erfolgen. Eine zentrale Voraussetzung, um diese Art des Stellplatznachweises umsetzen zu können, liegt darin, dass die Stadt im Eigentum der Flächen ist und daher im Grundstückskaufvertrag privatrechtliche Regelungen treffen kann, um den Käufer langfristig an die Mobilitätsdienstleistungen der Stadtwerke zu binden (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 66-68).
Für die Finanzierung müssen die Investoren mit Kauf des Grundstücks einen sog. Mobilitätszuschuss in Höhe von derzeit 19.040 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, Stand 01.05.2020) je nachzuweisendem Stellplatz über die Stadt Bamberg an die Stadtwerke entrichten (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 67). Im Jahr 2017 betrug dieser Mobilitätszuschuss noch 16.065 Euro je Stellplatz (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2017: 75). Er wurde nach Aussage der Stadtwerke auf Grundlage des Investments für die Parkpaletten festgelegt (vgl. Scheuenstuhl 26.11.2020: 1). Als Gegenleistung für den Mobilitätszuschuss erhält der Investor für 20 Jahre entweder kostenlos einen Stellplatz oder Mobilitätsdienstleistungen in Form einer Mobilitätskarte. Das Konzept sieht vor, dass nur maximal 80 % der gesetzlich geforderten Stellplätze durch die Stadtwerke hergestellt und angemietet werden können. Für mindestens 20 % der erforderlichen Stellplätze ist der Stellplatznachweis über die Mobilitätskarte zu erbringen. Es können aber auch weniger Stellplätze angemietet werden und stattdessen die notwendigen Stellplätze sogar zu 100 % über Mobilitätskarten nachgewiesen werden (vgl. Stadt Bamberg 2020k: 16). Durch die Entrichtung des Mobilitätszuschusses für die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze entfällt für den Bauherrn die Verpflichtung zur Herstellung

von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück. In rechtlicher Hinsicht handelt es sich beim Mobilitätszuschuss um den Ablösebetrag für die notwendigen Stellplätze, die nicht hergestellt werden können. Ob auch Nichtwohnnutzungen den Stellplatznachweis über den Mobilitätszuschuss erbringen können, ist derzeit noch nicht abschließend entschieden (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 2 f.). Nach den 20 Jahren bleibt der Anspruch auf einen Stellplatz zwar bestehen, allerdings müssen dann marktgerechte Mietpreise gezahlt werden – dies gilt auch für die Mobilitätsdienstleistungen (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 66-68; Stadt Bamberg 2020c: 58 f.). Die Mobilitätskarte kann grundsätzlich von einer Person in dem betreffenden Haushalt genutzt werden und ist gegen Aufpreis erweiterbar. Prinzipiell ist es möglich, während der 20-jährigen Nutzungsphase zwischen Stellplatz und Mobilitätskarte zu wechseln. Es muss aber ein Tauschpartner vorhanden sein (vgl. Scheuenstuhl 26.11.2020: 1). Die Mobilitätskarte umfasst zehn Stunden Car- und Bikesharing pro Monat, eine Jahreskarte für den ÖPNV in Bamberg (gegen Aufpreis erweiterbar) sowie den Zugang zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Die verschiedenen Dienstleistungen werden miteinander gekoppelt und sind so einfach nutzbar. Wenn Stellplätze angemietet werden, müssen zusätzlich zum einmalig gezahlten Mobilitätszuschuss monatliche Betriebskosten in Höhe von 14,28 Euro (indexiert) pro Stellplatz entrichtet werden. Dieser Beitrag deckt die laufenden Kosten für den Betrieb der Parkhäuser, das Parkraummanagement, die Wartung und den Unterhalt mit kleineren Reparaturen sowie die Reinigung. In der Erläuterung im Qualitätshandbuch weisen die Stadtwerke ausdrücklich darauf hin, dass sowohl der Mobilitätszuschuss als auch das Betriebsentgelt nicht die nötigen Instandhaltungsmaßnahmen und späteren Reinvestitionen umfassen (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 75 f.; Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 67 f.). Im Qualitätshandbuch werden die Vorteile dieses Nachweisverfahrens für die notwendigen Stellplätze folgendermaßen zusammengefasst (Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 68):

- „Der Kfz-Stellplatznachweis über die Parkpaletten bietet langfristig günstigen Parkraum
- die Mobilitätsabgabe unterstützt die Flexibilisierung des Stellplatznachweises und die Nutzung aller Mobilitätsformen für Eigentümer und Nutzer
- es ist kein zusätzlicher Grundstückserwerb für Parkraum notwendig
- ein Tiefgaragenbau wäre erheblich teurer (Faktor ca. 2 - 2,5): deutliche Einsparung von Investitionsmitteln (Brandschutz, Lüftungstechnik etc.)
- Synergieeffekte durch Bündelung und Auslagerung der Stellplätze
    - Kein eigenes Parkraummanagement erforderlich
    - Keine Unterhaltskosten oder Rücklagen für Parkraum (Tiefgaragen...)
    - Jährliche Kosten für Inspektion und Wartung der Bauteile (z.B. Bodenbeschichtung in einer Tiefgarage) oder der Technik (z.B. raumlufttechnische Anlagen, Brandschutztore, CO-Warnanlage etc.) entfallen“

Die Strategie, den Stellplatznachweis komplett über die Stadtwerke zu führen, wurde von einigen Interessenten im Rahmen des Investorenauswahlverfahrens kritisch gesehen. In einem öffentlichen Dokument, in dem Rückfragen während des Vergabeverfahrens beantwortet wurden, führte beispielsweise ein Investor aus, dass bei zeitgemäßen Geschosswohnungsbauten eine Tiefgarage absolut üblich sei und von Käufern von Eigentumswohnungen explizit erwartet werde. In fehlenden Tiefgaragenstellplätzen werde daher ein erhebliches Vertriebshemmnis gesehen. Die Käuferschicht von Eigentumswohnungen werde kaum akzeptieren, das Auto in 100 bis 200 m Entfernung auf einem angemieteten Stellplatz abzustellen. (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2018b: 2)

Vergabeverfahren der Grundstücke

Für die Untersuchung der Projektstudie lagen die Auslobungsunterlagen für die Teilflächen 4, 8, 12, 13, 15, 16 aus dem Investorenauswahlverfahren vor. Im Rahmen des Verfahrens wurden die Grundstücksinteressenten aufgefordert, in ihren Bewerbungsentwürfen auch konkrete Lösungen für den ruhenden Verkehr und die Mobilität aufzuzeigen (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020a: 29, 31, 33). Bei den verschiedenen Grundstücksausschreibungen zeigten sich im Detail unterschiedliche Vorgehensweisen im Hinblick auf die Planung und Unterbringung der Quartiersgaragen. In der ersten Ausschreibung, die die Teilflächen 12, 13, 15 und 16 im Süden umfasste, wurde gefordert, dass auf einem genau festgelegten Baufeld sämtliche notwendigen Stellplätze oberirdisch untergebracht werden müssen (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2017: 14). In der darauffolgenden Ausschreibung von Grundstücken im Norden (Teilfläche 8) wurde zwar die Lage des Parkhauses am südlichen Rand vorgeschrieben, aber im Hinblick auf Form und Ausdehnung waren Anpassungen möglich (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 17). Im Rahmen der dritten Auslobung im Jahr 2020 (Teilfläche 4) wurde gefordert,

dass auf dem ausgeschriebenen Grundstück eine fünfgeschossige Quartiersgarage für etwa 250 Fahrzeuge zu errichten ist, in der die Stellplätze sowohl für das betreffende Baufeld als auch für angrenzende Grundstücke unterzubringen sind. Im Auslobungstext wurde darauf verwiesen, dass die in einem Plan dargestellte Lage der Parkierungsanlage lediglich als Empfehlung zu verstehen ist und der Standort und die Dimensionierung frei gewählt werden können. Eine Über- und Unterbauung des Parkhauses wurde ausgeschlossen, ein Anbau allerdings nicht (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020: 13). Für die Entscheidung, mit welchem Investor die Stadt Kaufvertragsverhandlungen aufnimmt, ist das Konzept unter Beachtung der bekannten Beurteilungskriterien entscheidend, die auf dem Qualitätshandbuch basieren. Beim Thema Mobilität werden dabei insbesondere folgende Belange bewertet (vgl. Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020a: 34):

- Förderung von Elektromobilität
- integrierte Mobilitätspunkte
- gute Durchwegung und Vernetzung mit dem Quartier
- innovatives Parkierungs- und Mobilitätskonzept

Umsetzung des Parkierungskonzepts im Bebauungsplan

Für die vorliegende Untersuchung lagen die Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung (gemäß § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 BauGB) und der förmlichen Beteiligung (gemäß § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 BauGB) zum Bebauungsplanentwurf inklusive der Abwägung der Stellungnahmen durch die Verwaltung vor. In beiden Verfahrensschritten wurden keine besonderen Bedenken gegenüber dem Parkierungskonzept und seinen Sammelgaragen vorgebracht. In der frühzeitigen Beteiligung regte der Verkehrsclub Deutschland eine Absenkung der Zahl der notwendigen Stellplätze an. In der Abwägung erläuterte die Stadt, dass von einer Stellplatzreduzierung vor allem deshalb abgesehen wird, weil die Pkw-Zulassungszahlen in Bamberg weiterhin tendenziell leicht steigen. Durch das besondere Nachweismodell mit dem Mobilitätszuschuss würde trotzdem das Ziel einer MIV-Reduzierung erreicht werden. Während zu Stellplätzen ansonsten kaum Anregungen vorgebracht wurden, gab es zur Regelung der Fahrradabstellplätze zahlreiche Stellungnahmen. (vgl. Stadt Bamberg 2020c: 49-51, 63 f., 70 f.)
Im Entwurf des Bebauungsplans für die öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung war noch keine Festsetzung enthalten, die die Zahl notwendiger Stellplätze abweichend von der Bamberger Stellplatzsatzung regelt. Im Rahmen der Beteiligung Anfang 2020 gingen mehreren Stellungnahmen ein, die eine Absenkung der Zahl der Pflichtstellplätze anregten (vgl. Stadt Bamberg 2020h: 5 in der Abwägungstabelle). Sogar fünf Bürgern war der in der Stellplatzsatzung enthaltene Schlüssel von zwei Stellplätzen bei Wohnungen mit mehr als 90 m² Wohnfläche zu hoch (vgl. ebd.: 64-73). Zum Satzungsbeschluss wurden schließlich in Ziffer 6.7 der textlichen Festsetzungen die folgenden Abweichungen von der städtischen Stellplatzsatzung festgelegt:

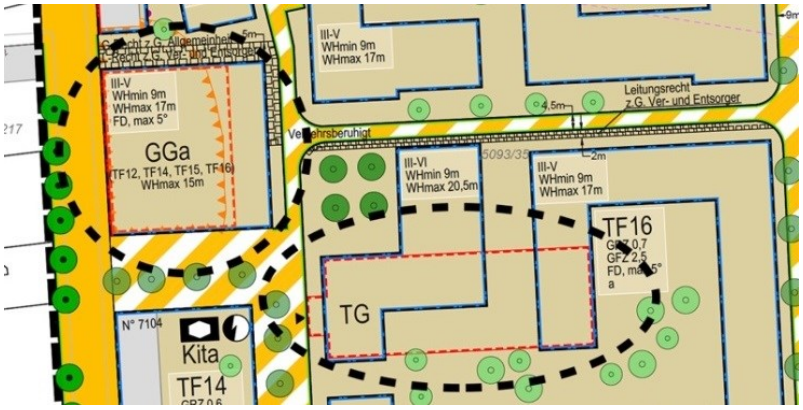
- „Unabhängig von der Größe von Wohneinheiten gilt ein Kfz-Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je Wohneinheit.
- Für nach EOF-Standard errichtete und geförderte Gebäude gilt ein Kfz-Stellplatzschlüssel von 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit.
- Für Studenten-Wohnheime gilt ein Kfz-Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 4 Betten“ (Stadt Bamberg 2020h: 3)

Auf Grundlage der in § 81 Abs. 2 Satz 1 BayBo enthaltenen Möglichkeit wurden die örtlichen Bauvorschriften, nicht als separate Vorschriften erlassen, sondern direkt in den Bebauungsplan integriert.[21] Die Abweichung von der städtischen Stellplatzsatzung wurde in der Begründung zum Bebauungsplan damit gerechtfertigt, dass so dem urbanen Charakter des Plangebiets entsprochen und die Planung an das zu erwartende Mobilitätsverhalten der Bewohner angepasst werden kann. Die Reduzierung des Stellplatzschlüssels entspreche außerdem den Vorgaben im Qualitätshandbuch (vgl. Stadt Bamberg 2020k: 8).
Eine Besonderheit besteht beim Bebauungsplanverfahren für den Lagarade-Campus darin, dass zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im September 2019 für einige Baufelder der Investor bereits feststand. Da dieser schon über konkrete Planungen aus dem Bewerbungsverfahren verfügte, konnte er im Rahmen der Beteiligung Stellungnahmen mit der Absicht einbringen, den Bebauungsplan an sein geplantes Vorhaben anzupassen. Tatsächlich wurden daraufhin beispielsweise in zwei Baufeldern Flächen für Tiefgaragen aufgenommen. Allerdings erfolgte dies nicht in der vom Investor gewünschten Größe (vgl. Stadt Bamberg 2020c: 67;

[21] Hinweis: Diese Möglichkeit enthält die Landesbauordnung für Baden-Württemberg nicht.

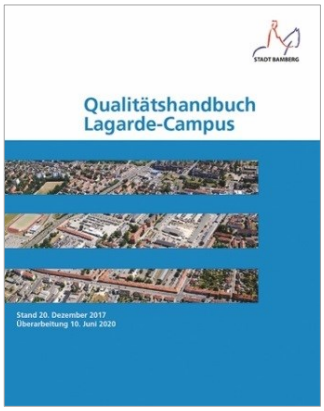
Stadt Bamberg 2020d). Bei der späteren Offenlage des Bebauungsplanentwurfs 2020 legten weitere Investoren, die mittlerweile den Zuschlag für Grundstücke bekommen hatten, Stellungnahmen vor, in denen sie auf ihr geplantes Vorhaben abgestimmte Festsetzungen anregten (vgl. Stadt Bamberg 2020h: 74 f. der Abwägungstabelle). Über die Stellplatzzahlen hinaus enthält der Bebauungsplan für den Lagarde-Campus einige für die Parkierung relevante Regelungen. Ziffer 6.1 der textlichen Festsetzungen schreibt vor, dass die notwendigen Stellplätze der Bauvorhaben innerhalb der Flächen nachzuweisen sind, die im Planteil für Gemeinschaftsgaragen oder Tiefgaragen ausgewiesen wurden. Nur Stellplätze für Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen dürfen in der Nähe des Gebäudeeingangs auf dem eigenen Baugrundstück hergestellt werden. Im Planteil werden die Flächen für die Quartiersgaragen als `Gemeinschaftsgarage (Parkhaus)´ festgesetzt und die Teilflächen genannt, denen sie zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs zugeordnet sind. Tiefgaragen dürfen gemäß Bebauungsplan nur auf den vier Flächen errichtet werden, die im Planteil entsprechend gekennzeichnet sind (Teilflächen 10, 15, 16 und 21). Die Tiefgaragenzufahrten sind in die Gebäude zu integrieren und direkt an die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen anzubinden (Ziffer 6.4). Auf Grundlage der in § 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO enthaltenen Satzungsermächtigung wird durch den Bebauungsplan vorgeschrieben, dass 25 % der Stellplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos[22] auszurüsten sind, sofern die Stellplätze in Zusammenhang mit einem Bauvorhaben errichtet werden. Bei den restlichen Stellplätzen muss eine entsprechende Nachrüstung möglich sein (Ziffer 6.6). (vgl. Stadt Bamberg 2020j)

Abbildung 120: beispielhafte Ausweisung von Flächen für eine Quartiersgarage und eine Tiefgarage im Bebauungsplan 328 C (siehe schwarz gestrichelte Bereiche; ohne Maßstab)



Quelle: Stadt Bamberg 2020j (grafisch überarbeitet)

Abbildung 121: Titelbild des Qualitätshandbuchs Lagarde-Campus (Ausschnitt)



Quelle: Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: Titelblatt

Bauliche Unterbringung

Die Stellplätze für die entstehenden Nutzungen sollen fast ausschließlich in den fünf Quartiersparkhäusern und der bislang geplanten, zweigeschossigen Tiefgarage (unter dem Kulturquartier) untergebracht werden. In der Begründung zum Bebauungsplan wird klargestellt, dass auf den privaten Grundstücken in der Regel keine oberirdischen Stellplätze angestrebt werden (außer für körperlich eingeschränkte Personen) (vgl. Stadt Bamberg 2020k: 16). Der aktuelle Stand der Planung sieht allerdings vor, dass der Käufer der Teilflächen 15 und 16 auf den Baufeldern jeweils eine etwa 2.000 m² große Tiefgarage errichtet. Dort werden vor allem Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen und für besondere Wohnformen wie Seniorenwohnungen entstehen (vgl. Stadt Bamberg/ Drees Sommer 2020: 16 f.; maier.wasmer Landschaftsarchitektur 2020; Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 2).

Die Quartiersparkhäuser sind im Plangebiet verteilt, weisen unterschiedliche Dimensionen auf und bieten Platz für bis zu 480 Stellplätze. Insgesamt werden in den Parkierungsanlagen etwa 1.800 Stellplätze geschaffen. Ein Quartiersparkhaus befindet sich am Westrand des Plangebiets (P3) und zwei Quartiersparkhäuser (P4 und P5) am Ostrand entlang des stark verkehrsbelasteten Berliner Rings. Im Nordwesten sehen die Planungen eine lang gestreckte, frei stehende Hochgarage inmitten der Bebauung (P1) vor. Im Norden soll ein weiteres Parkhaus (P2) in den Innenbereich eines Baublocks integriert und an die umliegenden Gebäude angebaut werden (P2) (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 44 f.). In den Quartiersgaragen werden die Stellplätze keinem bestimmten Nutzer

[22] Solche Vorgaben auf Ebene des Landes bzw. der Kommunen sind nach aktueller Einschätzung nach dem Inkrafttreten des `Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes´ (GEIG) (siehe Kapitel 2.4.1) nicht mehr möglich.

zugewiesen. Die Nutzer können also den ersten freien Stellplatz anfahren. Die Parkhäuser stehen nicht der Öffentlichkeit, sondern nur den Bewohnern offen. Laut Aussage der Stadtverwaltung ist eine öffentliche Nutzung bei künftigen Parkhäusern aktuell in Diskussion (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 4).

Da zahlreiche denkmalgeschützte Kasernengebäude erhalten werden, wäre in einigen Bereichen die Errichtung von Tiefgaragen ohnehin nicht möglich gewesen. Da auch eine oberirdische Herstellung auf den Baugrundstücken nicht in Frage kam, wurde die Unterbringung auf fremden Grundstücken erforderlich. Aber auch auf Flächen, bei denen die Errichtung von Tiefgaragen prinzipiell möglich gewesen wäre, wird der ruhende Verkehr – mit wenigen Ausnahmen - nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern zentralisiert untergebracht. Um architektonisch ansprechende Lösungen für die Parkierungsbauwerke zu finden, lobten die Stadtwerke Bamberg im Jahr 2019 den nicht offenen Ideen- und Realisierungswettbewerb `Parkpaletten im Lagarde-Campus´ aus. Im Realisierungsteil sollten für die beiden am weitesten fortgeschrittenen Baufelder Entwürfe für die Parkhäuser (P1 und P3) mit jeweils etwa 200 Stellplätzen erarbeitet werden. Der Ideenteil des Wettbewerbs umfasste die restlichen drei Parkbauten (P2 mit 208 Stellplätzen, P4 mit 480 Stellplätzen, P5 mit 308 Stellplätzen) auf den Baufeldern, für die noch keine konkreten Planungen zur Bebauung vorlagen. In der Wettbewerbsauslobung wurde gefordert, zusammen mit den Parkierungsbauwerken auch Konzepte für die Mobilitätsstationen sowie die Begegnungs- und Technikräume zu entwickeln. Die Entwürfe sollten sich nicht nur auf den reinen Parkzweck reduzieren, sondern auch gestalterisch überzeugende Lösungen mit Wiedererkennungswert schaffen (vgl. Website Wettbewerbe aktuell 2020). Spätere Umnutzungsmöglichkeiten der Parkhäuser waren nicht Teil der Wettbewerbsaufgabe, da langfristig von einem Rückbau der Parkierungsanlagen ausgegangen wird. Wegen der unterschiedlichen Raumhöhen von Parkhäusern und sonstigen Nutzungen wurde seitens der Projektverantwortlichen die Umbauoption als nicht zielführend eingestuft (vgl. Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: 4). Als Sieger des Wettbewerbs gingen im Februar 2020 Wittfoht Architekten (Stuttgart) hervor, deren Entwürfe nachfolgend kurz erläutert werden. Die Quartiersgarage P1 liegt nördlich des Kulturquartiers und wird als freistehender Riegel errichtet. Das Parkhaus soll die Wohnbebauung im Norden vor Lärm der benachbarten kulturellen Nutzung schützen (vgl. Website competitionline 2020a; Website competitionline 2020b). Der Wettbewerbsentwurf sieht ein ca. 100 m langes und bis zu 20 m tiefes Parkhaus mit vier Geschossen und 182 Stellplätzen vor. Zwischen den Wendelrampen an den beiden Schmalseiten spannt sich eine Fahrgasse mit beidseitig angeordneten Stellplätzen auf. Im Erdgeschoss ist eine großzügige Mobilitätsstation geplant. Das Parkhaus soll in Stahlsystembauweise errichtet und mit einer metallischen Außenhaut aus perforiertem Aluminiumblech verkleidet werden (vgl. Wittfoht Architekten BDA 2020).

Abbildung 122: Visualisierung Parkhaus P1 im Norden (aus dem Realisierungswettbewerb)

Quelle: Wittfoht Architekten BDA 2020: 1

Abbildung 123: Visualisierung Parkhaus P3 im Norden (aus dem Realisierungswettbewerb)

Quelle: Wittfoht Architekten BDA 2020: 4

Das Parkhaus P3 liegt am Westrand des Plangebiets und grenzt an die dortige Bestandsbebauung an. Der in diesem Bereich tätige Hochbauinvestor wird an die Ostseite des Parkhauses ein fünfgeschossiges Gebäude mit Studierendenwohnungen anbauen. In dem etwa 44 m langen, 33 m tiefen und 13 m hohen Baukörper werden in Split-Level-Bauweise insgesamt 199 Stellplätze untergebracht. Auch hier ist im Erdgeschoss eine großzügige Mobilitätsstation verortet. Die Fassade besteht aus einer Konstruktion mit Pflanztrögen und einem Edelstahlnetz zur Berankung mit geeigneten Pflanzen. Darüber hinaus sind auf beiden Quartiersgaragen PV-Anlagen für die Stromversorgung der Ladeinfrastruktur vorgesehen. (vgl. Wittfoht Architekten BDA 2020: 1, 3 f.) Der Bau der Parkierungsanlage P1 soll 2023 erfolgen und jener von P3 Ende 2021 starten (vgl. Scheuenstuhl 26.11.2020: 1).

Pkw-Bestand und realisierte Stellplätze

Da sich das Projektbeispiel noch in Planung befindet, sind keine Aussagen möglich, wie viele Pkw und Stellplätze in dem Quartier tatsächlich vorhanden sind. Entsprechend dem Parkierungskonzept werden nur maximal 80 % der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze real hergestellt werden. Da Bauherren auch mehr als 20 % der Stellplätze über die Mobilitätskarte nachweisen können, besteht die Möglichkeit, dass auch weniger Stellplätze nachgefragt werden und somit errichtet werden müssen. Nur in den Ausnahmefällen, bei denen Bauherren die Errichtung von Tiefgaragen auf dem eigenen Baufeld ermöglicht wird, sind nicht die Stadtwerke Bamberg für deren Herstellung zuständig. (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 66-68)

8.2.6.4 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

Auf dem Lagarde-Campus verfolgt die Stadt Bamberg angesichts der angespannten Situation auf dem lokalen Wohnungsmarkt das Ziel, in großem Umfang Wohnungen zu schaffen. Mindestens 20 % des Wohnraums wird dabei im preisgedämpften Segment entstehen. Laut Qualitätshandbuch soll das „Mobilitätskonzept […] für viele Haushalte und Gewerbebetriebe den eigenen PKW entbehrlich machen und teure Anschaffungskosten vermeiden helfen“ (Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 42). Ziel ist es, durch eine Minimierung der herzustellenden Stellplätze sowie durch die Unterbringung in Quartiersgaragen die mobilitätsbedingten Investitionen so weit wie möglich zu reduzieren (vgl. ebd.: 42, 66). Als Vorteil der Quartiersgaragen nennen die Stadtwerke Bamberg im Qualitätshandbuch, dass für die Investoren keine laufenden Unterhaltskosten für Tiefgaragen anfallen und somit keine Rücklagen gebildet werden müssen (vgl. ebd.: 68). In den ausgewerteten Unterlagen wurde allerdings nie ausdrücklich das Ziel formuliert, die Kosten von Stellplatz und Wohnung komplett zu entkoppeln und Haushalte, die über kein Auto verfügen, gänzlich von den Kosten für Stellplätze zu entlasten. Derzeit muss im Lagarde-Campus für jeden notwendigen Stellplatz ein Mobilitätszuschuss von 19.040 Euro an die Stadt entrichtet werden, um den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis zu erbringen. Als Gegenleistung erhält der Bauherr – wie beschrieben – 20 Jahre lang kostenlos einen Stellplatz in einer Quartiersgarage oder eine Karte mit Mobilitätsdienstleistungen. Wenn ein Stellplatz angemietet wird, sind derzeit monatlich weitere 14 Euro je Stellplatz für den Betrieb und das Parkraummanagement fällig. Auf Grund des 1:1-Stellplatzschlüssels fällt somit für jede frei finanzierte Wohnung auf dem Lagarde-Campus ein Betrag von über 19.000 Euro an. Für geförderte Wohnungen wurde der Stellplatzschlüssel auf 0,8 abgesenkt, wodurch sich bei diesen Wohnungen gewisse Kosteneinsparungen erzielen lassen (ca. 3.800 Euro anteilig). Somit müssen im Vergleich zur gesamtstädtischen Satzung für Wohnungen über 90 m² Wohnfläche nicht zwei Stellplätze nachgewiesen werden, wodurch sich im Lagarde-Campus sicherlich erheblich Kosten einsparen lassen. Das im Qualitätshandbuch formulierte Ziel, Nutzern zu ermöglichen, ohne eigene Investitionen auf Parkraum zugreifen zu können, erscheint angesichts einer vorab zu leistenden Zahlung von über 19.000 Euro je Wohnung, die mit Sicherheit in die Wohnungspreise einfließen wird, nur eingeschränkt umgesetzt. Auf Grund der Vorgabe, dass nur maximal 80 % der notwendigen Stellplätze hergestellt und angemietet werden können, sind in den Miet- bzw. Kaufpreisen der Wohnungen nicht nur Kosten für die Stellplatzherstellung, sondern auch für den Aufbau und die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten enthalten. Für Wohnungen, deren Bewohner keinen Stellplatz benötigen, besteht mit diesem Verfahren die Möglichkeit, den Stellplatznachweis sogar zur Gänze über Mobilitätsleistungen zu erbringen. Bewohner erhalten dabei anstelle eines Mietstellplatzes eine Mobilitätskarte.
Im Gegensatz zu anderen Projekten wie z.B. dem Stadtteil Vauban in Freiburg wird mit dem Parkierungskonzept für den Lagarde-Campus keine generelle Kostenentlastung für autofreie Haushalte angestrebt. Die Kosten werden nur gerecht verteilt, indem autofreie Haushalte statt eines nicht benötigten Stellplatzes die alternativen Mobilitätsdienstleistungen, die sie für ihr autofreies Leben benötigen, mitfinanzieren. Ob für diese Haushalte tatsächlich Kosteneinsparungen entstehen, hängt sicherlich stark davon ab, inwieweit sie die in der Mobilitätskarte enthaltenen Leistungen ausschöpfen. Derzeit kostet das in der Mobilitätskarte enthaltene ÖPNV-Jahresabo für das Stadtgebiet Bamberg monatlich 37,70 Euro, d.h. im Jahr 452,40 Euro (vgl. Website VGN 2019b). Wird dieser Betrag (ohne Preissteigerungen) auf 20 Jahre hochgerechnet, würde sich der Wert der ÖPNV-Karte, die im Mobilitätszuschuss enthalten ist, auf etwa 9.000 Euro belaufen. Somit wären – nach eigenen Berechnungen – noch etwa 10.000 Euro für die Finanzierung der zehn monatlichen Gratisstunden der Sharingangebote sowie der sonstigen Leistungen übrig.

Mit über 19.000 Euro je Stellplatz entstehen doch erhebliche Kosten für den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis. Auch wenn der Mobilitätszuschuss in etwa den Herstellungskosten eines Stellplatzes in den Quartiersgaragen entspricht, erhält der Investor dafür nur ein Nutzungsrecht an einem Stellplatz für 20 Jahre. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass Tiefgaragen im Vergleich zu den Quartiersparkhäusern zu deutlich höheren Kosten geführt hätten. Diese werden im Qualitätshandbuch mit einem Faktor von zwei bis 2,5 beziffert (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 68). Dies erscheint aber etwas hoch gegriffen. Auch wenn die Kosteneinsparungen geringer ausfallen, kann von niedrigeren Kosten für das Wohnen ausgegangen werden, zumal auch weitere Kosten für die Unterhaltung der Tiefgaragen entfallen. Dennoch stellen 19.000 Euro pro Stellplatz einen nicht unerheblichen Ablösebetrag dar, der aus der Vermietung bzw. dem Verkauf der Wohnung finanziert werden muss. Bezogen auf die 20 Jahre würde dies monatlich ungefähr einem Preis von 79 Euro für den Stellplatz bzw. die Mobilitätskarte entsprechen. Solche Anforderungen können wahrscheinlich nur in Städten mit einem angespannten Wohnungsmarkt gestellt werden, in denen Investoren für den Erhalt eines Grundstücks zu weitreichenden Zugeständnissen bereit sind. Bei der Auswertung der Unterlagen fiel auf, dass sich die Kosten für den Mobilitätszuschuss innerhalb kurzer Zeit deutlich erhöht haben. In der Auslobung von Grundstücken im September 2018 wurden dafür 16.065 Euro je Stellplatz genannt. Im Mai 2020 belief sich der Zuschuss bei einer weiteren Ausschreibung auf 19.040 Euro je Stellplatz (+ 18,5 %) (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: 75; Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 67). Auch wenn keine genauen Vergleichsberechnungen vorliegen, so scheinen sich in der Gesamtschau durch das entwickelte Mobilitäts- und Parkierungskonzept zumindest teilweise die Wohn- und Mobilitätskosten senken zu lassen.

Flächenverbrauch

Im Vergleich zu klassischen Tiefgaragen kann die Flächeninanspruchnahme im Lagarde-Campus dadurch reduziert werden, dass die Stellplätze in wenigen Quartiersparkhäusern konzentriert und vertikal gestapelt werden. Um die fünf Parkierungsanlagen errichten zu können, wird allerdings in erheblichem Umfang erschlossenes Bauland in Anspruch genommen, das alternativ auch für die Erstellung von Wohnraum oder sonstiger Nutzungen hätte verwendet werden können. Überschlägige Berechnungen auf Grundlage des Bebauungsplans ergaben, dass eine Fläche von etwa 12.000 m² für die Errichtung der Gemeinschaftsgaragen (P1 bis P5) ausgewiesen wurde. Auf diesen Flächen sollen laut aktueller Planung ca. 1.800 Stellplätze hergestellt werden – dies bedeutet etwa 6,8 m² Grundfläche für einen Stellplatz. Die Projektstudie steht beispielhaft für den Zielkonflikt bei der oberirdischen Unterbringung von Stellplätzen in Parkhäusern: Auf der einen Seite soll möglichst viel Bauland in integrierter Lage für die Schaffung von Wohnraum genutzt werden, auf der anderen Seite soll möglichst kostengünstiger Parkraum geschaffen werden, der später auch an geänderte Bedarfe angepasst werden kann. Bei einer klassischen Tiefgaragenunterbringung wären die Freiflächen langfristig zu großen Teilen unterbaut und damit die natürlichen Bodenfunktionen dauerhaft beeinträchtigt worden. Die Quartiersgaragen können im Falle einer geänderten Bedarfslage im Gegensatz zu Tiefgaragen auch wieder zurückgebaut werden (vgl. Stadt Bamberg 2020c: 59). Auf lange Sicht, wenn die Parkhäuser nicht mehr benötigt werden, können mit diesem Konzept erheblich Flächen eingespart werden, da keine funktionslosen Tiefgaragen die Grundstücke überbauen.
Eine Besonderheit des Parkierungskonzepts liegt darin, dass die Stellplatzzahl, die tatsächlich errichtet wird und damit den Flächenbedarf bestimmt, nicht direkt vom festgesetzten Stellplatzschlüssel abhängt. Denn Investoren haben grundsätzlich die Möglichkeit, auch sämtliche notwendigen Stellplätze über den Mobilitätszuschuss nachzuweisen. Theoretisch wäre es somit möglich, für ein Bauvorhaben den Stellplatznachweis ohne die Realherstellung eines Stellplatzes und damit ohne die Inanspruchnahme von Flächen zu erbringen.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Da das Baugebiet noch nicht realisiert ist, können nur Annahmen getroffen werden, wie sich das besondere Mobilitäts- und Parkierungskonzept auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner auswirken wird. Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass die geplanten Maßnahmen das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner beeinflussen werden. Im Lagarde-Campus verfolgen die Stadt und die Stadtwerke Bamberg das Ziel, durch bedarfsgerechte individuelle und öffentliche Mobilitätsangebote den Bewohnern eine Mobilitätsgarantie zu geben – das heißt, die Mobilität der Bewohner und Besucher soll auch ohne eigenes Auto sichergestellt sein (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 42). Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Pkw-Nutzung durch die Unterbringung der Stellplätze in den Quartiersgaragen zumindest an Attraktivität verliert und sich Bewohner bei bestimmten Wegen möglicherweise gegen das Auto entscheiden.

Im Lagarde-Campus werden die Wege zum Auto zwar länger; sie sind aber im Vergleich zu anderen Baugebieten, in denen ebenfalls Sammelgaragen umgesetzt wurden (z.B. Vauban, Französisches Viertel), eher kurz, weil die Stellplätze in mehrere kleine Parkierungsanlagen in Wohnungsnähe aufgeteilt wurden. Die meisten Parkierungsanlagen können von den ihnen zugeordneten Wohngebäuden innerhalb von 100 bis 150 m erreicht werden.
Insbesondere die vielfältigen Mobilitätsangebote und die für 20 Jahre zur Verfügung stehende Mobilitätskarte könnten den Effekt haben, dass Bewohner ihr Mobilitätsverhalten hinterfragen und verändern. Die Tatsache, dass die Mobilitätskarte im Voraus gezahlt wird und damit ohnehin vorhanden ist, könnte Bewohner dazu veranlassen, auf den ÖPNV umzusteigen oder verstärkt die Carsharing-Angebote zu nutzen und damit weniger auf das Privatauto zurückzugreifen. Zudem ist davon auszugehen, dass durch die in dem Quartier realisierte Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Kultur die Wege insgesamt kürzer werden und damit das Auto verzichtbar.
In den ausgewerteten Unterlagen gab es keine Hinweise darauf, dass über eine absichtliche Verknappung von Parkraum der MIV reduziert werden soll. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Bericht in der Lokalpresse aus dem Jahr 2019 über eine Podiumsdiskussion in Bamberg zum Thema Mobilität der Zukunft. Aus dem Publikum wurde gefordert, die Zahl der notwendigen Stellplätze in der Stellplatzsatzung abzusenken. Der Bamberger Oberbürgermeister entgegnete dieser Forderung, dass „die gegenwärtige Realität“ gesehen werden müsse, „dass die Leute nicht weniger Autos haben, wenn die Stellplatzordnung anders gehandhabt werden würde“ (Website Krüger-Hundrup 2019). Da im Lagarde-Campus nur für maximal 80 % der notwendigen Stellplätze tatsächlich in einer Quartiersgarage ein Stellplatz angemietet werden kann und für geförderte Wohnungen der 1:1-Stellplatzschlüssel abgesenkt wurde, wird für mehr als ein Fünftel der neuen Wohnungen kein anmietbarer Stellplatz vorhanden sein. Stattdessen stehen für diese Wohnungen Mobilitätskarten zur Verfügung. Insbesondere für Haushalte, die über kein Auto verfügen, kann der Lagarde-Campus somit ein interessanter Wohnstandort sein.

Stadtraumqualität

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich das Parkierungskonzept mit seinen fünf Quartiersgaragen in unterschiedlicher Weise auf die Qualität Wohnumfelds auswirken wird. Da die Parkhäuser noch nicht errichtet sind, können nur auf Grundlage der aktuellen Entwürfe Annahmen zu den Folgen für die Stadtraumqualität getroffen werden. Obwohl der Stellplatzbedarf auf fünf Bauwerke aufgeteilt wird, sind die Garagengebäude deutlich größer als die umliegenden Wohngebäude. Das Projektbeispiel zeigt die Schwierigkeiten auf, die sich bei der Standortwahl von Parkhäusern ergeben. Werden Parkhäuser an den Rändern verortet, kann dies die Außenwirkung bzw. Adressbildung eines neuen Quartiers beeinträchtigen und das Zusammenwachsen mit der Umgebung behindern. Wenn Parkhäuser im Inneren des Plangebiets untergebracht werden (z.B. P1, P2), wird das Umfeld vieler Wohnungen von den Funktionsgebäuden geprägt und Autoverkehr ins Quartier gezogen. Im Lagarde-Campus ist die Präsenz der Parkierung im Stadtraum durch die Parkhäuser deutlich höher als bei einer klassischen Tiefgaragenunterbringung.
Um innovative und gestalterisch hochwertige Lösungen für die Parkhäuser zu finden, lobten die Stadtwerke Bamberg als Bauherrin und Betreiberin der Parkierungsanlagen einen Wettbewerb aus. Auch wenn die Bauwerke begrünt werden und architektonisch hohen Ansprüchen genügen, erscheint es fraglich, ob sich beispielsweise das 100 m lange Parkhaus im Norden (P1) verträglich in die kleinmaßstäbliche Wohnbebauung integrieren wird. Einen interessanten Ansatz für die städtebauliche Integration lässt sich beim Parkhaus P3 finden. An der Ostseite wird bei dieser Quartiersgarage eine Mantelbebauung mit Studierendenwohnen angebaut. Das Parkierungsgebäude wird dadurch kaschiert und tritt so zur neuen Bebauung kaum in Erscheinung.
Den nachteiligen Auswirkungen auf die Stadtraumqualität steht vor allem der strategische Vorteil gegenüber, dass die Parkhäuser zukünftig bei fehlendem Bedarf abgebrochen oder umgenutzt werden können. Darüber hinaus wurden im Bebauungsplan einige Festsetzungen getroffen, um die Integration der Parkierungsbauwerke in die Bebauung zu verbessern (z.B. Begrünung der Parkhäuser, Tiefgaragen maximal 0,8 m über Geländeniveau) (vgl. Stadt Bamberg 2020j). Da der Bebauungsplan auf den privaten Grundstücken oberirdische Stellplätze weitgehend ausschließt und die Stadt kaum öffentliche Parkstände errichten möchte, wird nach aktuellem Planungsstand wenig ruhender Verkehr in Form von oberirdischen Stellplätzen das Quartiersbild stören. Eine Entlastung des Freiraums vom Auto wird im Lagarde-Campus auch dadurch erreicht, dass die zahlreichen Carsharing-Fahrzeuge in den Quartiersparkhäusern und nicht im öffentlichen Raum geparkt werden.
Für die Parkhäuser P1 und P3 liegen bereits konkrete Planungen aus dem Realisierungswettbewerb vor. Anhand der beiden Gebäude mit ungefähr gleich vielen Stellplätzen (ca. je 200) können exemplarisch Fragen der Dimensionierung und Integration von Parkierungsbauwerken in Wohnbebauung untersucht werden. Mit 20 m weist das Park-

haus P1 eine vergleichsweise geringe Tiefe auf; allerdings tritt das Gebäude straßenbegleitend mit seiner fast 100 m langen Fassade massiv in Erscheinung. Bei der Quartiersgarage P3 befinden sich auf einer Ebene zwei Fahrgassen und vier Stellplatzreihen, sodass der Baukörper inklusive seiner Fassade aus Pflanztrögen eine Tiefe von etwa 33 m aufweist und damit deutlich tiefer ist als klassische Wohnbebauung. Allerdings wird nur eine Länge von etwa 34 m benötigt, um die gewünschte Zahl an Stellplätzen auf gleich vielen Ebenen unterzubringen.
Parkierungskonzepte mit einer konzentrierten Unterbringung der Stellplätze in Sammelgaragen haben den Vorteil, dass Autofahrer Wege zwischen Wohnung und Auto zurücklegen müssen. Dies belebt den Außenraum, fördert soziale Interaktion und damit die Qualität des Wohnumfelds. Das Parkierungskonzept zeigt außerdem beispielhaft die Problematik auf, die bei der Schaffung von nutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen entstehen kann, wenn keine Tiefgaragen errichtet werden. Bereits im Qualitätshandbuch wird auf den Zielkonflikt hingewiesen, dass Fahrradabstellplätze zwar leicht zugänglich erreichbar sein sollten, aber im Hinblick auf eine attraktive Erdgeschosszone eine Anordnung dieser Nebenräume direkt am öffentlichen Raum nicht gewünscht ist (vgl. Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 23). Der Bebauungsplan schreibt vor, dass Fahrradabstellplätze in großer Zahl und so auf dem Baugrundstück hergestellt werden müssen, dass sie vom öffentlichen Raum aus ebenerdig, über Rampen oder Aufzüge erreichbar sind. Zwei Drittel der Dauerabstellplätze sind außerdem innerhalb des Hauptbaukörpers unterzubringen (vgl. Stadt Bamberg 2020e: Ziffer 6.9). Ohne Tiefgaragen müssen die Fahrradabstellplätze entweder im Erdgeschoss des Gebäudes oder in Nebenanlagen im Freiraum errichtet werden. Das bedeutet im einen Fall, dass wertvolle Erdgeschossflächen nicht für Wohnen zur Verfügung stehen, und im anderen Fall, dass die Nebenanlagen für Fahrradabstellanlagen den ebenfalls wertvollen Außenraum minimieren und beeinträchtigen. Bei dem Bauprojekt im Süden des Lagarde-Campus (Teilflächen 15 und 16) entstehen beispielsweise in den Innenhöfen mehrere Fahrradpavillons, damit die notwendige Zahl an Abstellplätzen für Fahrräder nachgewiesen werden kann (vgl. maier.wasmer Landschaftsarchitektur 2020).

8.2.6.5 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Da die bauliche Realisierung des Lagarde-Campus erst 2020/ 2021 starten wird, kann das Parkierungskonzept nur auf Grundlage der bislang erarbeiteten Planungen und Absichtserklärungen bewertet werden. Hervorzuheben ist das besondere Mobilitätskonzept, das sich nicht nur auf die Schaffung von vielfältigen Mobilitätsangeboten als Alternative zum Privatauto beschränkt, sondern auch bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs selbst ansetzt. Die Innovation besteht vor allem darin, dass bei den Bauvorhaben statt eines Stellplatznachweises ein Mobilitätsnachweis erbracht wird und dass der verbleibende ruhende Verkehr statt in gebäudebezogenen Tiefgaragen in quartiersbezogenen Parkhäusern untergebracht wird. Wohnbauvorhaben im Lagarde-Campus weisen somit nicht – wie sonst üblich – nach, wo und in welcher Zahl Stellplätze hergestellt werden, sondern wie die durch die Nutzung entstehende Mobilität abgewickelt wird.
Ein entscheidender strategischer Faktor für die in vielerlei Hinsicht innovativen Maßnahmen im Lagarde-Campus kann darin gesehen werden, dass die Stadt Bamberg das ehemalige Kasernenareal erworben hat und in eigener Regie entwickelt. Die Stadt schöpft die durch den Zwischenerwerb entstehenden Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten aus, um progressive Konzepte zu implementieren und diese über den Bebauungsplan hinaus durch Grundstückskaufverträge zu sichern. Bei Grundstücken im Eigentum eines Investors wäre es mit Sicherheit deutlich schwieriger, ein Parkierungskonzept mit so weitreichenden Vorgaben durchzusetzen. Für die praktische Umsetzung des Parkierungskonzepts ist von entscheidender Bedeutung, dass mit den Stadtwerken Bamberg ein zuverlässiger Akteur vorhanden ist, der sowohl die Quartiersgaragen errichtet und betreibt, als auch die zusätzlichen Mobilitätsdienstleistungen aufbaut und anbietet. Der Lagarde-Campus ist ein Beispiel dafür, dass kommunale Stadtwerke nicht nur bei der Energiewende, sondern auch bei der Mobilitätswende eine wichtige Rolle spielen können. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Entwicklung des Parkierungskonzepts, die Herstellung der Parkierungsanlagen sowie die künftige Organisation und Abwicklung des Stellplatznachweises für die Stadt und die Stadtwerke mit einem erheblichen Aufwand verbunden waren, sind und weiterhin sein werden.
Ein weiterer wichtiger Faktor des ambitionierten Parkierungskonzepts besteht darin, dass zu einem frühen Zeitpunkt im Planungsprozess ein detailliertes Umsetzungskonzept für den Nachweis der Stellplätze erarbeitet wurde und dies damit Gegenstand der Grundstücksvermarktung und der späteren Kaufverträge werden konnte. Ein wichtiges Instrument stellt auch das Qualitätshandbuch dar, in dem alle für die Mobilität und Parkierung relevanten Themen ausführlich beschrieben werden. Es wird bei Bedarf aktualisiert und dient als Grundlage für die Vermarktung der Grundstücke. Durch die Erläuterungen im Handbuch werden für die Investoren und deren Planer

die getroffenen Maßnahmen und Forderungen nachvollziehbar, sodass eine Sensibilisierung für das Thema Mobilität und Parkierung stattfindet. Die Verpflichtungen in den Kaufverträgen und die Festsetzungen im Bebauungsplan können somit schlüssig aus dem Qualitätshandbuch abgeleitet werden.
Neben dem Qualitätshandbuch spielt auch das praktizierte Investorenauswahlverfahren eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Parkierungskonzepts. Interessierte Investoren müssen sich mit konkreten Bau-, Nutzungs- und Mobilitätskonzepten um ein Grundstück bewerben, bei deren Bewertung der Kaufpreis zunächst keine Rolle spielt. In dem konkurrierenden Verfahren werden die Interessenten aufgefordert, auch Lösungen für die angrenzenden Parkierungsbauwerke und ggf. weitere Synergien im Bereich Mobilität zu entwickeln. Bei der Auslobung der Grundstücke wird nur der konzeptionelle Rahmen vorgegeben, sodass große Freiheiten für die Entwicklung von innovativen Konzepten bestehen. Untypisch, aber strategisch vorteilhaft war die Vorgehensweise, einige Grundstücke zu einem Zeitpunkt auszuschreiben, als noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorlag. Dadurch hatten die künftigen Investoren im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung noch die Möglichkeit, Änderungen des Bebauungsplanentwurfs anzuregen (z.B. Baufelder für Tiefgaragen).
Wie bei den Indikatoren beschrieben, hat die Unterbringung der Stellplätze in Quartiersgaragen zahlreiche Vor-, aber auch Nachteile. Eine allgemeine Empfehlung, ob bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere eine solche Art der Stellplatzunterbringung forciert werden sollte, kann aus dem Projekt nicht abgeleitet werden. Falls sich die Mobilität in der Zukunft so stark verändert, dass tatsächlich deutlich weniger Stellplätze erforderlich sind, haben die Parkhäuser im Vergleich zu Tiefgaragen den entscheidenden Vorteil, dass sie durch neue Gebäude ersetzt werden können. Dadurch, dass die Stellplätze nicht veräußert, sondern nur vermietet werden, bleibt das Bauwerk im Eigentum eines einzigen Akteurs, was im Vergleich zu einer kleinteiligen Eigentümerstruktur künftige Veränderungen sicherlich erleichtert. Auch wenn eine Begehung des Quartiers zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit noch nicht möglich war, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Parkierungsbauwerke nicht störungsfrei in die Bebauung einfügen lassen und in vielen Bereichen möglicherweise eher nachteilig auf das Wohnumfeld auswirken werden. Ein Beitrag zur Lösung dieses Problems hätte beispielsweise darin bestanden, nicht nur monofunktionale Parkhäuser zu schaffen, sondern zumindest in den straßenseitigen Erdgeschosszonen auch sonstige Nutzungen wie Läden oder Kleingewerbe unterzubringen. In den Unterlagen wird konsequent der Begriff `Parkpalette´ für die Sammelgaragen verwendet. Auch wenn der Begriff `Parkpalette´ nicht genau definiert ist, erscheint angesichts der Tatsache, dass in den weitgehend geschlossenen Gebäuden auf mehreren Ebenen hunderte Stellplätze entstehen, diese Bezeichnung eher verharmlosend und der Begriff `Parkhaus´ oder `Hochgarage´ zutreffender.
Entscheidend für die Umsetzung des Parkierungskonzepts ist, dass die Stadt Bamberg die rechtliche Möglichkeit geschaffen hat, den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis nicht über die Realherstellung, sondern über die Ablöse (hier: Mobilitätszuschuss) zu erbringen. Mit den Stadtwerken wurde im Vorfeld detailliert ausgearbeitet, wie die späteren Bauherren den Stellplatznachweis zu führen haben. Ob ein solches Modell des Stellplatznachweises übertragbar ist, hängt von den Regelungen in den jeweiligen Bauordnungen der Länder ab. Beispielsweise wäre in Baden-Württemberg der Stellplatznachweis in dieser Form rechtlich gar nicht möglich, da die dortige Landesbauordnung die Ablöse von Wohnungsstellplätzen grundsätzlich ausschließt. In Ländern wie Berlin oder Hamburg, in denen die Stellplatzpflicht für Wohnungen gänzlich abgeschafft wurde, hätten die Städte auf dieser Basis keine Handhabe, um den Mobilitätszuschuss einzufordern. Hervorzuheben ist, dass im Gegensatz zu anderen Fallbeispielen mit Sammelgaragen – z.B. Vauban, Lincoln-Siedlung, Französisches Viertel – die notwendigen Stellplätze im Lagarde-Campus nicht über Baulasten auf dem Grundstück des Parkhauses gesichert, sondern im Rahmen des Mobilitätszuschusses abgelöst werden. Dies erleichtert möglicherweise die Abwicklung des Stellplatznachweises im Baugenehmigungsverfahren und eine spätere Umnutzung der Parkhäuser, weil die Grundstücke nicht durch Baulasten oder grundbuchrechtlich gesicherte Verpflichtungen belastet sind. Die Bayerische Bauordnung sieht ohnehin keine Baulasten, sondern stattdessen Sicherungen über Eintragungen im Grundbuch vor. Positiv zu bewerten ist, dass die Stellplätze in den Parkhäusern nicht einem bestimmten Mieter zugewiesen werden. Die Effizienz hätte noch gesteigert werden können, wenn der Parkraum auch ganz oder teilweise der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen würde.
Im Hinblick auf die Frage, inwieweit das entwickelte Parkierungskonzept zur Lösung von Problemen der Stadtentwicklung beiträgt, kann das Fazit gezogen werden, dass es vor allem dabei hilft, die Inanspruchnahme von Flächen zu reduzieren und zumindest im Vergleich zu klassischen Tiefgaragen Kosten zu sparen. Darüber hinaus scheint es möglich, dass durch die vielen Mobilitätsangebote, deren Finanzierung über den Mobilitätszuschuss gesichert wird, die künftigen Bewohner seltener das Auto nutzen und im Idealfall sogar abschaffen. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die großen Parkhäuser nachteilig auf die Stadtraumqualität auswirken. Insgesamt erscheint das Konzept, einen Mobilitätsnachweis anstelle eines Stellplatznachweises zu erbringen, vielversprechend und vorbildhaft für andere vergleichbare Baugebiete.

8.3 Projektanalysen

8.3.1 Köln: Stellwerk 60

Für die Untersuchung des Projekts wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen)
- Drucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem (Vorlagen und Protokolle)
- sonstige, informelle Planwerke (z.B. Wettbewerbsergebnis, Pläne der Bebauung)
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt und des Bewohnervereins mit umfangreichen Unterlagen zum Download (z.B. Protokolle, Öffentlichkeitsarbeit, Newsletter, Projektbeschreibungen)
- Berichterstattung in der Presse (Kölner Stadt-Anzeiger, Kölnische Rundschau, General-Anzeiger, TAZ, Welt am Sonntag)
- Luftbilder, Fotografien der Siedlung
- Projektarbeit von Studierenden der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen
- schriftliche Befragung des Stadtplanungsamts zu Einzelthemen

8.3.1.1 Überblick: Zahlen und Fakten

Stadt: Köln

Einwohner: 1.089.984 (2018) [1]
Bundesland: Nordrhein-Westfalen
Landkreis/ Region: Metropolregion Rhein-Ruhr, Metropolregion Rheinland
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Metropole in metropolitaner Stadtregion
ÖPNV-Angebot: U- und S-Bahn, Stadtbahn, Stadtbusse
zugelassene Pkw: 391.030 private + 91.817 gewerbliche Zulassungen (01.01.2019) [2]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 359 (Durchschnitt NRW: 504) (2018/ 2019) [3]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre: 428 (Durchschnitt NRW: 607) (2018/ 2019) [4]
Modal Split (Wege): 35 % MIV, 21 % ÖV, 19 % Fahrrad, 25 % zu Fuß (2017) [5]
Stellplatzsatzung: keine Satzung (2020 in Aufstellung[6]) // gültige Richtzahlenliste: 1 ST/ WE in Wohngebäude mit mehr als 2 WE [7]

Projekt: Stellwerk 60

Bauzeit: 2005 Baubeginn // 2006 Bezug erster Wohnungen // 2013 Fertigstellung [8]
Orts-/ Stadtteil: Nippes
Adresse: Am Alten Stellwerk, Wagenhallenstraße
Fläche: 4,3 ha (autofreier Bereich im Südosten) // 19 ha (Gesamtfläche des Neubaugebiets)
Wohneinheiten: 428 [9]
Lage: im Westen des Stadtteils Nippes // integrierte Lage // ca. 3 km nordöstlich des Hauptbahnhofs
Städtebau: Mischung aus Reihen- und Stadthäusern und Geschosswohnungsbau (3-5 Geschosse) in aufgebrochenen Blockstrukturen // 74 Reihenhäuser und 354 Geschosswohnungen in hoher Dichte // gemeinschaftliche Flächen in den Innenhöfen // minimierte, autofreie Erschließungsflächen sowie differenziertes Wegenetz mit Plätzen und Durchgängen unter den Gebäuden // Parkhaus und Mobilitätszentrale im Südwesten // Ausweisung als allgemeines Wohngebiet [10]
Wohnungsbau: Eigentum (alle Reihenhäuser und weitere ca. 65 WE), Miete (tw. gefördert, Wohnprojekte) [11]
Anbindung: U-Bahnhaltestelle (in ca. 600 m), S-Bahnlinien (in ca. 600 und 800 m), mehrere Bushaltestellen (in 350-700 m)
Infrastruktur: Kindertagesstätte und Nachbarschaftszentrum in angrenzendem Bürgerpark, Grundschule fußläufig erreichbar, Siedlungskiosk `Speisewagen´ (Backwaren und Lebensmittel des täglichen Bedarfs), Gemeinschaftsraum neben Mobilitätsstation, umfangreiche Infrastrukturausstattung in der Umgebung
Planungsrecht: B-Plan `Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks´ Nr. 66479/02 (rechtskräftig seit 22.12.2004) [12]
Akteure und Hauptaufgaben:

- Stadt Köln: Erarbeitung des B-Plans und des städtebaulichen Vertrags, Schaffung von Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Autofreiheit (z.B. Einrichtung von Fußgängerzone und Bewohnerparken), Kontrolle der Autofreiheit
- Kontrola Treuhandgesellschaft (Kölner Unternehmen mit niederländischer Aktiengesellschaft im Hintergrund, 2010 Übernahme durch BPD Immobilienentwicklung GmbH): Erwerb der Grundstücke von Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR, Entwicklung der autofreien Siedlung mit Miet- und Eigentumswohnungen, Abschluss eines städtebaulichen Vertrags mit der Stadt

- Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK) e.V.: Gründung durch interessierte Bürger, Planer und weitere Akteure // Ziel: Errichtung eines autofreien Wohngebiets // Aufbau von Kooperationen mit Verwaltung und Investor, Erarbeitung von Grundlagen[13]
- Bewohnerverein Nachbarn60 e.V.: Umsetzung der Idee des autofreien Wohnens, Vertretung der Interessen der Bewohner gegenüber der Stadt, Verhandlungen mit der Stadt Köln über die Sicherung der Autofreiheit, Einrichtung von Mobilitätsangeboten, Betrieb der Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten, Anmietung einer Wohnung [14]

Projekthistorie:

- 1994 Gründung des Arbeitskreises `Autofreie Siedlung Köln´ (ASK) [15]
- 1995 Auftrag des Stadtentwicklungsausschusses an die Verwaltung zur Suche nach geeigneten Grundstücken für autofrei-Projekt
- 1997 Durchführung einer Marktuntersuchung durch Verwaltung [16]
- 2000 städtebaulicher Realisierungswettbewerb für die gesamte Fläche des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks (Auslobung durch Stadt Köln und Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR) [17]
- 2001 Gutachten `Wohnkonzepte für die Autofreie Siedlung auf dem EAW-Nippes´
- 2003 städtebauliche Studie zur Integration von Anforderungen autofreier Siedlungen in Bebauungskonzepte[18]
- 2004 Erwerb der Grundstücke durch Kontrola Treuhandgesellschaft mbH
- 2004 Optimierung des Wettbewerbsentwurfs unter dem Aspekt Autofreiheit
- 2004 Rechtskraft B-Plan
- 2005 Ausstieg des Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln aus dem Projekt wegen inhaltlicher Differenzen[19]
- 2006 Bezug erster Wohnungen [20]
- 2006 Eröffnung der Mobilitätszentrale [21]
- 2007 Gründung des Bewohnervereins Nachbarn60 e.V.
- 2013 Fertigstellung der letzten 4 Mehrfamilienhäuser mit 64 Wohnungen

Parkierungs- und Mobilitätskonzept:

- Zahl notwendiger Stellplätze: 0,2 ST/ WE (zunächst 0 ST/ WE geplant) [22]
- Pkw-Besitz bei 20 % der Wohnungen gestattet (Regelung durch städtebaulichen Vertrag) [23]
- Widmung des Innenbereichs als Fußgängerzone: Beschränkung der Befahrbarkeit auf Fahrräder, Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge sowie Umzugs-, Liefer- und Handwerkerfahrzeuge (Zufahrt nur mit Sondernutzungserlaubnis der Stadt möglich) [24]
- 40 Besucher- und Carsharing-Stellplätze in Parkpalette (Schlüssel: 0,1 ST/ WE)
- im Umfeld Bewohnerparken; keine Parkberechtigungen für Bewohner der autofreien Siedlung [25]

Bauliche Unterbringung:

- Parkpalette mit 120 ST (80 ST für Bewohner, 30 ST für Besucher, 10 ST für Carsharing) im Südwesten // Organisation als Eigentümergemeinschaft [26] // kostenpflichtige Besucherstellplätze // Zuweisung der Stellplätze zu Wohnungen über Baulasten
- Verpflichtung des Investors durch städtebaulichen Vertrag zur Errichtung und zum Betrieb der Parkpalette [27]
- Möglichkeit der Nachrüstung von Stellplätzen im Falle des Scheiterns bzw. der Aufgabe der Autofreiheit auf Vorhaltefläche [28]

Mobilitätsangebote:

- Mobilitätszentrale, betrieben durch Bewohnerverein in einer Erdgeschosswohnung neben Parkpalette: Verleih von Spezialfahrrädern und Hilfsmitteln für den Transport von Gütern zur Wohnung etc. [29]
- Carsharing-Fahrzeuge (2 Stationen mit je 10 Fahrzeugen) [30]
- umfangreiche Fahrradinfrastruktur: Fahrradgaragen bei Reihenhäusern, großzügige Fahrradtiefgaragen mit flachen Rampen unter Mehrfamilienhäusern, zahlreiche Fahrradbügel im Freiraum; Forderung: 1 FST/ 30 m² Wfl. [31]
- mietbare Elektro-Lastenräder (Betreiber Naturstrom) [32]
- Organisation von Lieferdiensten [33]

Sonstiges:

- eines der größten `autofreien´ Quartiere in Deutschland
- zahlreiche Auszeichnungen (z.B. SRL-Verkehrsplanungspreis 2010, Deutscher Fahrradpreis 2013) [34]

Quellen: [1] Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2019: 1 [2] KBA 2019 [3] Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2019: 1; KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [4] Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2019: 1; KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [5] Stadt Köln 2018: 8 [6] Website Stadt Köln 2020 [7] Stadt Köln 2004b: 1 [8] Brosig et al. 2015: 21 [9] Stadt Köln 2008b [10] Schneider-Sedlaczek Architekten o.J.a: 2 f.; Nachbarn60 e.V. o.J.e; Website Nachbarn60 o.J.b [11] Brosig et al. 2015: 55 [12] Stadt Köln 2004a [13] Kleinmann 2011: 10 [14] Brosig et al. 2015: 66; Nachbarn60 2017: 1 f. [15] Kleinmann 2011: 10 [16] ILS et al. 1998: 18 f.; Brosig et al. 2015: 17 f.; Nachbarn60/ VCD/ Köln Agenda o.J. [17] Website Baunetz 2000 [18] Schneider-Sedlaczek Architekten o.J.b [19] Nachbarn60 e.V. 2007: 6 [20] Brosig et al. 2015: 21 [21] Nachbarn60 e.V. o.J.b [22] Kleinmann 2011: 11; Website Spolert 2005 [23] Stadt Köln 2008a: 2 f. [24] Website Thiede 2018; Stadt Köln, Amt für öffentliche Ordnung 2014 [25] Stadt Köln 2020a; Stadt Köln 2020b [26] o.A. o.J.b; Nachbarn60 e.V. o.J.a; Website Parkhaus60 o.J. [27] Stadt Köln 2008a: 3 [28] Stadt Köln 2008a: 1 f. [29] Kleinmann 2006: 14; o.A. 2011; Nachbarn60 2016: 1-4; Nachbarn60 e.V. o.J.b [30] Website Cambio o.J.; Cambio 2015 [31] Kleinmann 2008: 4; Kleinmann 2007: 12 f.; o.A. 2008: 2; Nachbarn60 e.V. o.J.c; Nachbarn60 e.V. o.J.d [32] Website Nachbarn60 2017 [33] Kleinmann 2008: 4 [34] Website Nachbarn60 o.J.c

Abbildung 124: Lageplan der autofreien Bebauung

Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

Abbildung 125: autofreie Straßen als Kommunikationsorte

Quelle: Website Nachbarn60 o.J.b

8.3.1.2 Parkierungskonzept

Strategie der Stadt: Initiative und Akteure

Die ersten Überlegungen für eine autofreie Siedlung in Köln lassen sich auf eine Initiative der Grünen zurückführen. Um herauszufinden, wie groß das Interesse daran ist, starteten sie 1994 über die Lokalpresse einen Aufruf an die Einwohner von Köln zur Teilnahme an einer entsprechenden Umfrage, dem 220 Bürger folgten. Der hohe Rücklauf und die Antworten bei der darauffolgenden Befragung zeigten, dass in der Stadt ein relevantes Interesse an autofreiem Wohnen besteht. Im weiteren Verlauf schlossen sich Mitglieder von Verkehrsinitiativen, Vereinen, Wohnungswirtschaft, Politik, Verwaltung und Bürger zum `Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln´ (ASK) zusammen. Ziel dieses Arbeitskreises war es, in Köln für autolose Haushalte ein Wohnumfeld zu schaffen, das auch nicht vom Auto geprägt ist. Er beschäftigte sich deshalb unter anderem mit den Fragen, was Autofreiheit im Detail bedeutet und welche verkehrlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen dafür vorliegen sollten (vgl. Esch 1995: 3; Schneider-Sedlaczek 2000: 1). Um über aktuelle Entwicklungen zu berichten und Ergebnisse zu kommunizieren, gab der Arbeitskreis eine eigene Zeitung mit dem Titel FREIRAUM heraus (vgl. Schneider-Sedlaczek Architekten o.J.b). Er ging aktiv auf die Verwaltung und Politik zu und konnte diese nach langwierigen Diskussionen von der Umsetzung einer autofreien Siedlung überzeugen. Anfang 1995 beauftragte der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung, geeignete Grundstücke für die Realisierung einer autofreien Siedlung zu suchen. Nach verwaltungsinternen Prüfungen und Abstimmungen mit dem Arbeitskreis kamen vier von 18 Standorten in die engere Wahl. Die Verwaltung führte – auch auf Druck der Politik – im Jahr 1997 eine Markt- bzw. Bedarfsanalyse unter 4.300 Haushalten durch, um herauszufinden, ob wirklich ausreichend Nachfrage nach autofreiem Wohnen besteht und welche Anforderungen autofreie Haushalte an ihr Wohnumfeld stellen. Zudem wurde befragt, welcher der Standorte von der Zielgruppe favorisiert wird. Mit über 2.500 Teilnehmern an der Befragung war der Rücklauf überraschend hoch. Auf Grundlage der Befragungsergebnisse fiel die Entscheidung schließlich auf die Fläche des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks in Köln-Nippes. (vgl. Herbertz 1998: 6-9; ILS et al. 1998: 18 f.; Schneider-Sedlaczek 2000: 1; Nachbarn60/ VCD/ Köln Agenda o.J.)

Für diese Fläche wurde im Jahr 2000 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Da die Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR als damalige Eigentümerin der Fläche nicht bereit war, eine autofreie Bebauung zu realisieren, musste ein geeigneter Bauträger gefunden werden (vgl. Nachbarn60 e.V. 2007: 6). Die Suche der Stadt und des Arbeitskreises gestaltete sich schwierig, da es vielen Investoren trotz der guten Lage des Grundstücks zu riskant erschien, Wohnungen ohne eigenen Stellplatz anzubieten. Schließlich konnte mit der Kontrola Treuhandgesellschaft mbH ein vergleichsweise kleiner Bauträger gefunden werden, der in der Entwicklung der autofreien Siedlung eine Nische auf dem Kölner Wohnungsmarkt sah und die Fläche erwarb (vgl. Schneider-Sedlaczek

Architekten o.J.a: 1-3). Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln arbeitete mehrere Jahre mit dem Investor zusammen, um die Planungen für die autofreie Siedlung voranzutreiben. Als der Investor schließlich doch in gewissem Umfang Stellplätze errichten wollte, zog sich kurz vor Baubeginn der Arbeitskreis wegen inhaltlicher Differenzen aus dem Projekt zurück (vgl. Kleinmann 2011: 10; Website Pieper 2004; Website Fasel 2005).
Eine wichtige Rolle für die Umsetzung des autofreien Siedlungskonzepts kommt dem 2007 gegründeten Bewohnerverein Nachbarn60 e.V. zu. Unter anderem entwickelt und betreibt der Verein ein umfangreiches Mobilitäts- und Transportmittelangebot, das den Verzicht auf ein Auto erleichtern soll (z.B. Bollerwagen, Fahrradanhänger, Mobilitätszentrale, Kooperation mit lokalem Fahrradladen). Zu seinen Aufgaben zählt auch verkehrspolitische Lobby- sowie Pressearbeit (vgl. Nachbarn60 2017: 1 f.). Auf einer vom Verein betriebenen Internetseite (www.nachbarn60.de), über Newsletter, Informationstafeln und weitere Kanäle werden umfangreiche Informationen über die Siedlung zur Verfügung gestellt. Beispielsweise sind auf der Website Protokolle zu Gesprächsrunden, Pläne sowie Informationsschreiben an die Bewohner abrufbar (vgl. Website Nachbarn60 o.J.a). Der Bewohnerverein setzt sich aktiv dafür ein, dass die Bewohner die eingegangene Verpflichtung zur Autofreiheit einhalten. Beispielsweise forderte der Verein in mehreren, an alle Bewohner gerichteten Schreiben dazu auf, illegal gehaltene Autos abzuschaffen. Um das Abstellen von Autos in der Umgebung zu unterbinden, stellte der Verein im Jahr 2008 bei der Bezirksvertretung sogar einen Antrag, dort eine vollständige Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken einzuführen und dabei die Bewohner der Siedlung auszunehmen (vgl. Nachbarn60 e.V. 2008: 1 f.).

Besonderheiten des Parkierungskonzepts

Das Parkierungskonzept für die Siedlung Stellwerk 60 sieht vor, dass sowohl auf den privaten Baugrundstücken als auch im öffentlichen Raum keine Einstellplätze geschaffen werden. Das ursprünglich gänzlich autofreie Konzept wurde gelockert. Der Bebauungsplan lässt auf einer kleinen Fläche im Südwesten der Siedlung die Herstellung von Stellplätzen für Bewohner und Besucher zu. Durch einen städtebaulichen Vertrag wurde verbindlich geregelt, dass 80 % der Wohnungen ohne Stellplatz errichtet werden. Wenn eine Wohnung über einen Stellplatz verfügt, ist dieser räumlich entkoppelt (vgl. Nachbarn60 2017: 1; Stadt Köln 2020a; Stadt Köln 2020b). Bei der Definition des für die Siedlung prägenden Merkmals der Autofreiheit wurde in der Folge eine Unterscheidung zwischen persönlicher und gebietsbezogener Autofreiheit eingeführt. Persönliche Autofreiheit bedeutet, dass dem Bewohner weder eigene private noch zum dauerhaften Gebrauch überlassene Kfz (z.B. Dienstwagen) erlaubt sind. Nur Carsharing wird als Mobilitätsform ausdrücklich zugelassen. Gebietsbezogene Autofreiheit meint, dass das Halten eines Kfz erlaubt ist; allerdings ist dessen Nutzung auf dem Gelände der Siedlung unzulässig. Zufahrtsberechtigungen zu den Gebäuden erhalten nur in Ausnahmefällen bestimmte Fahrzeuge. (vgl. Stadt Köln 2008b: 2)
Die innenliegenden Erschließungsflächen dürfen nur von Fahrrädern sowie von Rettungs-, Versorgungs-, Umzugs-, Liefer- und Handwerkerfahrzeugen befahren werden. Die Zufahrt ist nur bei Vorliegen bestimmter Gründe (z.B. Umzug) mit einer gebührenpflichtigen Ausnahmegenehmigung der Stadt erlaubt. Für einen Umzugstag fallen beispielsweise 28 Euro an. Da die fein gegliederten Wege kaum befahren werden, konnten deren Breiten auf ein Minimum reduziert werden. (vgl. Stadt Köln, Amt für öffentliche Ordnung 2014: 1 f., Website Thiede 2018)
Im Gebäude südlich der Parkpalette richtete der Bewohnerverein in einer Erdgeschosswohnung eine Mobilitätsstation ein. Dort können verschiedene Hilfsmittel ausgeliehen werden, die das Leben ohne Auto in der Siedlung erleichtern (z.B. Transportwagen). Ursprünglich war auch geplant, dass die Mobilitätszentrale die Funktion eines Concierge für das Quartier übernimmt (vgl. o.A. 2006: 1). Finanzierung und Betrieb der Mobilitätszentrale führten in der Nutzungsphase anfänglich zu Schwierigkeiten. Zunächst stellte der Investor dem Bewohnerverein einen Teil des Verkaufspavillons, den er für die Vermarktung eingerichtet hatte, zur Verfügung. Ebenso kümmerte sich der für die Baustelle engagierte Sicherheitsdienst um den Verleih der Transportmittel. Mit Fertigstellung der Siedlung wurden diese temporären Angebote aufgegeben, ohne frühzeitig geklärt zu haben, wo die Mobilitätszentrale untergebracht und wie sie langfristig finanziert werden kann (vgl. Kleinmann 2009: 30; Nachbarn 60 e.V. 2011: 1 f.; Nachbarn60 e.V. 2014: 1). Die Bewohner brachten schließlich aus eigenen Mitteln über 100.000 Euro auf, um die notwendigen Räumlichkeiten für die Mobilitätszentrale in einem Neubau zu erwerben und finanzielle Möglichkeiten für den Ausbau der Mobilitätsangebote zu haben (vgl. Nachbarn60 e.V. 2013b: 2; Dröge 2013). Da wegen der Autofreiheit dem Fahrrad eine gesteigerte Bedeutung in der Siedlung zukommt, wurden in großem Umfang attraktive Abstellmöglichkeiten geschaffen – bei den Reihenhäusern in Form von Fahrradgaragen und bei den Mehrfamilienhäusern in Fahrradtiefgaragen, die über breite, flache Rampen zu erreichen sind (vgl. Website Thiede 2018).

Zahl der notwendigen Stellplätze

Die Bauordnung, die zum Zeitpunkt der Entwicklung des Stellwerks 60 in Nordrhein-Westfalen galt, schrieb bei der Errichtung von baulichen Anlagen mit Zu- und Abgangsverkehr die Herstellung von ausreichend Stellplätzen vor (§ 86 BauO NRW i.d.F.v. 2000) – und zwar ohne die Möglichkeit, die Zahl notwendiger Stellplätze durch örtliche Bauvorschrift eigenständig zu regeln. In Köln wurde seinerzeit eine Richtzahlentabelle angewendet, die für Mehrfamilienhäuser pro Wohnung einen Stellplatz forderte (vgl. Stadt Köln 2004b: 1). Wegen des geringeren Bedarfs aufgrund des autofreien Konzepts wurde von diesen Zahlen abgewichen. Entsprechend der Zielsetzung einer gänzlich autofreien Siedlung war zunächst ein Stellplatzschlüssel von 0 ST/ WE geplant. Da allerdings der Investor kurz vor dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans Bedenken hatte, nicht ausreichend autofreie Käufer für die Wohnungen zu finden, bat er die Stadt um die Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 0,5 ST/ WE. Trotz starkem Widerstand des Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln beschloss der Stadtentwicklungsausschuss schließlich einen Stellplatzschlüssel von 0,2 ST/ WE, der im städtebaulichen Vertrag gesichert wurde. Da damit 20 % der Haushalte vom Grundsatz der Autofreiheit ausgenommen wurden, wurde die Errichtung einer Parkpalette mit 80 Stellplätzen erforderlich. Auf der nördlich angrenzenden Vorhaltefläche für die Nachrüstung könnten bei Bedarf ca. 200 Stellplätze zusätzlich errichtet werden (vgl. Stadt Köln 2008a: 2). Wegen der Aufweichung der Autofreiheit distanzierte sich der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln von dem Projekt und beendete die Zusammenarbeit mit dem Investor (vgl. Website Spolert 2005; Kleinmann 2011: 10 f.).

Bebauungsplan und vertragliche Regelungen

Während der Erarbeitung des Bebauungsplans beauftragte der Investor ein Architekturbüro, in einer Studie die besonderen Anforderungen an die Bebauungsplanung bei einer autofrei konzipierten Siedlung zu untersuchen. Daraufhin wurden einzelne Aspekte bei der Erschließung, der Anordnung der Gebäude sowie der Gestaltung der Wege und Plätze in die Planungen aufgenommen. Für das gesamte, ca. 19 ha große Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks trat im Dezember 2004 der Bebauungsplan Nr. 66479/02-01 in Kraft. Der Bereich der autofreien Siedlung wurde im grafischen Teil des Bebauungsplans nachrichtlich mit dem Hinweis `Autofreies Wohngebiet´ gekennzeichnet. In den textlichen Festsetzungen (Ziffer 1.3) wurde auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO bestimmt, dass in dem autofreien Wohngebiet die Errichtung von Stellplätzen grundsätzlich unzulässig ist. Stellplätze dürfen lediglich auf einer entsprechend gekennzeichneten, ca. 3.000 m² großen Fläche für Gemeinschaftsstellplätze als ebenerdige Stellplätze oder in Parkpaletten bzw. Gemeinschaftstiefgaragen errichtet werden. Um die Entstehung von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten zu fördern, wurde im Bebauungsplan in Bezug auf Nebenanlagen geregelt, dass nur überdachte Fahrradabstellplätze zulässig sind. Die inneren Erschließungsflächen wurden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als `Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung´ festgesetzt und straßenverkehrsrechtlich als Fußgängerzone mit dem Zusatz `Fahrradfahrer frei´ gewidmet. Die Bewohner sind somit nicht berechtigt, mit motorisierten Fahrzeugen aller Art in die Siedlung zu fahren. (vgl. Stadt Köln 2004a)
Zusätzlich zum Bebauungsplan schloss die Stadt mit dem Vorhabenträger einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB, in dem weitere Regelungen zum Pilotprojekt `Stellwerk 60/ autofrei Wohnen in Köln´ getroffen wurden. Darin wurde der Investor verpflichtet, mindestens 80 % der Wohnungen im Vertragsgebiet an Bewerber zu veräußern, die sich oder ihre Mieter zur persönlichen Autofreiheit verpflichten. Der Investor gewährleistet die persönliche oder gebietsbezogene Autofreiheit durch eine zum Kaufvertrag gehörende notarielle Urkunde. Die Verpflichtungen sind auch in die Mietverträge aufzunehmen. Der Investor hat gemäß städtebaulichem Vertrag

Abbildung 126: Parkpalette im Süden der Bebauung

Quelle: Website Nachbarn60 o.J.b

Abbildung 127: Bewohner mit Hilfsmitteln für den Transport

Quelle: Website Nachbarn60 o.J.b

außerdem die Realisierbarkeit einer Stellplatzanlage mit 160 Stellplätzen auf einem dafür vorgesehenen Grundstück im Südwesten nachzuweisen und unverzüglich für mindestens 120 Stellplätze einen Bauantrag zu stellen. Diese Stellplätze mussten vor Bezugsfertigkeit der ersten Wohngebäude fertiggestellt und deren Nutzung und Betrieb langfristig gesichert sein. (vgl. Stadt Köln 2008a: 2 f.; Stadt Köln 2008b: 2 f.) Falls das Konzept scheitern oder aus anderen Gründen die Autofreiheit aufgegeben werden sollte, regelte die Stadt im städtebaulichen Vertrag, dass der Investor Stellplätze nachrüsten muss. Dafür wird eine Fläche nördlich des Parkdecks vorgehalten (vgl. Stadt Köln 2008a: 1 f.; Website Nachbarn60 o.J.f)
In den Miet- bzw. Kaufverträgen wurde schließlich geregelt, dass Bewohner nur dann ein Auto halten bzw. langfristig nutzen dürfen, wenn der betreffenden Wohnung ein Stellplatz zugewiesen ist. Die Stellplatzpflicht entfällt für die Wohnungen, deren Bewohnern versichern, ohne Auto zu leben. Von den 120 in der Parkpalette hergestellten Stellplätzen stehen maximal 80 Stellplatzbaulasten für den Nachweis von Wohnungsstellplätzen zur Verfügung. Die restlichen 40 Stellplätze werden für Besucher oder für Carsharing genutzt und durch Baulasten zu Gunsten aller Baugrundstücke gesichert. Insgesamt entspricht dies einem durchschnittlichen Stellplatzschlüssel von ca. 0,3. Das Parkhaus ist als Eigentümergemeinschaft organisiert und bewirtschaftet. (vgl. Stadt Köln 2008b: 2 f.; Schwark 26.08.2020)

Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Autofreiheit

Von Beginn an bis heute gibt es vereinzelt Bewohner, die sich nicht an die Vereinbarungen zur Autofreiheit in den Miet- oder Kaufverträgen halten (vgl. Nachbarn60 e.V. 2019: 2). Unrechtmäßig gehaltene Autos werden entweder auf den Besucherstellplätzen in der Parkpalette oder in der Umgebung abgestellt. Dies führt zu Spannungen und Konflikten sowohl innerhalb der Siedlung als auch im Umfeld. Die Verstöße gefährden immer wieder das Gesamtprojekt, das von Skeptikern immer wieder öffentlich kritisiert wird, während es in der Fachwelt national wie international Beachtung findet (vgl. Kleinmann 2011: 10; Website Boldt 2013; Website Schöneck 2013). Der Bewohnerverein Nachbarn60 bemüht sich intensiv, die vereinbarte Autofreiheit in der Siedlung einzufordern. Auf der Website des Vereins sind zahlreiche Dokumente zu finden, die die Schwierigkeiten bei der Umsetzung belegen. So wandte sich der Vorstand des Vereins schon zwei Jahre nach dem Bezug der ersten Wohnungen (2008) in einem offenen Brief an die Bewohner, um darauf aufmerksam zu machen, dass die eingegangenen Verpflichtungen zur Autofreiheit zu erfüllen sind (vgl. Vorstand des Bewohnervereins Autofreie Siedlung Nachbarn60 e.V. 2008). Über die Jahre folgten weitere Schreiben des Vereins, in denen nachdrücklich auf die Einhaltung der persönlichen Autofreiheit hingewiesen wurde. Der Parkdruck durch Autos, für die kein Stellplatz zur Verfügung steht, führe zu vielen Verärgerungen und Problemen und gefährde das gesamte Projekt (vgl. Nachbarn60 e.V. 2013a: 1). In einem Schreiben im Jahr 2018 wies der Verein darauf hin, dass die Stadt Köln Zählungen hinsichtlich der Einhaltung der Autofreiheit durchführe und dabei festzustellen sei, dass sich eine größere Zahl der Bewohner nicht an die vereinbarte Autofreiheit halte (vgl. Nachbarn60 e.V. 2018: 1). Laut Rückmeldung des Stadtplanungsamts kontrolliert die Stadt die Autofreiheit regelmäßig. Derzeit wird seitens des zuständigen Bezirksplanungsamts nicht die Gefahr gesehen, dass das autofreie Konzept aufgegeben werden muss, weil sich zu wenige Bewohner daran halten. Trotz diverser Probleme wird das Projekt als Erfolg betrachtet. Allerdings wurden bislang keine weiteren Projekte nach dem Vorbild des Stellwerks 60 in Köln realisiert (vgl. Schwark 26.08.2020).

8.3.1.3 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

In der Siedlung Stellwerk 60 haben Haushalte, die über kein Auto verfügen, die Möglichkeit, erheblich an Kosten zu sparen, da für sie Wohnungen ohne Stellplätze errichtet wurden. Sie mussten nicht wie häufig üblich über die Kosten der Wohnung die Errichtung einer Tiefgarage querfinanzieren oder zusammen mit der Wohnung einen Stellplatz anmieten oder erwerben. Für die Wohnungen ohne Stellplätze musste auf Grund der getroffenen Regelungen auch keine Ablöse gezahlt werden (vgl. Schwark 26.08.2020). Auch wenn keine genauen Berechnungen vorliegen, kann davon ausgegangen werden, dass so für autofreie Haushalte erhebliche finanzielle Vorteile entstanden sind. Weitere allgemeine Kosteneinsparungen ließen sich durch die Gestaltung der Erschließungs- und Freianlagen erzielen. Die geringe Dimensionierung der Wegeflächen und der Verzicht auf öffentliche Parkstände reduzierten die Herstellungskosten. Da die Parkpalette als Funktionsbau in offener Stahlbauweise errichtet wur-

de, fielen im Vergleich zu einer Tiefgarage oder einem geschlossenen Parkhaus deutlich geringere Baukosten an. Nicht unberücksichtigt bleiben darf in der Gesamtbetrachtung, dass das Parkhausgrundstück bei einer entsprechenden planungsrechtlichen Festsetzung auch für Wohnungsbau in Frage gekommen wäre, mit dem weitere vermarktbare Wohnfläche hätte geschaffen werden können. Insgesamt ließ die Auswertung der Unterlagen erkennen, dass für die Initiatoren des autofreien Konzepts das Thema Reduzierung der Wohnkosten nicht das wichtigste Argument für die Umsetzung war. Vielmehr standen die sich daraus ergebenden ökologischen, städtebaulichen und freiräumlichen Vorteile im Vordergrund.

Flächenverbrauch

Im Vergleich zur gängigen Stellplatzunterbringung im verdichteten Wohnungsbau konnte durch die starke Reduzierung der Pflichtstellplätze und den Verzicht auf Tiefgaragen die Flächenversiegelung bei dem Projekt deutlich gesenkt werden. Statt regulär etwa 430 Stellplätze wurden in der Siedlung nur 120 Stellplätze errichtet. Bei einem Ansatz von 27,5 m² Fläche je Stellplatz ließen sich durch die Absenkung des Stellplatzschlüssels etwa 8.500 m² Fläche für den ruhenden Verkehr einsparen. Da der Bebauungsplan auf dem für die Parkierungsanlagen festgesetzten Baufeld eine GRZ von 0,8 zulässt, ist eine starke Überbauung des Grundstücks möglich. Durch die Stapelung der Stellplätze in der Parkpalette wird im Vergleich zu einem oberirdischen Parkplatz deutlich weniger Fläche benötigt. Auf einer Gebäudegrundfläche von etwa 1.000 m² konnten so die 120 geforderten Stellplätze für Bewohner und Besucher untergebracht werden. Für den Fall des Scheiterns des Konzepts wird nördlich der Sammelgarage eine Fläche von ca. 1.300 m² vorgehalten, um Stellplätze nachrüsten zu können. Die Fläche für die Stellplatznachrüstung ist derzeit nicht funktionslos, sondern wird für einen Gemeinschaftsgarten genutzt (vgl. Website Thiede 2018). Ohne das Konzept der Sammelgarage hätten unter den Gebäuden Tiefgaragen errichtet werden müssen, um ein vergleichbar autofreies Wohnumfeld zu erreichen. Durch eingeschossige Tiefgaragen wären die Grundstücke allerdings weitreichend überbaut und die natürlichen Funktionen des Bodens stark beeinträchtigt worden. Angesichts des großen Mangels an Wohnraum in Köln könnte die Fläche in integrierter Lage anstatt für eine Parkpalette sicherlich effizienter für Wohnungsbau genutzt werden (Änderung des Bebauungsplans erforderlich).

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Von den Initiatoren war es ursprünglich beabsichtigt, die gesamte Siedlung autofrei zu realisieren. Der Grundgedanke war, eine Bebauung gezielt für solche Haushalte zu konzipieren, die über kein Auto verfügen und somit keinen Bedarf an einem Stellplatz haben. Es war nicht das primäre Anliegen, durch das Parkierungskonzept Haushalte mit Auto zu einem umweltbewussteren Mobilitätsverhalten zu bewegen, sondern für Haushalte, die ihre Mobilität (bereits) ohne eigenes Auto organisieren, ein passendes Wohnungsangebot und -umfeld zu schaffen. Um herauszufinden, ob es dafür überhaupt ausreichend Nachfrage in Köln gab, führte die Stadt zu Beginn der Planungen eigens eine Marktuntersuchung durch. Obwohl sich dort ein ausreichendes Interesse feststellen ließ, wurde zu einem späteren Zeitpunkt die Bebauung zu 20 % auch für motorisierte Haushalte geöffnet. In der Bebauung wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die ein Leben ohne Auto erleichtern sollen. Die Verpflichtung zur persönlichen oder zur gebietsbezogenen Autofreiheit, die Unterbringung der wenigen Stellplätze am Rand sowie die zusätzlichen Mobilitätsangebote (v.a. Carsharing, Fahrradabstellplätze, Mobilitätszentrale) haben das Potenzial, das Mobilitätsverhalten der Bewohner sowohl mit als auch ohne Auto dauerhaft auf den Umweltverbund zu lenken und so den MIV gering zu halten. Um die Attraktivität des Fahrrads als Fortbewegungsmittel zu steigern, wurde großer Wert auf die Schaffung von ausreichenden und komfortablen Abstellmöglichkeiten gelegt. (vgl. Nachbarn60 e.V. o.J.c; Nachbarn60 e.V. o.J.d)
Interessante Aufschlüsse zum Mobilitätsverhalten der Bewohner in der Siedlung gibt eine Projektarbeit, die neun Studierende der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen im Jahr 2015 verfasst haben (vgl. Brosig et al. 2015). Im Rahmen dieser Arbeit wurde eine breit angelegte Bewohnerbefragung in der autofreien Siedlung durchgeführt. Auf Grund der hohen wissenschaftlichen Qualität der Befragung und Auswertung wurden für die vorliegende Arbeit einige Ergebnisse herangezogen. Es zeigte sich, dass von den 90 Personen, die den Fragebogen beantwortet hatten, nur acht Personen die Autofreiheit als Einzugsmotiv nannten. Ausschlaggebend seien vielmehr die Grünflächen, das kinderfreundliche Umfeld sowie das gute ÖPNV- und Einkaufsangebot gewesen. Mehr als die Hälfte gab an, dass auch die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit ein wichtiges Motiv für den Einzug war (vgl. ebd.: 64 f., 111). Zum Zeitpunkt der Befragung verfügten rund 37 % der

Befragten über ein oder mehr Autos, was im Vergleich zum Kölner Durchschnitt zwar ein weit unterdurchschnittlicher Motorisierungsgrad bedeutete, aber deutlich über den anvisierten 20 % lag. Als Gründe für den Besitz eines Autos wurden vor allem der damit verbundene Komfort sowie der Weg zur Arbeit genannt. Die Verfasser der Projektarbeit zogen insgesamt das Fazit, dass die Siedlung nicht so autofrei sei, wie es der Name vermuten lässt (vgl. ebd.: 74, 77).
Von Beginn an wurde bei der Entwicklung des Projekts auf Carsharing gesetzt und dafür an zwei Standorten eine Station mit zehn Fahrzeugen eingerichtet. Um die Bereitstellung von entsprechenden Stellplätzen zu sichern, schloss der Bauträger mit dem lokalen Carsharing-Anbieter einen Vertrag ab (vgl. Cambio 2015). Die Bewohnerbefragung der oben genannten Projektarbeit ergab allerdings, dass insgesamt nur wenige Befragte Carsharing nutzen. Carsharing scheint nur sehr eingeschränkt eine Alternative zum Privatauto in der Siedlung zu sein, während zahlreiche Haushalte angaben, privates Carpooling zu betreiben. Nachbarn, Freunde oder Bekannte teilen sich also gemeinsam Autos, was sich in einer Siedlung, in der besonderer Wert auf nachbarschaftliches Miteinander gelegt wird, eine sinnvolle Alternative zu sein scheint (vgl. Brosig et al. 2015: 90). Dass sich Bewohner teilweise schon seit Beginn nicht an die Autofreiheit halten, deutet darauf hin, dass diese entweder schon beim Einzug unrechtmäßig über Autos verfügten oder später Autos anschafften. Da die Gebäude im Alltag nicht angefahren werden können und die Wege zwischen Wohnung und Auto bis zu 350 m lang sind, verliert auch für solche Haushalte, die legal über ein Auto verfügen, dessen Nutzung an Attraktivität.
Insgesamt trägt die Siedlung Stellwerk 60 mit ihrem Konzept der persönlichen und gebietsbezogenen Autofreiheit dazu bei, den MIV im Stadtteil bzw. in der Stadt und damit verbunden die Umweltbelastungen zu reduzieren. Das Parkierungskonzept ermöglicht, flexibel auf Veränderungen beim Mobilitätsverhalten zu reagieren: Falls der Bedarf nach Stellplätzen zunehmen sollte, ist eine Nachrüstung möglich. Im Falle eines deutlich abnehmenden Bedarfs sind eine Verkleinerung oder der Rückbau der Parkpalette und eine anderweitige Nutzung der Fläche einfach umsetzbar.

Stadtraumqualität

Da innerhalb der Siedlung die Erschließung für das Auto auf das absolute Minimum reduziert wurde und es durch die Widmung als Fußgängerzone keine fahrenden und parkenden Autos gibt, konnte eine sehr hohe Wohn- und Freiraumqualität erreicht werden. Auf Grundlage des Entwurfs aus dem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte ein Kölner Architekturbüro im Auftrag des Investors ein Erschließungs- und Freiraumsystem, das die Vorteile des autofreien Konzepts ausschöpft. Die Hauptwege weisen mit 3,50 m eine minimale Breite auf und sind nur mit Genehmigung durch die Stadt befahrbar. Ein engmaschiges, verwinkeltes Wegenetz mit Gebäudedurchgängen durchzieht die Bebauung. Kleine Quartiersplätze dienen als Treffpunkte. Der öffentliche Raum ist hinsichtlich Beläge, Materialien und Mobiliar hochwertig gestaltet. Fahrradabstellplätze wurden in großem Umfang in die Freiraumgestaltung integriert (vgl. Schneider-Sedlaczek o.J.: 1). Außerdem wurden verschiedene Spielgeräte und besondere Fahrzeuge für Kinder (z.B. Gokarts) angeschafft, die das direkte Wohnumfeld zusätzlich aufwerten (vgl. Website Nachbarn60 o.J.d). Die gesamte Straßen- und Wegeinfrastruktur ist konsequent auf die Belange von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet, sodass insbesondere für Kinder ein hochwertiger und sicherer Freiraum in direkter Wohnungsnähe entstand. Die gebietsbezogene Autofreiheit sichert nicht nur hohe Stadtraumqualitäten, sondern sorgt auch für geringe Verkehrs- und Umweltbelastungen. Den ausgewerteten Unterlagen ist zu entnehmen, dass die Bewohner die Vorzüge des autofreien Wohnumfelds sehr schätzen und dafür gerne bereit sind, bestimmte Nachteile wie den Verzicht auf ein Auto oder weitere Wege auf sich zu nehmen.
Da die Parkpalette am westlichen Rand des Plangebiets in zweiter Reihe positioniert wurde, tritt sie kaum in Erscheinung. Die 120 Stellplätze werden auf insgesamt sechs versetzt angeordneten Ebenen untergebracht. Durch die Absenkung des untersten Halbgeschosses reduziert sich die Höhe des Gebäudes, sodass es sich besser in die umliegende Bebauung einfügt. Das in Stahlbauweise errichtete Parkdeck ist nach allen Seiten offen und architektonisch allerdings wenig anspruchsvoll gestaltet (vgl. Website Nachbarn60 o.J.e; Website Stoeber o.J.). Durch die Unterbringung der Stellplätze in einer Sammelgarage anstatt in gebäudebezogenen Tiefgaragen gibt es innerhalb der Bebauung keine Zufahrtssituationen und Rampenbauwerke, die das Wohnumfeld beeinträchtigen. Darüber hinaus beleben die Autobesitzer auf ihren Wegen zwischen Wohnung und Auto den Freiraum.

8.3.1.4 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Bei der Siedlung Stellwerk 60 handelt es sich um ein international viel beachtetes Modellprojekt zum autofreien Wohnen. Der Realisierung ging ein zehn Jahre langer Entwicklungsprozess voraus, an deren Anfang eine Umfra-

ge der Grünen-Fraktion und eine engagierte Bürgerinitiative standen, die sich für die Idee einer autofreien Bebauung einsetzten. Es handelt sich somit nicht um ein von der Stadt initiiertes Vorhaben, sondern der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. überzeugte in einem langwierigen Prozess Stadtverwaltung und -politik von einem solchen Projekt. Nach Überwindung der Startschwierigkeiten ging die Stadt mit der Durchführung einer Marktanalyse sowie der gezielten Suche nach einem geeigneten Grundstück und Investor bei der Entwicklung systematisch vor. In der Planungs- und Umsetzungsphase arbeiteten die Stadt, der für die Realisierung gefundene Bauträger und der Arbeitskreis lange eng zusammen, sodass bis zu einem gewissen Grad die Bedürfnisse der späteren Bewohner und die Forderungen der Interessensvertreter in die Planungen einfließen konnten. Trotz vieler Voruntersuchungen und -arbeiten wurde schließlich wegen Bedenken des Bauträgers und der Stadtpolitik bei 20 % der Wohnungen von der Autofreiheit abgewichen. Die Stadt ergriff unterschiedliche Maßnahmen, um die Autofreiheit der Siedlung zu unterstützen. Hervorzuheben ist die eingeführte Unterscheidung zwischen gebietsbezogener und persönlicher Autofreiheit. Über den Bebauungsplan ist langfristig gesichert, dass innerhalb der Bebauung keine Stellplätze errichtet und somit keine Autos abgestellt werden können. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtete die Stadt den Bauträger dazu, eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen zu errichten und maximal 20 % der Wohnungen an Autobesitzer zu vergeben. Die zivilrechtlich in den Kauf- oder Mietverträgen geregelte Autofreiheit lässt sich allerdings in der Praxis kaum durchsetzen (siehe dazu Rechtsprechung zur Gartensiedlung Weißenburg in Münster, Kapitel 8.3.2). Ausgangspunkt für das vorliegende Projekt war nicht eine Baufläche, für deren Entwicklung ein autofreies Parkierungskonzept erarbeitet wurde, sondern es existierte zuerst die Idee, für die dann gezielt ein geeignetes Grundstück in Köln gesucht wurde. Die Stadt verfolgte die Strategie, die Realisierung der autofreien Siedlung durch verschiedene Maßnahmen zu unterstützen. Neben entsprechenden Regelungen im Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag passte sie die Gestaltung und Organisation der öffentlichen Verkehrsflächen konsequent an die Anforderungen der autofreien Konzeption an. Sie schränkte die Befahrbarkeit mit der Widmung als Fußgängerzone drastisch ein und legte strenge Regeln für Ausnahmen fest. Zudem weitete die Stadt die Parkraumbewirtschaftung als flankierende Maßnahmen aus, um die Umgehung der Autofreiheit durch die Bewohner und eine Verlagerung von Parkdruck ins Umfeld zu vermeiden. Insgesamt entstand der Stadt zur Implementierung des autofreien Siedlungskonzepts ein nicht unerheblicher Aufwand.

Das Projektbeispiel ist ein weiterer Beleg dafür, dass bei Parkierungskonzepten, die auf eine Reduzierung von Stellplätzen setzen, ergänzende Mobilitätsangebote erforderlich sind. Diese erfordern wiederum Institutionen wie den Bewohnerverein, die den Aufbau und die dauerhafte Vorhaltung der Angebote sichern und sich für die Einhaltung der Autofreiheit einsetzen. Mit Blick auf die Indikatoren zur Bewertung der Stadtentwicklungspotenziale wird deutlich, dass die Siedlung zur Lösung vieler aktueller Probleme der Stadtentwicklung beiträgt. Das Parkierungskonzept führt zu deutlichen Einsparungen bei den Kosten und bei der Inanspruchnahme von Flächen. Das Projekt bietet den Bewohnern ideale Rahmenbedingungen, um ihr Leben ohne eigenes Auto zu organisieren und somit die MIV-Belastung in der Stadt zu senken. Auf Grund der autofreien Gestaltung entstehen in der Siedlung außerdem überdurchschnittlich hohe Freiraumqualitäten, die von den Bewohnern sehr geschätzt werden und das Wohnumfeld aufwerten.

Angesichts der Tatsache, dass ein Fünftel der Haushalte über ein Auto verfügen darf und noch weitere Bewohner unerlaubt Autos halten, erscheint die Bezeichnung `autofrei´ bei dem Projekt allerdings nur eingeschränkt zutreffend. Das Stellwerk 60zeichnet sich eher durch ein völlig auto- bzw. stellplatzfreies Wohnumfeld als durch eine autofreie Lebensweise der Bewohner aus. In den ausgewerteten Unterlagen wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass viele Bewohner in erster Linie die Freiraumqualitäten des autofreien und damit kinderfreundlichen Wohnumfelds nachfragen und nicht das Leben ohne eigenes Auto (vgl. z.B. Vorstand des Bewohnervereins Autofreie Siedlung Nachbarn60 e.V. 2008: 2; Brosig et al. 2015: 65). Für den Vorteil eines vollkommen autofreien Wohnumfelds scheinen Bewohner bereit zu sein, den Nachteil weiter Wege zum Auto in Kauf zu nehmen und gegen Auflagen zur Autofreiheit zu verstoßen. Gegenüber der autofreien Siedlung gab es vor allem von Anwohnern viele Vorbehalte, obwohl – selbst bei einigen Verstößen – durch dieses Konzept eine deutlich geringere Verkehrsbelastung im Umfeld entsteht als bei einer Bebauung mit einem konventionellen Stellplatzschlüssel. Im Rahmen der Recherchen ließ sich über das Stellwerk 60 eine große Zahl an Zeitungsartikeln in der lokalen und überregionalen Presse sowie Beiträge im Rundfunk finden (vgl. Website Nachbarn60 o.J.g). Neben den hohen Wohnqualitäten wurde auch viel über die Probleme bei der Einhaltung der Autofreiheit berichtet. Sogar in der Autozeitschrift AUTO BILD erschien 2013 ein Artikel mit dem Titel `Die Pseudo-Ökos von Nippes´, in dem thematisiert wurde, dass viele Bewohner nicht ohne Auto leben und daher Stellplätze fehlen (vgl. AUTO BILD, BEG 2013: 88). Die umfangreiche Berichterstattung kann als Beleg für das rege Interesse der Öffentlichkeit an dem Thema autofreies Wohnen und dessen Polarisierung gesehen werden.

8.3.2 Münster: Gartensiedlung Weißenburg

Für die Untersuchung des Projekts wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Stellplatzverzichtssatzung
- Auszüge aus dem städtebaulichen Vertrag
- Drucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem (z.B. Beschluss- und Informationsvorlagen, Protokolle der Sitzungen)
- im Internet abrufbare Dokumente insbesondere der Stadt und des Bewohnervereins (z.B. Satzung, Geschäftsordnung, Erklärungen)
- Internetseite der Stadt und des Vereins Autofreie Siedlung Weißenburg e.V.
- Veröffentlichungen und Untersuchungen von Forschungseinrichtungen (z.B. zum Landeswettbewerb)
- Informationsmaterial des Wohnungsunternehmens (z.B. Broschüren)
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Westfälische Nachrichten)
- Gerichtsurteile
- Pläne (z.B. Entwurfspläne, Stadtplan)
- Fotografien (Luftbilder)

8.3.2.1 Überblick: Zahlen und Fakten

Stadt: Münster

Einwohner: 310.610 (2018) [1]
Bundesland: Nordrhein-Westfalen
Landkreis/ Region: kreisfreie Stadt
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Regiopole in regiopolitaner Stadtregion
ÖPNV-Angebot: Stadtbussystem (größte Stadt in Deutschland ohne schienengebundenen ÖPNV)
zugelassene Pkw: 122.688 private + 22.993 gewerbliche Zulassungen (01.01.2019) [2]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 395 (Durchschnitt NRW: 504) (2018/ 2019) [3]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre: 465 (Durchschnitt NRW: 607) (2018/ 2019) [4]
Modal Split (Wege): 29 % MIV, 10 % ÖV, 39 % Fahrrad, 22 % zu Fuß (2013) [5]
Stellplatzsatzung: seit 12/ 2019 Stellplatzsatzung mit differenzierter Regelung der Stellplatzzahlen für Wohnungen // zum Zeitpunkt der Errichtung der Siedlung Weißenburg keine Stellplatzsatzung vorhanden // seit 1995 Fahrradabstellsatzung [6]

Projekt: Gartensiedlung Weißenburg

Bauzeit: 2001 Bauabschnitt 1 // 2003 Bauabschnitt 2 // 2018 Bauabschnitt 3
Orts-/ Stadtteil: Kernbereich (Geistviertel)
Adresse: Weißenburgstraße, Freiburger Weg
Fläche: ca. 2,7 ha [7]
Wohneinheiten: 189 (die letzten 51 WE 2018 fertiggestellt) [8]
Lage: integrierte Lage im innenstadtnahen Geist-Viertel // ca. 3 km südlich des Stadtzentrums [9]
Städtebau: auf Fläche der ehemaligen Hindenburgkaserne // 10 Mehrfamilienhäuser in freier Anordnung (3-4 Geschosse), 18 Reihenhäuser in zwei Gruppen am Nordrand // 138 WE (1- bis 5-Zimmer) in den Bauabschnitten 1 und 2 // 51 WE im Bauabschnitt 3 am Westrand // Ausweisung des autofreien Bereichs als reines Wohngebiet // Innenbereich mit Auto nicht frei anfahrbar // feingliedriges, organisches Wegenetz // Parkplatz für Besucher und Carsharing im Nordosten [10]
Wohnungsbau: im 1. und 2. Bauabschnitt nur geförderte Mietwohnungen // im 3. Bauabschnitt frei finanzierte Mietwohnungen in gehobenem Standard v.a. für ältere Menschen (ursprünglich Eigentumswohnungen geplant) [11]
Anbindung: Bushaltestelle in direkter Nähe // ca. 10 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad zur Innenstadt [12]
Infrastruktur: Supermarkt und Bäckerei in direkter Nähe // Schulen, Kindergärten, weitere Angebote des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung // Bewohnertreff und Fahrradwerkstatt in der Siedlung // Altenpflegeeinrichtung (Johanniter-Stift) angrenzend [13]

Planungsrecht: B-Plan Nr. 428 `Weißenburgstraße/ Metzer Straße/ Habichtshöhe´ (rechtskräftig seit 1999, geändert 2002) // 1999 Abweisung einer Normenkontrolle wegen Autofreiheit [14]

Akteure und Hauptaufgaben:

- Bauherr: Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH (WGM, heute Landesentwicklungsgesellschaft NRW/ LEG)
- Stadt Münster: Erarbeitung des B-Plans und des städtebaulichen Vertrags, Vorbereitung von rechtlichen Rahmenbedingungen für die autofreie Realisierung, Teilnahme am Landeswettbewerb `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ [15]
- Bewohnerverein `Autofreie Siedlung Weißenburg e.V.´ (Gründung 2001): Unterstützung des autofreien Lebens und Wohnens, Aufbau verschiedener Gremien (z.B. Schlichtungsstelle, Vermietungsgremium), Information und Kommunikation [16]
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS): Begleitung der Erarbeitung des autofrei-Konzepts[17]

Projekthistorie:

- 1990 Aufstellungsbeschluss für den B-Plan [18]
- 1993 erster Vorstoß der Verkehrsverbände im Umweltforum Münster für die Entwicklung einer autofreien Siedlung [19]
- 1995 Untersuchung von Standorten für die Realisierung eines autofreien Wohngebiets durch das Stadtplanungsamt [20]
- 1996 Erwerb der Kasernenfläche durch Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. vom Bund (später Veräußerung an WGM) [21]
- 1996/ 1997 Bewerbung der Stadt Münster beim europaweiten Wettbewerb des Landes `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ mit der Fläche der ehemaligen Hindenburgkaserne > anschließend zweistufiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb [22]
- 1998 Erarbeitung eines Rechtsgutachtens im Auftrag der Stadt zur Frage der Sicherung der Autofreiheit [23]
- 1998 Beginn der Zusammenführung und Beteiligung von künftigen Bewohnern durch WohnBundBeratung NRW [24]
- 1999-2001 Forschungsprojekt `Mobil im Geist-Viertel – Konzepte für die autofreie Mobilität der Be- und Anwohner der Gartensiedlung Weißenburg´ [25]
- 1999 Rechtskraft B-Plan Nr. 428 und Abschluss des städtebaulichen Vertrags mit Vorhabenträger
- 2000 Beginn des 1. Bauabschnitts
- 2001 Gründung des Vereins `Autofreie Siedlung Weißenburg e.V.´ [26]
- 2001 Fertigstellung des 1. Bauabschnitts
- 2002 Gerichtsentscheidung über Normenkontrolle gegen B-Plan (Festsetzungen zur Autofreiheit in B-Plan rechtmäßig)
- 2003 Fertigstellung des 2. Bauabschnitts
- 2014 Abweisung einer Klage gegen Mieter zur Einhaltung der Autofreiheit in Mietverträgen durch Amts- und Landgericht [27]
- 2018 Fertigstellung des 3. Bauabschnitts

Parkierungs- und Mobilitätskonzept:

- Kfz-freie Bebauung entsprechend den Vorgaben des Wettbewerbs `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ [28]
- Erarbeitung von Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts [29]
- Zahl der Stellplätze: Verzicht auf die Herstellung von 80 % der Stellplätze entsprechend den Richtzahlen der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung NRW (Stellplatzverzichtssatzung) > bei den damals geltenden Richtzahlen: 0,2 ST/ WE [30]
- mehrfache Sicherung der Autofreiheit durch B-Plan, Stellplatzverzichtssatzung, städtebaulichen Vertrag und Mietverträge [31]
- autofreies Wohnumfeld: keine freie Zufahrt zu den Gebäuden // Entfernung der Poller z.B. für Rettungsfahrzeuge oder Umzüge durch Bewohner möglich [32]
- Gründung eines Bewohnervereins zur ideellen und praktischen Unterstützung der Autofreiheit [33]
- Einrichtung einer Schlichtungsstelle und eines Vermietungsgremiums durch den Bewohnerverein [34]
- keine Bewohnerparkzonen in der Umgebung [35]

Bauliche Unterbringung:

- Parkplatz mit 32 Stellplätzen für Besucher und 19 Stellplätzen für Carsharing im Nordosten [36]
- keine Stellplätze oder Parkstände im Innenbereich der Siedlung
- keine Nachrüstung von Stellplätzen vorgesehen

Mobilitätsangebote:

- Carsharing-Station auf dem Quartiersparkplatz mit 10 unterschiedlichen Fahrzeugen (Vergünstigungen für LEG-Mieter) [37] // Verpflichtung des Wohnungsunternehmens zur Einrichtung und zum Betrieb des Carsharings [38]
- Abstellboxen für Fahrräder neben Parkplatz (v.a. für Sonderfahrräder) // Organisation der Vermietung durch Bewohnerverein [39]
- Verleih von Fahrrädern, Fahrradanhängern etc. durch den Bewohnerverein [40]

Sonstiges:

- in der Anfangsphase Mangel an praktikablen Fahrradabstellmöglichkeiten
- durchmischte Bewohnerstruktur (nur mit Berechtigungsschein für geförderte Wohnungen) [41]
- ab 2010er Jahre zunehmende Probleme mit der Einhaltung und der privatrechtlichen Durchsetzung der Autofreiheit [42]

Quellen: [1] Stadt Münster 2019a [2] KBA 2019 [3] Stadt Münster 2019a (Wert vom 31.12.2018); KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [4] Stadt Münster 2019a (Wert vom 31.12.2018); KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [5] Website Stadt Münster o.J.a [6] Stadt Münster 2019b: 244-250; Website Stadt Münster 1995 [7] Website Stadt Münster o.J.b [8] Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2018 [9] ILS et al. 1998: 22 f. [10] Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2018 [11] Stadt Münster 2015a: 2 [12] ILS et al. 1998: 22 f. [13] ILS et al. 1998: 22-24 [14] Stadt Münster 2015a: 1; Stadt Münster 1999a; Website Wiemers 2020 [15] ILS et al. 1998: 25 f. [16] Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017a [17] ILS et al. 1998 [18] Website OVG NRW [19] Website Wiemers 2020 [20] Stadt Münster 2002: 2 [21] ILS et al. 1998: 21, 24 [22] ILS et al. 1998: 21-26; Stadt Münster 2002: 2; Stadt Münster 2015a: 1; Website Wiemers 2020; Website Stadt Münster o.J.b [23] Website Wiemers 2020; Website OVG NRW [24] Website Wiemers 2020; Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019b [25] Website Fraunhofer IRB o.J. [26] Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017a; Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019b [27] Website openJur 2014a; Website Landgericht Münster 2014; Website openJur 2014b; Stadt Münster 2015a: 2 f. [28] ILS et al 1998: 21-26 [29] ILS 2002: 2 [30] Website Stadt Münster 1999 [31] Website Stadt Münster 1999, ILS 2002: 1 f., 12-14 [32] Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.a: 1 [33] Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019b; Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017a [34] Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.b: 2; Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017b: 1 f.; Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2012; Website Westfälische Nachrichten 2008; Website Baumeister 2015a [35] Stadt Münster 2015a: 7 [36] Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019e [37] LEG o.J.: 19 [38] ILS 2002: 11; Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019a [39] Autofreie Siedlung Weißenburg 2019: 1 [40] Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.b: 1 [41] Website Wiemers 2020

Abbildung 128: Lageplan der autofreien Siedlung (ohne Maßstab)

Quelle: eigene Darstellung (Grundlage siehe Bildnachweis)

Abbildung 129: Luftbild der Bebauung

Quelle: Website Geoportal NRW 2021

8.3.2.2 Parkierungskonzept

Strategie der Stadt: Initiative und Akteure

Die Initiative, Wohnungen ohne zugehörigen Stellplatz zu errichten, ging von den Verkehrsverbänden im Umweltforum Münster und von einigen Bürgern aus. Mit dieser Idee gingen sie unterstützt von den Grünen 1993 auf die Stadt zu. Alle Parteien im Gemeinderat zeigten zwar Interesse, aber erst nach der Kommunalwahl 1994 mit einer rot-grünen Ratsmehrheit wurde die Idee ernsthaft aufgegriffen. Zeitgleich erkannte das Land Nordrhein-Westfalen das autofreie Wohnen als wichtiges Thema und schrieb den Wettbewerb `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ aus, um anhand eines konkreten Modellprojekts die Umsetzung eines solchen Wohnkonzepts zu erproben und praxisnahe Erkenntnisse zu gewinnen. Auf Grundlage einer Standortanalyse zum autofreien Wohnen, die das Stadtplanungsamt schon zuvor durchgeführt hatte, bewarb sich die Stadt Münster mit dem Areal der ehemaligen Hindenburgkaserne und suchte nach geeigneten Kooperationspartnern. Das Grundstück befand sich zwar nicht im Eigentum der Stadt, aber der Eigentümer war bereit, die Flächen an ein Wohnungsunternehmen zu veräußern. Da die Stadt eine kurzfristig verfügbare Fläche sowie einen interessierten Investor vorweisen konnte und somit die zeitnahe Realisierung gewährleistet war, erhielt Münster im Landeswettbewerb den Zuschlag, dort ein Modellprojekt für autofreies Wohnen zu realisieren (vgl. ILS et al. 1998: 21 f.; Stadt Münster 2002: 2; Website Wiemers 2020). Die Realisierung des Projekts wurde von einer Vielzahl an Akteuren unterstützt und vorangetrieben: Land, Stadt (Politik und Verwaltung), Teile der Bürgerschaft, Verbände/ Initiativen, Grundstückseigentümer, Wohnungsunternehmen, Forschungseinrichtungen. Allerdings wurden auch Bedenken und Skepsis gegenüber dieser Form des Wohnens vorgebracht. In einer Berichtsvorlage (2015) erläuterte die Stadtverwaltung, dass es in der Anfangsphase „eine sehr engagierte bis hitzige bürgerschaftliche und politische Diskussion und Debatte zur grund-

sätzlichen Zielrichtung des Projektes und zur rechtlichen Haltbarkeit der Autofreiheit“ gab (Stadt Münster 2015a: 1). Während der Entwicklung des Baugebiets wechselten die politischen Kräfteverhältnisse im Münsteraner Stadtrat nach den Kommunalwahlen im Jahr 1999 wieder in Richtung einer CDU-Mehrheit (54 % der Stimmen). Dies hatte zur Folge, dass zwar bereits getroffene Entscheidungen und Verträge weiter eingehalten wurden, aber dem Projekt die aktive politische Unterstützung entzogen wurde. Beispielsweise stellte die Ratsmehrheit kein Personal mehr bereit, um die Umsetzung zu begleiten (vgl. Website Wiemers 2020).

Besonderheiten des Parkierungskonzepts

Die Gartensiedlung Weißenburg sollte nicht nur auto-, sondern komplett kraftfahrzeugfrei entwickelt werden. Um dies langfristig zu sichern, schöpfte die Stadt die ihr zur Verfügung stehenden Steuerungsmöglichkeiten aus und regelte die Kfz-Freiheit mit Hilfe aufeinander abgestimmter Instrumente (vgl. ILS 2002: 1-14):

- öffentlich-rechtlich: Stellplatzverzichtssatzung (Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze), Bebauungsplan (Herstellung von Stellplätzen unzulässig), städtebaulicher Vertrag (Verpflichtungen des Vorhabenträgers zur Durchsetzung der Autofreiheit)
- privatrechtlich: Festschreibung der Autofreiheit von Bewohnern über Miet- bzw. Kaufverträge (allerdings nach Gerichtsurteil im Nachgang nicht durchsetzbar)
- private Maßnahmen: Vermietungsgremium und Schlichtungsstelle durch Bewohnerverein

Frühzeitig im Planungsprozess beauftragte die Stadt ein Rechtsgutachten, um die Frage zu klären, wie die Autofreiheit in der Siedlung durchgesetzt und langfristig gesichert werden kann. Das Rechtsgutachten lag für die vorliegende Auswertung nicht im Original vor. In der Begründung zum Bebauungsplan wurden die Inhalte allerdings ausführlich dargestellt (vgl. Stadt Münster 2002: 11 f.).

Zahl der notwendigen Stellplätze: Stellplatzverzichtssatzung

Zeitgleich mit dem Bebauungsplan beschloss der Stadtrat 1999 eine separate `Satzung über den teilweisen Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 428´ für den autofrei festgesetzten Bereich. Die Satzung regelt, dass „im Geltungsbereich [...] auf die Herstellung von vier Fünfteln der Stellplätze oder Garagen verzichtet [wird], die nach den Richtzahlen für Wohnungen gem. VV BauO NW vorzusehen sind.“ (Website Stadt Münster 1999) Für die Festlegung der Zahl der notwendigen Stellplätze wurde auf die Vorgaben der damals geltenden Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung zurückgegriffen. Bei einer Novellierung dieser Verwaltungsvorschrift war im Jahr 1997 die Regelung aufgenommen worden, dass bei Wohnprojekten, die das autofreie oder autoarme Wohnen fördern, eine Unterschreitung der vorgegebenen Richtzahlen zugelassen werden kann (damals gültige Richtzahl: 1 ST/ WE). Unter Berücksichtigung von besonderen Personengruppen (z.B. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) sollte allerdings ein Stellplatzschlüssel von 0,2 nicht unterschritten werden (vgl. Ministerialblatt für das Land NRW 1997: 209, 234). In der Stellplatzverzichtssatzung für die Siedlung Weißenburg wurde keine absolute Stellplatzzahl festgesetzt, sondern es wurde dynamisch geregelt, dass auf die Herstellung von 80 % der in der Verwaltungsvorschrift geforderten Stellplätze verzichtet werden kann. Bei den weiterhin notwendigen Stellplätzen handelt es sich um Abstellmöglichkeiten für Besucher sowie für Carsharing-Fahrzeuge, die gebündelt auf dem Parkplatz im Nordosten eingerichtet wurden.

Bebauungsplan und städtebaulicher Vertrag

Der Bebauungsplan `Weißenburgstraße/ Metzer Straße/ Habichtshöhe´ umfasst neben der autofreien Siedlung weitere Flächen im Osten und Süden (z.B. Altenpflegeeinrichtung, Bestandsgebäude, Mischgebiet). Mit dem Bebauungsplan wurden die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des autofreien Konzepts geschaffen. Im Innenbereich ist ein reines Wohngebiet (§ 3 BauNVO) festgesetzt, das durch den Zusatz `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ textlich ergänzt wurde. Durch Baugrenzen, teilweise auch durch Baulinien, sind im reinen Wohngebiet insgesamt 14 überbaubare Grundstücksflächen definiert. Der Bebauungsplan lässt im autofreien Bereich keine Herstellung von Garagen, Tiefgaragen, Carports und Stellplätzen zu (Ziffer. 1.5). Im Nordosten des Geltungsbereichs weist der Planteil eine ca. 1.100 m^2 große Fläche mit der Zweckbestimmung `Gemeinschafts-

stellplatz, Carsharing´ aus. Die Gebäude werden von einem Netz aus privaten Wegen erschlossen, deren Begeh- und Befahrbarkeit durch Anlieger, Erschließungsträger oder die Öffentlichkeit durch differenzierte Regelungen gesichert ist. (vgl. Stadt Münster 1999a; Stadt Münster 1999b)
In den textlichen Festsetzungen wird unter den nachrichtlichen Hinweisen erläutert, dass der Realisierung der Wohnbebauung der Landeswettbewerb `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ zu Grunde liegt. Zudem wird darauf verwiesen, dass der Ausschluss von Parkierungsanlagen durch die Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung gedeckt ist, die bei autofreiem Wohnen einen Stellplatzschlüssel von 0,2 ermöglicht. Zudem werde sowohl öffentlich-rechtlich über städtebauliche Verträge mit den Eigentümern als auch privatrechtlich über Kauf- und Mietverträge die Autofreiheit gesichert (vgl. Stadt Münster 1999a). Die weitreichenden Einschränkungen der Stellplatzherstellung wurden in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich beschrieben. Außerdem wurde erläutert, dass bewusst auf das Vorhalten von Flächen für die nachträgliche Nachrüstung von Stellplätzen verzichtet wurde, um die allgemeinen Ziele der Planung nicht zu konterkarieren und die Suche nach Bewohnern zu erleichtern, die ernsthaftes Interesse an einer dauerhaft autofreien Wohnung haben. Flächenreserven für Stellplätze hätten als Signal gewertet werden können, dass die Siedlung nicht dauerhaft autofrei geplant ist. Zudem hätten sich Vorhalteflächen nachteilig auf die städtebauliche Qualität der Siedung ausgewirkt. (vgl. Stadt Münster 2002: 10-17)
Kurz nach der Rechtskraft des Bebauungsplans stellte ein Anwohner einen Normenkontrollantrag, weil er einen erhöhten Parkdruck in der Umgebung befürchtete und das Modell des autofreien Wohnens für rechtlich nicht durchsetzbar hielt. Das Oberverwaltungsgericht bestätigte in seinem Urteil vom 11.01.2002 die Rechtmäßigkeit des Vorgehens der Stadt. „Nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts war die Stadt Münster berechtigt, ihren planerischen Gestaltungsspielraum für das Modellprojekt `autofreies Wohnen´ zu nutzen. Die Annahme der Stadt, es bestehe in der gegebenen Innenstadtlage ein der Zahl möglicher Wohnungen (etwa 225) entsprechender Bedarf für eine solche Wohnform, sei plausibel. Auch habe die Stadt grundsätzlich von einem vertragstreuen Verhalten der künftigen Bewohner ausgehen dürfen. Es gebe keine Erkenntnisse, die die Planung von vornherein zum Scheitern verurteilen würde.“ (Website OVG NRW 2002a) Des Weiteren wurde in dem Urteil ausgeführt, dass die Stadt auch ohne spezielle Analysen und Gutachten davon ausgehen durfte, dass ein entsprechender Bedarf nach autofreiem Wohnen besteht. Es wurde darauf verwiesen, dass es zum damaligen Zeitpunkt keine verallgemeinerbaren Erfahrungswerte gab, mit denen die Nachfrage nach autofreiem Wohnen hätte prognostiziert werden können. Außerdem sei die Belastung der Nachbarn durch Verkehr bei einem traditionellen Wohngebiet auf jeden Fall wesentlich größer. Ebenso läge keine zivilrechtliche Rechtsprechung vor, inwieweit Bewohnern das Halten eines Autos verboten werden kann. Daher handle es sich auch um ein Modellvorhaben (vgl. Website OVG NRW 2002b).
Ergänzend zum Bebauungsplan schloss die Stadt Münster mit dem Planungsbegünstigten einen städtebaulichen Vertrag, um die Ziele über die planungsrechtlich getroffenen Festsetzungen hinaus abzusichern. Vertraglich wurde der Vorhabenträger dazu verpflichtet, das Gebiet autofrei zu errichten und bei Bedarf technische oder organisatorische Maßnahmen zur Einhaltung der Autofreiheit zu ergreifen. Grundstücke und Wohnungen sollen nur an solche Personen veräußert oder vermietet werden, die bereit sind, autofrei zu leben und im Rahmen des Kauf- bzw. Mietvertrags eine Verzichtserklärung auf das Halten eines Kfz zu unterzeichnen. Im städtebaulichen Vertrag wurden zudem weitere Pflichten zur Unterstützung und Sicherung der Autofreiheit geregelt, wie z.B. die Einrichtung einer Informations- und Schlichtungsstelle. Ebenso musste sich der Vorhabenträger dazu verpflichten, eine Carsharing-Station einzurichten und diese auf Dauer zu betreiben oder durch einen geeigneten Anbieter betreiben zu lassen. Dies sollte durch entsprechende Baulasten und Dienstbarkeiten im Grundbuch gesichert werden. (vgl. Stadt Münster 2002: 10; ILS 2002: 10 f.)

Besondere Beteiligungsstrukturen

Das im Vorfeld erstellte Rechtsgutachten schlug – ergänzend zu rechtlichen Absicherungen – zur dauerhaften Gewährleistung der Autofreiheit vor, auch auf die Sozialkontrolle in der Wohnsiedlung zu setzen (vgl. Stadt Münster 2002: 12). Denn dem Engagement der Bewohner für diese Art des Wohnens wurde eine große Bedeutung für die Umsetzung zugemessen. So wurde in der Begründung zum Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass die Akzeptanz sowohl der künftigen Bewohner als auch der Anwohner von großer Bedeutung ist, um das Wohngebiet sowohl autofrei zu realisieren als auch dauerhaft autofrei zu halten. Der Erfolg des modellhaften Konzepts hänge maßgeblich davon ab, wie Be- und Anwohner mit ihren Interessenslagen eingebunden werden können. Um dies zu erreichen, setzten die Stadt und das Wohnungsunternehmen in verschiedenen Bereichen Maßnahmen um oder stießen solche an (vgl. ebd.: 27).

Bereits vor dem Baubeginn organisierte die WohnBundBeratung NRW im Auftrag des Wohnungsunternehmens erste Treffen, um die künftigen Bewohner für die Idee des autofreien Wohnens zu gewinnen und an der Realisierung zu beteiligen. Vor Bezug der ersten Wohnungen gründete sich im Jahr 2001 der Bewohnerverein `Autofreie Siedlung Weißenburg e.V.´ (vgl. Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019b). In der Vereinssatzung werden unter anderem die folgenden Ziele und Zwecke definiert:

- „den Gedanken des autofreien Wohnens und Lebens zu praktizieren und ihn weiter zu tragen;
- beizutragen zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung, in der sanfte, CO2-freie Mobilität flächendeckend angewendet wird“ (Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017a: 1)

Diese Ziele sollen gemäß Satzung vor allem durch die „Koordination einer Aktivbörse für Angebote und Initiativen zum autofreien Wohnen“ sowie durch „Beratung zur Mobilität ohne Kfz“ erreicht werden (ebd.: 1). Eine weitere Aufgabe des Vereins besteht darin, der Öffentlichkeit in Führungen, Vorträgen oder Internetauftritten das autofreie Projekt vorzustellen. Um allen Bewohnern der Siedlung eine aktive Teilnahme zu ermöglichen, lädt der Verein einmal im Jahr zu einer allgemeinen Bewohnerversammlung ein. Die Vereinssatzung sieht zudem die Einrichtung einer Schlichtungsstelle und eines Vermietungsgremiums als Beirat vor (vgl. ebd.: 1, 3-5). Siedlungsintern hat der Verein durch Mailinglisten oder Informationen in Schaukästen verschiedene Kommunikationsstrukturen aufgebaut (vgl. Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.). Ein Jahr nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts (2002) beschloss der Verein in einer Mitgliederversammlung eine `Erklärung der SiedlungsbewohnerInnen zur gemeinsamen Verantwortung für die Autofreiheit´. Darin wurden die Vorteile der autofreien Bebauung hervorgehoben und betont, dass die Sicherung der Autofreiheit die Angelegenheit aller Bewohner ist (vgl. Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019d).

Die im Rechtsgutachten angeregte Schlichtungsstelle sollte im Falle des Verstoßes gegen die Autofreiheit außergerichtlich tätig werden (vgl. Stadt Münster 2002: 12). Der Bewohnerverein richtete diese Stelle ein, die bei Konflikten in Sachen Kfz-Verzicht berät und in Sonder- oder Härtefällen befristete Ausnahmen zum kurzzeitigen Halten eines Kfz zulassen kann. Die Aufgaben und die Vorgehensweise für die Schlichtung sind detailliert in einer Geschäftsordnung geregelt. Das Votum der Schlichtungsstelle dient dem Wohnungsunternehmen als Entscheidungsgrundlage für Sanktionen gegenüber Mietern. (vgl. Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.b: 2; Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017b: 1 f.; Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2012; Website Westfälische Nachrichten 2008)

Darüber hinaus wurde ein Vermietungsgremium eingerichtet, das gegenüber dem Wohnungsunternehmen Empfehlungen ausspricht, mit welchen Personen Mietverträge abgeschlossen werden sollen. Um die Autofreiheit und damit auch ein gutes nachbarschaftliches Zusammenleben zu sichern, wurde es als zielführend angesehen, die Bewohner in den Vermietungsprozess einzubinden und an der Auswahl neuer Mieter zu beteiligen. Das Gremium führt mit Wohnungsinteressenten v.a. unter dem Aspekt der Autofreiheit Einzelgespräche. Die Aufgaben und die Vorgehensweise des Gremiums sind ebenfalls in einer Geschäftsordnung detailliert geregelt. Das Vermietungsgremium pflegt einen regelmäßigen Informationsaustausch mit dem vermietenden Wohnungsunternehmen. (vgl. Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017a: 3; Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017b: 1 f.; Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019c; Website Baumeister 2015a)

Regelungen in den Mietverträgen und rechtliche Schwierigkeiten

Neben den öffentlich-rechtlichen Instrumenten beschäftigte sich die Stadt frühzeitig mit der Frage, wie die Autofreiheit zusätzlich auf privatrechtlicher Ebene insbesondere in Mietverträgen gesichert werden kann. Das beauftragte Rechtsgutachten hielt in diesem Zusammenhang eine Auto-Verzichtserklärung in Miet- oder Kaufverträgen für rechtmäßig. Allerdings wurde darauf hingewiesen, dass es dazu noch keine Rechtsprechung gibt und somit einige Fragen nicht abschließend beantwortet werden können. Wer eine Wohnung in der Siedlung mieten möchte, muss in Kombination mit dem Mietvertrag eine `Besondere Vereinbarung zur Kfz-Freiheit der Gartensiedlung Weißenburg´ unterschreiben. Mit dieser Autofrei-Erklärung verpflichtet sich der Mieter, „kein Kraftfahrzeug zu halten oder in unmittelbarem Besitz zu haben bzw. solche zu nutzen“ (ILS 2002: 13). Ausnahmen davon können für Carsharing und in Sonder- oder Härtefällen nach Abstimmung mit der Schlichtungsstelle gewährt werden. Mit der Unterzeichnung erklärt sich der Mieter bereit, zu Gunsten der ökologischen und urbanen Wohnqualität und im Interesse der anderen Bewohner auf ein Auto zu verzichten (vgl. ILS 2002: 12 f.; Stadt Münster 2002: 11).

Nachdem die Bewohner über Jahre weitgehend die Autofreiheit eingehalten hatten, nahmen ab den 2010er Jahren die Verstöße zu. So wurde der Besucherparkplatz unrechtmäßig für Privatautos genutzt und die Siedlung

befahren. Dies ging so weit, dass sich in manchen Fällen außergerichtlich auch keine Lösung über die Schlichtungsstelle finden ließ. Um die Interessen der Bewohner zu wahren und die im städtebaulichen Vertrag eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen, sah sich das Wohnungsunternehmen in Abstimmung mit der Stadt gezwungen, drei Mieter auf die Einhaltung der mietvertraglichen Autofreiheit zu verklagen. Nachdem das Amtsgericht Münster mit Urteil vom 19.02.2014 die Klagen abgewiesen hatte, wies auch das Landgericht Münster die Berufung zurück. Begründet wurde dies damit, dass die Regelungen in den Mietverträgen nicht ausreichen, um die Autofreiheit der Bewohner einzuklagen. Die Gerichte bewerteten die verpflichtende Autofreiheit in Abwägung zur grundgesetzlich garantierten persönlichen Gestaltungs- und Verhaltensfreiheit des Einzelnen trotz Freiwilligkeit der Unterschrift im Mietvertrag als zu gravierenden Eingriff. Entgegen der Auffassung des im Vorfeld eigens erstellten Rechtsgutachtens wurden damit die allgemein formulierten Verbote in der gewählten Form für rechtswidrig erklärt. (vgl. Website openJur 2014a; Website openJur 2014b; Website Landgericht Münster 2014; Stadt Münster 2015a: 2 f.) In der Lokalpresse wurde ausführlich über den Rechtsstreit und die Probleme bei der Durchsetzung der Autofreiheit in der Gartensiedlung Weißenburg berichtet (vgl. z.B. Website Baumeister 2014a; Website Baumeister 2014b; Website Baumeister 2015a).

Strategie zum weiteren Vorgehen

Nach dem Gerichtsurteil setzte sich die Stadt mit der Frage auseinander, wie mit dem autofreien Konzept der Siedlung weiter umgegangen werden soll. Es gab diesbezüglich Gespräche mit dem Wohnungsunternehmen und dem Bewohnerverein. Der Bewohnerverein äußerte dabei den Wunsch, weiterhin vom Wohnungsunternehmen, der Verwaltung sowie der Politik ideell wie praktisch unterstützt zu werden und den Gedanken der Autofreiheit sowohl nach innen als auch nach außen aufrecht zu erhalten (vgl. Stadt Münster 2015a: 3 f.). Im Jahr 2015 informierte die Stadtverwaltung (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung) in einer öffentlichen Berichtsvorlage (V/0788/2015) den zuständigen Stadtratsausschuss umfassend über die Nichtigkeit der verpflichtenden Autofreiheit in den Mietverträgen sowie über ihre Strategie zum weiteren Vorgehen – auch im Hinblick auf die Realisierung des dritten Bauabschnitts (vgl. Stadt Münster 2015a). In der Vorlage rückte die Stadtverwaltung die Vorteile der autofreien Bebauung in den Fokus und sprach sich trotz der Schwierigkeiten bei der privatrechtlichen Durchsetzung ausdrücklich für die Beibehaltung des Konzepts aus. Das Festhalten wurde vor allem damit begründet, dass im Wohnumfeld überaus hohe Qualitäten entstanden sind und auch weiterhin von keiner gravierenden Erhöhung des Parkdrucks in der Umgebung ausgegangen wird. Zudem müsse das Vertrauen der Bewohner in die Autofreiheit geschützt werden. In der Berichtsvorlage führt die Stadtverwaltung aus, dass sie das Modellprojekt trotz der Schwierigkeiten nicht für gescheitert hält. Wegen der Gerichtsentscheidung sei es aber erforderlich, die Strategie bei der Umsetzung der Autofreiheit anzupassen (vgl. ebd.: 7). Die Verwaltung stellte dar, dass sie aus vielfältigen Rechts- und Abwägungsfragen eine Nachrüstung von Stellplätzen oder eine Änderung des Bebauungsplans oder der Stellplatzverzichtssatzung kategorisch ablehnt. Zudem verwies sie darauf, dass erteilte Baugenehmigungen nicht rückabgewickelt werden können (vgl. ebd.: 2-5; Website Völker 2016a). Den Forderungen von Anwohnern, Stellplätze in der Siedlung nachzurüsten, hielt die Verwaltung entgegen, dass die Herstellung von Stellplätzen und damit das Aufgeben der Autofreiheit zu einer größeren Verkehrszunahme und Belastung für das Umfeld führen würden als die Beibehaltung des Konzepts mit wenigen Verstößen. Auch der Forderung von Anwohnern, Bewohnerparken im Umfeld einzuführen, kam die Verwaltung nicht nach, da eine Prüfung zeigte, dass der Parkdruck hierfür nicht groß genug war. Zudem würde dies nur zu weiteren Verlagerungen an den Rändern des Bewohnerparkgebiets führen (vgl. Stadt Münster 2015a: 5-7).
Die Verwaltung legte in der Berichtsvorlage (V/0788/2015) dar, dass nach umfassender Prüfung von Varianten trotz der rechtlichen Schwierigkeiten auch beim letzten Bauabschnitt das autofreie Konzept beibehalten wird. Allerdings sollten auf diesen Flächen nicht mehr wie ursprünglich geplant Reihenhäuser im Eigentum, sondern Mehrfamilienhäuser mit kleinen Mietwohnungen errichtet werden. Damit sollten als Zielgruppen insbesondere Singles, kinderlose Paare und vor allem ältere Menschen angesprochen werden, die an dem gut integrierten Standort eine geringere Motorisierung erwarten lassen als Haushalte, die erfahrungsgemäß in Reihenhäusern wohnen (vgl. Stadt Münster 2015a: 3, 6). An dieser Vorgehensweise gab es allerdings heftige Kritik aus dem bestehenden Umfeld der Siedlung (vgl. Website Völker/ Speckmann 2016; Website Völker 2016b).
Zusammenfassend resümiert die Stadtverwaltung in der Berichtsvorlage, dass die „aus der rein rechtlichen Brille zu konstatierende Funktionslosigkeit der privatrechtlichen Regelungen zur Autofreiheit und die künftig rechtlich nicht mehr verpflichtend regelbare Sicherstellung der `persönlichen Autofreiheit´ der aktuellen sowie künftigen

Bewohner […] nicht die Sinnhaftigkeit der Planungsziele für die Wohnsiedlung in ihren inhaltlichen Grundgedanken, deren praktischer Ausfüllung und des grundsätzlichen Funktionierens über gut 20 Jahre [berührt]. […] Das Modellprojekt ist insofern auch zum heutigen Stand nicht gescheitert, sondern erfordert vor dem Hintergrund der Gerichtsentscheidungen eine Neujustierung im Umgang mit der Autofreiheit und neu fokussiertes gemeinschaftliches Agieren“ (Stadt Münster 2015a: 7). Laut Vorlage setzt die Stadt hierbei weiterhin vor allem auf den Bewohnerverein, die Schlichtungsstelle und das Vermietungsgremium als bewohnergetragene Institutionen, um auch ohne privatrechtliche Durchsetzungsmöglichkeit die Autofreiheit der Bewohner zu unterstützen. Der Bewohnerverein und die Hausmeister sollen die Befahrung der Siedlung und die Nutzung des Besucherparkplatzes stärker kontrollieren. Das Vermietungsgremium soll bei den Auswahlgesprächen mit den Mietern deutlicher als bisher darauf hinweisen, dass das Halten eines Autos nicht erwünscht ist. Ergänzend dazu werde das Wohnungsunternehmen weiterhin Maßnahmen ergreifen, um die Autofreiheit in der Siedlung aufrechtzuerhalten (vgl. Stadt Münster 2015a: 4; Website Baumeister 2014a; Website Baumeister 2015a). Laut Niederschrift der Sitzung wurde die Berichtsvorlage bei der Beratung in der zuständigen Bezirksvertretung ohne Diskussion zur Kenntnis genommen (vgl. Stadt Münster 2015d: 5). Auch bei der anschließenden Beratung im Planungsausschuss stellten laut Sitzungsprotokoll die Gemeinderäte die Autofreiheit und die geplante Weiterentwicklung der Siedlung nicht Frage. Ein Stadtrat der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen/ GAL betonte in der Sitzung lediglich nochmal, dass das Konzept der Autofreiheit soweit wie möglich erhalten werden solle (vgl. Stadt Münster 2015c: 5).

8.3.2.3 Bewertung anhand der Indikatoren

Wohnkosten

In der Gartensiedlung Weißenburg entstanden in den ersten beiden Bauabschnitten ausschließlich geförderte Mietwohnungen. Niedrige Bau- und Wohnkosten waren somit von Anfang ein Grundgedanke der Bebauung. Da die Wohnungen während der Dauer der Belegungsbindung Haushalten mit geringen Einkommen vorbehalten sind, kann davon ausgegangen werden, dass in der Siedlung verstärkt Mieter leben, die sich kein Auto leisten können. Dem Projekt liegt die Idee zu Grunde, autofreie Haushalte nicht mit unnötigen Kosten für baurechtlich notwendige Stellplätze zu belasten. Sie sollen auch nicht dadurch benachteiligt werden, dass sie – wie im Wohnungsneubau üblich – über die Wohnungsmiete einen Stellplatz querfinanzieren müssen. Für eine konsequente Umsetzung wurde die Autofreiheit vom Vermieter sogar gerichtlich eingefordert – allerdings erfolglos. In der entsprechenden Klagebegründung wird u.a. darauf verwiesen, dass es nicht hinnehmbar sei, wenn „die Beklagten einerseits die erheblichen Vorteile einer günstigen Miete für sich in Anspruch nehmen und im Gegenzug nicht bereit seien, die vertraglichen Einschränkungen zu akzeptieren.“ (Website openjur 2014)
Dadurch, dass auf die Herstellung von 80 % der notwendigen Wohnungsstellplätze verzichtet wurde, konnten in erheblichem Maße die Investitionskosten reduziert werden. Die verbleibenden Stellplätze wurden in kostengünstiger Bauweise auf einem Parkplatz im Nordosten errichtet. Ohne die Reduzierung des Stellplatzschlüssels hätte nur durch die Errichtung von Tiefgaragen in gleichem Maße Wohnraum geschaffen und das Wohnumfeld von ruhendem Verkehr freigehalten werden können. Dies hätte mit Sicherheit zu deutlich höheren Bau- und Wohnkosten geführt.
Zusammenfassend betrachtet lässt sich feststellen, dass bei dem Projektbeispiel die Kosten für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs stark gesenkt werden konnten. Die Auswertung der umfangreich vorhandenen Unterlagen zeigt aber auch, dass die Kostenreduzierung nicht das Hauptargument für die autofreie Entwicklung war. Verkehrliche und ökologische Aspekte waren gleichermaßen von Relevanz.

Flächenverbrauch

Durch die Reduzierung des geltenden 1:1-Stellplatzschlüssels auf 0,2 ST/ WE konnten in der Gartensiedlung Weißenburg in großem Umfang Flächen eingespart werden. Statt regulär 189 Stellplätzen mussten nur 38 Stellplätze errichtet werden. Bei einem Flächenansatz von 27,5 m^2 je Stellplatz konnte so auf die Errichtung von ca. 4.150 m^2 Parkierungsfläche verzichtet werden. Der gesamte Stellplatzbedarf für die Siedlung wird auf einem ca. 1.100 m^2 großen Parkplatz im Nordosten gedeckt. Pro Wohnung wurden somit im Durchschnitt nur etwa 5,3 m^2 Fläche für die weiterhin notwendige Parkierung für Besucher und Carsharing in Anspruch genommen. Da die Baugrundstücke

nicht durch Tiefgaragen unterbaut wurden, konnten die natürlichen Bodenfunktionen erhalten und entsprechend der Zielsetzung einer Gartensiedlung die Freiflächen auch mit tiefwurzelnden Pflanzen gestaltet werden. Weitere Flächeneinsparungen ließen sich bei dem Projekt dadurch erreichen, dass durch das autofreie Konzept die Wege und damit die Versiegelung des gebietsinternen Erschließungssystems auf ein Minimum reduziert werden konnten.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Die Gartensiedlung Weißenburg wurde gezielt für Bewohner konzipiert, die aus finanziellen, ideellen oder gesundheitlichen Gründen über kein Auto verfügen und somit keinen oder nur wenig MIV (Carsharing) verursachen (vgl. Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019a). Angesichts der Tatsache, dass im ersten und zweiten Bauabschnitt nur geförderte Wohnungen errichtet wurden, kann davon ausgegangen werden, dass viele Haushalte vermutlich aus finanziellen Gründen autolos sind. Obwohl die Autofreiheit konsequent durchgesetzt werden sollte, wurde in Sonder- oder Extremfällen die Möglichkeit eröffnet, das Halten eines Autos befristet zuzulassen. Für diese Entscheidungen ist die eingerichtete Schlichtungsstelle zuständig. Laut deren Einschätzung halten sich etwa 90 % der Bewohner an die Autofreiheit in der Siedlung (vgl. Website Baumeister 2014a).
Da es für die Wohnungen keine eigenen Stellplätze gibt, sollten auch nur Haushalte ohne Auto in die Siedlung ziehen. Um dies zu erreichen, griffen die Projektverantwortlichen auf vielfältige Instrumente zurück. Neben dem Bebauungsplan, dem städtebaulichen Vertrag und der Stellplatzverzichtssatzung sollten insbesondere die Verzichtserklärung im Mietvertrag und das Auswahlverfahren durch das Vermietungsgremium gewährleisten, dass das Mobilitätsverhalten der Bewohner dauerhaft zum autofreien Konzept passt und durch die Siedlung kaum MIV verursacht wird. Die Vorgehensweise, das Halten eines Autos privatrechtlich durch allgemeine Formulierungen im Mietvertrag zu untersagen, wurde Jahre später von Gerichten mit Verweis auf unzulässige Grundrechtseinschränkungen als rechtswidrig eingestuft. Dies zeigt, dass die rechtlichen Möglichkeiten sehr eingeschränkt sind, von Bewohnern ein bestimmtes Mobilitätsverhalten einzufordern und auf Dauer zu sichern.
Durch das auf dem Parkplatz eingerichtete Carsharing-Angebot mit zehn Fahrzeugen haben die Bewohner die Möglichkeit, sich auch ohne eigenes Auto individuell fortzubewegen. Die Autofreiheit wird bei dem Projektbeispiel auch durch die überaus guten Standort- und Infrastrukturbedingungen unterstützt. Für die Realisierung suchte die Stadt gezielt eine Fläche, die es auf Grund ihrer integrierten Lage und guten Infrastrukturausstattung ermöglicht, Einrichtungen des täglichen Bedarfs auf kurzem Wege zu erreichen.

Stadtraumqualität

Durch die strikt autofreie Gestaltung der Siedlung entstanden hohe Freiraumqualitäten. Das Wohnumfeld ist gänzlich frei von fahrendem und ruhendem Verkehr – sofern sich die Bewohner an die Vorgaben halten. Die autofreie Konzeption trägt dazu bei, dass aus der zunächst aus Marketinggründen bezeichneten `Gartensiedlung´ tatsächlich eine solche wurde. Wie bedeutend die entstandenen Qualitäten sind, zeigt sich darin, dass die Stadtverwaltung in der Drucksache, in der sie 2015 über die rechtlichen Schwierigkeiten berichtete, das qualitativ hochwertige Wohnumfeld als einen Hauptgrund anführte, weiterhin am Konzept der Autofreiheit festzuhalten. Die Gartensiedlung Weißenburg ermöglicht Haushalten, die aus verschiedenen Gründen über kein Auto verfügen, in einem Wohnumfeld zu leben, das auch nicht vom Auto geprägt ist. Haushalte profitieren somit von ihrer autofreien Lebensweise. Im städtebaulichen Vertrag wurde daher auch vereinbart, dass der Vorhabenträger zur „Erhaltung der durch diese Wohnform bedingten gesteigerten Wohnqualität […] alle geeigneten und organisatorischen Vorkehrungen“ zu treffen hat (ILS 2002: 10).
Von Anfang an wurden in der Siedlung keine Flächen für die Nachrüstung von Stellplätzen vorgesehen. Dies begründete die Stadt unter anderem damit, dass das Freihalten einer entsprechenden Fläche sowie eine nachträgliche Erstellung von Stellplätzen das Konzept schwächen und das hochwertige Wohnumfeld erheblich beeinträchtigen würden (vgl. Stadt Münster 2002: 14).
Der Carsharing- und Besucherparkplatz mit insgesamt 38 Stellplätzen wurde im Nordosten des Plangebiets an den öffentlichen Verkehrsraum angrenzend positioniert. Um den Parkplatz am Eingang zur Siedlung gestalterisch aufzuwerten, schreibt der Bebauungsplan die Anlage von Grünstreifen mit Bäumen und Sträuchern in den Randbereichen sowie zwischen den Stellplatzreihen vor. Die Lärmschutzwand an der nördlichen Grundstücksgrenze

ist gemäß Bebauungsplan ebenfalls zu begrünen (vgl. Stadt Münster 1999; Stadt Münster 1999b: 4). Trotzdem ist der für die Außenwirkung wichtige Zugangsbereich zur autofreien Siedlung durch den Parkplatz stark vom Auto geprägt. Insgesamt profitiert der Stadtraum sowohl in der Neu-, als auch in der umgebenden Bestandsbebauung in hohem Maße von dem autofreien Konzept.

8.3.2.4 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Der Realisierung der autofreien Gartensiedlung Weißenburg ging ein mehrjähriger Entwicklungs- und Planungsprozess voraus. Die Initiative ergriffen Anfang der 1990er Jahre zivilgesellschaftliche Akteure und Einrichtungen, die Interesse an autofreiem Wohnen hatten. Haushalte ohne eigenes Auto sollten auch in einem Wohnumfeld ohne Auto leben können. Im Hinblick auf die Übertragbarkeit ist zu beachten, dass teilweise besondere Rahmenbedingungen vorlagen. Beispielsweise wurde die Siedlung im Rahmen eines Landeswettbewerbs gezielt als Modellprojekt für das `Wohnen ohne (eigenes) Auto´ entwickelt. Die Umsetzung der ambitionierten Ziele wurde daher vom Land Nordrhein-Westfalen und von der Stadt Münster mit großem Nachdruck vorangetrieben. Darüber hinaus kann wegen des insgesamt hohen Radverkehrsanteils in Münster von einer erhöhten Nachfrage und Akzeptanz für autofreie Wohnprojekte ausgegangen werden. Laut den Ausführungen eines ehemaligen Mitglieds des Stadtrats auf der Website des Bewohnervereins wurde die Verwirklichung des autofreien Konzepts außerdem stark von den damaligen politischen Verhältnissen einer rot-grünen Ratsmehrheit begünstigt (vgl. Website Wiemers 2020).
Sowohl bei der Wahl des Standorts als auch beim städtebaulichen Entwurf bis hin zu den Hochbauten wurden verkehrliche Aspekte (z.B. Wegenetz, Carsharing, Fahrradabstellplätze) sowie die Bedürfnisse autofreier Haushalte beachtet. Die ausgewerteten Unterlagen vermitteln den Eindruck, dass die Stadt und das Wohnungsunternehmen mit Unterstützung des Bewohnervereins bis heute kooperativ an der Umsetzung und langfristigen Einhaltung der Autofreiheit arbeiten. Für die langfristige Sicherung des Parkierungskonzepts wurden zum einen die zur Verfügung stehenden Rechtsmittel ausgeschöpft und zum anderen bewohnergetragene Strukturen aufgebaut. Auch wenn großer Wert auf die Rechtssicherheit gelegt wurde, gab es Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung, als das Wohnungsunternehmen den mietvertraglich vereinbarten Autoverzicht einklagen wollte. Die Gerichte urteilten, dass Bewohnern das Halten eines Kfz nicht allgemein untersagt werden könne, auch wenn sie freiwillig und bewusst in die autofreie Bebauung gezogen seien. Als Grund wurde ein zu weitreichender Eingriff in die Persönlichkeitsrechte genannt. Die Gerichte stellten damit die persönliche Gestaltungs- und Verhaltensfreiheit des Einzelnen über die städtebauliche Zielsetzung einer autofreien Siedlung. Die öffentlich-rechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Autofreiheit (Verzichtssatzung, Bebauungsplan, städtebaulicher Vertrag) können somit nicht mit einer privatrechtlichen Untersagung der Fahrzeughaltung kombiniert werden. Ein mit dem Bebauungskonzept konformes Verhalten der Bewohner ist mit den im vorliegenden Projekt getroffenen Regelungen zur Sicherung nicht einklagbar. Die Stadt, die Wohnungsbaugesellschaft und die bewohnergetragenen Einrichtungen halten trotzdem an dem Konzept fest und setzen sich für die freiwillige Einhaltung der Autofreiheit ein. Die gerichtliche Entscheidung, dass die Autofreiheit in dieser Form privatrechtlich nicht durchgesetzt werden kann, stellt für die Realisierung von vergleichbaren Quartieren ein großes Hemmnis dar. Das Projekt zeigt beispielhaft, wie schwierig es ist, gezielt für autofreie Haushalte ein bedarfsgerechtes Wohnangebot zu schaffen und Verstöße gegen die Autofreiheit rechtssicher zu verhindern. Es zeigt aber auch, dass mit weitgehend autofreien Konzepten die identifizierten Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung in hohem Maße ausgeschöpft werden können. Die Siedlung ist ein Beleg dafür, dass die Planung, Umsetzung und Aufrechterhaltung von stark autoreduzierten Parkierungskonzepten kein Selbstläufer, sondern eine dauerhafte Aufgabe ist, die die Mitwirkungsbereitschaft aller relevanten Akteure (Stadt, Wohnungsunternehmen, Bewohner) benötigt. Das Projektbeispiel macht deutlich, dass solche Strategien mit einem erheblichen Personal- und Zeitaufwand für alle Beteiligten verbunden sind und Lösungen für komplexe Rechtsfragen erfordern, die in der praktischen Umsetzung an rechtliche Grenzen stoßen können. Trotzdem ist die Gartensiedlung Weißenburg in der Fachwelt zu Recht ein viel beachtetes Beispiel für autofreies Wohnen, das zeigt, dass sich der Aufwand lohnt.

8.3.3 Hamburg: Baakenhafen

Für die Untersuchung des Projekts wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Protokolle von Beratungen in der Kommission für Stadtentwicklung im Zuge des Aufstellungsverfahrens
- informelle Planwerke (z.B. Masterplan, Veröffentlichungen)
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt und der HafenCity Hamburg GmbH
- Drucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem (Vorlagen, Anfragen)
- Informationen der HafenCity Hamburg GmbH (Grundstücksausschreibungen, Broschüren, Präsentationen, Plangrundlagen)
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Hamburger Abendblatt, Hamburger Morgenpost)
- Luftbilder
- Telefoninterview mit Mitarbeitern der HafenCity Hamburg GmbH am 23.09.2020

8.3.3.1 Überblick: Zahlen und Fakten

Stadt: Hamburg

Einwohner: 1.891.810 (31.12.2018) [1]
Land: Hamburg
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Metropole in einer metropolitanen Stadtregion
ÖPNV-Angebot: S- und U-Bahn, Stadtbusse, Regionalbahnen, Hafenfähren
zugelassene Pkw: 632.527 private + 162.091 gewerbliche Zulassungen (01.01.2019) [2]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 334 (2018/ 2019) [3] // HafenCity gesamt: 329 (2018) [4]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre: 400 [5]
Modal Split (Wege): 36 % MIV, 22 % ÖV, 15 % Fahrrad, 27 % zu Fuß (MiD 2017) [6]
Stellplatzsatzung: seit 01.02.2014 keine Stellplatzpflicht für Wohnungen (§ 48 Abs. 1a HBauO)

Projekt: Baakenhafen (im Bau)

Bauzeit: 2015 – ca. 2022 // derzeit 90 % der Grundstücke vermarktet // etappenweise Entwicklung von Westen nach Osten [7]
Orts-/ Stadtteil: Hamburg-Mitte
Adresse: Versmannstraße, Baakenallee
Fläche: ca. 24 ha (ohne Bereich Baakenhöft im Westen)
Wohneinheiten: ca. 2.400 WE // ca. 2.200 Arbeitsplätze [8]
Lage: ca. 1,8 km südlich der Altstadt // im Osten der HafenCity // schmale Landzungen zu beiden Seiten eines ca. 1,2 km langen Hafenbeckens
Städtebau: überwiegend Blockrandbebauung (4-7 Geschosse) mit Öffnungen zur Wasserseite // im Hafenbecken Errichtung von `Wasserhäusern´ sowie einer Freizeitinsel // kleinteilige Nutzungsmischung: Wohnen, soziale Infrastruktur, Handel, Dienstleistungen, Büros, Hotels, Freizeiteinrichtungen // dichtes Fuß- und Radwegenetz mit 2 Brückenverbindungen über das Hafenbecken // Ausweisung überwiegend als Mischgebiet und allgemeines Wohngebiet [9]
Wohnungsbau: Miete (ca. 33 % gefördert), Eigentum // Genossenschaften, Baugruppen, Wohnprojekte
Anbindung: Verlängerung der U-Bahnlinie U4 mit zwei Stationen (Inbetriebnahme 2018, Fahrzeit zum Hauptbahnhof ca. 5 Minuten), neue S-Bahnhaltestelle Elbbrücken im Osten (Inbetriebnahme 2019), 2 Buslinien mit dichtem Haltestellennetz [10]
Infrastruktur: umfangreiche Ausstattung mit Wohnfolgeeinrichtungen im Plangebiet und im Umfeld
Planungsrecht: B-Plan HafenCity 11 (rechtskräftig seit 02.01.2015), B-Plan HafenCity 14 (rechtskräftig seit 12.01.2016) [11]
Akteure und Hauptaufgaben:

- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Arbeitsgruppe HafenCity: Planrechtsschaffung, Baugenehmigungen u.a. // Kommission für Bodenordnung: Entscheidung über Grundstücksverkäufe [12]
- HafenCity Hamburg GmbH (100%-ige Tochter der Stadt, Gründung 1995): städtisches Entwicklungsmanagement, Grundstückseigentümer, Herstellung der Infrastruktur, Marketing, Verwaltung und Vermarktung der Grundstücke, Erarbeitung und Umsetzung von Konzepten (z.B. Mobilitätskonzept, Umweltzeichen HafenCity), Gründung des Rechtsträgers Mobilität für Carsharing[13]
- Gesellschaft zur Koordination nachhaltiger Mobilität mbH: Bündelung der Interessen der Grundstückseigentümer [14]

Projekthistorie:

- 2000 Beschluss des Masterplans HafenCity durch Senat (Verfasser: Kees Christiaanse/ ASTOC)
- 2006 Festlegung der HafenCity als `Vorranggebiet´: Steuerung der Entwicklung nicht auf Ebene des Bezirks, sondern der Gesamtstadt[15]
- 2011 Überarbeitung des Masterplans für den östlichen Teil (Erhöhung der Dichte) [16]
- 2011 städtebaulicher Realisierungswettbewerb für den Bereich Baakenhafen (Sieger: Büro APB Architekten)
- 2011 Beginn der Erschließungsarbeiten
- 2012 freiraumplanerischer Wettbewerb (Sieger: Atelier Loidl)
- 2013-2017 Vermarktung der Baufelder an Investoren in Konzept-Preis-Verfahren (Konzept 70 %, Preis 30 %) [17]
- 2015/ 2016 Rechtskraft der B-Pläne
- 2015 Baubeginn

Parkierungs- und Mobilitätskonzept:

- Erstellung eines Konzepts für ein Modellquartier für nachhaltige Mobilität (Smart Mobility) durch HafenCity Hamburg GmbH // verpflichtende Teilnahme der Grundstückskäufer am Mobilitätskonzept [18]
- Umsetzung des europaweit größten quartiersbezogenen Innovationsprojekts für Carsharing und Elektromobilität [19]
- Entwicklung eines eigenen Zertifizierungssystems für die Gebäude durch HafenCity Hamburg GmbH (`Umweltzeichen HafenCity´) mit weitreichenden Anforderungen zur Mobilität [20]
- Beschränkung der Stellplatzherstellung auf 0,4 ST/ WE [21]
- Aufbau von stationsbasiertem, quartiersbezogenem Carsharing: Verpflichtung der Gebäudeeigentümer zur Bereitstellung von mind. 30 % der privaten Stellplätze inkl. Ladeeinrichtung für Carsharing (unentgeltlich bis 31.12.2030) // Entwicklung einer Trägerschaft für das Carsharing (sog. `Rechtsträger Mobilität´) sowie weiterer rechtlicher Regelungen durch HafenCity Hamburg GmbH [22]
- Verkaufsverbot von Stellplätzen in Tiefgaragen (Verbleib in Gemeinschaftseigentum) [23]
- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum (nur Kurzzeitparken für Besucher, Kunden und Anlieferung) [24]

Bauliche Unterbringung:

- private Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig [25]
- Ausbildung der Tiefgaragen in Form sog. Warftsockel (weiße Wannen) für Hochwasserschutz [26]
- in einigen Bereichen verpflichtende Errichtung von Gemeinschaftstiefgaragen unter mehreren Gebäuden [27]
- öffentliche Parkstände nur sehr eingeschränkt in den Straßen und einer öffentlichen Tiefgarage im südlichen Bereich [28]

Mobilitätsangebote: [29]

- frühzeitiger Ausbau des ÖPNV-Angebots (v.a. U- und S-Bahnanbindung) [30]
- Carsharing in allen privaten Tiefgaragen (Zusammenfassung der Carsharing-Stellplätze in einer Betreibergesellschaft) [31]
- mehrere öffentliche Ladestationen (darunter Hamburgs erste Schnellladesäule)
- Elektromobilität: verpflichtende Ausstattung von mind. 40 % der Stellplätze (bei Wohn- und Büronutzung) mit Typ-2-Standardladepunkten (darunter alle Carsharing-Stellplätze) // weitere Verpflichtungen (z.B. Vorkehrungen für Nachrüstung) [32]
- Fahrradabstellanlagen: Festlegung der Zahl an Abstellplätzen durch Landesbauordnung, qualitative Anforderungen durch Zertifizierungssystem (z.B. Fahrradabstellplätze maximal 35 m vom Eingang entfernt) [33]
- öffentliche Fahrradleihstationen (StadtRAD), Ausleihsystem für Lastenfahrräder und -anhänger [34]
- intelligentes Lieferkonzept: Errichtung von Lieferstationen für Pakete und online bestellte Lebensmittel, Integration von Paketboxen in Briefkastenanlagen zur Vermeidung von Mehrfachlieferungen [35]

Sonstiges:

- Einrichtung eines Quartiersmanagements: verpflichtende Teilnahme der Grundstückseigentümer, Finanzierung durch monatliche Beiträge der Grundstückskäufer [36]

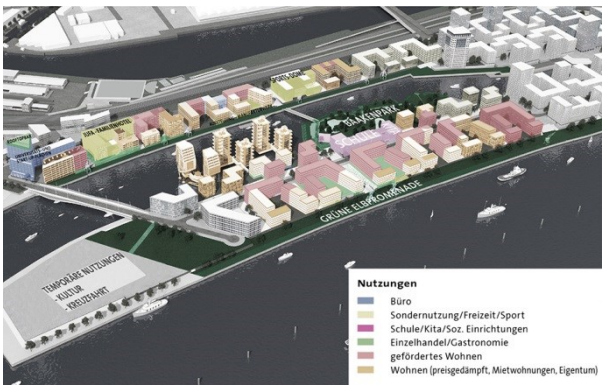
Quellen: [1] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: 12 [2] KBA 2019 [3] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: 12 (Wert vom 31.12.2018), KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [4] HafenCity Hamburg GmbH 2020: 15 [5] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: 12 (Wert vom 31.12.2018), KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [6] infas et al. 2019f: 31 [7] HafenCity Hamburg GmbH 2020: 12; HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020 [8] HafenCity Hamburg GmbH 2020: 12 [9] KCAP/ ASTOC 2011; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 12 [10] HafenCity Hamburg GmbH 2019a; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 40; HafenCity Hamburg GmbH 2017d: 64 f. [11] Freie und Hansestadt Hamburg 2014a; Freie und Hansestadt Hamburg 2016a [12] HafenCity Hamburg GmbH 2018: 31 [13] HafenCity Hamburg GmbH 2017d: 82; HafenCity Hamburg GmbH 2018: 31; Website HafenCity Hamburg GmbH 2019e; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 7, 11, 49 [14] HafenCity Hamburg GmbH 2020: 49-51; Website Northdata 2020 [15] HafenCity Hamburg GmbH 2017d: 83 [16] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2011: 8 [17] HafenCity Hamburg GmbH 2015a: 43 f., 48; HafenCity Hamburg GmbH 2017a: 41, 43; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 64; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2013a: 2 [18] HafenCity Hamburg GmbH 2017a: 41; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43-46; HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020 [19] HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 56 f. [20] HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 6, 30 f., 63 f.; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 55 [21] Website HafenCity Hamburg GmbH 2019a; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 6 [22] Oehlmann 2017: 5; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 44, 56; HafenCity Hamburg GmbH

2017b: 63 f.; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 7 [23] Oehlmann 2017: 5; Freie und Hansestadt Hamburg 2017: 5; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 6 [24] HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43-46 [25] Freie und Hansestadt Hamburg 2014a; Freie und Hansestadt Hamburg 2014b; Freie und Hansestadt Hamburg 2016a; Freie und Hansestadt Hamburg 2016b [26] HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 40 [27] HafenCity Hamburg GmbH 2017a: 27; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 30, 32; Freie und Hansestadt Hamburg 2016a [28] Freie und Hansestadt Hamburg 2014b: 38, 43 [29] HafenCity Hamburg GmbH 2020: 25-32 [30] HafenCity Hamburg GmbH 2020: 28 [31] Freie und Hansestadt Hamburg 2017: 5; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 6 [32] HafenCity Hamburg GmbH 2017a: 48; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 44, 50, 56 f.; HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 63 f.; Oehlmann 2017: 5 [33] HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 45 f.; HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 31, 64, 140 [34] HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 45 f.; HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 31; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 7, 30 [35] HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 23 f., 46; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 7 [36] HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 170

Abbildung 130: Lageplan Baakenhafen (mit Planungen, ohne Maßstab)

Quelle: eigene Darstellung (Grundlagen siehe Bildnachweis)

Abbildung 131: Perspektive des Städtebaus im Baakenhafen



Quelle: HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 12 (grafisch überarbeitet)

8.3.3.2 Parkierungskonzept

Da sich das Projekt Baakenhafen zum Zeitpunkt der Untersuchung zu großen Teilen noch im Bau befand, sind nur eingeschränkt Aussagen zu Erfolgsfaktoren und Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung und zu den Effekten des Parkierungskonzepts möglich.

Strategie der Stadt und des städtischen Entwicklungsmanagements: Initiative und Akteure

Da sich die Grundstücke in der Hamburger HafenCity in kommunalem Eigentum befinden, hatte die Stadt von Beginn an weitreichende Möglichkeiten, die bauliche Entwicklung gemäß ihren Zielen zu steuern und besondere Konzepte zu verwirklichen. Seit 1995 liegt die Federführung bei der eigens gegründeten HafenCity Hamburg GmbH (früher: Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GHS), die für das `Sondervermögen Stadt und Hafen´ verantwortlich ist und sämtliche nicht-hoheitlichen Aufgaben für die Stadt übernimmt. Durch die kommunale Beteiligung ist gewährleistet, dass bei den Planungen städtische Interessen gewahrt und adäquat verfolgt werden (z.B. Erster Bürgermeister als Vorsitzender des Aufsichtsrats). Ein hochrangig besetzter Beirat steht der Entwicklungsgesellschaft seit 2005 beratend zur Seite (vgl. Website HafenCity Hamburg GmbH 2019e). Die HafenCity Hamburg GmbH übernimmt ein breites Spektrum an Aufgaben, die bei dem ambitionierten Großprojekt anfallen. Insbesondere entwickelt und realisiert sie in vielfacher Hinsicht innovative Konzepte (z.B. Energie, Mobilität). Der Stadt kommt primär die Aufgabe zu, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für deren Umsetzung zu schaffen.
Die Stadt Hamburg verfolgt mit der Gesamtentwicklung HafenCity seit dem Beginn der etappenweisen Realisierung im Jahr 2000 das Ziel, die innenstadtnahen Flächen mit fortschrittlichen Konzepten möglichst nachhaltig zu bebauen. Innovationsschwerpunkte lagen bislang vor allem in der Wärmeversorgung, in der eigens entwickelten Zertifizierung der Gebäude (Umweltzeichen HafenCity) sowie im Hochwasserschutz (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017d: 82). Bei der Überarbeitung des Masterplans im Jahr 2011 wurde als wesentliches Ziel formuliert, den Ziel- und Quellverkehr zu reduzieren, um als Folge der stärkeren Verdichtung eine Überlastung der inneren und äußeren Erschließung zu vermeiden. Dies sollte vor allem durch eine deutliche Minderung der Zahl an Stellplätzen in den neuen Baugebieten erfolgen. Um dies umsetzen zu können, wurden seinerzeit im Masterplan entweder eine Änderung der Hamburgischen Bauordnung, die zu diesem Zeitpunkt noch Stellplätze für Wohnungen vorschrieb, oder spezifische Regelungen nur für das Plangebiet ins Spiel gebracht (vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2011: 8). Im Jahr 2014 wurde – auch auf Betreiben der HafenCity Hamburg

GmbH – die Bauordnung geändert und in § 48 Abs. 1a HBauO die Stellplatzpflicht für Wohnungen komplett abgeschafft (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020; siehe dazu auch Kapitel 5.4).
Bei der Entwicklung des ca. 24 ha großen Baakenhafens im Osten der HafenCity rückte das Thema Mobilität in den Fokus. Die Projektverantwortlichen fassten zu einem sehr frühen Zeitpunkt das Ziel, den Baakenhafen sowie östlich angrenzende Bereiche zu einem Modellquartier für nachhaltige Mobilität auszubauen (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020). Bei dem häufig mit dem Begriff `Smart Mobility´ beschriebenen Konzept soll es sich um das europaweit größte Innovationsprojekt für Carsharing und Elektromobilität handeln, das mit seinen hohen Ausstattungsstandards die Trendwende `weg vom eigenen Auto´ unterstützen soll (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 31). Auf der Website für die HafenCity wird erläutert, dass es „Ziel des Mobilitätskonzepts für die östliche HafenCity [ist], die Kosten der Individualverkehrsmobilität für viele Haushalte erheblich zu senken und ein effizienzsteigerndes, ökologisch nachhaltiges, institutionelles System des Fahrens, der Nutzung und des Fahrzeugersatzes zu entwickeln.“ (Website HafenCity Hamburg GmbH 2019c)

Besonderheiten des Parkierungskonzepts

Um den Baakenhafen als Modellquartier für nachhaltige Mobilität zu entwickeln, beschäftigte sich die HafenCity Hamburg GmbH ab 2010 mit dem Thema und erarbeitete ein umfangreiches Mobilitätskonzept, das neben einem Ausbau des Umweltverbunds vor allem auf ein Bündel an Maßnahmen beim ruhenden Verkehr setzt. Zur Klärung von rechtlichen und technischen Fragen griff die HafenCity Hamburg GmbH auch auf externe Expertise zurück (z.B. von Universitäten) (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020). Zu den wichtigsten Bausteinen des Konzepts zählen:

- Herstellungsbeschränkung auf 0,4 Stellplätze pro Wohnung (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 22)
- Bereitstellung von mindestens 30 % der privaten Stellplätze für Carsharing (bis zum 31.12.2030 unentgeltlich, danach Erhebung einer Stellplatzmiete) (vgl. ebd.: 43 f., 56)
- Ausstattung von mindestens 40 % der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für Elektroautos (darunter alle Stellplätze für Carsharing), Vorkehrungen zur Nachrüstung bei allen übrigen Stellplätzen, Berücksichtigung von baulichen Anforderungen (z.B. Traforaum) (vgl. ebd.: 43 f.)
- Erfüllung bestimmter Vorgaben, damit Tiefgaragenstellplätze für Carsharing geeignet sind: Anordnung im Eingangsbereich, Mindestbreite von 2,50 m, Gewährleistung der Zugänglichkeit für alle Kunden, ausreichende Funknetzabdeckung für Buchungssystem u.a. (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 63 f.)
- kontinuierliche Elektrifizierung der Carsharing-Flotte (zu Beginn 40 %, ab 2025 nur Elektroautos)
- Aufbau einer Organisationsform für den Betrieb und die Finanzierung des quartiersbezogenen Carsharings (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43 f.)
- Verbleib der privaten Stellplätze der oberen Tiefgaragenebene im Gemeinschaftseigentum, um flexibel auf Änderungsbedarfe reagieren zu können (Verkaufsverbot von Stellplätzen) (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017: 2)

Grundsätzlich basiert das Mobilitätskonzept auf einer `push-pull´-Strategie, die „davon ausgeht, dass eine attraktivitätssteigernde Angebotsverbesserung (`pull´) in ihrer Wirksamkeit durch restriktive Rahmensetzungen (`push´) gesteigert werden sollte. In diesem Sinne bildet der abgesenkte Stellplatzschlüssel die Push-Maßnahme, während gleichzeitig mit Carsharing sowie weiteren Mobilitätsoptionen ein attraktives Angebot bereitgestellt wird.“ (HafenCity Hamburg GmbH 2020: 18) Das Maßnahmenpaket zielt darauf ab, dass für möglichst viele Bewohner in dem Neubaugebiet ein eigenes Auto überflüssig wird, da jederzeit wohnungsnah ein Carsharing-Fahrzeug oder sonstige attraktive Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen. Ein Grundgedanke des Parkierungskonzepts besteht darin, für Haushalte mit einer jährlichen Fahrleistung unter 10.000 km keine Stellplätze, sondern nur noch Carsharing als Ersatz vorzuhalten. Zudem soll durch die Schaffung von umfangreicher Ladeinfrastruktur der Umstieg auf Elektroautos erleichtert werden, um so die Emissionen des nicht vermeidbaren Autoverkehrs zu senken. (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017: 43-46; HafenCity Hamburg GmbH 2020: 18 f.)
Nach der Entscheidung, welche Maßnahmen in welchem Umfang im Baakenhafen realisiert werden sollten, erarbeiteten die Projektverantwortlichen im Detail Strategien für die Umsetzung und langfristige Sicherung. In den beiden Bebauungsplänen `HafenCity 11´ und `HafenCity 14´, die für das Plangebiet erstellt wurden, wurden nur wenige Festsetzungen für die Realisierung des Mobilitäts- und Parkierungskonzepts getroffen (siehe weitere Ausführungen unten). Um die Bauherren zur Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen im Mobilitätsbereich zu verpflichten, kamen stattdessen vor allem Ausschreibungsverfahren und die darauffolgenden Grundstückskaufverträge sowie das für die HafenCity entwickelte Zertifizierungssystem für die Gebäude zur Anwendung (Umweltzeichen HafenCity).

Ausschreibungsverfahren

Die Umsetzungsstrategie des nachhaltigen Mobilitätskonzepts setzt darauf, die Käufer der Grundstücke in die Pflicht zu nehmen. Die Vorgaben, die Bauherren bei der Herstellung von Stellplätzen einhalten müssen, sollen dazu beitragen, dass ein großes Carsharing-Angebot entsteht und dadurch der private Pkw-Besitz gering ausfällt. In den Ausschreibungsunterlagen für die Grundstücke erläuterte die HafenCity Hamburg GmbH ausführlich, welche Anforderungen die Käufer im Bereich Mobilität erfüllen müssen. Die Mindestanforderungen und Bewertungskriterien wurden klar definiert, sodass ein hohes Maß an Verlässlichkeit und Verbindlichkeit entsteht. Alle Erwerber eines Grundstücks mussten zwingend am Projekt `Modellquartier Nachhaltige Mobilität´ teilnehmen sowie die Anforderungen des Zertifizierungssystems einhalten. Es erhielten nur Investoren Baugrund, die sich bereits im Rahmen der Bewerbung durch Unterzeichnung einer Einverständniserklärung zur Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts verpflichtet haben. Die Bauherren sollten keine eigenen Mobilitätskonzepte entwickeln, sondern in das übergeordnete Konzept eintreten. Die Grundstücke wurden nicht gleich nach der Entscheidung veräußert, sondern die ausgewählten Investoren mussten zuvor ihre Planungen in einer sog. Anhandgabephase bis zum Bauantrag vorantreiben. So bestand die Möglichkeit, im Falle eines Verstoßes gegen die Verpflichtungen das Grundstück auch wieder zu entziehen. Die zahlreichen Verpflichtungen im Mobilitätsbereich wurden schließlich privatrechtlich im Grundstückskaufvertrag festgeschrieben und – soweit möglich – im Grundbuch durch entsprechende Dienstbarkeiten zusätzlich gesichert. Zur rechtssicheren und konsequenten Umsetzung mussten vor der Ausschreibung der Grundstücke vielfältige Fragestellungen geklärt und bestimmte Rahmenbedingungen geschaffen werden. Neben baulichen und rechtlichen Themen ging es vor allem um die Frage, wer die Organisation, die Trägerschaft sowie die Weiterentwicklung des quartiersbezogenen Carsharing-Angebots übernimmt und wie dessen Finanzierung gesichert werden kann. Dafür wurde der Aufbau einer rechtsfähigen Institution erforderlich. (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017a: 48; Oehlmann 2017: 6; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43-46, 57)

Im Jahr 2019 wurde die `Gesellschaft zur Koordination nachhaltiger Mobilität´ als Tochtergesellschaft der HafenCity Hamburg GmbH gegründet. Als Zweck der Gesellschaft ist im Handelsregister „die Koordination eines langfristig sinnvollen Maßes an motorisierter Individualverkehrs-Mobilität unter Nutzung insbesondere stationsbasierten Car-Sharings in privaten Tiefgaragen […]“ angeführt (Website Northdata 2020). Sämtliche Grundstückserwerber müssen Teilhaber dieser Gesellschaft werden. Die Gesellschaft bündelt die Interessen der Bauherren und ist für die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts zuständig. Im zweiten Halbjahr 2020 war die Gesellschaft gerade dabei, die europaweite Ausschreibung für den Mobilitätsanbieter vorzubereiten, der das quartiersbezogene Carsharing aufbauen soll (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2020: 7, 49-51; HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020).

Die geforderten Maßnahmen sind teilweise mit Mehrkosten sowie mit Einschränkungen bei der Verwertung der Immobilie verbunden. Zum Beispiel ist Investoren untersagt, Stellplätze in Tiefgaragen einzeln zu veräußern, um auch in Zukunft flexibel darüber verfügen zu können (z.B. für mehr Carsharing). Bauherren müssen die Kosten für den Einbau, die Instandhaltung und die Erneuerung der Ladeinfrastruktur für die Carsharing-Stellplätze übernehmen (ca. 3.500-4.000 Euro/ Stellplatz) (vgl. Oehlmann 2017: 5). Angesichts der zahlreichen Forderungen wies die HafenCity Hamburg GmbH in den Ausschreibungstexten der Grundstücke darauf hin, dass das Mobilitätskonzept auch mit vielen Vorteilen für die Erwerber verbunden sein wird. Beispielsweise werde davon ausgegangen, dass Investoren durch das außerordentlich attraktive und kostengünstige Mobilitätsangebot ihren Mieter- bzw. Käuferkreis für die Wohnungen erweitern können (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43). In den Ausschreibungsunterlagen ist diesbezüglich erläutert, dass von „den Bewerbern […] erwartet [wird], dass sie bereit und in der Lage sind, Nutzer mit einem Nachfrageprofil für ökologisch nachhaltiges Wohnen (inklusive nachhaltiger Mobilität) durch eine geeignete Kommunikationsstrategie anzusprechen und die Rahmenbedingungen als Teil eines langfristigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Vorteils für die Haushalte zu kommunizieren.“ (ebd.: 57)

In den ausgewerteten Dokumenten wird häufig betont, dass es sich beim Baakenhafen und dem angrenzenden Gebiet Elbbrücken um ein innovatives Modellvorhaben handelt, bei dem europaweit neue Wege in den Bereichen Carsharing und Elektromobilität beschritten werden. Bei der Jahrespressekonferenz 2017 sprach beispielsweise der Geschäftsführer der HafenCity Hamburg GmbH mit Blick auf das Mobilitätskonzept von einem „Großexperiment, für das es keine Vorbilder gibt“. (Bruns-Berentelg in Website Schirg 2017).

Zertifizierung `Umweltzeichen HafenCity´

Ein wichtiges Instrument für die Umsetzung von Maßnahmen im Mobilitätsbereich ist das Zertifizierungssystem `Umweltzeichen HafenCity´, das im Jahr 2007 eigens für die Entwicklung der großen Konversionsflächen von der HafenCity Hamburg GmbH entwickelt wurde und bei Bedarf an veränderte Rahmenbedingungen angepasst wird.

Das Zertifizierungssystem besteht aus fünf Kategorien für nachhaltiges Bauen mit den Bewertungsstufen Gold (besondere Leistungen) und Platin (außergewöhnliche Leistung). Im Baakenhafen ist die Einhaltung des höchsten Kriterienstandards (Platin) Voraussetzung für die Anhandgabe eines Grundstücks. Zur Erreichung des Platinstandards müssen in drei Kategorien die Platinstufe und in zwei Kategorien die Goldstufe erreicht werden. In der Kategorie 2 `Schutz von öffentlichen Gütern´ sind zahlreiche Vorgaben zur Mobilität enthalten, die in weiten Teilen den Maßnahmen im Rahmen des Modellquartiers für nachhaltige Mobilität entsprechen. Um Platin zu erreichen, müssen beispielsweise mindestens 35 % der Stellplätze (statt 30%) für Carsharing zur Verfügung gestellt sowie ein Viertel der übrigen Stellplätze (statt 10 %) mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 6, 31, 63 f.; HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 55)

Mobilitätsmaßnahmen im Vorfeld

Zu einem frühen Zeitpunkt bei der Projektentwicklung wurden verschiedene Rahmenbedingungen geschaffen, die eine weitreichende Reduzierung der Zahl der Stellplätze begünstigen. Im Baakenhafen wurden ein sehr gutes ÖPNV-Angebot, attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen sowie eine feinkörnige Nutzungsmischung realisiert. Während im ersten Masterplan nur eine Straßenbahnanbindung vorgesehen war, setzte sich die HafenCity Hamburg GmbH frühzeitig für eine Anbindung an die U-Bahn ein, da sie als zentrale Voraussetzung für das Mobilitätskonzept erachtet wurde. 2018/ 2019 und damit vor dem Einzug der meisten Bewohner wurden neue Haltestellen der U- und S-Bahn in Betrieb genommen (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020). Um die Akteure beim Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität zu unterstützen, ließ die HafenCity Hamburg GmbH den `Praxisleitfaden Elektromobilität´ erarbeiten (vgl. HafenCity Hamburg GmbH o.J.).

Zahl der notwendigen Stellplätze

Da trotz der Abschaffung der Stellplatzpflicht in Hamburg viele Bauherren weiterhin am alten Stellplatzschlüssel (zeitweise 0,6 oder 1,0 ST/ WE) festhielten, wurde im Baakenhafen – mit Ausnahme weniger Grundstücke – die Zahl der Stellplätze, die herstellt werden dürfen, pauschal begrenzt. Mit einer Obergrenze von 0,4 Stellplätzen je Wohnung wird die Zahl auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau gedeckelt. Hinzu kommt, dass von diesen 0,4 Stellplätzen maximal 70 % zur freien Verfügung stehen (d.h. 0,28 ST/ WE für private Pkw), da die restlichen Stellplätze (30 % bei der Goldstufe oder 35 % bei der Platinstufe gemäß Umweltzeichen HafenCity) für Carsharing überlassen werden müssen (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017: 1 f.). Bauherren können auch weniger als 0,4 Stellplätze je Wohneinheit oder gar keine errichten.

Abbildung 132: geplante Mobilitätsmaßnahmen im Überblick

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH 2020: Titelseite

Die meisten Investoren haben aber nach Aussage der HafenCity Hamburg GmbH den Stellplatzschlüssel von 0,4 ausgeschöpft; nur vereinzelt haben Projekte 0,3 Stellplätze je Wohnung realisiert. Zur Bestimmung der adäquaten Stellplatzobergrenze wurden verschiedene Analysen durchgeführt. Ein wichtiges Ziel dabei war, dass die Stellplätze auf einem Tiefgaragengeschoss untergebracht werden können, um so die Kosten und den Verbrauch an grauer Energie zu reduzieren. Die Interviewpartner bei der HafenCity Hamburg GmbH gingen davon aus, dass zum Zeitpunkt der Vermarktung der meisten Grundstücke die Bauherren ohne die Begrenzung mehr Stellplätze errichtet hätten (0,6 bis 0,8 ST/ WE). Gerade in der Anfangszeit habe es seitens vieler Investoren große Bedenken gegenüber der Stellplatzbeschränkung und vor allem der unentgeltlichen Überlassung der Carsharing-Stellplätze gegeben. Mittlerweile ließe sich allerdings beim Thema Mobilität immer mehr ein Sinneswandel feststellen, sodass Bauherren vermutlich auch freiwillig nicht mehr über einen Stellplatzschlüssel von 0,4 hinausgehen würden. Im Baakenhafen sei diesbezüglich noch viel Überzeugungsarbeit seitens der Projektentwickler notwendig gewesen. (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020)
Für die anvisierten 2.100 Wohnungen im Baakenhafen können somit auf Grund der Stellplatzbeschränkung maximal 840 Stellplätze errichtet werden. Von den maximal möglichen Stellplätzen sind wiederum mindestens 252 Stellplätze (30 %) für Carsharing zur Verfügung zu stellen. Rein rechnerisch bedeutet dies, dass sich etwa acht Wohnungen ein Carsharing-Fahrzeug teilen. Für die Unterbringung von privaten Pkw sind nur 588 Stellplätze verfügbar, was einem Stellplatzschlüssel von 0,28 entspricht. Dies bedeutet, dass über 70 % der Haushalte, die in den Baakenhafen ziehen, autofrei sein müssen, weil keine Möglichkeit für das Abstellen des Fahrzeugs vorhanden ist.

Bebauungsplan

In den beiden Bebauungsplänen HafenCity 11 und 14 für den Bereich Baakenhafen finden sich – wie bereits erwähnt – nur wenige Festsetzungen zur Unterstützung des Mobilitäts- und Parkierungskonzepts. Planungsrechtlich wurde geregelt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen oder Garagengeschossen hergestellt werden dürfen, die zudem ein bestimmtes Höhenniveau nicht überschreiten dürfen. Im Bebauungsplan HafenCity 14 wurden in einem Teilbereich Gemeinschaftstiefgaragen festgesetzt, um für die Wasserhäuser im Hafenbecken die Errichtung von Stellplätzen auf dem angrenzenden Festland planungsrechtlich abzusichern. Um eine komplette Unterbauung der Grundstücke zu ermöglichen, wurden beim Maß der baulichen Nutzung entsprechende Überschreitungen im Bebauungsplan zugelassen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2014a; Freie und Hansestadt Hamburg 2016a). Die Beschränkung der Anzahl der zulässigen Stellplätze erfolgt – im Gegensatz zu vielen anderen Projektbeispielen – nicht über den Bebauungsplan oder örtliche Bauvorschriften, sondern über das Ausschreibungsverfahren mit den damit verbundenen Grundstückskaufverträgen.

Resonanz und Akzeptanz

In den öffentlich zugänglichen Quellen ließen sich kaum Informationen darüber finden, wie das geplante Mobilitätskonzept im Baakenhafen in der Stadtpolitik und in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Die Quellenlage war im Vergleich zu anderen Projekten auch deshalb sehr eingeschränkt, da wegen der Festlegung der HafenCity als Vorranggebiet der Senat für die Beschlussfassung der Bebauungspläne zuständig war. Da der Senat in Hamburg in nicht-öffentlicher Sitzung tagt, sind keine Informationen zu den Beratungen der Bebauungsplanentwürfe einsehbar. Im Oktober 2013 wurde der Bebauungsplan HafenCity 11, der zunächst das gesamte Plangebiet umfasste, in der Kommission für Stadtentwicklung beraten, um die Zustimmung für die öffentliche Auslegung herbeizuführen. Dem Protokoll dieser Sitzung ist zu entnehmen, dass das Thema Parkierung kein Gegenstand von Diskussionen war (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2014c: 9-12). Weitere Unterlagen zur Behandlung in städtischen Gremien oder Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung waren nicht öffentlich zugänglich. In der lokalen Presse ließ sich ebenfalls nur wenig Berichterstattung über das ambitionierte Mobilitätskonzept finden. Im durchgeführten Experteninterview wurde von den Mitarbeitern der HafenCity Hamburg GmbH bestätigt, dass es keine großen Bedenken oder Widerstände gegen das Parkierungskonzept gab. Es wurde darauf verwiesen, dass Haushalte, die in den Baakenhafen ziehen, wissen, worauf sie sich einlassen. Nach dem Einzug der ersten Bewohner ließen sich bislang keine Probleme feststellen (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020). Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts soll umfangreich evaluiert werden, um möglicherweise notwendige Nachsteuerungen vornehmen zu können (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2020: 53).

8.3.3.3 Bewertung anhand der Indikatoren

Die Bebauung im Baakenhafen befindet sich aktuell noch in der Realisierungsphase. Auf Grundlage der umfangreichen Dokumente, die für die Projektanalyse zur Verfügung standen, lassen sich dennoch Aussagen zu den einzelnen Indikatoren treffen.

Wohnkosten

Im Baakenhafen gehen die Projektverantwortlichen davon aus, dass auf Grund der eingeführten Stellplatzobergrenze (0,4 ST/ WE) weniger Parkraum als ohne diese Vorgabe hergestellt wird. Infolgedessen sinken auch die Investitionskosten für die Herstellung von Stellplätzen. Da die Tiefgaragen in der HafenCity wasserdicht ausgeführt werden müssen, sind die Baukosten für einen Stellplatz vergleichsweise hoch. Jeder nicht hergestellte Stellplatz spart Kosten zwischen 30.000 und 40.000 Euro ein (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 50). Bei vielen Gebäuden in vorangegangenen Bauabschnitten der HafenCity war es erforderlich, zwei oder drei Tiefgaragenebenen zu errichten, um die notwendige bzw. erwünschte Zahl an Stellplätzen unterbringen zu können. Nach Einschätzung der Projektverantwortlichen führt die Stellplatzobergrenze dazu, dass bei den meisten Bauvorhaben im Baakenhafen eine Tiefgaragenebene ausreichen wird. Da wegen der Anhebung des Straßenniveaus das erste Untergeschoss auf der ursprünglichen Geländehöhe liegt, kann von deutlichen Kosteneinsparungen ausgegangen werden (vgl. ebd.: 43). Darüber hinaus lassen die Bebauungspläne die Errichtung von Tiefgaragen auf der gesamten Grundstücksfläche zu. Gemäß den Begründungen zu den Bebauungsplänen dient diese Festsetzung insbesondere der wirtschaftlichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke, da so auf die Errichtung von weiteren Tiefgaragengeschossen verzichtet werden kann (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2014b: 43).
Nicht unberücksichtigt bleiben darf, dass die Erwerber von Grundstücken einige Auflagen im Mobilitätsbereich erfüllen müssen, die zu Mehrkosten beim Bauherrn und damit auch beim Endnutzer führen. Beispielsweise müssen mindestens 30 % der hergestellten Stellplätze bis zum Jahr 2030 kostenlos für Carsharing überlassen und mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Unter der Annahme, dass die Errichtung eines Tiefgaragenstellplatzes (ohne Ladestation) durchschnittlich 35.000 Euro kostet und pro Wohnung im Baakenhafen maximal ca. 0,12 Carsharing-Stellplätze errichtet werden, fallen für diese Bereitstellung pro Wohnung Kosten von durchschnittlich mindestens 4.200 Euro an. Die HafenCity Hamburg GmbH führt in den Unterlagen der Grundstücksausschreibung aus, dass die „wirtschaftlichen Lasten der Bauherren durch das Carsharingkonzept, die E-Mobilitätsausstattung und die kostenfreie Zurverfügungstellung von Stellplätzen [...] in der Gesamtbetrachtung der Investitionskosten deutlich unter den Kosten für die Einsparung einer Tiefgaragenebene und den anteilig geringeren Kosten der Errichtung einer eingeschossigen Tiefgarage [liegen]“ (HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 45). In der Gesamtbetrachtung scheint das Parkierungskonzept des Baakenhafens im Vergleich zu vorherigen Bauabschnitten der HafenCity erhebliche Kosteneinsparungen zu ermöglichen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Mobilitätskosten für Bewohner insbesondere dann verringern werden, wenn auf Grund des guten, wohnungsnahen Carsharing-Angebots der kostspielige Besitz eines Privatautos überflüssig wird.

Flächenverbrauch

Der Indikator Flächenverbrauch ist wegen der besonderen Baugrund- und Hochwasserverhältnisse in der HafenCity nur eingeschränkt von Relevanz. Denn die Grundstücke müssen aus Gründen des Hochwasserschutzes vollflächig mit einem wasserdichten Untergeschoss (sog. Warftgeschoss) überbaut werden, sodass ein natürlicher Bodenhaushalt ohnehin nicht mehr gegeben ist (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 40). Der Bebauungsplan lässt eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahlen bis 1,0 durch Tiefgaragen zu und trifft im Gegenzug einige Regelungen zu deren Überdeckung und Bepflanzung (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2016a: Ziffer 24; Freie und Hansestadt Hamburg 2016b: 59-61). Eine oberirdische Herstellung von Stellplätzen in Parkhäusern wurde planungsrechtlich ausgeschlossen. Dies wurde damit gerechtfertigt, dass das wertvolle Bauland für die Errichtung von Wohnungen und sonstigen Nutzungen und nicht für die Unterbringung von Autos genutzt werden soll (vgl. Website HafenCity Hamburg GmbH 2019d).
Da Carsharing-Stellplätze zumeist oberirdisch eingerichtet werden, führt deren Unterbringung in den privaten Tiefgaragen dazu, dass mehr attraktive Freiflächen zur Verfügung stehen. Da im Baakenhafen außerdem private Wohnungsstellplätze für Carsharing genutzt werden, kann die Effizienz des geschaffenen Parkraums erhöht werden, da ein Carsharing-Stellplatz die Mobilitätsbedürfnisse von mehreren Haushalten abdeckt.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Im Masterplan aus dem Jahr 2011 wird für die gesamte HafenCity das Ziel definiert, mittelfristig einen MIV-Anteil von 30 % beim Modal Split nicht zu überschreiten. Dies soll über verschiedene Maßnahmen im Bereich Mobilität und Parkierung erreicht werden (vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2011: 8). Im Baakenhafen verfolgen die Projektverantwortlichen mit dem Mobilitäts- und Parkierungskonzept explizit das Ziel, die „MIV-Mobilitätskultur“ zu transformieren (Oehlmann 2017: 3). Durch umfangreiche Carsharing-Angebote, eine verbesserte Infrastruktur für Fahrräder und eine gute ÖPNV-Anbindung stehen Alternativen zum Privatauto bereit. Der verpflichtende Einbau von E-Ladeinfrastruktur schafft zudem ideale Rahmenbedingungen für einen Umstieg auf elektrisch betriebene Autos. Die feinkörnige Nutzungsmischung, die durch die Bebauungspläne und Grundstückskaufverträge erreicht wird, und ein attraktives Rad- und Fußwegenetz verkürzen die Wege im Quartier und erleichtern die Organisation des Alltags auch ohne eigenes Auto.
Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass die Beschränkung der Zahl der Stellplätze sowie die gut ausgebauten Angebote des Umweltverbunds dazu führen, dass die Zahl der Privatautos in dem Neubaugebiet von Anfang an gering ist. Für die Bewohner soll das eigene Auto überflüssig werden, weil jederzeit in der eigenen Tiefgarage oder in der Nähe ein Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht. Durch das umfangreiche und komfortable Carsharing-Angebot erhoffen sich die Projektverantwortlichen einen hohen Substitutionseffekt gerade bei solchen privaten Pkw, mit denen jährlich weniger als 10.000 km gefahren wird (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017d: 43-46; HafenCity Hamburg GmbH 2018a: 22; HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020). Für solche Wege, die für Carsharing nicht geeignet sind (z.B. zur Arbeit) wurde ergänzend ein attraktives Angebot des Umweltverbunds aufgebaut. Von großer Bedeutung ist bei dem Projekt, dass bereits im Vorfeld der Aufsiedlung eine leistungsfähige, schienengebundene Anbindung realisiert werden konnte. Die vielfältigen Maßnahmen sind in besonderem Maße geeignet, sowohl verstärkt Haushalte ohne eigenes Auto anzuziehen als auch das Mobilitätsverhalten der Bewohner im Zuge oder nach dem Bezug zu verändern.

Stadtraumqualität

Wie sich das Mobilitäts- und Parkierungskonzept tatsächlich auf die Qualität des Stadtbilds des Baakenhafens auswirken wird, lässt sich erst bewerten, wenn die Bebauung in einigen Jahren komplett fertiggestellt sein wird. Auf Grundlage der umfangreichen Unterlagen, die für die Auswertung zur Verfügung standen, sind dennoch einige Prognosen zu den Auswirkungen auf das Erscheinungsbild möglich. Da sämtliche private Stellplätze in Tiefgaragen herzustellen sind und im öffentlichen Raum nur wenige Kurzzeitparkstände mit Parkraumbewirtschaftung eingerichtet werden, wird im Umfeld der Gebäude sicherlich nur wenig ruhender Verkehr zu sehen sein. Die Zulässigkeit von Stellplätzen nur in Tiefgaragen wird in den Begründungen zu den Bebauungsplänen damit gerechtfertigt, dass in dem dicht bebauten Gebiet die Erholungs- und Freizeitfunktion der Freiräume nicht durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden soll. Durch die Vorgabe einer bestimmten Höhenlage wurde gesichert, dass Garagengeschosse nicht in sensible Erdgeschosszonen ragen. Die Argumentationen in den Begründungen zu den Bebauungsplänen lassen erkennen, dass der Verzicht auf oberirdische Stellplätze und Garagen zu Gunsten von Tiefgaragen vor allem aus stadtgestalterischen Gründen erfolgte (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2014b: 43; Freie und Hansestadt Hamburg 2016b: 54, 50). Im Baakenhafen werden selbst die Carsharing-Stellplätze, die in vielen anderen Baugebieten wegen der erwünschten Sichtbarkeit, der einfachen Erreichbarkeit und der Kosten oberirdisch errichtet werden, in den privaten Tiefgaragen untergebracht, wodurch das Wohnumfeld zusätzlich von Parkständen und abgestellten Autos entlastet wird (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2020: 38 f.). In den Bebauungsplänen wurden kaum Festsetzungen zur baulichen Integration oder zur Lage der Tiefgaragenzufahrten getroffen. Einige Vorgaben ließen sich in den Ausschreibungstexten der Grundstücke finden. Beispielsweise wurde bei der Vermarktung von drei nebeneinander liegenden Grundstücken gefordert, dass eine gemeinsame Tiefgarage errichtet wird. Die Bereitschaft zur Bildung einer geeigneten Rechtsform, um die Tiefgarage gemeinschaftlich zu realisieren und zu nutzen, formulierte die HafenCity Hamburg GmbH als Voraussetzung für die Veräußerung des Grundstücks (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 32).

8.3.3.4 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Ein entscheidender Faktor für die Umsetzung des ambitionierten Parkierungskonzepts kann darin gesehen werden, dass sich die Projektverantwortlichen bereits lange vor der Entwicklung der Flächen mit dem Thema Mobilität beschäftigt und eine umfangreiche Strategie zur Gewährleistung einer umweltschonenden Alltagsmobilität ohne Auto erarbeitet haben. Frühzeitig wurden Mobilitätsmaßnahmen realisiert (z.B. ÖPNV-Ausbau) und Konzepte entwickelt, um dann auf dieser Basis die Zahl der zulässigen Stellplätze auf niedrigem Niveau zu deckeln. Wenn die verschiedenen Maßnahmen wie geplant umgesetzt und akzeptiert werden, kann davon ausgegangen werden, dass der individuelle Autobesitz und damit der Stellplatzbedarf deutlich geringer ausfallen werden als bei konventionell entwickelten Baugebieten.
Um die konzeptionellen Ideen mit ausreichender Planungs- und Rechtssicherheit umzusetzen und langfristig abzusichern, ist ein professioneller Akteur wie die HafenCity Hamburg GmbH erforderlich, der sowohl fachlich als auch kapazitätsmäßig in der Lage ist, für die komplexen Fragestellungen Lösungen zu erarbeiten (z.B. Implementierung des Rechtsträgers Mobilität). Ebenso wichtig für die Umsetzung des ambitionierten Parkierungskonzepts war mit Sicherheit, dass sich die Flächen im Eigentum der Stadt bzw. der städtischen Gesellschaft befanden. Dadurch war es bei der Vermarktung der Grundstücke möglich, umfangreiche Forderungen an die potenziellen Bauherren zu stellen. Die Investoren mussten zwingend in das vorab erarbeitete Mobilitätskonzept einsteigen und dafür zahlreiche Aufgaben und Auflagen übernehmen, die in den Grundstückskaufverträgen geregelt und gesichert wurden. Das Ausschreibungsverfahren für die Grundstücke und auch das Zertifizierungssystem für die Gebäude sind wichtige Instrumente, um sowohl quantitativ als auch qualitativ die Errichtung von Stellplätzen bei den privaten Bauvorhaben zu steuern. Hinsichtlich der Übertragbarkeit ist bei dem Projektbeispiel zu berücksichtigen, dass auf Grund der angespannten Situation auf dem Hamburger Immobilienmarkt Investoren sicherlich eher bereit sind, solch weitreichende Vorgaben und Einschränkungen zu akzeptieren. Auf entspannten Wohnungsmärkten wäre dies sicherlich deutlich schwieriger umsetzbar. Insbesondere die Stellplatzobergrenze, das umfangreiche Carsharing-Angebot in privaten Tiefgaragen, die Nutzungsmischung und der frühzeitige ÖPNV-Ausbau unterstützen die Bestrebungen, im Baakenhafen ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten der Bewohner zu etablieren. Von einer Reduzierung des MIV profitiert nicht nur das neue Baugebiet selbst, sondern auch weit darüber hinaus die gesamte Stadt. Für diesen Effekt spricht auch, dass die Mobilitätsanforderungen im Zertifizierungssystem zur Kategorie `Schutz der öffentlichen Güter´ zählen. Diese Kategorie umfasst jene Bereiche, „in denen der einzelne Bauherr über den unmittelbaren Einflussbereich seines eigenen Bauvorhabens hinaus eine besondere Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft übernimmt.“ (HafenCity Hamburg GmbH 2017b: 25) Durch die gebäudeübergreifenden Mobilitätsangebote entstehen keine Einzellösungen, sondern koordinierte Angebote mit Größenvorteilen und einer hohen Auslastung.
Das Parkierungskonzept schöpft in unterschiedlicher Weise die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung aus. Wegen der Beschränkung der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, werden die Kosten gering gehalten. Die Effizienz des geschaffenen Parkraums wird dadurch gesteigert, dass die privaten Stellplätze auch für das quartiersbezogene Carsharing genutzt werden. Die Unterbringung in Tiefgaragen und die Minimierung von Parkständen im öffentlichen Raum entlasten das Wohnumfeld von ruhendem Verkehr und erhöhen dessen Aufenthalts- und Freiraumqualitäten. Die vielfältigen Angebotsalternativen zum Privatauto werden mit hoher Wahrscheinlichkeit das Mobilitätsverhalten der Bewohner beeinflussen und den MIV mindern. Durch die Forcierung von E-Ladeinfrastruktur und eine schnellstmögliche Umstellung der Carsharing-Flotte auf Elektrofahrzeuge trägt das Konzept in besonderer Weise auch zur Reduzierung der CO_2- und Feinstaubemissionen bei.
Vorbildlich ist im Baakenhafen die Vorgehensweise, Maßnahmen bei der Parkierung mit vielfältigen Mobilitätsangeboten zu kombinieren und diese konsequent umzusetzen. Für die Projektverantwortlichen ist das Mobilitäts- und Parkierungskonzept im Baakenhafen kein einmaliger Versuch, sondern soll im östlich gelegenen Entwicklungsgebiet (Elbbrücken) weiterentwickelt werden. Dort soll ein sog. Abminderungsgebiet gemäß § 48 Abs. 4 HBauO festgesetzt werden, in dem bei Nichtwohnnutzungen die Zahl der Stellplätze auf 25 % bis 30 % der landesrechtlichen Vorgaben reduziert wird (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 43-46; Website HafenCity Hamburg GmbH 2019a). Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Projektverantwortlichen im Baakenhafen in einigen Belangen beim Thema Mobilität und Parkierung Neuland betreten. In der Hamburger HafenCity entsteht derzeit ein Quartier, das im Hinblick auf die Stellplatzfrage zukunftsweisend und vorbildhaft für viele andere vergleichbare Projekte sein kann.

8.3.4 Bremen: Neues Hulsberg-Viertel

Für die Untersuchung des Projekts wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Drucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem (Deputationsvorlagen, Vorlagen für die Entscheidungen der Bremischen Bürgerschaft)
- sonstige informelle Planwerke (z.B. Wettbewerbsergebnis, Pläne)
- Gutachten und Konzepte
- städtebaulicher Vertrag
- Publikationen der Stadt und der Grundstücksentwicklungsgesellschaft
- Internetauftritt des Projekts (https://neues-hulsberg.de)
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Weser-Kurier)
- schriftliche Befragung der Entwicklungsgesellschaft zu Einzelthemen

8.3.4.1 Überblick: Zahlen und Fakten

Stadt: Bremen

Einwohner: 569.352 (31.12.2018)[1]
Bundesland: Bremen
Landkreis/ Region: Metropolregion Bremen/ Oldenburg
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Metropole in einer metropolitanen Stadtregion
ÖPNV-Angebot: Regionalexpress-Verbindungen in naheliegende Städte, Regio-S-Bahn, 8 Straßenbahnlinien, 44 Buslinien
zugelassene Pkw: 208.707 private + 33.773 gewerbliche Zulassungen (01.01.2019)[2]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 367 (2018/ 2019)[3]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre: 436 (2018/ 2019)[4]
Modal Split (Wege): 35,6 % MIV, 14,7 % ÖV, 25 % Fahrrad, 24,8 % zu Fuß (SrV 2018)[5]
Stellplatzsatzung: Stellplatzortsgesetz Bremen vom 18.12.2012: 1 ST/ WE bis 160 m², 2 ST/ WE über 160 m²; Bauvorhaben mit mehr als 4 Wohnungen bis zu je 90 m² Wfl.: 0,8 ST/ WE [6]

Projekt: Neues Hulsberg-Viertel

Bauzeit: seit 2019 Vermarktung von Grundstücken (2016 Vorab-Vergabe eines Einzelgrundstücks ohne rechtskräftigen B-Plan) // wesentliche Hochbauarbeiten ab 2021 // Fertigstellung bis 2028 geplant [7]
Orts-/ Stadtteil: Östliche Vorstadt, Ortsteil Hulsberg
Adresse: Bismarckstraße, Am Schwarzen Meer
Fläche: 14 ha
Wohneinheiten: ca. 1.170 [8]
Lage: ca. 2,5 km östlich des Stadtzentrums // integrierter innerstädtischer Standort
Städtebau: aufgelöste Blockrandstrukturen mit 3-5 Geschossen im Süden und 6-7 Geschossen in der Mitte und im Norden // Integration von Bestandsgebäuden und -bäumen // Nutzungen: Wohnen, Gewerbe, sozio-kulturelle Einrichtungen // Erschließung über Straßenbügel, Stichstraßen und Wohnwege // durchgängige Fuß- und Radwege // großzügige Freiräume mit Baumbestand und einer `Grünen Mitte´ // Ausweisung als allgemeines Wohngebiet im Innenbereich und als Mischgebiet in den Randlagen [9]
Wohnungsbau: Eigentum, Miete // Sozialquote: 30 % der WE (davon 20 % für von Wohnungslosigkeit bedrohte Haushalte) [10]
Anbindung: im Süden Haltestelle von 2 Straßenbahnlinien; im Norden Haltestelle von 3 Buslinien // Fahrradstraße angrenzend
Infrastruktur: viele Wohnfolgeeinrichtungen in der Umgebung (z.B. Supermarkt, Schule) // Errichtung von 3 Kitas geplant
Planungsrecht: B-Plan 2450 (rechtskräftig seit 28.06.2018) [11]
Akteure und Hauptaufgaben:

- Stadt Bremen: Erarbeitung des B-Plans und des städtebaulichen Vertrags, Organisation der Beteiligung
- Grundstückseigentümer: Gesundheit Nord Grundstücks GmbH & Co. KG (zivilrechtliches Eigentum) und Gesundheit Nord gGmbH (wirtschaftliches Eigentum) als kommunaler Krankenhauskonzern // Ziel: Veräußerung der Grundstücke

- Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG (GEG) (2010 für Entwicklung des Klinikareals gegründet; zu 100 % im Eigentum der Stadt): Erwerb, Vermarktung und Verkauf der Grundstücke, Übernahme von Aufgaben zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, Unterstützung bei der Bürgerbeteiligung [12]

Projekthistorie:

- Hintergrund: durch Zusammenlegung der städtischen Klinikbereiche in einen Gebäudekomplex Freiwerden von Flächen für Errichtung eines Stadtquartiers > hohe Erlöserwartungen zur finanziellen Stabilisierung des Klinikums Bremen Mitte
- 06/ 2010 Grundsatzbeschluss des Senats: `Konzept zur Entwicklung und Vermarktung der Freimachungs-Flächen am Klinikum Bremen Mitte´; Ziel: Entwicklung eines nachhaltigen Stadtquartiers unter der Prämisse der Erlösmaximierung [13]
- 11/ 2010 Antrag der Grünen und der SPD (Regierungsparteien) mit Forderungen zur sozialen, ökologischen und demokratischen Gestaltung des neuen Stadtquartiers (u.a. hoher Stellenwert der Belange Verkehr und Beteiligung) > Grundsatzbeschluss der Bremischen Bürgerschaft mit teilweiser Zustimmung der Oppositionsparteien [14]
- 2011/ 12 Erarbeitung von Planungszielen durch Öffentlichkeit, Fachleute, Politik und Verwaltung > 4 öffentliche Foren zu wesentlichen Planungsthemen (z.B. Mobilität) > umfangreiche Bürgerbeteiligung während des gesamten Prozesses [15]
- 2012/ 13 städtebauliches Gutachterverfahren mit drei Planungsteams für Leitbildentwicklung (Sieger: Lorenzen) [16]
- 2014 Bürgerforen und Veranstaltungen zur Weiterentwicklung der Planungen (u.a. Thema Mobilität) [17]
- 2013-2015 Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans als Grundlage für den Bebauungsplan [18]
- 2014 Aufstellungsbeschluss B-Plan 2450
- 2018 städtebaulicher Vertrag zwischen Stadt, Grundstückseigentümern und Grundstücksentwicklungsgesellschaft [19]
- 2018 Beschluss und Rechtskraft B-Plan
- seit 2019 Vermarktung von zusammenhängenden Baufeldern an Investoren und tw. an Baugemeinschaften: Vergabe nach Preis und Konzeptqualität [20]

Parkierungs- und Mobilitätskonzept:

- 2012 Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts im Vorfeld der Planung (Bearbeitung: SHP Ingenieure; Beauftragung: Grundstückseigentümer und GEG) [21]
- 2015 Erarbeitung eines vertieften Stellplatz- und Mobilitätskonzepts (Bearbeitung: Argus Stadt- + Verkehrsplanung; Beauftragung: GEG) [22]
- Voraussetzungen für Stellplatzreduzierungen: Schaffung von Mobilitätsangeboten als Alternative zum Privatauto, zentralisierte Unterbringung der Stellplätze vorzugsweise in Quartiersgaragen an den Rändern, Ausbau der Fahrradinfrastruktur [23]
- örtliche Bauvorschrift im B-Plan: 0,4 ST/ WE (für alle Wohnungen) // Fahrrad: 2 FST/ WE bis 60 m² Wfl.; 3 FST/ WE über 60 m² Wfl. // Nichtwohnnutzungen: Reduzierung der Stellplatzpflicht gemäß Stellplatzortsgesetz um 50 %, Erhöhung der Fahrradabstellplätze um 50 % // Festlegung von 500 m als zumutbare Entfernung zum Stellplatz [24]
- Besucherparkstände: 0,2 ST/ WE // in Wohnungsnähe nur Parkstände für Carsharing und für Menschen mit Behinderung [25]
- zahlreiche Regelungen im B-Plan u.a. zur Ablöse und zur Aussetzung der Stellplatzpflicht für autoarmes Wohnen [26]
- detaillierte Regelungen zur Umsetzung des Mobilitäts- und Parkierungskonzepts im städtebaulichen Vertrag: v.a. Verpflichtung der GEG zur Gründung eines Quartiersvereins (02/ 2019 erfolgt) mit Pflichtmitgliedschaft aller Grundstückseigentümer [27]

Bauliche Unterbringung:

- 3 Tief- und 2 Hochgaragen (bis zu 6 Geschosse) als Quartiersgaragen in den Randbereichen sowie ein öffentliches Parkhaus des Klinikums; tw. offene Stellplätze auf Baugrundstücken möglich [28]
- differenzierte Festsetzungen im B-Plan für die bauliche Umsetzung des Parkierungskonzepts [29]
- an der Südseite des großen Klinik-Parkhauses Errichtung einer Mantelbebauung mit geringer Tiefe vorgesehen [30]

Mobilitätsangebote:

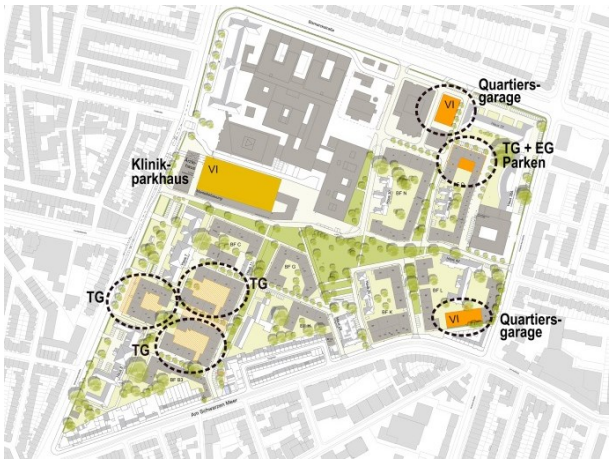
- 25 Stellplätze für Carsharing wohnungsnah auf Privatgrundstücken im B-Plan vorgesehen // weitere Stellplätze in den Quartiersgaragen und im Klinik-Parkhaus geplant [31]
- Aufbau weiterer Mobilitätsdienstleistungen durch den Quartiersverein: z.B. Mobilitätsstation, Verleih von Transportmitteln [32]
- quantitativ und qualitativ verbessertes Angebot für Fahrradunterbringung[33]
- Elektromobilität: Mindestvorgaben zur Ausstattung der Hoch- und Tiefgaragen in städtebaulichem Vertrag (bauliche Vorkehrungen für E-Ladestationen bei mindestens 10 % der Stellplätze; weitere Detailregelungen für E-Ladeinfrastruktur) [34]

Sonstiges:

- bereits hoher Parkdruck in der Umgebung (0,5 ST/ WE im Bestand); seit 10/ 2020 tw. Bewohnerparken im Umfeld [35]
- EU-Forschungsprojekt SUNRISE (2017-2021) unter Federführung der Stadt im Umfeld des Plangebiets: Erprobung neuer Lösungen für die Mobilität in bestehenden Wohn- und Mischgebieten unter Beteiligung von Nutzern [36]
- allgemein gut ausgebautes Carsharing-Angebot in Bremen vorhanden (z.B. 2009 Beschluss eines Carsharing-Aktionsplans) [37]

Quellen: [1] Statistisches Landesamt Bremen 2019: 10 [2] KBA 2019 [3] Statistisches Landesamt Bremen 2019: 10 (Wert vom 31.12.2018); KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [4] Statistisches Landesamt Bremen 2019: 10 (Wert vom 31.12.2018); KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019) [5] Gerike et al. 2020i: 103 (Tab 13 (a)) [6] Stadt Bremen 2012a: Anlage 1 [7] Website Thalmann 2020; Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG 23.11.2020 [8] Stadtgemeinde Bremen 2018: 4 [9] Lorenzen Mayer Architekten GmbH/ relais Landschaftsarchitekten Heck Mommsen PartGmbH 2017; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 5 f. [10] Stadtgemeinde Bremen 2018a: 9 [11] Freie Hansestadt Bremen 2018 [12] Stadtgemeinde Bremen 2018a: 2, 13; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: 9 [13] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 4; Skerra 2016: 56 [14] Bremische Bürgerschaft/ Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD 2010; Bremische Bürgerschaft 2010: 1992-1997: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012: 1 [15] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: 2 f.; Website Neues Hulsberg 2011; Becker/ Hübner 2017: 50-53 [16] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: 2; Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG/ Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012 [17] Website Neues Hulsberg 2014; Bücking 2014: 18-20; Becker/ Hübner 2017: 50 f. [18] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2015a [19] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018a: 2 f.; Stadtgemeinde Bremen 2018a: 3 [20] Stadtgemeinde Bremen 2018: 3 [21] SHP Ingenieure 2012 [22] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: 5; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016b: 8, 18-24; Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015; Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2017; Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: Anlage 3 S. 30 [23] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: 5; Stadtgemeinde Bremen 2018a: 13 f. [24] Freie Hansestadt Bremen 2018: Nummer 26.1, 26.2 [25] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 24; Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: 53 f. [26] Freie Hansestadt Bremen 2018: Nummer 26.3; Freie Hansestadt Bremen 2018: Nummer 26.4; Stadtgemeinde Bremen 2018a: 17 [27] Stadtgemeinde Bremen 2018a: 12-17; Website Neues Hulsberg 2019a [28] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 11-14; Freie Hansestadt Bremen 2018: Nummer 6; Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: Anlage 8 [29] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 12-14 [30] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 13 [31] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 24 [32] Stadtgemeinde Bremen 2018: 12 f.; Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: 18-24 [33] Freie Hansestadt Bremen 2018 [34] Stadtgemeinde Bremen 2018: 11 f. [35] Website Holthaus 2019; Website Senatspressestelle 2020 [36] Website Senator für Umwelt, Bau und Verkehr/ Freie Hansestadt Bremen 2019 [37] Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2015b; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018d

Abbildung 133: Rahmenplan mit den Parkierungsanlagen (ohne Maßstab)



Quelle: Lorenzen Mayer Architekten GmbH et al. 2017 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 134: zeichnerischer Teil des Bebauungsplans 2450 (ohne Maßstab)

Quelle: Freie Hansestadt Bremen 2018

8.3.4.2 Parkierungskonzept

Strategie der Stadt: Initiative und Akteure

Nach der baulichen Umstrukturierung des kommunalen Klinikums stehen nicht mehr benötigte Flächen für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in attraktiver Lage zur Verfügung. Dafür hat die Stadt Bremen eigens eine Grundstücksentwicklungsgesellschaft (GEG) gegründet, um die Flächen zwischenzuerwerben und zu entwickeln. Bei der städtebaulichen Neuordnung der Grundstücke soll einerseits zur finanziellen Sicherung des städtischen Klinikkonzerns ein hoher Verkaufserlös erwirtschaftet werden. Andererseits soll aber auch ein möglichst nachhaltiges Qu artier mit Modellcharakter im Bereich umweltfreundliche und stadtverträgliche Mobilität entstehen. (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 6)

Die zentralen Akteure bei der Entwicklung und Umsetzung der Planungen sind das Bauressort sowie weitere Verwaltungsstellen, die Grundstückseigentümer, die städtische Grundstücksentwicklungsgesellschaft, die politischen Gremien sowie interessierte Bürger. Seit 2011 arbeiten diese Akteure in verschiedenen Formaten und Intensitäten zusammen, um in dem neuen Stadtquartier unter anderem Lösungen für eine weitreichende Reduzierung des MIV und für eine umweltfreundliche Mobilität zu etablieren. Von Beginn an bestand von verschiedenen Seiten der Wunsch, beim Neuen Hulsberg-Viertel in besonderer Weise auf das Thema Nachhaltigkeit zu achten. In der Anfangsphase brachten zwei Fraktionen in der Bremischen Bürgerschaft einen Antrag mit der Aufforderung an den Senat ein, bei der Quartiersentwicklung in vielerlei Hinsicht ambitionierte Ziele (u.a. Verkehr) zu verfolgen und

dabei die Bürger umfassend zu beteiligen (vgl. Bremische Bürgerschaft/ Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen und SPD 2010). Nach dem Beschluss dieses Antrags war – gleichbleibende politische Verhältnisse vorausgesetzt – für die Stadtverwaltung klar, dass die erforderlichen nachfolgenden Gremienbeschlüsse (z.B. für den Bebauungsplan) nur herbeigeführt werden können, wenn die geforderten Planungsziele adäquat berücksichtigt sind.

Besonderheiten des Parkierungskonzepts

Grundlagen und Bausteine

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden zwei schriftlich ausgearbeitete Mobilitätskonzepte erstellt. In der Anfangsphase beauftragten die Grundstückseigentümer und die Entwicklungsgesellschaft ein Mobilitätskonzept (Fertigstellung 2012, Bearbeitung: SHP Ingenieure), in dem zunächst der Bestand erhoben sowie das Mobilitätsverhalten analysiert wurde. Die Abschätzung der Verkehrserzeugung durch die geplante Neubebauung wurde in verschiedenen Szenarien mit und ohne Realisierung eines Mobilitätskonzepts berechnet. Darauf aufbauend wurden auch Stellplatzbedarfe ermittelt (vgl. SHP Ingenieure 2012). Die Studie wurde 2015 in einem nachfolgenden Stellplatz- und Mobilitätskonzept von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft vertieft. Diese Untersuchung lieferte die Grundlage zur Abschätzung, in welchem Maße die Stellplatzzahlen im Vergleich zu den gesetzlichen Mindestforderungen reduziert werden können (vgl. ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung 2017). Die verkehrliche Situation ist insbesondere durch das direkt angrenzende Klinikum mit seinem großen Stellplatzbedarf und den besonderen Anforderungen an die Erreichbarkeit geprägt. Zudem herrscht in der umgebenden Bestandsbebauung bereits ein großer Parkdruck. In den Konzepten wurden verschiedene Möglichkeiten für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze sowie für deren Unterbringung erarbeitet. Im ARGUS-Gutachten aus dem Jahr 2015 wurden die Stellplatzbedarfe auf Grundlage der geplanten Nutzungen baufeldgenau abgeschätzt und verschiedene Szenarien für die Reduzierung entwickelt. Die Bearbeiter stellten die Ergebnisse öffentlich bei Beteiligungsveranstaltungen vor (vgl. ebd.: 5-15).

Das erarbeitete Parkierungskonzept zielt darauf ab, den gesamten durch die Bebauung verursachten Stellplatzbedarf im Plangebiet unterzubringen, eine Verdrängung von ruhendem Verkehr ins Umfeld zu vermeiden und durch bestimmte Mobilitätsmaßnahmen den Bedarf an Stellplätzen zu senken. Auf Grundlage der beiden Studien konnte die Stadt fachlich fundiert die Stellplatzreduzierungen und die Mobilitätsangebote festlegen, die dafür als Voraussetzung notwendig sind. Durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan ist gewährleistet, dass ein begrenztes, aber ausreichendes Parkraumangebot entstehen wird. Die privaten Stellplätze werden zu großen Teilen gebündelt in Quartiersparkhäusern an den Rändern des Baugebiets untergebracht. Besonders schwierig gestaltete sich die Suche nach dafür geeigneten Standorten, da vermieden werden sollte, dass durch die Parkierungsbauwerke die Umgebung der denkmalgeschützten Bestandsgebäude oder die Außenwirkung des neuen Quartiers beeinträchtigt werden. Mangels an passenden Flächen, die die vielfältigen Anforderungen erfüllten, wurden schließlich auf mehreren Baufeldern Tiefgaragen vorgesehen, obwohl einige Bürger wegen der einfachen Umnutzbarkeit vehement Parkhäuser forderten. (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 12-14)

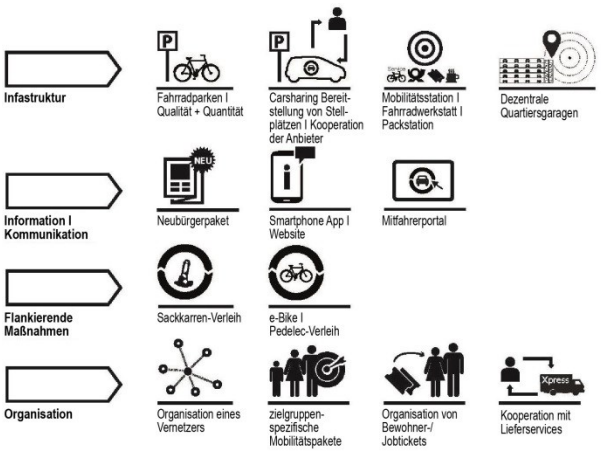
Neben der Minderung der Stellplatzzahlen und der Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen wurde auch beim städtebaulichen Entwurf angesetzt, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Die verpflichtende Mischung von Nutzungen im Quartier verkürzt die Wege zu Orten des täglichen Bedarfs und reduziert die Abhängigkeit vom Auto und den MIV. Das Erschließungssystem wurde so konzipiert, dass der Autoverkehr an den Rändern abgefangen wird und im Innenbereich der Fuß- und Radverkehr dominiert. Im Bebauungsplan wurden viele Wege auf privaten Grundstücken mit Geh- und Radfahrrechten zu Gunsten der Öffentlichkeit belegt, um kurze Verbindungen zu schaffen (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018).

Umsetzungsinstrumente

Das Bauressort der Stadt Bremen hat sich von Anfang an intensiv mit der Frage beschäftigt, wie das erarbeitete Mobilitätskonzept rechtssicher und langfristig umgesetzt werden kann. Bereits im städtebaulichen Rahmenplan aus dem Jahr 2015 wird ausführlich beschrieben, dass zur Implementierung der Mobilitätsangebote ein Verein gegründet werden soll und viele Auflagen und Verpflichtungen in einen städtebaulichen Vertrag einfließen sollen (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2015a: 4 f.). Das Bauressort nutzte das Instrument des städtebaulichen Vertrags, der 2018 in Ergänzung zum Bebauungsplan mit dem Vorhabenträger abgeschlossen wurde, um zahlreiche Maßnahmen des Parkierungskonzepts abzusichern und für die künftigen Bauherren und Mieter Planungssicherheit zu schaffen. Der Grundstücksentwickler GEG wurde dazu verpflichtet, den späteren Käufern der Grundstücke zahl-

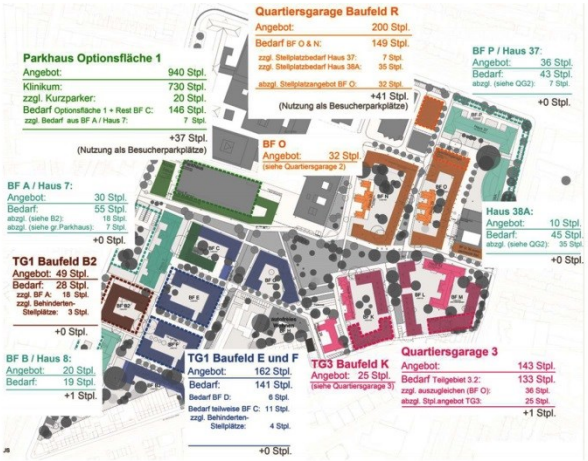
reiche Auflagen und Verpflichtungen zu übertragen und deren Einhaltung zu prüfen. Darüber hinaus musste die GEG selber zahlreiche Aufgaben für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts übernehmen (z.B. Gründung des Quartiersvereins). Im städtebaulichen Vertrag wurde die Vorgehensweise für den Nachweis und die Herstellung der notwendigen Stellplätze in den Quartiersgaragen detailliert geregelt (z.B. Eintragung der Baulasten, Sicherung im Grundbuch, Zuordnung der Stellplätze, Finanzierung, Nutzung der Stellplätze, Zeitplan). Dem Grundstücksentwickler und dem Quartiersverein wurde laut Vertrag die Aufgabe übertragen, für die künftigen Bauvorhaben die Erfüllung der Stellplatzpflicht über Baulasten in den Sammelgaragen zu organisieren. Weitere wichtige Vertragsinhalte bestehen darin, dass im Falle eines Stellplatzmangels die Stadt die Errichtung eines weiteren Parkgeschosses mit 120 Stellplätzen beim Klinikparkhaus fordern kann. Die Stellplätze müssen außerdem provisorisch hergestellt werden, falls sich die Fertigstellung der Quartiersgaragen verzögert (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 3, 12-18). Das Parkhaus am Klinikum und die beiden Quartiersgaragen sollen von einem Investor errichtet und betrieben werden. Die drei dafür vorgesehenen Grundstücke sollen im Jahr 2021 in einem öffentlichen Verkaufsverfahren vermarktet werden (vgl. Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG 23.11.2020).
Die Idee des Quartiersvereins stammte von einer Hamburger Projektentwicklungsgesellschaft, die bereits erste Erfahrungen mit einem solchen Konstrukt gesammelt hatte und die GEG bei der Projektentwicklung unterstützt (vgl. Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG 23.11.2020). Die Gründung des Vereins `Neues Hulsberg-Viertel Quartiersverein´ erfolgte durch die GEG im Februar 2019 im Vorfeld der Entwicklung der Flächen (vgl. Website Neues Hulsberg 2019a). „Zweck des Vereins sind die Förderung nachbarschaftlicher Verbundenheit und die Entwicklung von technischen und sozialen Konzepten für die Stärkung des Quartiers `Neues Hulsberg-Viertel´. Darunter fällt unter anderem die Entwicklung eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements.“ (ebd.) Zu den Hauptaufgaben des Vereins gehört die Steuerung des Stellplatznachweises, die Bereitstellung und Finanzierung der im Mobilitätskonzept beschriebenen Angebote und Dienstleistungen sowie die Organisation und Finanzierung der Carsharing-Stellplätze. Ebenso obliegt ihm die Aufgabe, das Mobilitätskonzept regelmäßig zu evaluieren. Alle Grundstückseigentümer im Neuen Hulsberg-Viertel müssen Vereinsmitglied werden. Die Finanzierung des Vereins erfolgt über grundbuchrechtlich gesicherte Beiträge aller Grundstückseigentümer (zunächst bis zu 0,09 Euro/ m^2 BGF pro Monat, spätere Anpassung möglich). (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 12-17)

Abbildung 135: Überblick über Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung im Gutachten von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung



Quelle: Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2017: 19 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 136: voraussichtliche Stellplatzzuordnung aus der Anlage zum städtebaulichen Vertrag



Quelle: Stadtgemeinde Bremen 2018b: 19

Zahl der notwendigen Stellplätze

Im Juni 2018 beschloss die Stadtbürgerschaft für das Neue Hulsberg-Viertel den Bebauungsplan Nr. 2450, der zahlreiche Abweichungen vom geltenden Stellplatzortsgesetz Bremen enthält. Für Wohnungen wurde der Stellplatzschlüssel pauschal auf 0,4 gesenkt; bei für Nichtwohnnutzungen wurde die gesetzlich geforderte Stellplatzzahl halbiert (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 26). Die Reduzierung der Stellplatzzahlen erfolgte unter Berücksichtigung der guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und dem Fahrrad und des geplanten quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements (v.a. Carsharing) (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 21). Als

Grundlage hierfür diente das 2015 erstellte Stellplatz- und Mobilitätskonzept mit seinen verschiedenen Szenarien für die Minderung von Stellplätzen. Wenn die darin genannten Mobilitätsangebote geschaffen werden, ist laut Gutachter bei Wohnnutzungen ein Stellplatzschlüssel von 0,4 für die Bedarfsdeckung ausreichend und mit keiner Verlagerung von ruhendem Verkehr in die Umgebung zu rechnen (vgl. ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung 2017: 25). Diese pauschale bzw. vorbehaltlose Stellplatzreduzierung im Bebauungsplan machte es zwingend erforderlich, dass im Zuge der weiteren Projektentwicklung die bei der Stellplatzreduzierung angesetzten Mobilitätsangebote auch tatsächlich geschaffen und langfristig vorgehalten werden. In den Gutachten wurde auch eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch Wohn- und sonstige Nutzungen in und um das Quartier (z.B. Klinikum) untersucht. Eine weitere Absenkung der Stellplatzzahlen wurde zwar für möglich gehalten, aber bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen im Bebauungsplan nicht angewendet. Denn wegen der bereits erheblichen Reduzierung der Pflichtstellplätze und der damit verbundenen Verknappung des Stellplatzangebots forderte das Amt für Straßen und Verkehr, dass die verminderte Stellplatzzahl faktisch verfügbar sein müsse. Die Potenziale zur Reduzierung von Stellplätzen wurden somit nicht vollständig ausgeschöpft (vgl. Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: Anlage 3: 30). Im städtebaulichen Vertrag wird diesbezüglich erläutert, dass innerhalb der Quartiersgaragen grundsätzlich eine Mehrfachnutzung der Stellplätze möglich ist. Dies müsse aber zwischen dem Eigentümer der Garage und den Nutzungsberechtigten privatrechtlich vereinbart werden (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 13 f.). Um auch gezielt autoarmes Wohnen (d.h. dauerhafter Verzicht auf die Benutzung eines Pkw) zu ermöglichen, wurde im Bebauungsplan eine Festsetzung aufgenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Herstellungspflicht ausgesetzt werden kann (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 26.4). Mit einem Schlüssel von 0,2 Besucherparkständen je Wohnung wird verhältnismäßig viel Parkraum vorzugsweise in den Randbereichen geschaffen (160-200 Parkstände). Begründet wurde dies seitens der Stadt damit, dass im Umfeld bereits ein großer Parkdruck besteht. Durch Bewirtschaftung wird sichergestellt, dass nur Kurzzeitparker und nicht die Bewohner die Parkstände nutzen (vgl. Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: 53 f.).

Bebauungsplan

Wesentliche Regelungsinhalte

Im Bebauungsplan wurde die Zulässigkeit von Stellplätzen sehr detailliert geregelt. Nur auf wenigen ausgesuchten Baufeldern können bestimmte Parkierungsbauwerke errichtet werden; auf dem eigenen Grundstück sind Stellplätze in vielen Fällen unzulässig. Eine Entfernung von 500 m zwischen Stellplatz und Wohnung wurde als zumutbar festgelegt, wenn die Herstellung auf dem Grundstück nicht möglich ist (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 26). Eine besondere Komplexität erhielt der Bebauungsplan dadurch, dass bis zum Zeitpunkt der Beschlussfassung nicht abschließend geklärt werden konnte, an welchen Standorten und in welchen Dimensionen die Quartiersgaragen errichtet werden, sodass unterschiedliche Szenarien vorgesehen wurden. Im Bebauungsplan wurden drei Mischgebietsflächen ausgewiesen, auf denen nur Hoch- und Tiefgaragen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zulässig sind. Ergänzende gewerbliche Nutzungen und Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke können ebenfalls errichtet werden (vgl. ebd.: Ziffer 6). Zudem wurde geregelt, dass Stellplätze provisorisch herzustellen sind, falls Parkierungsbauwerke nicht rechtzeitig für den Stellplatznachweis zur Verfügung stehen (vgl. ebd.: Ziffer 20). Im grafischen Teil des Bebauungsplans wurde bei den privaten, offenen Stellplätzen in Wohnungsnähe zwischen allgemein nutzbaren und solchen Stellplätzen unterschieden, die nur für Carsharing sowie von Menschen mit Behinderung genutzt werden dürfen (vgl. ebd.). Generell ist im Bebauungsplan die Absicht zu erkennen, die Flächen für Parkierungsanlagen so zu dimensionieren, dass auch nur die Zahl notwendiger Stellplätze errichtet werden kann. Im städtebaulichen Vertrag wurde diesbezüglich vereinbart, dass sich die Stadt und der Vorhabenträger einig sind, dass nicht mehr als die notwendigen Stellplätze errichtet werden sollen. Darauf soll auch im Rahmen der Vermarktung der Grundstücke hingewirkt werden. Eine mögliche Beschränkung der Stellplatzherstellung auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO enthält der Bebauungsplan nicht (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 8, 13; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 12). Außerdem wird im Bebauungsplan die Ablöse von Stellplätzen nur dann zugelassen, wenn nachweislich die Herstellung nicht möglich ist. Als Ablöse wurde ein Betrag von 16.500 Euro je Stellplatz festgelegt (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 26.3). Der Bebauungsplan enthält zudem Regelungen zur Zahl und Beschaffenheit notwendiger Fahrradabstellplätze. Während die Zahl der notwendigen Stellplätze für Pkw abgesenkt wurde, wurde die Zahl der Abstellplätze für Fahrräder in Abhängigkeit der Wohnungsgröße deutlich angehoben (vgl. ebd.: Ziffer 26.1).

Stellungnahmen aus der Verfahrensbeteiligung

Die Auswertung der Unterlagen aus dem Bebauungsplanverfahren zeigte, dass auch bei den förmlichen Beteiligungen die Parkierung im Neuen Hulsberg-Viertel ein zentrales Thema war. Zahlreiche Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und von Bürgern gingen ein, die sich in unterschiedlicher Weise zum Parkierungs- und Mobilitätskonzept äußerten. Während z.B. die Handelskammer für mehr Stellplätze plädierte, begrüßte der BUND ausdrücklich die Reduzierung der Stellplatzzahlen und forderte zudem weniger Tiefgaragen (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: 7). Bei der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs gingen zahlreiche Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein, die das Parkierungskonzept mit den Quartiersgaragen und die Absenkung der Stellplatzzahlen ablehnten, da befürchtet wurde, dass sich ruhender Verkehr in die umgebende Bebauung verlagern könnte (vgl. Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: Anlage 3: 2 f., 33). Während des Bebauungsplanverfahrens gab es sogar eine Petition einer Bürgerin, die sich unter anderem gegen die Größe und die geplanten Zufahrten der Parkhäuser richtete (vgl. ebd.: 57). Im Zuge der Offenlage gaben auch die Grundstückseigentümer und die Entwicklungsgesellschaft eine Stellungnahme ab, in der sie Bedenken äußerten, dass durch den Ausschluss von Tiefgaragen die Vermarktung erschwert wird und somit nicht der gewünschte Erlös aus dem Grundstücksverkauf erzielt werden kann. In der Abwägung wurde ausgeführt, dass wegen der allgemein attraktiven Lage des Quartiers nicht von finanziellen Einbußen auszugehen sei. Vielmehr entstünden durch das Verkehrs- und Parkierungskonzept viele ruhige und gute Wohnlagen, die sich positiv auf den Grundstückswert auswirken. Zudem stelle die Reduzierung der Stellplatzzahlen für die Investoren einen wirtschaftlichen Vorteil dar, da die Kosten für die Hälfte der regulär nach Gesetz herzustellenden Stellplätze eingespart werden können. Zudem dürfe trotz des angestrebten größtmöglichen Erlöses für das Klinikum nicht auf die Realisierung hoher städtebaulicher Ziele verzichtet werden (vgl. ebd.: 11, 14, 27, 30). Als Stadtteilparlament forderte der Beirat Östliche Vorstadt mehrfach in ausführlichen Stellungnahmen, dass das Parkierungskonzept sehr konsequent und mit hohen Zielsetzungen umgesetzt werden solle (vgl. z.B. Beirat Östliche Vorstadt 2016: 1 f.; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018c: 3, 6). Beispielsweise wies er beim Beschluss des Bebauungsplans darauf hin, dass die „Tiefgaragen in den Baufeldern B2 E und F [...] nach wie vor dem `Geist´ der Bürgerbeteiligung [widersprechen] und [...] wertvolle Retentionsflächen [behindern]." (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018c: 3) Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Thema Parkierung polarisiert hat: Während bei den einen Bedenken und Ablehnung gegenüber dem Stellplatz- und Parkierungskonzept überwogen, forderten andere sogar eine ambitioniertere Umsetzung, damit das Neubaugebiet dem Anspruch eines Modellquartiers gerecht wird. Nach einer ausführlichen Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen wurden die Regelungsinhalte des ausgelegten Bebauungsplanentwurfs beibehalten.

Besondere Beteiligungsformate im Vorfeld

Die Strategie der Stadt Bremen war und ist davon geprägt, die Öffentlichkeit weitreichend und transparent an der Entwicklung des neuen Stadtquartiers zu beteiligen. Seit 2011 organisiert das Bauressort mit Unterstützung der Entwicklungsgesellschaft GEG und externer Experten einen breit angelegten Beteiligungsprozess. Beim Neuen Hulsberg-Viertel konnten sich Bürger zu einem ungewöhnlich frühen Zeitpunkt einbringen. In der Regel finden in Bremen erst nach Vorliegen konkreter Planungsvorschläge Bürgerbeteiligungen statt. Von Anfang an wurde beim Neuen Hulsberg-Viertel vor allem das Thema Mobilität häufig und kontrovers diskutiert. Bereits beim ersten Bürgerforum wurde die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts angesprochen und auch im weiteren Verlauf immer wieder der Wunsch geäußert, dass die Reduzierung des Autoverkehrs ein Leitthema bei der Quartiersentwicklung darstellen soll. In einer Berichtsvorlage bezeichnete später das zuständige Senatsressort diese frühzeitige Form der Beteiligung als Bereicherung für das Projekt und verwies auf die hohe Transparenz, die dadurch geschaffen werden konnte (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012: 1 f., Anlage: 6).

Die Stadt verknüpfte bei Veranstaltungen oft gezielt die Themen Mobilität und öffentlicher Raum miteinander, um die positiven Auswirkungen der MIV-Reduzierungen auf den Freiraum zu verdeutlichen (vgl. Skerra 2014: 58). Beispielsweise zeigte sich bei einer solchen Veranstaltung im März 2014 deutlich, dass seitens der Bürger zwar hohe Anforderungen an das Mobilitätskonzept gestellt werden, dass aber auch einige Themen wie die bauliche Unterbringung sehr kontrovers diskutiert werden (vgl. Website Neues Hulsberg 2014). In einer sog. `B-Plan-Werkstatt´ im Juli 2014 erörterte das Bauressort mit den Bürgern den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan. Ein beherrschendes Thema in allen Arbeitsgruppen war die Zahl der notwendigen Stellplätze und deren Unterbringung. Von der Mehrzahl der Teilnehmer wurde eine Reduzierung der Stellplätze befürwortet (vgl. o.A. 2014).

Im März 2015 erläuterte das Bauressort in einem Perspektivengespräch gegenüber Öffentlichkeit und Politik, wie bei der Abwägung mit den verschiedenen Positionen und Anregungen umgegangen wird und welche Regelungen im Bebauungsplan getroffen werden sollen. Während bei vielen anderen Planungsthemen ein breiter Konsens erreicht werden konnte, konnte der bestehende Dissens bei der Parkierung auch bei dieser Veranstaltung nicht völlig aufgelöst werden. Beispielsweise brachte die sog. `BürgerInAktion Neues Hulsberg´, ein Kreis aus ca. 20 sachkundigen Personen, vehement die Forderung vor, in dem neuen Baugebiet gänzlich auf Tiefgaragen zu verzichten. Einige Bürger hielten wiederum den Stellplatzschlüssel von 0,4 für nicht ambitioniert genug und forderten stattdessen 0,3 Stellplätze je Wohnung. Daneben gab es aber auch Bürger und Vertreter aus der Immobilienwirtschaft mit Bedenken, dass sich die Stellplatzabsenkung und das Verbot von Tiefgaragen in vielen Baufeldern investitionshemmend auswirken könnten. Das Bauressort hat letztlich in Drucksachen die verschiedenen Bedenken und Anregungen ausführlich erläutert und den Gremien unterschiedliche Lösungsvarianten zur politischen Entscheidung vorgelegt. (vgl. Skerra 2014: 58; Website Janz 2014; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2015a: 2, 5)
Der Entwicklungsprozess des neuen Quartiers wurde ausführlich und transparent dokumentiert (z.B. auf der eigens eingerichteten Internetseite). Übereinstimmungen und Dissense im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden schriftlich festgehalten und veröffentlicht (v.a. auf der Website und in Publikationen). Die Auswertung der zahlreichen Dokumente, die in diesem Rahmen entstanden sind, lässt erkennen, wie unterschiedlich und teilweise ideologisch geprägt die Meinungen beim Thema Parkierung sind. Als solche widerstreitenden Vorstellungen auf die fachlichen Ziele der Verwaltung und auf den Verwertungsdruck der Grundstückseigentümer trafen, entstanden Zielkonflikte, die letztlich nur politisch entschieden werden konnten.

8.3.4.3 Bewertung anhand der Indikatoren

Da sich das Neue Hulsberg-Viertel noch mitten in der Entwicklung befindet, können die Indikatoren, inwieweit das Parkierungs- und Mobilitätskonzept die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung ausschöpft, nur auf Grundlage der aktuellen Planungen und Absichtserklärungen bewertet werden.

Wohnkosten

Im Neuen Hulsberg-Viertel werden Kosten in erheblichem Umfang dadurch eingespart, dass bei Wohnungen deutlicher weniger Stellplätze errichtet werden müssen, als es das Bremer Stellplatzortsgesetz ansonsten fordert. Wenn die Bauherren die Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,4 ausschöpfen, müssen je nach Wohnungsgröße nur etwa halb so viele Stellplätze hergestellt werden, wodurch die Investitions- und folglich die Wohnkosten erheblich sinken. Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass für die Herstellung eines Stellplatzes in einer Hochgarage 16.500 Euro und in einer Tiefgarage 24.500 Euro an den Bauherren der Parkierungsanlage zu entrichten sind. Dafür erhält das stellplatzpflichtige Vorhaben das Nutzungsrecht an den Stellplätzen. Die Kosten für einen Stellplatz in einer Tiefgarage sind fast um die Hälfte höher als in einer Hochgarage (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 14-16). Im Durchschnitt entfallen somit bei einem Stellplatzschlüssel von 0,4 auf eine Wohnung 6.600 Euro für einen Hochgaragenstellplatz und 9.800 Euro für einen Tiefgaragenstellplatz. Angesichts der Tatsache, dass im Vergleich zum regulären Stellplatzschlüssel ungefähr 470 Stellplätze weniger errichtet werden können, ergeben sich bei mittleren Baukosten von 20.500 Euro pro Stellplatz Gesamteinsparungen von etwa 9,64 Mio. Euro, wenn die Reduzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Grundstückseigentümer einen Beitrag zur Finanzierung des Quartiersvereins leisten müssen, der sich um die Bereitstellung und Verwaltung der für die Stellplatzreduzierungen erforderlichen Mobilitätsangebote kümmert. Im städtebaulichen Vertrag wurde ein Beitrag von bis zu 9 Cent/ m^2 BGF pro Monat festgelegt (spätere Anpassung möglich). Bezogen auf eine durchschnittliche Wohnung, bei der die Stadt in ihren Berechnungen im frei finanzierten Wohnungsbau von 80 m² Wohnfläche bzw. 103 m² Bruttogeschossfläche ausgeht, fallen somit pro Monat 9,30 Euro bzw. pro Jahr 111,20 Euro für den Quartiersverein an. Wenn alle 1.170 Wohnungen wie geplant realisiert sind, unter denen sich auch 350 geförderte Wohnungen mit geringerer Wohnfläche (Annahme der Stadt: 81 m² BGF) befinden, führt die Quadratmeterabgabe von 9 Cent nach eigenen Berechnungen zu monatlichen Einnahmen von etwa 10.000 Euro für den Quartiersverein (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 3 f., 9, 12).

Flächenverbrauch

Da ein großer Teil der Stellplätze in bis zu sechsgeschossigen Quartiersgaragen untergebracht werden soll, kann in einigen Baufeldern eine Unterbauung durch Tiefgaragen vermieden werden. Dadurch können mehr alte Bäume erhalten und die Anpflanzung von neuen Bäumen in den Innenhöfen erleichtert werden. In der umfangreichen Bürgerbeteiligung wurde mehrfach der vollständige Verzicht auf Tiefgaragen gefordert, um die ökologischen Funktionen des Bodens erhalten zu können (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018c: 3). Schlussendlich wurden im Bebauungsplan stellenweise doch Tiefgaragen zugelassen, weil sich in manchen Bereichen kein städtebaulich verträglicher Standort für eine Hochgarage finden ließ (vgl. Skerra 2014: 6 f.). Bei der Bewertung der Hochgaragen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass diese Bauwerke auf gut integrierten und erschlossenen Grundstücken entstehen, auf denen auch Wohnraum oder sonstige Nutzungen hätten realisiert werden können.

Unabhängig von der Art der baulichen Unterbringung wird die deutliche Absenkung des Stellplatzschlüssels bei allen Nutzungen zu erheblichen Flächeneinsparungen im neuen Stadtquartier führen, wenn die Bauherren tatsächlich nur das Mindestmaß herstellen. Im Stellplatz- und Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2015 wurden verschiedene Szenarien für den Stellplatzbedarf berechnet. Gemäß Stellplatzortsgesetz Bremen wären im Neuen Hulsberg-Viertel für die geplanten Wohnungen und sonstigen Nutzungen insgesamt etwa 1.410 Stellplätze notwendig gewesen; bei dem eingeführten Stellplatzschlüssel von 0,4 für Wohnungen und dem 50-prozentigen Abschlag für sonstige Nutzungen sind laut Studie insgesamt noch 760 Stellplätze erforderlich. Bei einem pauschalen Flächenansatz von 27,5 m^2 je Stellplatz reduziert sich somit die für Parkierung erforderliche Nutzfläche um rund 17.900 m^2. Darüber hinaus hätten gemäß Studie weitere ca. 3.400 m^2 Fläche (125 Stellplätze) eingespart werden können, wenn eine Mehrfachnutzung der Stellplätze durch die geplanten Nutzungen erfolgen würde (vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2017: 8-13).

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Von Anfang an war aus der Politik und der Öffentlichkeit der Wunsch nach einer Reduzierung des Autoverkehrs und nach alternativen, umweltfreundlichen Mobilitätsformen im Neuen Hulsberg-Viertel vorhanden (vgl. z.B. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012: Anlage: 6). In dem neuen Stadtquartier wurden und werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner zu beeinflussen und den MIV zu reduzieren. Vor allem folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen: Reduzierung des Stellplatzschlüssels um etwa die Hälfte, Carsharing, Mobilitätsmanagement, verschiedene Dienstleistungen und Förderung des Fahrradverkehrs. Laut städtebaulichem Vertrag sind die Mobilitätsmaßnahmen zudem in der Nutzungsphase zu evaluieren. Im Stellplatz- und Mobilitätskonzept von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung wird ausgeführt, dass die „begrenzte Verfügbarkeit von Stellplätzen sowie die Planung von lediglich öffentlichen Besucherparkplätzen am Rand des Quartiers [...] bereits als Anreiz für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu verstehen [sind]. Voraussetzung ist allerdings, dass ein Unterwandern des Konzepts durch Parken auf öffentlichen Parkständen im Außenbereich [unterbunden wird], in dem auf eine strikte Parkraumbewirtschaftung mit entsprechenden Kontrollen gesetzt wird.“ (Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2017: 23) Mit 500 m wurde im Bebauungsplan die zumutbare Entfernung zwischen Stellplatz und Wohnung großzügig bemessen. Im Mobilitätsgutachten wird erläutert, dass Distanzen zwischen Wohnung und Auto „für einen erhöhten „Antrittswiderstand“ [sorgt], der die Attraktivität der privaten Kfz-Nutzung einschränkt und somit ein verändertes Mobilitätsverhalten fördert.“ (ebd.: 20) Im Neuen Hulsberg-Viertel ist der überwiegende Teil der Stellplätze allerdings innerhalb von 200 m erreichbar und die 500-m-Regelung dient vor allem dazu, in Einzelfällen die Flexibilität beim Stellplatznachweis zu vergrößern (vgl. Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: 53). Um außerdem Carsharing wohnungsnah verfügbar und im Freiraum präsent zu machen, lässt der Bebauungsplan auf zahlreichen privaten Grundstücken offene Carsharing-Stellplätze zu.

Da es ausdrückliches Ziel der Stadt Bremen war, im Plangebiet auch Wohnformen zu ermöglichen, die bewusst auf das Privatauto verzichten, wurde im Bebauungsplan eine Festsetzung aufgenommen, dass bei einem schriftlich erklärten dauerhaften Verzicht die Herstellung von Stellplätzen ausgesetzt werden kann. Im städtebaulichen Vertrag wurden dazu weitere Regelungen getroffen und auch ein Baufeld im Süden definiert, auf dem autofreies

Wohnen vorangetrieben werden soll (vgl. Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 26.4; Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 32). Um die Nutzung des Fahrrads attraktiver zu machen, wurde zudem sowohl die Zahl der erforderlichen Abstellplätze um 50 % als auch die Anforderungen an deren Unterbringung im Bebauungsplan erhöht (vgl. Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 26.1).

Stadtraumqualität

Die Bündelung der Stellplätze in wenigen Hoch- und Tiefgaragen am Rand der Bebauung, die Reduzierung des öffentlichen und privaten Einstellplatzangebots und die Straßenführung tragen dazu bei, dass im Neuen Hulsberg-Viertel – nach aktuellem Planungsstand – in vielen Bereichen ein weitgehend autofreier Stadtraum entstehen wird. Die Festlegung der Standorte für die Hochgaragen erfolgte vor allem unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten. In einigen städtebaulich sensiblen Bereichen wurde deshalb teilweise auch wieder auf Tiefgaragen zurückgegriffen (z.B. in der Umgebung denkmalgeschützter Gebäude). Ein Nachteil der Parkhäuser besteht darin, dass sie im Vergleich zu Tiefgaragen räumlich stärker in Erscheinung treten. In der Abwägung überwog allerdings der Vorteil, dass sie im Falle eines abnehmenden Stellplatzbedarfs zurückgebaut und auf den freiwerdenden Flächen neue Nutzungen errichtet werden können (vgl. z.B. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018c: 3). Ein Vorteil von Sammelgaragen liegt zudem darin, dass sich Bewohner im Quartier bewegen und somit auf dem Weg zum bzw. vom Auto den öffentlichen Raum beleben.
Die besonderen Zielsetzungen beim Neuen Hulsberg-Viertel in Sachen Mobilität spiegeln sich auch im städtebaulichen Entwurf wider. Ein System aus Wegen, Grünflächen und öffentlichen Straßen, das weitgehend frei von fahrendem und ruhendem Verkehr ist, durchzieht das Quartier und sorgt für eine hohe Aufenthaltsqualität. Der nicht vermeidbare ruhende Verkehr soll möglichst stadtbildverträglich untergebracht werden. Die Zufahrten zu den Parkierungsanlagen wurden planungsrechtlich so platziert, dass sie möglichst wenig das Wohnumfeld beeinträchtigen (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 24 f.). Der Bebauungsplan unterscheidet zudem sensible Bereiche, in denen Tiefgaragen vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegen müssen, und Bereiche, in denen ein Überragen des Geländes bis zu 70 cm möglich ist (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 9). Die Fassaden von Hochgaragen sind flächendeckend zu begrünen, um sie gestalterisch gut zu integrieren und den ökologischen Charakter des Quartiers zu betonen (vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: 7, 30). Durch die Regelung im Bebauungsplan, dass auf den Flächen der Hochgaragen auch ergänzende gewerbliche Nutzungen sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zugelassen werden können, kann die städtebauliche Einbindung der Parkierungsanlagen verbessert werden (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2018: Ziffer 6). Um eine hohe Gestaltungsqualität sicherzustellen, wurde im städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass für die Parkhäuser an städtebaulich prägnanten Stellen Fassadenwettbewerbe durchzuführen sind (vgl. Stadtgemeinde Bremen 2018a: 5). Bei dem direkt an die Wohnbebauung angrenzenden Klinikparkhaus im Norden ist eine Mantelbebauung an der Südseite vorgesehen, um das große Bauvolumen verträglich in die Bebauung zu integrieren.

8.3.4.4 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Bei den Strategien und Planungen für das Neue Hulsberg-Viertel haben Fragen der Mobilität und der Parkierung von Beginn an eine große Rolle gespielt. Eine besondere Herausforderung besteht bei dem Projekt darin, dass die vielfältigen Anforderungen des angrenzenden Klinikums (v.a. viele verkehrliche Belange) beachtet werden müssen. Da die Verkaufserlöse der Grundstücke für die Finanzierung des städtischen Klinikums benötigt werden, waren auch die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Vermarktbarkeit und die Grundstückspreise von großer Bedeutung. Im Zuge der Entwicklung des Baugebiets wurde von verschiedenen Akteuren (insbesondere aus der Stadtpolitik und der Bürgerschaft) eingefordert, den MIV im Quartier wegen der innerstädtischen, verkehrlich integrierten Lage auf ein Minimum zu senken und damit auch den Stellplatzbedarf zu reduzieren. Um dies zu erreichen, setzte die Stadt auf verschiedenen Ebenen an – vom Städtebau, über die Nutzungsmischung, das Erschließungssystem und die Stellplatzunterbringung bis hin zu Mobilitätsangeboten.

Auf Grundlage von Fachgutachten und einer breiten Beteiligung interessierter Bürger wurde unter der Federführung des Bauressorts für das Neue Hulsberg-Viertel im Vorfeld ein Parkierungs- und Mobilitätskonzept entwickelt und aktuell umgesetzt, das in vielerlei Hinsicht vorbildhafte und innovative Maßnahmen beinhaltet. Wichtig war sicherlich zu Beginn der Beschluss des Bremer Stadtrats, die Flächen besonders nachhaltig zu entwickeln. Damit hatte die Stadtverwaltung ein starkes Mandat, um ambitionierte Konzepte voranzutreiben und zur Umsetzung zu bringen. Die breit angelegte Bürgerbeteiligung, die vom zeitlichen, personellen und inhaltlichen Umfang her weit über das übliche Maß in Bremen hinausging, sorgte von Anfang an für ein hohes Maß an Transparenz und für eine frühzeitige Verständigung über die Planungsziele, die so in alle folgenden Planungs- und Umsetzungsschritte einfließen konnten (z.B. bereits in den städtebaulichen Entwurf). Während des mehrjährigen Planungsprozesses wurden die Möglichkeiten ausgelotet, wie in dem neuen Stadtquartier der Stellplatzbedarf wirksam reduziert und die Parkierungsbauwerke stadtverträglich integriert werden können. Die Stadt war stets mit einer hohen Erwartungshaltung seitens der Öffentlichkeit konfrontiert, dass die vorgebrachten Vorschläge und Ziele auch umgesetzt werden. Die umfangreichen, für die Auswertung verfügbaren Dokumente zeigen, dass viele Aspekte des Mobilitätskonzepts im Konsens erarbeitet und Kompromisse zwischen den Interessen ausgehandelt werden konnten. Bei einigen von der Öffentlichkeit oder sonstigen Einrichtungen vorgebrachten Belangen ließ sich aber trotz Bemühungen der Baubehörde keine Übereinstimmung herstellen, sodass darüber politisch entschieden werden musste. Hervorzuheben sind bei diesem Projektbeispiel das transparente und strategische Vorgehen der Stadt. Die Bauverwaltung berichtete kontinuierlich über die Fortschritte und offenen Punkte bei den Planungen und erläuterte in Beschlussvorlagen ausführlich die bestehenden Dissense, um die politischen Entscheidungen herbeizuführen.

Der Grundgedanke des Parkierungskonzepts besteht darin, durch verschiedene Angebote und Maßnahmen im Mobilitätsbereich die Zahl der Privatautos und damit den Bedarf an Stellplätzen in dem neuen Stadtquartier zu senken. Mit welchen Maßnahmen dies gelingen kann, wurde vorab in Fachgutachten detailliert untersucht und festgelegt. Das Projektbeispiel zeigt, dass bei einer solchen Vorgehensweise ein zuverlässiger Akteur erforderlich wird, der den Aufbau, den langfristigen Erhalt und die Weiterentwicklung der Mobilitätsmaßnahmen übernimmt. Im Neuen Hulsberg-Viertel ist dafür ein Quartiersverein zuständig, der zu diesem Zweck von der Entwicklungsgesellschaft gegründet wurde. Alle Grundstückseigentümer im Quartier müssen Mitglied werden und mit wenigen Cent pro Quadratmeter BGF-Wohnfläche den Verein finanziell unterstützen. Mit diesem Organisations- und Finanzierungsmodell kann eine dauerhafte Umsetzung des Mobilitätskonzepts gewährleistet werden.

Es ist davon auszugehen, dass die verschiedenen Maßnahmen im Neuen Hulsberg-Viertel, die bereits realisiert wurden oder im Zuge der Aufsiedlung noch umgesetzt werden, in vielfältiger Weise die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung ausschöpfen. Insbesondere durch die starke Absenkung der Stellplatzzahlen lassen sich positive Effekte auf die Kosten, den Flächenverbrauch und das Mobilitätsverhalten erwarten. Im Hinblick auf eine drohende Verlagerung von Parkdruck in die Umgebung erscheint die Entscheidung der Stadt sinnvoll, ein EU-Forschungsprojekt (SUNRISE) zu akquirieren, das sich mit den dortigen Schwierigkeiten des ruhenden Verkehrs beschäftigt (vgl. Website Senator für Umwelt, Bau und Verkehr/ Freie Hansestadt Bremen 2019). Das Projektbeispiel verdeutlicht außerdem die Schwierigkeiten, die sich bei Parkhäusern ergeben können – insbesondere, wenn es um die stadträumlich verträgliche Einbindung der großen Bauvolumen oder um gestalterische Qualitäten geht.

Das Neue Hulsberg-Viertel zeigt exemplarisch, dass beim Thema Mobilität und Parkierung für Städte eine zielführende Strategie darin liegen kann, die Bürger frühzeitig und umfassend zu beteiligen, um die Konzepte auf eine breite Basis zu stellen. Die Stadt Bremen war bereit, einen Mehraufwand bei der Kommunikation und Koordination zu betreiben und eine aktive Rolle bei der Organisation der Quartiersmobilität zu übernehmen. Sie nutzte den Bebauungsplan und den städtebaulichen Vertrag als Instrumente, um die Umsetzung des Parkierungskonzepts detailliert zu regeln und so ein hohes Maß an Planungssicherheit zu schaffen. Die weitreichende Beteiligung der Öffentlichkeit, die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Interessensgruppen, der Zwischenerwerb der Grundstücke durch eine städtische Entwicklungsgesellschaft, die Erstellung von Gutachten durch Fachbüros und die politische Unterstützung haben wesentlich dazu beigetragen, dass in den nächsten Jahren die ambitionierten Ziele umgesetzt und so viele Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung ausgenutzt werden können.

8.3.5 Leipzig: Westlich des Hauptbahnhofs (Löwitz Quartier)

Für die Untersuchung des Projekts wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung, Gutachten)
- Gemeinderatsdrucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem der Stadt (Vorlagen und Verlaufsprotokolle der Sitzungen)
- Gutachten und Fachbeiträge zum Bebauungsplan, die auf der Internetseite der Stadt abrufbar sind (v.a. Mobilitätskonzept)
- städtebaulicher Vertrag (aus dem Ratsinformationssystem)
- Informationen auf der Internetseite der Stadt und der Projektentwickler
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Leipziger Volkszeitung, Leipziger Internetzeitung)
- schriftliche Befragung von Mitarbeitern des Verkehrs- und Tiefbauamts und des Stadtplanungsamts der Stadt Leipzig sowie der Projektentwicklungsgesellschaft

8.3.5.1 Überblick: Zahlen und Fakten

Stadt: Leipzig

Einwohner: 596.517 (2018) [1]
Bundesland: Sachsen
Landkreis/ Region: kreisfreie Stadt
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum; Ballungsraum Leipzig-Halle
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: Metropole in einer metropolitanen Stadtregion
ÖPNV-Angebot: Hauptbahnhof mit S-Bahn- und Regionalverkehrsanbindung, 13 Straßenbahn- und 51 Buslinien
zugelassene Pkw: 200.521 private + 26.793 gewerbliche Zulassungen (01.01.2019) [2]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 336 (Durchschnitt Sachsen: 475) [3]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre: 399 (Durchschnitt Sachsen: 563) [4]
Modal Split (Wege): Gesamtstadt (2015): 39,7 % MIV, 17,6 % ÖV, 17,3 % Fahrrad, 25,4 % zu Fuß // citynaher Geschäftsbereich: 28,3 % MIV, 19,0 % ÖV, 23,1 % Fahrrad, 29,6 % zu Fuß [5]
Stellplatzsatzung (rechtskräftig seit 07.12.2019): bis 50 m² Wfl.: 0,5 ST/ WE; ab 50 m² Wfl.: 0,7 ST/ WE; Reduzierungen bei guter ÖPNV-Anbindung, Carsharing und Mobilitätskonzept möglich [6] // allerdings keine Anwendung auf Plangebiet wegen separater Festsetzungen in B-Plan [7]

Projekt: `Westlich des Hauptbahnhofes´ (in Planung)

Bauzeit: Erschließungsarbeiten ab 2020 // Beginn Hochbauten vermutlich 2022/ 2023 // Fertigstellung voraussichtlich 2026/ 2027 [8]
Orts-/ Stadtteil: Stadtbezirk Mitte, Ortsteil Zentrum-Nord und Zentrum-Ost
Adresse: Kurt-Schumacher-Straße, Preußenseite
Fläche: ca. 11 ha (11 Baufelder) [9]
Wohneinheiten: ca. 650 WE (je nach Wohnanteil in den urbanen Gebieten) [10]
Lage: an der Westseite des Leipziger Hauptbahnhofs // Innenstadt fußläufig erreichbar
Städtebau: nutzungsgemischtes Stadtquartier aus Wohnen, Büro, Gewerbe, Hotel und sozialen Einrichtungen (5-zügiges Gymnasium mit Turnhalle und Sportplatz, Kita) // aufgebrochene Blockrandbebauung (3-6 Geschosse), Bürohochhaus im Norden (bis zu 13 Geschosse) // dichtes Fuß- und Radwegenetz // Parkanlage und mehrere Pocketparks auf privaten Flächen entlang des zentralen Wegs // Ausweisung der Bauflächen als urbanes Gebiet (40-75 % Wohnanteil), Gewerbegebiet sowie Gemeinbedarfsflächen [11]
Wohnungsbau: 30 % der BGF für Wohnen mit Mietpreis- und Belegungsbindung nach Förderrichtlinien des Landes [12] // sonstiges Wohnungsgemenge noch offen [13]
Infrastruktur: zahlreiche Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Umfeld // verschiedene Angebote im Gebiet geplant
Anbindung: Hauptbahnhof in direkter Nähe // große Teile des Plangebiets innerhalb 300-m-Einzugsbereich von S-Bahn- und Tram-Haltestellen; keine Abdeckung des nordöstlichen Bereichs // überregionaler Radweg durch Plangebiet [14]
Planungsrecht: B-Plan Nr. 323.2 `Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe´ (rechtskräftig seit 17.08.2019) [15]

Akteure und Hauptaufgaben:

- privater Grundstückseigentümer/ Erschließungsträger: während B-Plan-Erstellung: Leipzig 1 GmbH (im Eigentum von zwei Familienunternehmen): Erwerb und Entwicklung der Flächen, Beauftragung von Gutachten im Zuge der Erstellung des B-Plans, Übernahme zahlreicher Verpflichtungen im städtebaulichen Vertrag, Errichtung der Infrastruktur, Umsetzung des Mobilitätskonzepts // 2020 Weiterveräußerung der Grundstücke an Leipzig 2 GmbH (Joint Venture aus OTTO WULFF, HAMBURG TEAM Gesellschaft für Projektentwicklung mbH und HASPA Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft mbH) [16]
- Stadt Leipzig (v.a. Stadtplanungsamt, Verkehrs- und Tiefbauamt): Erarbeitung des B-Plans und des städtebaulichen Vertrags, Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für ein autoarmes Quartier (z.B. Parkraumbewirtschaftung), Verpflichtung des Erschließungsträgers zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Projekthistorie:

- über Jahre mehrere Versuche zur Umnutzung der ehemaligen Bahnflächen [17]
- 2007 Aufstellungsbeschluss für B-Plan Nr. 323.2
- 2008 nicht-offener Wettbewerb (Sieger: ASTOC; Auslober: Stadt Leipzig, Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG) [18]
- 2016 Erwerb der Brachfläche durch einen privaten Investor (Leipzig 1 GmbH) von Aurelis > einseitige Willenserklärung des Vorhabenträgers zur Umsetzung bestimmter Zielsetzungen [19]
- 08/ 2018 Fertigstellung des schriftlich ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts [20]
- 06/ 2019 Abschluss des städtebaulichen Vertrags zwischen Stadt Leipzig und Leipzig 1 GmbH [21]
- 06/ 2019 Satzungsbeschluss des B-Plans (rechtskräftig seit 17.08.2019) [22]
- 2020 Weiterveräußerung des Grundstücks an Leipzig 2 GmbH
- 2022/ 23 voraussichtlicher Baubeginn der Hochbauten [23]

Parkierungs- und Mobilitätskonzept:

- frühzeitige Erstellung eines Mobilitätskonzepts (Beauftragung durch Erschließungsträger): Erarbeitung von Maßnahmen zur Reduzierung des MIV durch Förderung des ÖPNV, des Fahrradverkehrs sowie durch Sharing-Angebote; Angebote als Grundlage für die Absenkung der Stellplatzzahl; Sicherung der Umsetzung durch B-Plan und durch städtebaulichen Vertrag [24]
- Erstellung eines Verkehrsgutachtens zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens ergänzend zum Mobilitätskonzept [25]
- Beschränkung der ST-Herstellung durch B-Plan (§ 12 Abs. 6 BauNVO) auf 60 % der notwendigen ST gemäß VwVSächsBO bei Wohnungen (Richtzahl in VwVSächsBO: 1-2 ST/ WE in MFH), auf 50 % bei Gewerbe und auf 25 % bei Schulen [26]
- Durchführung einer repräsentativen Evaluation zum Mobilitätsverhalten der Bewohner durch Erschließungsträger ca. 6-12 Monate nach Erstbezug und Wiederholung nach 2 Jahren (Verpflichtung durch städtebaulichen Vertrag) [27]
- teilweise in Umgebung bereits Parkraumbewirtschaftung vorhanden; Ausweitung auf Plangebiet und im Umfeld geplant [28]

Bauliche Unterbringung:

- nur Tiefgaragen in den urbanen Gebieten (gemäß § 6a BauNVO) zulässig // auf Flächen für Gewerbe und Gemeinbedarf auch andere Unterbringungsformen möglich [29]
- ca. 64 öffentliche Parkstände in den Planstraßen A und C [30]

Mobilitätsangebote:

- Verschiebung einer Straßenbahnhaltestelle zur Verbesserung der Erreichbarkeit [31]
- Errichtung von neuen Wegen ins Quartier und eines zentralen Fuß- und Radwegs durch die Bebauung [32] // Durchwegungen auf privaten Flächen (Gehrechte) [33]
- Schaffung von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten auf öffentlichen und privaten Flächen in großer Zahl [34]
- Aufbau von Carsharing als komplementäres Mobilitätsangebot zum Umweltverbund [35]
- Verpflichtung des Erschließungsträgers durch den städtebaulichen Vertrag zur Umsetzung zahlreicher Maßnahmen: u.a. Einrichtung einer Mobilitätsberatung vor Aufsiedlung[36] und mind. einer Mobilitätsstation[37]; Anfertigung von Informationsmaterialien[38]

Sonstiges:

- Erstellung weiterer Gutachten zu verschiedenen Themen im Rahmen des B-Planverfahrens (z.B. Energiekonzept)
- bereits zahlreiche Mobilitätsstationen in Leipzig vorhanden (Stele mit Carsharing-Stellplätzen, Leihfahrrädern, Ladestationen) [39]

Quellen: [1] Stadt Leipzig 2019h: 11 [2] KBA 2019 [3] KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019); Stadt Leipzig 2019h: 11 (Wert vom 31.12.2018); Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2019: 50 [4] KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019); Stadt Leipzig 2019h: 11 (Wert vom 31.12.2018); Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2019: 50 [5] Verkehrs- und Tiefbauamt Stadt Leipzig o.J.: 7, 20 [6] Stadt Leipzig 2019i; Stadt Leipzig 2019j [7] Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt/ Korzer 25.11.2020 [8] Leipzig 2 GmbH 27.10.2020 [9] HAMBURG TEAM Projektentwicklung GmbH o.J. [10] RKW Architektur+ et al. 2018: 42; HAMBURG TEAM Projektentwicklung GmbH o.J. [11] Stadt Leipzig 2019a: 92; Stadt Leipzig 2018g; bgmr Landschaftsarchitekten GmbH 2018 [12] Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 10, 34 f. [13] Leipzig 2 GmbH 27.10.2020 [14] Stadt Leipzig 2019a: 13 f.; RKW Architektur+ et al. 2018: 12-14, 27 f. [15] Stadt Leipzig 2020k [16] Website Otto Wulff 2020; Website HAMBURG TEAM GmbH 2020 [17] Stadt Leipzig 2019a: 5 [18] Website competitionline 2008 [19] Website Aurelis 2016; Stadt Leipzig 2019a: 9 [20] RKW Architektur+ et al. 2018 [21] Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019 [22] Stadt Leipzig 2019b [23] Leipzig 2 GmbH 27.10.2020 [24] RKW Architektur+ et al. 2018; Stadt Leipzig 2019a: 42; Stadt Leipzig 2019a: 7-9, 93; Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 36-40 [25] seecon Ingenieure 2018 [26] Stadt Leipzig 2019a: 93, 140-142; Stadt Leipzig 2019c: 23; Stadt Leipzig 2019e: 8; Sächsisches Staatsministerium des Innern 2005: Anlage; § 49 Abs. 1 Satz 3 SächsBO [27] Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 39 [28] RKW Architektur+ et al. 2018: 16-18 [29] Stadt Leipzig 2019d [30] Stadt Leipzig 2019a: 132 [31] Stadt Leipzig 2019a: 14 [32] bgmr Landschaftsarchitekten GmbH 2018; RKW Architektur+ et al. 2018: 9-12, 29-32 [33] Stadt Leipzig 2019a: 94 [34] RKW Architektur+ et al. 2018: 45; Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 39 f. [35] RKW Architektur+ et al. 2018: 18 [36] Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 37; RKW Architektur+ et al. 2018: 37 f. [37] Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 38; RKW Architektur+ et al. 2018: 20, 36 [38] Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 37 [39] RKW Architektur+ et al. 2018: 20; Website VCD o.J.

Abbildung 137: städtebaulicher Entwurf des neuen Quartiers

Quelle: Stadt Leipzig 2018g: 2 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 138: Bebauungsplan Nr. 323.2 (Planteil ohne Maßstab)

Quelle: Stadt Leipzig 2019k

8.3.5.2 Parkierungskonzept

Strategie der Stadt: Initiative und Akteure

Die Stadt Leipzig verfolgt beim Projekt `Westlich des Hauptbahnhofes´ die Zielsetzung, auf einer innenstadtnahen Bahnbrache ein nutzungsgemischtes Quartier mit einem hohen Anteil an bezahlbaren Wohnungen zu schaffen. Die verkehrsgünstige Lage direkt am Hauptbahnhof soll für die Realisierung eines autoarmen Quartiers genutzt werden (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 6). Einem Bericht in der Lokalpresse zufolge handelt es sich bei dem Vorhaben um das erste autoarme Neubauquartier in Leipzig (vgl. Website Rometsch 2019).

Nach dem Erwerb der Bahnflächen durch einen privaten Investor (Leipzig 1 GmbH) im Jahr 2016 trieb die Stadt den Abschluss des seit 2007 laufenden Bebauungsplanverfahrens voran. Stadt und Investor waren sich von Beginn an über die Zielsetzung einig, in dieser innerstädtischen Lage ein autoarmes Quartier zu entwickeln. Dafür war keine Überzeugungsarbeit durch die Stadt notwendig. Da dieses Ziel nur erreicht werden kann, wenn attraktive Alternativen zum Privatauto zur Verfügung stehen, ließ der Erschließungsträger im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans die Machbarkeit und Umsetzung in einem Mobilitätsgutachten untersuchen. Dieses zeigt Maßnahmen auf, die notwendig sind, um den durch das Baugebiet verursachten Verkehr verstärkt durch den Umweltverbund und weniger durch das private Auto zu bewältigen, und wurde mit der Stadt abgestimmt. Die Stadt verständigte sich mit dem Erschließungsträger darauf, dass die dafür erforderlichen Mobilitätsangebote durch ihn zu schaffen sind, und sicherte dies zunächst in einer einseitigen Willenserklärung des Investors ab. Das Mobilitätskonzept wurde später Bestandteil des Bebauungsplans und des städtebaulichen Vertrags (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 9 f., 93, 141; Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt/ Korzer 25.11.2020). Die Stadtverwaltung beschrieb in der Befragung die Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger als „eng“ und „kooperativ“ (Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt/ Korzer 25.11.2020: 2). Mittlerweile wird das Projekt von den neuen Investoren `Löwitz Quartier´ genannt.

Insbesondere aus stadt- und umweltplanerischen Gründen wurde in dem neuen Quartier eine Reduzierung des MIV forciert. Es sollte ein Beitrag zum Klima- und Immissionsschutz geleistet werden (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 42, 141). Da in dem Bereich bereits lufthygienische Grenzwerte und Zielwerte der Stadt überschritten werden und deshalb Fahrverbote für Dieselfahrzeuge drohen, sollen die MIV-vermeidenden Maßnahmen auch den Luftreinhalteplan unterstützen (vgl. ebd.: 55 f.). In der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgeführt, dass in Leipzig bei der Entwicklung von innenstadtnahen Standorten generell das Ziel verfolgt wird, „diese schrittweise vom fließenden und ruhenden Verkehr zu entlasten und damit die Aufenthalts- und Erlebnisqualität für Gäste und Bewohner spürbar zu

verbessern.“ (ebd.: 141) Zur Frage der Durchsetzung von Autofreiheit weist die Stadt außerdem darauf hin, dass es weder durch Bebauungsplan noch durch städtebaulichen Vertrag rechtlich möglich ist, Bewohner zum Verzicht auf einen eigenen Pkw zu verpflichten (siehe auch Projektanalyse Gartensiedlung Weißenburg in Münster, Kapitel 8.3.2). Die einzige Möglichkeit werde darin gesehen, den Bewohnern so attraktive Mobilitätsalternativen in dem neuen Quartier anzubieten, dass sie (freiwillig) auf ein eigenes Auto verzichten (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 93).

Besonderheiten des Parkierungskonzepts

Herleitung und Bausteine des Mobilitätskonzepts

Eine Besonderheit bei dem vorliegenden Projekt besteht darin, dass der Erschließungsträger im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein Mobilitätskonzept erstellen ließ und ihm auch die Umsetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote übertragen wurde. Federführend wurde das Konzept von einem Planungsbüro (RKW Architektur+) in Zusammenarbeit mit einer Rechtsanwältin erarbeitet. In dem schriftlich ausgearbeiteten Mobilitätskonzept wurde systematisch untersucht, wie der Ziel- und Quellverkehr und damit der Stellplatzbedarf in dem neuen Stadtquartier reduziert und das Planungsziel eines autoarmen Stadtquartiers erreicht werden kann. In Sachen Klima- und Immissionsschutz sieht das Konzept neben Maßnahmen für die Minderung des Verkehrsaufkommens auch die Förderung von Elektromobilität vor. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts flossen in den Bebauungsplan sowie den städtebaulichen Vertrag ein. Das Mobilitätskonzept wurde Teil der Gutachten zum Bebauungsplan und als Bestandteil der Verfahrensunterlagen mit dem Planentwurf ausgelegt. Die darin erarbeiteten Reduzierungsfaktoren für die notwendigen Stellplätze wurden in den Bebauungsplan übernommen. Ebenso wurde das Mobilitätskonzept als Anlage zum städtebaulichen Vertrag aufgenommen und ist dementsprechend von den Vertragsparteien verpflichtend umzusetzen. (vgl. RKW Architektur+ et al. 2018: 39-47; Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt/ Korzer 25.11.2020)

Im Mobilitätskonzept werden zunächst die aktuellen Planungen und Nutzungen sowie die Lage des Plangebiets beschrieben. Anschließend wird eine Analyse des Umfelds sowie der vorhandenen Erschließung und der Anbindungspunkte durchgeführt. Ebenso wird auf die geplante Erschließung und den prognostizierten MIV im Plangebiet eingegangen, der in einem separaten Verkehrsgutachten ermittelt wurde. Darauf aufbauend werden schließlich im Kapitel Mobilitätsplanung die Maßnahmen im Neubaugebiet erläutert, mit denen sich der MIV verringern und eine reduzierte Zahl der nachzuweisenden Stellplätze begründen lässt. Auf diesen Grundlagen wird die Stellplatzzahl ermittelt, die mindestens erforderlich ist (vgl. RKW Architektur+ et al. 2018). Auf Grund der Nähe zum Stadtkern kann es laut Mobilitätskonzept zu zwei kritischen Parksituationen kommen. Einerseits bestehe die Möglichkeit, dass die Abstellmöglichkeiten in dem Neubauquartier nicht ausreichen und sich daher ruhender Verkehr in die umliegenden Gebiete verlagert. Andererseits könne der Fall eintreten, dass das Parkraumangebot im Umfeld unzureichend ist und die Parkstände im Plangebiet zusätzlich von außen in Anspruch genommen werden. Nach gründlicher Analyse der Parkraumsituation in der Umgebung wird deshalb empfohlen, sowohl im Plangebiet als auch in der Umgebung Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und zur Reduzierung des MIV umzusetzen, um wechselseitige Engpässe und eine Verlagerung von Parkdruck zu vermeiden (vgl. ebd.: 16-18). In dem Konzept werden vielfältige Maßnahmen und Mobilitätsangebote aufgezeigt, die im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan folgendermaßen gesichert wurden (vgl. Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 12, 37-40):

- Einrichtung einer Anlaufstelle für die Mobilitätsberatung vor dem Erstbezug der Wohnungen und Einstellung eines Mobilitätsberaters zur Erfüllung der Aufgaben im Mobilitätsbereich (für fünf bis sieben Jahre mindestens drei Mal pro Woche für zwei Stunden im Quartier anwesend); Finanzierung über Erschließungsträger (ca. 130.000 Euro); Zurverfügungstellung einer ca. 25 m² großen Fläche
- Anfertigung von Informationsmaterialien zu den Mobilitätsangeboten für die Bewohner
- Entwicklung von Textbausteinen für die Miet- und Kaufverträge, um auf die Zielsetzungen des autoarmen Quartiers und auf die Mobilitätsangebote hinzuweisen
- Einrichtung mindestens einer Mobilitätsstation (mit Carsharing- und Bikesharing-Fahrzeugen, mindestens zwei E-Ladepunkten für Kraftfahrzeuge, elf Fahrradbügeln und zwei bis vier Ladestationen für Pedelecs)
- Bike-Sharing-Stationen: Bereitstellung von Fahrradverleihstationen im Zuge der Herstellung der Erschließungsanlagen (Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Lastenfahrräder)
- Carsharing-Stationen auf Privatgrund: Ausweisung von 3 % der herzustellenden Stellplätze als Carsharing-Stellplätze (Nachweis im Bauantrag)

- Service-Stellplätze: ein bis zwei Stellplätze in Tiefgaragen für Handwerker, Pflegedienste etc.
- Evaluation: Durchführung einer repräsentativen Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner und sonstigen Nutzer durch Erschließungsträger (sechs bis zwölf Monate nach Bezug und nach zwei Jahren); Abstimmung der Untersuchungsinhalte mit der Stadt; Zurverfügungstellung der Ergebnisse
- Herstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum in Abstimmung mit der Stadt
- Elektromobilität: mindestens 13 Stellplätze im öffentlichen Raum mit Normalladestationen; Herstellung von Zuleitungen für Ladestationen auf den Privatgrundstücken
- Paketstation: Einrichtung von mindestens einer kooperativen Paketstation an zentraler Stelle auf Privatgrund (ca. 25 m² große Fläche) oder stattdessen Paketkastenanlagen bei allen Gebäuden

Bauliche Unterbringung

Im Bebauungsplan wurde bestimmt, dass innerhalb der Flächen, die als urbanes Gebiet gemäß § 6a BauNVO ausgewiesen wurden, Stellplätze nur in Untergeschossen zulässig sind (Tiefgaragen). Somit ist jegliche Form der oberirdischen Herstellung wie beispielsweise in einem Quartiersparkhaus ausgeschlossen (vgl. Stadt Leipzig 2019k: Ziffer 5.1). Im Mobilitätskonzept und in einzelnen Stellungnahmen in den Beteiligungsverfahren zum Bebauungsplan wurde zwar angeregt, den ruhenden Verkehr zentral in gemeinschaftlichen oberirdischen Quartiersgaragen unterzubringen. Diese Vorschläge wurden aber nicht weiter verfolgt – eine Begründung hierfür ließ sich in den ausgewerteten Dokumenten nicht finden. In dem eigens erstellten Mobilitätskonzept wurde nicht untersucht, in welcher baulichen Form die weiterhin notwendigen Stellplätze am sinnvollsten hergestellt werden könnten. Hervorzuheben ist die Regelung im städtebaulichen Vertrag, dass in den Tiefgaragen sog. Servicestellplätze etwa für Pflegedienste und Handwerker errichtet werden müssen, da eine oberirdische Herstellung solcher Stellplätze ausgeschlossen ist (vgl. Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 37-39).

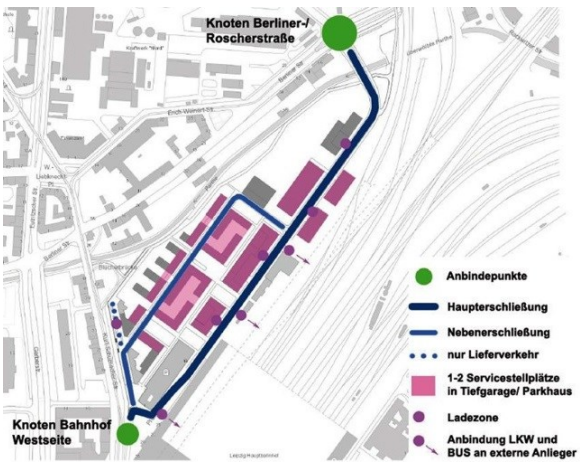
Zahl der notwendigen bzw. zulässigen Stellplätze

Auf Grundlage des Mobilitätskonzepts wurde im Bebauungsplan eine Obergrenze für Stellplätze eingeführt, die hergestellt werden dürfen. Die Stadt griff dafür auf § 12 Abs. 6 BauNVO in Verbindung mit Nummer 49.2.1 VwV-SächsBO (Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung) zurück. § 12 Abs. 6 BauNVO besagt, dass im „Bebauungsplan […] festgesetzt werden [kann], dass in Baugebieten oder bestimmten Teilen von Baugebieten Stellplätze und Garagen unzulässig oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind, soweit landesrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen“ (siehe dazu Kapitel 3.4.3.2). Eine entsprechende Festsetzung als örtliche Bauvorschrift wäre nicht möglich gewesen, da im Gegensatz zu vielen anderen Landesbauordnungen die Sächsische Bauordnung keine entsprechende Satzungsermächtigung für Gemeinden enthält. Da in Nummer 49.2.1 der VwVSächsBO geregelt ist, dass im Falle der rechtlich unmöglichen Herstellung von Pflichtstellplätzen Ablösen unzulässig sind, sind auch keine Stellablösebeträge zu entrichten. Die Berechnung der Obergrenze erfolgt auf

Abbildung 139: Visualisierung der neuen Bebauung

Quelle: Stadt Leipzig 2018g: 1

Abbildung 140: Parkierungsplan aus dem Mobilitätskonzept



Quelle: RKW Architektur+ et al. 2018: 34

Grundlage der Zahl notwendiger Stellplätze, die die Verwaltungsvorschrift vorschreibt. Aktuell liegt die gesetzliche Richtzahl für eine Wohnung in einem Mehrfamilienhaus bei ein bis zwei Stellplätzen. Im Bebauungsplan wurde geregelt, dass dieser Wert für Wohnnutzungen um 40 %, für Gewerbenutzungen um 50 % und für Schulnutzungen um 25 % zu reduzieren ist. Die Reduzierungen finden bei Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen keine Anwendung. (vgl. Stadt Leipzig 2019k: Ziffer 5.4; Stadt Leipzig 2019a: 140-142)
In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass die Festlegung einer Stellplatzobergrenze angemessen ist, da so die städtebaulichen Ziele der Stadt umgesetzt und gleichzeitig die Interessen des Grundstückseigentümers an der Verwertung der Flächen gewahrt werden können. Entsprechend den im Baugesetzbuch vorgegebenen Zielen der Bauleitplanung (§ 1 Abs. 5 BauGB) könne durch die Stellplatzeinschränkungen eine menschenwürdige Umwelt gesichert und die natürlichen Lebensgrundlagen geschützt und entwickelt werden. Zudem werde ein Beitrag zum Klima- und Lärmschutz sowie zur Luftreinhaltung geleistet. (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 140-142) Außerdem wurden die Festsetzungen damit begründet, dass die „Reduzierung von Parkierungsmöglichkeiten […] die vorhandenen Alternativen wie öffentlicher Verkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr entsprechend attraktiver werden lassen [soll]. Die […] Stellplatzbeschränkung soll aus Gründen des Umweltschutzes die (erweiterte) Innenstadt von Verkehr entlasten.“ (ebd.: 141) In der Begründung findet sich eine ausführliche Erläuterung, wie die maximal zulässige Stellplatzzahl im Detail berechnet wird (vgl. ebd.: 142).
Die Projektverantwortlichen verfolgten die Strategie, Stellplätze möglichst bedarfsgerecht zu schaffen. Unter allen Umständen sollte vermieden werden, dass entweder zu viel oder zu wenig Parkraum errichtet wird (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 89). Während der Offenlage des Bebauungsplans wurde trotz der bereits deutlichen Absenkung unter die landesrechtlichen Mindestzahlen von Naturschutzverbänden angeregt, die Stellplatzzahlen noch weiter zu reduzieren. Dies wurde in der Abwägung abgelehnt, „um im Rahmen der weiteren Projektkonkretisierung der konkreten Nachfrage Rechnung tragen zu können“ (ebd.: 89). Laut Aussage der Stadtverwaltung gab es weder von Stadträten, anderen Ämtern oder dem Erschließungsträger noch von Bürgern Bedenken gegenüber der festgelegten Stellplatzobergrenze (vgl. Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt/ Korzer 25.11.2020).
Das Maß der Einschränkung der jeweiligen Stellplatzzahlen wurde in dem 2018 erstellten Mobilitätskonzept hergeleitet und berechnet. Für die Festlegung der Obergrenze wurde zunächst ermittelt, wie viele Pkw im Leipziger Zentrum durchschnittlich auf 1.000 Einwohner zugelassen sind. Für Pkw, die nicht in Leipzig gemeldet sind, sowie für Pkw von Besuchern erfolgte ein Aufschlag von 25 %. Die Zahl der Bewohner in dem neuen Quartier wurde dann auf Basis des städtebaulichen Entwurfs mit der realisierbaren Bruttogrundfläche überschlagen. Da nicht klar war, wie viel Wohnen auf den als urbanes Gebiet ausgewiesenen Flächen entstehen wird, wurden zwei Szenarien mit einem unterschiedlichen Wohnanteil kalkuliert (75 % und 40 %). Die Multiplikation der durchschnittlichen Pkw-Dichte mit der voraussichtlichen Zahl der Bewohner in den Szenarien ergab die Zahl der Stellplätze, die für die Bedarfsdeckung erforderlich sind. Anschließend erfolgte ein Abgleich mit den Ergebnissen der Verkehrserhebung `Mobilität in Städten – SrV 2015´ für Leipzig sowie mit den Vorgaben der Sächsischen Bauordnung. Die Absenkung der Zahl der zulässigen Stellplätze unter die gesetzliche Mindestanforderung wird im Mobilitätskonzept damit begründet, dass angesichts der zentralen Lage des Quartiers von einer geringeren Bedeutung des Autos ausgegangen werden kann als im städtischen Durchschnitt. Durch die Umsetzung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen kann nach Meinung der Fachplaner diese Tendenz außerdem verstärkt werden. Die Reduzierung der Stellplatzzahlen erfolgt pauschal. Die Größe oder die Sozialraumförderung einer Wohnung spielen hierbei keine Rolle (vgl. RKW Architektur+ et al. 2018: 5, 39-47).
In dem neuen Baugebiet wird die Strategie verfolgt, die Zahl der Stellplätze für Autos abzusenken, während das Angebot von Fahrradabstellplätzen erhöht wird. In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass die Erhöhung der Zahl der Fahrradabstellplätze um 33 % bezogen auf die gemäß VwVSächsBO erforderlichen Abstellplätze im städtebaulichen Vertrag geregelt wird, weil es dafür keine Ermächtigungsgrundlage in der Bauleitplanung gebe (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 142). Dabei wurde wohl übersehen, dass es zwar nicht im Baugesetzbuch, aber in der Sächsischen Bauordnung in § 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO eine Satzungsermächtigung gibt, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl, Größe und Beschaffenheit auch von Fahrradabstellplätzen festzulegen.

Bebauungsplan und weitere Sicherungsinstrumente

Die Stadt Leipzig griff für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Rahmen des rechtlich Möglichen auf das Instrument des Bebauungsplans zurück. Schon das Erfordernis für die Aufstellung des Bebauungsplans wurde u.a. damit begründet, dass mit dem Bauleitplan die Einschränkung der Zahl der zulässigen Stellplätze sicherge-

stellt werden soll (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 5). Viele Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept, die planungsrechtlich festgesetzt werden können, flossen mit entsprechenden Regelungen in den Bebauungsplan ein (vgl. ebd.: 7). Im Umweltbericht zum Bebauungsplan werden die MIV-mindernden Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept als Mittel zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft aufgeführt (vgl. ebd.: 56 f.).
In der Begründung zum Bebauungsplan werden die Anregungen aus den verschiedenen Beteiligungsschritten ausführlich dokumentiert und dargestellt, inwieweit die Stellungnahmen zu Änderungen der Planinhalte führten. Relevante Anregungen zum Thema Mobilität und deren Behandlung werden nachfolgend kurz zusammengefasst. Die Stadt Leipzig organisierte im Januar 2013 eine öffentliche Veranstaltung, bei der die Anwesenden (gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB) über das Vorhaben unterrichtet wurden und Gelegenheit zur Äußerung erhielten. Grundsätzlich wurden die Planungen von den 40 Teilnehmern begrüßt. Unter anderem wurde angeregt, das Areal am Hauptbahnhof als gänzlich autofreies Stadtquartier zu entwickeln und nur über den ÖPNV (Straßenbahn) verkehrlich anzubinden. Von einer Person wurde vorgeschlagen, den ruhenden Verkehr in einem Quartiersparkhaus unterzubringen (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 77-79). Auch bei den im Nachgang schriftlich abgegebenen Stellungnahmen gab es von verschiedenen Seiten Anregungen, auf Grund der verkehrsgünstigen Lage am Hauptbahnhof autofreies Wohnen zu realisieren. In der Abwägung verwies die Stadt darauf, dass für die Festsetzung von autofreiem Wohnen die Rechtsgrundlagen fehlen (vgl. ebd.: 79). In den ausgewerteten Unterlagen ließen sich keine Stellungnahmen finden, in denen die Einschränkung der herstellbaren Stellplätze abgelehnt wurde. In einzelnen Stellungnahmen wurde sogar vorgeschlagen, die Stellplatzobergrenze noch weiter abzusenken (vgl. z.B. Stadt Leipzig 2019a: 89).
Der von der Verwaltung vorgelegte Bebauungsplanentwurf mit den weitreichenden Stellplatzeinschränkungen wurde fast einstimmig von der Leipziger Ratsversammlung beschlossen (eine Gegenstimme, eine Enthaltung). Dem Verlaufsprotokoll der betreffenden Ratssitzung am 27.06.2019 ist zu entnehmen, dass es in der Stadtpolitik wohl keine Diskussionen über die Planungen und das Parkierungs- bzw. Mobilitätskonzept für das Areal westlich der Leipziger Hauptbahnhofs gab (vgl. Stadt Leipzig 2019f: 52).
Als Ergänzung zum Bebauungsplan griff die Stadt auf das Instrument des städtebaulichen Vertrags (§ 11 BauGB) zurück, um die Entstehung eines autoarmen Quartiers und die Umsetzung des dafür erforderlichen Mobilitätskonzepts abzusichern (vgl. Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 12). Vor dem Beschluss des Bebauungsplans unterzeichneten die Stadt und der Erschließungsträger den Vertrag, in dem detailliert geregelt wurde, welche Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept in welcher Form zu realisieren sind. Das Mobilitätskonzept wurde als Anlage Gegenstand des städtebaulichen Vertrags. Die detaillierten Vorgaben und weitreichenden Sicherungen über Dienstbarkeiten und Sicherheitsleistungen im städtebaulichen Vertrag werden mit der Herstellungsbeschränkung von Stellplätzen im Bebauungsplan kombiniert. Um beispielsweise den Aufbau der Mobilitätsberatung sicherzustellen, wurden die dafür erforderlichen Flächen durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt im Grundbuch gesichert und Sicherheitsleistungen vereinbart, damit die Stadt im Falle der Nichterfüllung auf entsprechende Finanzmittel zur Umsetzung zurückgreifen kann (vgl. ebd.: 36-40). Der städtebauliche Vertrag wurde vom Leipziger Stadtrat einstimmig mit zwei Enthaltungen in gleicher Sitzung wie die Satzung des Bebauungsplans beschlossen (vgl. Stadt Leipzig 2019f: 51).

8.3.5.3 Bewertung anhand der Indikatoren

Da die Quartiersentwicklung `Westlich der Hauptbahnhofs´ noch nicht realisiert ist, kann die Ausschöpfung der Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung nur auf Grundlage der für die Auswertung zur Verfügung stehenden Informationen (v.a. rechtskräftiger Bebauungsplan, städtebaulicher Entwurf) bewertet werden.

Wohnkosten

In den ausgewerteten Unterlagen werden die hohen Kosten, die durch die Parkierung entstehen, kaum thematisiert und nicht ausdrücklich als Grund für die Autoreduzierung angeführt. In der Begründung zum Bebauungsplan wurde zu den Auswirkungen der Festsetzung, dass in vielen Bereichen nur Tiefgaragen errichtet werden dürfen, erläutert, dass die „tendenziell höheren Baukosten von Tiefgaragen […] angesichts üblicher Baukosten und angesichts der Verwertbarkeit der äußerst zentral gelegen [sic!] Flächen zumutbar“ sind (Stadt Leipzig 2019a: 132).

Dadurch, dass für Wohnungen die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, um 40 % unter die landesrechtliche Mindestzahl gesenkt wurde, werden in dem neuen Baugebiet westlich des Hauptbahnhofs deutlich weniger Kosten für die Herstellung von Stellplätzen anfallen. Die Beschränkung der Stellplatzherstellung bedeutet automatisch einen Kostendeckel für die Parkierung, da Investoren auch nicht mehr Stellplätze errichten können. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Vorhabenträger auf Grund des städtebaulichen Vertrags und des Bebauungsplans im Gegenzug zahlreiche Auflagen im Mobilitätsbereich erfüllen müssen, die auch mit Kosten verbunden sind. Für die Implementierung der Mobilitätsberatung werden beispielsweise Ausgaben in Höhe von rund 140.000 Euro kalkuliert (vgl. Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 37 f.). Ebenfalls kann die geplante Erhöhung der Zahl der Fahrradabstellplätze für Wohnen um ein Drittel je nach Art der Unterbringung (v.a. in Tiefgaragen oder Erdgeschosszonen) zu Mehrkosten führen. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die verkehrsgünstige Lage und die vielfältigen Mobilitätsangebote, die ein Leben ohne eigenes Auto ermöglichen, dazu führen, dass die Wohn- und Mobilitätskosten für die Bewohner in dem neuen Baugebiet geringer ausfallen als in einem Baugebiet ohne diese Rahmenbedingungen. Weitere Kosteneinsparungen hätten sich möglicherweise dadurch erzielen lassen, dass private Stellplätze in den urbanen Gebieten auch zum Teil oder in besonderen Fällen außerhalb von Tiefgaragen hätten hergestellt werden dürfen.

Flächenverbrauch

In der Begründung zum Bebauungsplan führt die Stadt zum Thema Flächenverbrauch aus, dass durch die Revitalisierung der innerstädtischen Brache generell die Inanspruchnahme von Flächen am Stadtrand vermieden werden kann (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 55 f.). Da gemäß Bebauungsplan in den urbanen Gebieten nur Tiefgaragen errichtet werden dürfen und dort eine hohe bauliche Dichte realisiert werden kann, ist trotz der Absenkung der Stellplatzzahlen von einer starken Unterbauung der Baufelder auszugehen. Planungsrechtlich zulässig ist in den urbanen Gebieten eine GRZ von maximal 0,6. Zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze und Nebenanlagen darf die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen und unterirdische Nebenanlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO regelhaft bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 überschritten werden. Auf Grund der Vorschrift im Bebauungsplan, dass die Tiefgaragen mit einer mindestens 50 cm starken Substratschicht zu überdecken sind, können zumindest eingeschränkt Bodenfunktionen (z.B. Regenwasserretention) erhalten und die Beeinträchtigungen des Schutzguts Bodens minimiert werden (vgl. Stadt Leipzig 2019e: 10). Die Begründung zum Bebauungsplan enthält einen Hinweis, dass durch Autofahrstühle anstelle von Rampen Flächen eingespart werden könnten (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 131). Analog zu den Kosten können durch die Beschränkung der Stellplatzzahlen unterhalb der landesrechtlichen Vorgaben auch Parkierungsflächen eingespart werden. Durch die Festsetzung einer bedarfsgerechten Obergrenze an Stellplätzen ist gewährleistet, dass nicht unnötig Flächen für die Parkierung in Anspruch genommen werden. Im Mobilitätskonzept von RKW Architektur+ et. al. (2018) wurde ein Vergleich zwischen der regulär geforderten Stellplatzzahl und der geminderten Stellplatzpflicht erstellt. Wenn auch die Stellplätze für die Nichtwohnnutzungen berücksichtigt werden, geht das erarbeitete Szenario 1 von insgesamt 816 Stellplätzen und das Szenario 2 von insgesamt 836 Stellplätzen aus (vgl. RKW Architektur+ et al. 2018: 47). Eigene Berechnungen mit einem pauschalen Flächenansatz von 27,5 m² je Stellplatz ergeben, dass durch die im Bebauungsplan vorgenommenen Stellplatzreduzierungen zwischen 19.030 und 20.270 m² Parkierungsfläche eingespart werden können.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Bei der Entwicklung des Areals verfolgen die Stadt und der Vorhabenträger das Ziel, dass die Bewohner und sonstigen Nutzer nicht mehr auf ein eigenes Auto angewiesen sein sollen, um ihre Mobilität zu bewerkstelligen. Mit dem für das Plangebiet entwickelten Mobilitätskonzept soll der MIV bzw. die Pkw-Nutzung sowohl durch restriktive Maßnahmen (z.B. Parkraumbewirtschaftung) als auch durch attraktive Angebote (z.B. Radwegenetze, kurze und autofreie Wege, Carsharing) reduziert werden (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 42). Es wird die Strategie verfolgt, das Mobilitätsverhalten der Bewohner durch bestimmte Rahmenbedingungen und Alternativen zum eigenen Auto zu beeinflussen. Da es bei Weitem nicht für alle Wohnungen einen Stellplatz geben wird, setzt das

Konzept voraus, dass in relevantem Umfang Haushalte ohne Auto in das neue Quartier ziehen. In der Begründung zum Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass Bewohner nicht durch Regelungen im Bebauungsplan oder im städtebaulichen Vertrag zum Verzicht auf ein eigenes Auto gezwungen werden können. Von daher bestehe nur die Möglichkeit, den Bewohnen möglichst attraktive Angebote für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu machen (vgl. ebd.: 93).
Bei dem Projekt werden nicht nur Maßnahmen im Verkehrs- bzw. Mobilitätsbereich umgesetzt, sondern auch in anderen Bereichen, um das Ziel eines autoarmen Quartiers zu erreichen. Durch die Ausweisung vieler Baufelder als urbane Gebiete gemäß § 6a BauNVO und durch die damit mögliche Mischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgen kann ein Quartier der kurzen Wege entstehen, das für viele Wege im Alltag das Auto überflüssig macht. Für Fahrradfahrer und Fußgänger werden neue attraktive Wege und Verbindungen geschaffen. Während die Zahl der Stellplätze für Autos gesenkt wurde, wird die Zahl der Abstellplätze für Fahrräder um ein Drittel erhöht. Um durch eine einfache Erreichbarkeit die Nutzung des Fahrrads attraktiv zu machen, ließ die Stadt – trotz der meist damit verbundenen Beeinträchtigungen für das Wohnumfeld – die Errichtung von Abstellanlagen in Freiflächen im Bebauungsplan als Ausnahmetatbestand zu (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 133; Stadt Leipzig 2019k: Ziffer 5.3).
Erfolgsversprechend erscheint die Verpflichtung, dass der Vorhabenträger vor dem Bezug der Wohnungen eine Mobilitätsberatung aufbauen muss, damit die künftigen Bewohner frühzeitig über die Angebote informiert werden und im Idealfall sofort darauf zurückgreifen. Durch die verpflichtenden Evaluationen zum Mobilitätsverhalten können Erkenntnisse gewonnen werden, inwieweit die getroffenen Maßnahmen tatsächlich zur gewünschten Reduzierung des MIV führen und die Stellplatzreduzierungen dem Bedarf entsprechen. Bei Bedarf können auf dieser Grundlage Anpassungen vorgenommen werden, um langfristig das Ziel eines möglichst autoarmen Stadtquartiers zu erreichen (vgl. Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: 37-39).

Stadtraumqualität

Laut Begründung zum Bebauungsplan wird durch die Reduzierung des fließenden und ruhenden Verkehrs die Aufenthaltsqualität in dem neuen Baugebiet spürbar verbessert. Aus stadtgestalterischen Gründen dürfen Stellplätze in den Baufeldern, die als urbane Gebiete festgesetzt sind, nur in Tiefgaragen errichtet werden. Auf diese Weise sollen wertvolle Freiräume für die Bewohner und sonstigen Nutzer erhalten bleiben und die notwendigen Stellplätze stadtraumverträglich untergebracht werden (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 93, 131 f., 148). Gemäß Bebauungsplan dürfen Zufahrten zu Tiefgaragen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen errichtet werden. Dadurch soll verhindert werden, dass flächenintensive Rampenbauwerke zwischen den Gebäuden entstehen und so die engmaschige Durchwegung und das Stadtbild beeinträchtigen (vgl. ebd.: 131 f.). Im grafischen Teil des Bebauungsplans wurden zahlreiche Bereiche festgelegt, in denen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Ein- und Ausfahrten errichtet werden dürfen. Gleichzeitig handelt es sich bei diesen Stellen mit erhöhtem Fußgängeraufkommen auch um städtebaulich sensible Bereiche (z.B. bei den Pocketparks), deren Stadtraumqualität nicht durch Zufahrtssituationen belastet werden soll (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 144 f.; Stadt Leipzig 2020k). Die verpflichtende Begrünung der Tiefgaragen trägt dazu bei, dass trotz der starken Unterbauung der Baufelder ein durchgrünter Außenraum entsteht (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 150; Stadt Leipzig 2020k: Ziffer 7.6). Wie bereits erwähnt, sollen zur Förderung des Fahrradverkehrs Abstellanlagen auch in den Freiflächen zugelassen werden. Laut Begründung zum Bebauungsplan wird davon ausgegangen, dass es für das Quartiersbild noch verträglich ist, wenn 30 % der bauordnungsrechtlich notwendigen Fahrradabstellplätze in den Außenanlagen errichtet werden (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 133; Stadt Leipzig 2020k: Ziffer 5.3).
Positiv auf die Qualität des Stadtraums wird sich auch auswirken, dass im öffentlichen Raum vergleichsweise wenige Parkstände geplant sind, die zudem bewirtschaftet werden. In zwei Planstraßen werden nach aktuellem Stand etwa 64 Parkstände hergestellt, die von zahlreichen Straßenbäumen unterbrochen werden. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang ein reiner Fuß- und Radweg, der ohne Beeinträchtigung durch fahrende oder parkende Autos mittig durch das Quartier verlaufen wird. Angesichts der vielfältigen Maßnahmen kann nach aktuellem Planungsstand insgesamt davon ausgegangen werden, dass sich die Reduzierung des MIV gestalterisch positiv auf das neue Baugebiet auswirken und trotz der innerstädtischen, emissionsbelasteten Lage eine hohe Stadtraum- und Aufenthaltsqualität entstehen wird.

8.3.5.4 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Die Stadt Leipzig verfolgte bei dem Projekt `Westlich des Hauptbahnhofes´ eine Strategie der kooperativen Baulandentwicklung mit einem privaten Vorhabenträger. Hervorzuheben ist die systematische Vorgehensweise der Stadt bei der Revitalisierung der Brachfläche, die sich – im Gegensatz zu vielen anderen untersuchten Projektbeispielen – nicht im Eigentum der Stadt befand. Das Baugebiet zeichnet sich dadurch aus, dass sich die Stadt und der Vorhabenträger frühzeitig über die Planungsziele verständigt und in enger Abstimmung ein Konzept entwickelt haben, wie die Mobilität der Bewohner in dem neuen Stadtquartier autoarm und umweltfreundlich organisiert werden kann. Es steht damit exemplarisch dafür, wie bei der Entwicklung eines neuen Baugebiets frühzeitig eine quartiersbezogene Mobilitätsplanung erfolgen kann. Das Mobilitätskonzept wurde durch den privaten Erschließungsträger im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplans erstellt. Darin wurde unter anderem ermittelt, wie viele Stellplätze für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs voraussichtlich erforderlich sind. Die Ergebnisse und Empfehlungen des schriftlich ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts flossen als entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplan bzw. als Verpflichtungen in den städtebaulichen Vertrag ein. Mit dieser strategischen Vorgehensweise war es möglich, im Bebauungsplan die Stellplatzzahlen auf Grundlage konkreter Berechnungen und Maßnahmen festzulegen. Die praktische Umsetzung und die Finanzierung der Maßnahmen, die Voraussetzung für die Minderung der Stellplätze sind, wurden durch den städtebaulichen Vertrag auf den Erschließungsträger übertragen. Zum Zeitpunkt der Untersuchung befand sich das Vorhaben kurz vor der Realisierung. Die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung können selbst angesichts der Tatsache, dass die gesamte Fläche mittlerweile an einen neuen Vorhabenträger veräußert wurde, als gut eingeschätzt werden, da die Stadt durch den Bebauungsplan und den städtebaulichen Vertrag die Umsetzung weitreichend abgesichert hat.
Zusammenfassend betrachtet lässt sich feststellen, dass die Projektverantwortlichen die besondere Lage des Plangebiets direkt am Hauptbahnhof und die gute Einbindung in das übergeordnete Radwegenetz vorbildlich nutzen, um die Entwicklung eines autoarmen Quartiers sowie besondere Formen der Mobilität zu forcieren. Das eigens erstellte Mobilitätskonzept beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen, die erwarten lassen, dass der durch das Vorhaben verursachte Verkehr weniger durch den MIV und mehr durch den Umweltverbund abgewickelt wird. In der Folge wurde die Zahl der nachzuweisenden Stellplätze nicht nur deutlich unter die landesrechtlichen Mindestvorgaben gesenkt, sondern die Stadt ging einen Schritt weiter und limitierte auch die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, in gleichem Maße. Bei dem Projekt handelt sich um eines der wenigen Beispiele, die recherchiert werden konnten, bei dem auch eine Obergrenze für die Stellplatzherstellung eingeführt wurde. Die Nutzungsmischung und die damit verbundenen kurzen Wege, die fußgänger- und fahrradfreundliche Erschließung, die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds sowie die Limitierung von Stellplätzen werden mit Sicherheit dazu beitragen, dass dem Privatauto in dem neuen Stadtquartier eine geringere Bedeutung zukommt als bei konventionell entwickelten Baugebieten.
Auch wenn das Projekt noch nicht realisiert ist und somit eine Bewertung, inwieweit mit dieser Strategie die Potenziale des Stellplatzes tatsächlich ausgeschöpft werden, nur eingeschränkt möglich ist, ist davon auszugehen, dass die verschiedenen Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden oder noch werden, zur Lösung verschiedener Probleme der Stadtentwicklung beitragen werden. Insbesondere die Absenkung und Begrenzung der Stellplatzzahlen werden dazu führen, dass geringere Baukosten anfallen und weniger Flächen in Anspruch genommen werden. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt, wird mit der Absenkung der Stellplatzzahlen ein substanzieller Beitrag zum Umwelt-, Klima- und Lärmschutz geleistet (vgl. Stadt Leipzig 2019a: 141). Die vielfältigen Angebote und vor allem die Mobilitätsberatung, die von Anfang an als Kümmerer in dem Quartier fungiert, werden für die Bewohner ideale Voraussetzungen schaffen, um ihre Mobilität ohne eigenes Auto und somit ohne Stellplatzbedarf zu organisieren.

8.3.6 Greifswald: Hafenstraße

Für die Untersuchung des Projekts wurde auf die folgenden Quellen zurückgegriffen:

- Bebauungsplan (grafischer Teil, textliche Festsetzungen, Begründung)
- Drucksachen aus dem städtischen Ratsinformationssystem (Vorlagen und Niederschriften)
- sonstige, informelle Planwerke (z.B. Masterplan), Präsentationen des Projektentwicklers
- Informationen auf den Internetseiten der Stadt und der Projektentwicklungsgesellschaft
- Berichterstattung in der Lokalpresse (Ostsee Zeitung, Artikel im Online-Archiv ab 01.01.2018 verfügbar)

8.3.6.1 Überblick: Zahlen und Fakten

Stadt: Greifswald

Einwohner: 58.132 (2018) [1]
Bundesland: Mecklenburg-Vorpommern
Landkreis/ Region: Vorpommern-Greifswald
Zentrale-Orte-System: Oberzentrum gemeinsam mit Stralsund
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17: zentrale Stadt in einer peripheren ländlichen Region
ÖPNV-Angebot: Stadtbusverkehr mit 3 Linien
zugelassene Pkw: 21.978 private + 2.168 gewerbliche Zulassungen (01.01.2019) [2]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner: 378 (Landesdurchschnitt: 493) (2018/ 2019) [3]
privat zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner ab 18 Jahre: 444 (Landesdurchschnitt: 581) (2018/ 2019) [4]
Modal Split (Wege): 34 % MIV, 4 % ÖV, 39 % Fahrrad, 22 % zu Fuß (2014) [5]
Stellplatzsatzung (rechtskräftig seit 19.03.2019): 1 ST/ WE über 35 m² Wfl., 0,5 ST/ WE bis 35 m² Wfl.; seit 03/ 2019 Ausnahmeregelung: durch Mobilitätskonzept Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze um bis zu 40 % möglich [6]

Projekt: Hafenstraße (in Planung)

Bauzeit: Ende 2020 Baubeginn erster Gebäude // Fertigstellung der Erschließung 04/ 2021 geplant [7]
Orts-/ Stadtteil: Nördliche Mühlenvorstadt
Adresse: Hafenstraße, An den Wurthen
Fläche: ca. 6 ha (ohne Fläche für Stadtarchiv im Osten)
Wohneinheiten: ca. 700 WE // ca. 200 Arbeitsplätze [8]
Lage: ca. 1,2 km östlich der Altstadt in attraktiver Lage am Fluss (Ryck) // ca. 2 km östlich des Bahnhofs
Städtebau: zum Wasser im Norden offene u-förmige Bebauung; im Mittelteil aufgebrochene Blockrandbebauung; im Süden kleinteilig aufgebrochene Baublöcke // Höhenstaffelung von Norden nach Süden von 5 auf 3 Geschosse // Mischung aus Wohnen, Arbeiten, sozialen und kulturellen Einrichtungen // Ausweisung als allgemeines Wohngebiet und urbanes Gebiet // Errichtung einer neuen öffentlichen Straße durch das Quartier sowie weiterer Wege mit Geh- und Fahrrechten auf Privatgrund // verkehrsberuhigte Promenade entlang des Flusses im Norden // Ziel der Stadt: Realisierung eines Modellquartiers für bezahlbaren Wohnraum [9]
Wohnungsbau: Vereinbarung in Anhandgabevertrag und Kaufvertrag mit Projektentwickler: Errichtung von mind. 60 % der Wohnungen durch kommunale oder sozial ausgerichtete Unternehmen oder Genossenschaften nur zur Vermietung (20 % der Wohnungen im unteren Mietpreissegment); 40 % der Wohnungen durch herkömmliche Bauträger oder Baugruppen (frei finanzierte Miet- oder Eigentumswohnungen) [10]
Anbindung: Bushaltestelle im Süden fußläufig erreichbar (tagsüber 15-Minuten-Takt), nur südlicher Bereich innerhalb von 300-m-Radius erreichbar // gute Einbindung in Radwegenetz [11]
Infrastruktur: Errichtung einer Kita im Quartier geplant (auf Baufeld der Mobilitätszentrale) // Innenstadt und weitere Nahversorgungseinrichtungen im Umfeld (fußläufig erreichbar)
Planungsrecht: B-Plan `Nr. 55 – Hafenstraße´ (rechtskräftig seit 26.07.2019) [12]
Akteure und Hauptaufgaben:

- Universitäts- und Hansestadt Greifswald: ursprüngliche Grundstückseigentümerin; Veräußerung des Grundstücks an Projektentwickler (UTB) in einem Anhandgabeverfahren; Erarbeitung des B-Plans
- UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Berlin): Erwerb und Entwicklung des Grundstücks nach Erfüllung der Voraussetzungen im Anhandgabeverfahren; Errichtung der Erschließung; Veräußerung der erschlossenen Grundstücke an Wohnungsunternehmen [13]

Projekthistorie:[14]

- Industrie- und Gewerbebrache im Eigentum der Stadt > schon seit den 1990er Jahren Umnutzung angestrebt > mehrere Versuche der Wiedernutzbarmachung gescheitert
- 1995 Aufstellungsbeschluss für B-Plan, 2003 frühzeitige Beteiligung, 2005 öffentliche Auslegung (1. Durchgang)
- seit 2005 Teil des Sanierungsgebiets Innenstadt/ Fleischervorstadt
- 2006 Durchführung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs
- 2009 Erarbeitung eines weiteren städtebaulichen Konzepts
- 2011 Verkauf der Grundstücke an einen Vorhabenträger > 2013 wegen Zahlungsschwierigkeiten Rückabwicklung
- 2015/ 2016 neuer städtebaulicher Entwurf, 2016 neuer Entwurf für B-Plan, 2017 öffentliche Auslegung (2. Durchgang)
- 2016-2018 Veranstaltung von 3 Bürgerwerkstätten
- 04/ 2017 Abschluss eines Anhandgabevertrags mit der UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH zur Entwicklung des Grundstücks
- 07-11/ 2017 kooperatives Planungsverfahren (organisiert und finanziert von UTB): Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs > 3 Werkstätten mit Expertengremium zur Vertiefung von Themen (z.B. Mobilität) > Erstellung eines Masterplans
- 01/ 2018 Vorstellung des Masterplans in einer Bürgerwerkstätte
- 02/ 2018 Zustimmung des Gemeinderats zum Masterplankonzept der UTB > erneute Überarbeitung des B-Planentwurfs
- 2018 öffentliche Auslegung des B-Planentwurfs (3. Durchgang)
- 04/ 2019 Beschluss des B-Plans `Nr. 55 – Hafenstraße´
- 11/ 2019 Erwerb des Grundstücks durch UTB > Veräußerung ganzer Baublöcke an Wohnungsunternehmen

Parkierungs- und Mobilitätskonzept:

- geplantes Konzept des Entwicklungsträgers UTB (Hinweis: aktueller Stand der Umsetzung und Realisierbarkeit konnte nicht geklärt werden): zentrale Unterbringung aller notwendigen Stellplätze in Mobilitätszentrale (Mobility Hub) im Westen des Quartiers // neben Parkierung weitere Mobilitätsdienstleistungen geplant (z.B. quartiersbezogenes Carsharing); alle Wohnungen für Be- und Entladen anfahrbar, aber kein dauerhaftes Parken im Quartier erlaubt [15]
- Zahl der notwendigen Stellplätze: gemäß städtischer Stellplatzsatzung > durch Realisierung von Mobilitätskonzept Reduzierungen um bis zu 40 % möglich [16]
- ca. 10 % der WE als Besucherparkstände: wenige öffentliche Parkstände in neuer Straße (für Kurzzeitparker und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) und ca. 40 Stellplätze vor Mobilitätszentrale // weitere Stellplätze in Mobilitätszentrale geplant [17]

Bauliche Unterbringung:

- aktuelle Planung von Entwicklungsträger UTB: Quartiersparkhaus (Mobilitätszentrale) auf Baufeld im Westen (kombiniert mit Kita); Erstellung eines Gebäudeentwurfs für Parkhaus bereits im Masterplan: gestaffelter, differenzierter Baukörper mit Klinkerfassade sowie mit Geschosshöhen und Rastermaßen eines Wohngebäudes; Finanzierung durch alle Investoren im Quartier [18]
- Stellplätze gemäß B-Plan auch innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in separat ausgewiesenen Flächen für Tiefgaragen zulässig [19]

Mobilitätsangebote:

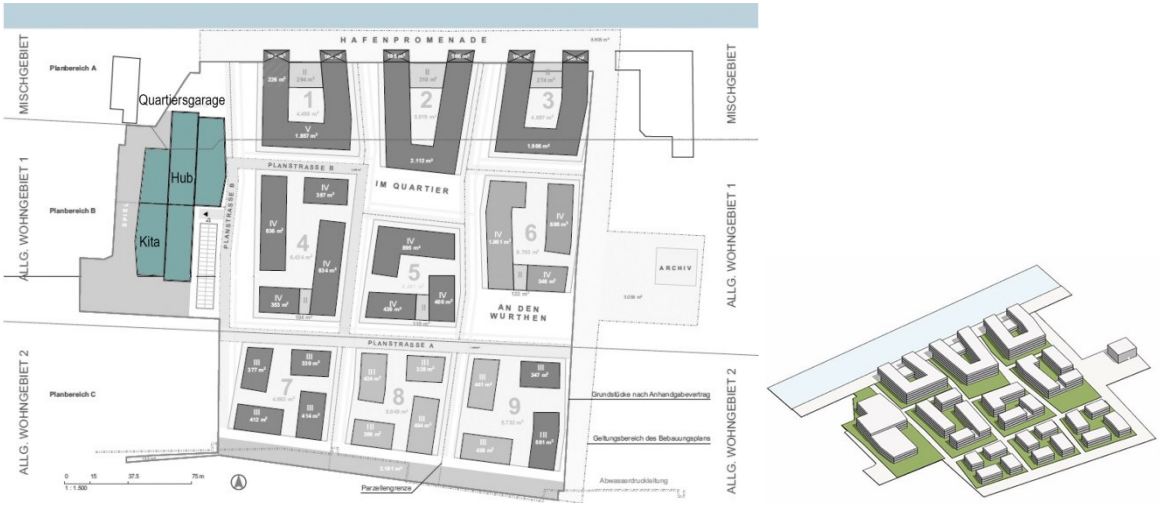
- verschiedene Angebote in Mobilitätszentrale geplant: z.B. Carsharing mit Elektro- und Hybridautos, E-Ladestationen, E-Bike-Station, Quartiersmanagement mit Servicetresen, Fahrradwerkstatt, Hausmeisterdienst [20]
- Ausbau des ÖPNV angestrebt (Führung einer Buslinie durch das Quartier, Einrichtung einer Haltestelle) [21]

Sonstiges:

- wegen schwieriger Baugrundverhältnisse hohe Kosten für Gründung und Errichtung von Tiefgaragen [22]
- umfangreiches Querfinanzierungskonzept zwischen preisgebundenen und frei finanzierten Wohnungen geplant [23]

Quellen: [1] Website Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a [2] KBA 2019 [3] KBA 2019 (Wert vom 01.01.2019); Website Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a (Wert vom 31.12.2018); Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2019: 27 [4] Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2019: 28; Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Statistikstelle 2020 [5] IGES Institut GmbH 2017: 95 [6] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a: Anlage 1 [7] Website Oberdörfer 2019b [8] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 17 [9] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019b: 2; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 16-18; Website Degrassi 2018d [10] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 17; UTB 2018b: 1 f.; Website Degrassi 2018d; Website Oberdörfer 2019b [11] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 29 f. [12] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019i [13] Website Oberdörfer 2019aa [14] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017b; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 12 f.; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019d; UTB 2018a: 4; UTB 2018b: 1; Website Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a; Website Oberdörfer 2019b [15] Website Hase/ Meerkatz 2018 [16] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 31; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018d; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a; Website Degrassi 2018a; Hase 2019 [17] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 31; UTB 2018a: 13; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018f: 9 [18] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 19 f., 23; UTB 2018a: 10, 32; UTB 2018b: 3; Hase 2019 [19] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 21; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h: Ziffer I.2.1 [20] UTB 2018a: 26, 32; UTB 2018b: 3 [21] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019f: 19 f. [22] Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 15 [23] Website Degrassi 2018c; Website Degrassi 2018d

Abbildung 141: Lageplan und Axonometrie der Bebauung an der Hafenstraße (ohne Maßstab) mit Quartiersgarage (Mobility Hub im Westen)



Quellen: UTB 2018a: 9, 10 (grafisch überarbeitet)

8.3.6.2 Parkierungskonzept

Strategie der Stadt: Initiative und Akteure

Beim Projekt Hafenstraße in Greifswald handelt es sich um eine Industrie- und Gewerbebrache, die sich im Eigentum der Stadt befand und deren Entwicklung bis in die 1990er Jahre zurückreicht. Nachdem die Planungen zwischendurch einige Jahre ruhten, nahm sie die Stadt im Jahr 2017 mit dem Ziel wieder auf, ein Modellquartier für bezahlbares Wohnen zu schaffen. Auch wenn das Baugebiet noch nicht realisiert ist und somit Bewertungen nur auf Grundlage von öffentlichen zugänglichen Informationen zum aktuellen Planungsstand möglich sind, wurde es als Projektanalyse ausgewählt, weil es ein Beispiel dafür ist, wie gerade kleine Städte mit eingeschränkten Finanz- und Personalressourcen strategisch vorgehen können, um innovative Parkierungs- und Mobilitätskonzepte voranzutreiben. Im Gegensatz zu größeren Städten sind diese personell und fachlich häufig nicht in der Lage, Grundstücke mit innovativen Konzepten selbst zu entwickeln oder hierfür kommunale Gesellschaften zu gründen. Vor diesem Hintergrund beauftragte die Stadt Greifswald die Projektentwicklungsgesellschaft UTB (Berlin) mit der Entwicklung der etwa sechs Hektar großen Brachfläche in der Hafenstraße in attraktiver Wasserlage. Die Stadt griff dabei strategisch auf das Instrument des Anhandgabeverfahrens zurück. In einem Anhandgabevertrag legte sie im Jahr 2017 fest, welche Bedingungen der Projektentwickler innerhalb eines Jahres erfüllen muss, um das städtische Grundstück zum Verkehrswert erwerben zu können. Da auf dem Grundstück ein Modellquartier für bezahlbaren Wohnraum entstehen soll, forderte die Stadt, dass mindestens ein Fünftel der Wohnungen bestimmten Mietpreisobergrenzen unterliegen muss. Außerdem war ein fundiertes Finanzierungskonzept vorzulegen und die Planungen waren in einem transparenten Verfahren weiterzuentwickeln. Die Stadt veräußerte bei diesem Vorgehen das Grundstück erst, als die Rahmenbedingungen und die Finanzierung gesichert waren. Für die Stadt entstehen somit keine Risiken und Kosten. (vgl. Website Degrassi 2017a; Website Degrassi 2017c)

Besonderheiten des Parkierungskonzepts

Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfs mit Mobilitätszentrale im Werkstattverfahren

Die Stadt Greifswald setzte für die Entwicklung der Brachfläche auf eine externe Entwicklungsgesellschaft (UTB), die bereits in anderen Städten ambitionierte Vorhaben umgesetzt hat (vgl. Website UTB 2019). Die Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft gehen grundsätzlich beim Thema Mobilität künftig von großen Veränderungen aus, die bereits jetzt bei der Planung von Quartieren berücksichtigt werden sollen (vgl. Website Degrassi 2017a; Website Degrassi 2017b; Website Marx 2018b). Beispielsweise erläuterte einer der Geschäftsführer in einer städtischen Ausschusssitzung seine Auffassung, dass in Zukunft nicht mehr jeder Haushalt ein Auto besitzen werde und daher in der Hafenstraße die Unterbringung von Stellplätzen nur in Tiefgaragen langfristig nicht sinnvoll sei. Stattdessen werde auf die Schaffung eines Quartiersparkhauses mit angegliederten Mobilitätsdienstleistungen

gesetzt (Mobilitätszentrale bzw. Mobility Hub). Seitens des Projektentwicklers wird davon ausgegangen, dass die Flächen in der Mobilitätszentrale nicht langfristig für die Parkierung gebraucht werden und somit später zu Wohnungen umgewandelt werden können (vgl. Boehmer in Website Marx 2018b).
Kurz bevor die UTB im Jahr 2017 in das Projekt einstieg, hatte die Stadt die Baustruktur und den Entwurf für den Bebauungsplan geändert. Im Anhandgabevertrag wurde vereinbart, dass die UTB für die Prüfung und Weiterentwicklung des Entwurfs auf eigene Kosten ein sogenanntes Werkstattverfahren durchführt. Falls sich daraus Änderungen ergeben, war die Stadt verpflichtet, diese aufzugreifen und die notwendigen politischen Beschlüsse herbeizuführen. Für das Werkstattverfahren erstellte ein renommiertes Architekturbüro (Baumschlager Eberle, Berlin) einen weitgehend neuen städtebaulichen Entwurf, der eine zentralisierte Unterbringung der Stellplätze in einer viergeschossigen Mobilitätszentrale (Parkhaus) vorsah. Die UTB ging frühzeitig auf lokale Wohnungsunternehmen zu, um sie als Bauherren vor allem für den geförderten Wohnungsbau zu gewinnen. In drei Planungswerkstätten diskutierten die am Projekt beteiligten Akteure, potenzielle Investoren, externe Experten und Vertreter der Stadt über Themen wie Städtebau, Architektur, Freiraum sowie Mobilität und Parkierung. Im Zuge dessen konnte das geplante Konzept für die Unterbringung der Stellplätze in dem neuen Baugebiet mit Akteuren aus der Praxis sowie potenziellen späteren Bauherren rückgekoppelt und abgestimmt werden. Eine zentrale Fragestellung bei dem Parkierungskonzept bestand darin, an welcher Stelle die Mobilitätszentrale errichtet werden soll. Die Standortfrage wurde in den Werkstätten mit der Öffentlichkeit, möglichen Investoren und den städtischen Ämtern in Varianten diskutiert. Schließlich setzte sich das Baufeld am westlichen Rand als Standort durch. Auf Grundlage der Ergebnisse des Werkstattverfahrens erstellte die UTB ein Masterplankonzept, das aus Plänen und Visualisierungen sowie einer kurzen textlichen Erläuterung besteht. Für das Parkhaus wurde sogar vorab ein Hochbauentwurf erstellt, der eine hochwertige architektonische Gestaltung aufweist (vgl. UTB 2018a; UTB 2018b). Die UTB präsentierte den Masterplan im Rahmen einer Bürgerwerkstätte der Öffentlichkeit sowie den verschiedenen städtischen Gremien. Ein Schwerpunkt hierbei lag auf dem Mobilitäts- und Parkierungskonzept mit der geplanten Mobilitätszentrale. Neben Plänen und Informationen zu den einzelnen Mobilitätsangeboten wurden zur Veranschaulichung ein fotorealistisches Rendering der Mobilitätszentrale sowie hochwertige Visualisierungen des autofreien Straßenraums im Quartier gezeigt. Ebenso dienten realisierte Vorhaben mit besonderen Mobilitätskonzepten u.a. aus München (Domagkpark), Freiburg (Vauban) oder Kopenhagen als Referenzen (vgl. UTB 2018a). Im Februar 2018 beschloss der Stadtrat, auf Grundlage des Masterplankonzepts den Bebauungsplanentwurf nochmal zu ändern. Die Kosten für die Überarbeitung gingen zu Lasten des Projektentwicklers (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017a: 1-3).

Akzeptanz und Widerstände

In Greifswald werden die Ergebnisse von Sitzungen politischer Gremien in Niederschriften zusammengefasst und veröffentlicht. Deren Auswertung zeigte, dass die Quartiersentwicklung in der Hafenstraße in der Stadtpolitik kontrovers diskutiert und vor allem vom konservativen Lager abgelehnt wurde. Kritisiert wurde dabei weniger das vorgeschlagene Mobilitäts- und Parkierungskonzept, sondern vielmehr, dass anstatt Einfamilienhäusern eine städtische Bebauung mit Geschosswohnungsbau entstehen sollte und umliegende Straßen mit zusätzlichem Verkehr belastet würden. Zustimmung erhielt das Projekt hingegen von den anderen Parteien vor allem deswe-

Abbildung 142: Visualisierung des autofreien Innenbereichs

Quelle: UTB 2018a: 21

Abbildung 143: Visualisierung der geplanten Quartiersgarage

Quelle: UTB 2018a: 25

gen, weil dringend benötigter, bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird (vgl. z.B. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018e: 12 f.; Website Degrassi 2018b). Besonders in der Gemeinderatssitzung zum Beschluss des Masterplans gab es kontroverse Diskussionen. Seitens der CDU-Fraktion wurde auf viele ungelöste Fragen bei dem Vorhaben hingewiesen und vor allem die Umsetzbarkeit des Mobilitätskonzepts angezweifelt. Andere Fraktionen befürworteten hingegen das Konzept der gebündelten Unterbringung der Stellplätze inklusive ergänzender Dienstleistungen. Die Fraktion Bürgerliste Greifswald-FDP befürchtete in der Sitzung, dass die geplanten 450 Stellplätze in der Mobilitätszentrale für die 700 Wohnungen nicht ausreichen und somit – trotz Carsharing – ein Stellplatzmangel drohe (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018c: 15-19).
In den ausgewerteten Unterlagen ließen sich keine wesentlichen Bedenken aus der Öffentlichkeit gegenüber dem Parkierungs- und Mobilitätskonzept finden. Seitens der Teilnehmer einer Bürgerwerkstatt im Juli 2017 wurde vor allem der Wunsch geäußert, dass durch das neue Baugebiet möglichst wenig MIV verursacht wird. Eine Reduzierung von Stellplätzen befürworteten sie allein deshalb, um die Verkehrsbelastung in der einzigen Zufahrtsstraße gering zu halten (vgl. Website Degrassi 2017b). Massiven Widerstand gegen den Standort der Mobilitätszentrale gab es vom Eigentümer des im Westen angrenzenden Grundstücks. Dabei handelt es sich um einen Immobilienentwickler, der dort ebenfalls eine Wohnbebauung plant und durch das angrenzende Parkhaus Beeinträchtigungen befürchtet (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019f: 5, 44 f., 48).
Hervorzuheben ist bei diesem Projektbeispiel, dass die Lokalzeitung (Ostsee Zeitung) laufend ausführlich und differenziert über die geplante Bebauung in der Hafenstraße und das Mobilitätskonzept berichtet hat. Die Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft wurden mehrfach interviewt und konnten über diesen Informationskanal ihre Ideen und Zielsetzungen für das neue Stadtquartier der Öffentlichkeit vorstellen (vgl. z.B. Website Marx 2018a; Website Marx 2018b; Website Degrassi 2018d).

Zahl der notwendigen Stellplätze

In den örtlichen Bauvorschriften wurden in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan keine Stellplatzzahlen spezifisch für das Plangebiet festgelegt. Nachrichtlich wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass im Geltungsbereich die Stellplatzsatzung der Stadt Greifswald in der jeweils rechtskräftigen Fassung gilt (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h). Die selbständige Stellplatzsatzung fordert aktuell für eine Wohnung bis 35 m^2 mindestens 0,5 Stellplätze und für eine Wohnung mit mehr als 35 m² Wohnfläche mindestens einen Stellplatz (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a: Anlage 1). Zeitgleich zur Erarbeitung des Parkierungskonzepts und des Bebauungsplans für das Baugebiet Hafenstraße wurde in Greifswald die Änderung der kommunalen Stellplatzsatzung angestoßen. Unter anderem sollte eine Regelung aufgenommen werden, dass in Ausnahmefällen auf schriftlichen Antrag eine Abweichung von der Zahl der notwendigen Stellplätze um maximal 40 % zugelassen werden kann. Antragsgründe können beispielsweise darin bestehen, dass ein auf das Vorhaben abgestimmtes Mobilitätskonzept umgesetzt wird oder bestimmte städtebauliche Zielsetzungen verfolgt werden.
Im Februar 2019 wurde diese Satzungsänderung nach einigen Diskussionen beschlossen (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018d: 1-3; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a: 2). Das Projekt in der Hafenstraße zeigt exemplarisch, dass schwierig zu regelnde Abhängigkeiten und Planungsunsicherheiten entstehen können, wenn nicht spezifisch für ein Vorhaben die Stellplatzzahlen festgelegt werden, sondern nur Bezug auf eine kommunale Stellplatzsatzung genommen wird, die sich jederzeit ändern kann. Die Komplexität von laufenden Planungsverfahren nimmt zu, wenn Stellplatzsatzungen parallel überarbeitet werden und unsicher ist, ob die Anpassungen wie von der Verwaltung vorgeschlagen tatsächlich beschlossen werden. In dem vom Projektentwickler UTB erarbeiteten Parkierungskonzept für die Hafenstraße war zunächst vorgesehen, in dem Quartiersparkhaus wegen der besonderen Mobilitätsangebote eine verminderte Stellplatzzahl von ca. 450 für die geplanten 700 Wohnungen unterzubringen. Auf Grund kritischer Stimmen aus den städtischen Gremien wurde auch eine Variante für den Fall erarbeitet, dass ein 1:1-Stellplatzschlüssel umgesetzt werden muss (vgl. Website Degrassi 2018a).
In den verfügbaren Unterlagen ließ sich kein Fachgutachten finden, das die künftige Mobilität der Bewohner und die Stellplatzbedarfe vorhabenspezifisch untersucht und darauf aufbauend die Zahl der notwendigen Stellplätze ableitet. Es wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, in der nur das künftige Verkehrsaufkommen berechnet und dessen Aufnahme über das bestehende Straßennetz geprüft wurde (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 27).

Bebauungsplan

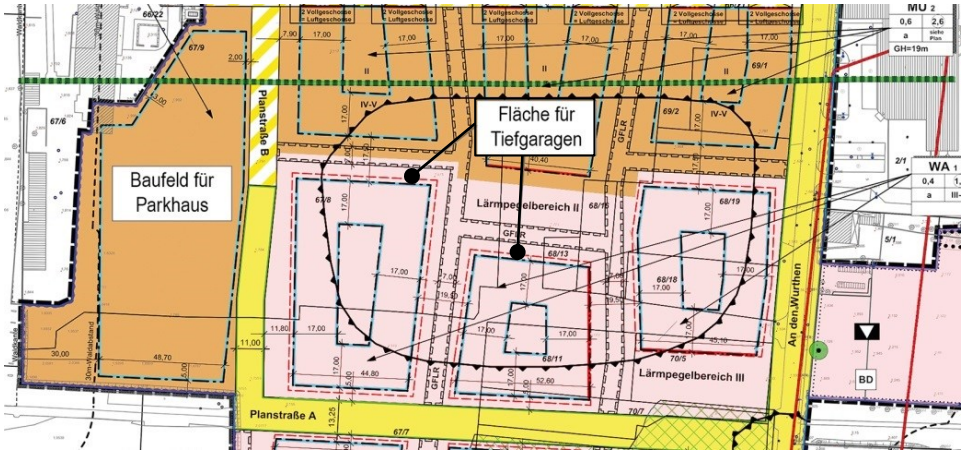
Eine wesentliche Aufgabe der Stadt bestand bei dem Projekt darin, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des beschlossenen Masterplans zu schaffen. Die entsprechende Überarbeitung des bereits bestehenden Bebauungsplanentwurfs wurde extern beauftragt. Neben Anpassungen der Baufelder und sonstiger Änderungen wurden zahlreiche Festsetzungen eingearbeitet, um die Unterbringung von Stellplätzen zu steuern und das geplante Parkierungskonzept umsetzen zu können. Im Bebauungsplan ist das Bestreben der Stadt erkennbar, die Stellplatzunterbringung möglichst flexibel zu regeln. Obwohl im Masterplan der Standort für die Mobilitätszentrale festgelegt wurde, wurde die Herstellung von Stellplätzen nicht auf dieses Baufeld beschränkt. Auf dem für die Mobilitätszentrale vorgesehenen Baufeld im Westen (MU1) wurde die überbaubare Grundstücksfläche so bemessen, dass ein großes, flächeneffizientes Parkhaus errichtet werden kann (136 x 50 m, bis zu 17 m Höhe). Ansonsten wurden für diese Fläche keine weiteren Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen getroffen. Der Bebauungsplan schließt zudem auf den anderen Baufeldern im Plangebiet die Errichtung von Stellplätzen nicht aus, sodass auch dort unter bestimmten Voraussetzungen Stellplätze ober- und unterirdisch hergestellt werden können. In den als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Bereichen wurden eigens Flächen für Tiefgaragen und Garagengeschosse festgesetzt, die zur Straßen- und Innenhofseite über die überbaubaren Grundstücksflächen hinausreichen (siehe Abbildung 144). Wegen schwieriger Bodenverhältnisse wurde im Bebauungsplan ein sichtbarer Tiefgaragensockel bis zu einer Höhe von 1,40 m über der angrenzenden Verkehrsfläche zugelassen (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 21; Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h: Ziffer I.3.4). Außerdem dürfen abweichend von § 19 Abs. 4 BauNVO die festgesetzten Grundflächenzahlen mit Tiefgaragen bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden, wenn im Gegenzug eine intensive Dachbegrünung mit mindestens 35 cm Aufbaustärke hergestellt wird (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h: Ziffer I.2.1). Der Bebauungsplan regelt oberirdische Stellplätze im urbanen Gebiet (MU) und allgemeinen Wohngebiet (WA) unterschiedlich. Im allgemeinen Wohngebiet sind oberirdische Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig – Ausnahmen sind für Kurzzeitparkplätze zum Be- und Entladen sowie für Stellplätze für Menschen mit Behinderung vorgesehen. In den urbanen Gebieten hingegen wurde die Herstellung von oberirdischen Stellplätzen nicht eingeschränkt. Mit Ausnahme einer öffentlichen Straße werden die quartiersinternen Erschließungswege planungsrechtlich nicht als öffentliche Verkehrsflächen, sondern als private Flächen mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt (halböffentliche Privatstraßen). Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Straßenverkehrsordnung auch in öffentlich zugänglichen Privatstraßen gilt, weshalb der städtische Ordnungsdienst auch dort beispielsweise Falschparken ahnden kann (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h: Festsetzung Nr. I.3.3, Nr. I.4.1; Website StVO 2019). Der Bebauungsplan enthält zur Klarstellung eine Festsetzung (Ziffer I.1.1.), dass in den als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Flächen Stellplätze und Garagen auch als Gemeinschaftsanlagen oder Quartiersgaragen zulässig sind, wenn sie dem durch das Baugebiet verursachten Bedarf dienen. Um die durch die Parkierungsanlagen verursachten Lärmemissionen ausreichend zu berücksichtigen, wurde im Schallgutachten der Worst Case betrachtet (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019f: 5).

Insgesamt bieten die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen unterschiedliche Möglichkeiten, für verschiedene Fallkonstellationen Stellplätze in dem neuen Baugebiet herzustellen. Für den Fall, dass sich das Parkierungskonzept mit der Mobilitätszentrale doch nicht umsetzen lässt, könnten ohne nochmalige Änderung des Bebauungsplans und ohne baurechtliche Befreiungen auf allen Baufeldern auch Tiefgaragen errichtet werden. Falls das Quartiersparkhaus errichtet wird und zu einem späteren Zeitpunkt wegen eines abnehmenden Stellplatzbedarfs nicht mehr gebraucht wird, ist auf dem Baufeld eine Umnutzung zu Wohnungen oder Büros ebenfalls planungsrechtlich zulässig. Allerdings geht mit dieser Vorgehensweise die Steuerungswirkung des Bebauungsplans verloren. Wenn Investoren beispielsweise den Bau von eigenen Tiefgaragen einer Quartiersgarage vorziehen, kann dies planungsrechtlich nicht unterbunden werden.

Während der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs lehnte der Eigentümer eines westlich angrenzenden Grundstücks, das er in den nächsten Jahren ebenfalls bebauen will und für das parallel ein Bebauungsplanverfahren läuft, in einer ausführlichen Stellungnahme die Errichtung des Quartiersparkhauses an dem Standort ab. In der Stellungnahme argumentierte der Investor, dass auf dem als urbanes Gebiet ausgewiesenen Baufeld keine Mobilitätszentrale errichtet werden könne, weil dies der Art der festgesetzten baulichen Nutzung widerspreche. Es sei eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten vorzusehen, die alleinige Herstellung von Stellplätzen mit ergänzenden Nutzungen sei unzulässig. In ihrer Abwägung der Stellungnahme stellte die Stadt klar, dass die Errichtung eines

Parkhauses auf der Fläche zulässig ist, weil die darin untergebrachten Stellplätze dem gesamten Plangebiet dienen und die Mischung der Nutzungen auf alle MU-Gebiete im Geltungsbereich zu beziehen ist. Darüber hinaus sind Stellplätze im urbanen Gebiet gemäß § 12 Abs. 2 BauNVO sowohl für den eigenen Bedarf als auch als eigenständige Nutzung zulässig (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019f: 44 f., 48). Im April 2019 beschloss der Gemeinderat den Bebauungsplan ohne weitere Debatten als Satzung (Abstimmungsergebnis: 23 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung) (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019g: 8).

Abbildung 144: Ausschnitt aus dem Planteil des Bebauungsplans mit Festsetzungen für die Quartiersgarage und die Tiefgaragen (ohne Maßstab)



Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h (grafisch überarbeitet)

8.3.6.3 Bewertung anhand der Indikatoren

Das Projekt `Hafenstraße´ ist noch nicht realisiert und trotz mehrerer Nachfragen bei den Projektverantwortlichen ließen sich einige Fragen zum aktuellen Stand der Umsetzung und zum Konzept nicht klären. Deshalb sind Aussagen, wie sich das Parkierungs- und Mobilitätskonzept auf die untersuchten Indikatoren zur Bewertung der Stadtentwicklungspotenziale auswirkt, nur auf Grundlage der Dokumente möglich, die zum Untersuchungszeitpunkt öffentlich zugänglich waren.

Wohnkosten

Die Stadt Greifswald verfolgt bei dem Projekt das Ziel, ein Modellquartier für bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Da mindestens 20 % der Wohnungen im unteren Preissegment (max. 5,50 Euro/ m^2 für sozial geförderte Wohnungen und max. 7,50 Euro/ m^2 für frei finanzierten sozialen Wohnungsbau) vermietet werden müssen, kommt dem Thema Kosten eine große Bedeutung zu. Der von der Stadt beauftragte Projektentwickler verfolgt die Strategie, die Stellplätze statt in Tiefgaragen, die wegen schlechter Baugrundverhältnisse mit hohen Baukosten verbunden wären, vor allem in einem zentralen Parkhaus unterzubringen. Dieses soll von Anfang an so gebaut werden (z.B. im Hinblick auf Achsmaß, Deckenhöhen und Fassadengliederung), dass es im Falle eines zukünftig abnehmenden Stellplatzbedarfs leicht umgenutzt und damit perspektivisch weitere vermarktbare Nutzfläche erzeugt werden kann. Auf diese Weise könnten sich möglicherweise auch die Mehrkosten für die hochwertige Ausführung des Parkhauses (siehe Abbildung 143) langfristig rechnen. Für die Untersuchung lagen keine Informationen über die Baukosten eines Stellplatzes in der Mobilitätszentrale vor. Falls dieses Konzept scheitern sollte und die Stellplätze doch in Tiefgaragen untergebracht werden, sieht der Bebauungsplan vor, dass sie bis zu 1,4 m über die Geländeoberfläche ragen dürfen, um Kosten zu sparen. Potenzielle Beeinträchtigungen des Stadtraums durch geschlossene Straßenfronten werden dabei in Kauf genommen (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 21). Die ausgewerteten Unterlagen ließen erkennen, dass das Parkierungskonzept mit der Mobilitätszentrale in den städtischen Gremien insgesamt mehrheitlich Zustimmung fand. Es gab allerdings in Teilen

auch Zweifel, ob die Finanzierung des Parkhauses und der ergänzenden Dienstleistungen in der geplanten Form gelingen kann (z.B. Website Hase/ Meerkatz 2018).
Angesichts des hohen wirtschaftlichen Drucks, unter dem das Gesamtprojekt steht, bleibt abzuwarten, ob das große Baufeld im Westen letzten Endes tatsächlich nur für die Unterbringung von wenig rentablen Stellplätzen genutzt werden wird. Der Verkehrswert wird nämlich auf Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplan bestimmt und planungsrechtlich wurde die Nutzung auf besagtem Baufeld nicht eingeschränkt (z.B. nur Stellplätze zulässig). Dies legt den Schluss nahe, dass der Projektentwickler hier einen Grundstückspreis gezahlt hat, der dem Nutzungsspektrum eines urbanen Gebiets entspricht, obwohl dort eigentlich nur Stellplätze, eine Kita und ergänzende Dienstleistungen errichtet werden sollen.
Für die Analyse des Baugebiets lagen keine Informationen darüber vor, wie das Quartiersparkhaus finanziert und der Stellplatznachweis durch die Hochbauten erbracht werden soll. Falls das Parkierungskonzept mit der zentralisierten Stellplatzunterbringung realisiert wird, besteht die Möglichkeit, ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten, bei dem die Kosten von Wohnen und Parken konsequent entkoppelt werden. Im Masterplan ist im Hinblick auf die beabsichtigte Umnutzungsoption eine architektonisch hochwertige Gestaltung des Parkhauses vorgesehen. Auch diesbezüglich wird sich zeigen, ob das Vorhaben wie geplant realisiert werden kann oder ob aus Kostengründen noch Abstriche bei der Gestaltung erforderlich werden.
Abgesehen von der baulichen Umsetzung lassen sich große Kosteneinsparungen mit Sicherheit dadurch erreichen, wenn die Möglichkeiten der kommunalen Stellplatzsatzung ausgeschöpft werden, beim Vorliegen von Mobilitätsangeboten (v.a. Carsharing) die Zahl der notwendigen Stellplätze um bis zu 40 % abzusenken.

Flächenverbrauch

Im Falle der Realisierung des Parkierungskonzepts mit der Mobilitätszentrale können durch die Stapelung von Stellplätzen auf bis zu vier Geschossen im Vergleich zu meist eingeschossigen Tiefgaragen erheblich Flächen eingespart werden. In den Baufeldern könnte so auf eine Unterbauung der Innenhöfe verzichtet und dort die natürlichen Bodenfunktionen erhalten werden. Angesichts der Tatsache, dass im Falle der Errichtung von Tiefgaragen bzw. von Garagengeschossen die Grundflächenzahl bis zu 0,8 überschritten werden darf, kann von einer deutlich geringeren Überbauung der Grundstücke ausgegangen werden, wenn die Stellplätze in der Mobilitätszentrale untergebracht werden. Als Schwachpunkt bei dem Parkierungskonzept kann allerdings gelten, dass ein Grundstück in attraktiver Lage, das sich auch hervorragend für die Schaffung von Wohnraum oder sonstigen Nutzungen eignet, vorrangig für die Unterbringung von Stellplätzen genutzt wird. Zur Deckung des bestehenden Wohnraumbedarfs in Greifswald müssen somit an anderer Stelle im Stadtgebiet weitere Flächen in Anspruch genommen werden. Bei einem zukünftig abnehmenden Stellplatzbedarf hat das Parkierungskonzept im Hinblick auf den Flächenverbrauch Vorteile, da das Parkhaus umgenutzt und die Innenentwicklungsfläche effizient genutzt werden kann. Im Quartier gibt es somit keine überflüssigen Tiefgaragen, die dauerhaft die Bodenfunktionen beeinträchtigen. Analog zu den Kosten lässt sich die größte Flächeneinsparung wahrscheinlich dadurch erreichen, wenn die Stellplatzsatzung angewendet und bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts die Zahl der notwendigen Stellplätze reduziert wird. Eine überschlägige Kalkulation zeigt, dass bei den geplanten 700 Wohnungen durch die Absenkung des Stellplatzschlüssels um 40 % ein Verzicht auf ca. 280 Pflichtstellplätze möglich wäre. Bei einem Ansatz von ca. 27,5 m^2 Fläche pro Stellplatz könnten somit ca. 7.700 m^2 Fläche zur Herstellung von Stellplätzen eingespart werden.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

Seitens der Stadt Greifswald lag bei dem Projekt die Priorität auf der Schaffung von kostengünstigem Wohnraum und nicht explizit auf der Entwicklung eines autoarmen Quartiers. Der beauftragte Projektentwickler setzte sich allerdings dieses Ziel, indem er sich abzeichnende Trends bei der Mobilität aufgriff. Laut Masterplan soll ein auf die Bewohner abgestimmtes Mobilitätsangebot abseits des eigenen Autos geschaffen werden, um eine umweltfreundliche Fortbewegung zu fördern (vgl. UTB 2018b: 3). In der geplanten Mobilitätszentrale soll eine Vielzahl an verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen entstehen, die für möglichst viele Bewohner das eigene Auto entbehrlich machen. Eine besondere Bedeutung schreibt der Projektentwickler dabei Carsharing zu (vgl. Website Marx

2018b). Wenn die Maßnahmen im Mobilitätsbereich tatsächlich im derzeit vorgesehenen Umfang umgesetzt werden und von Anfang an verfügbar sind, erscheint es durchaus möglich, den Modal Split der künftigen Bewohner auf den Umweltverbund zu lenken und den Stellenwert des Privatautos für alltägliche Wege zu mindern. Darüber hinaus werden die Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Versorgung im Quartier und die innenstadtnahe Lage dazu beitragen, dass Bewohner für ihre täglichen Wege weniger auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Zur Unterstützung einer umweltfreundlichen Mobilität könnte eine weitere Maßnahme darin bestehen, die ÖPNV-Anbindung zu verbessern. Das Konzept mit dem Quartiersparkhaus kann möglicherweise zu einem veränderten Mobilitätsverhalten der Bewohner führen. Da das Auto nicht mehr direkt in einer gebäudebezogenen Tiefgarage steht und somit Wege zwischen Wohnung und Auto zurückgelegt werden müssen, verliert die private Pkw-Nutzung an Attraktivität und es wird eventuell auf leichter erreichbare Verkehrsmittel zurückgegriffen.

Stadtraumqualität

Laut Masterplan verfolgt der Projektentwickler mit der zentralen Unterbringung der Stellplätze in der Mobilitätszentrale das Ziel, das Quartier im Innenbereich von Autoverkehr zu entlasten und „damit möglichst große Freiflächen den Bewohnern als Aufenthaltsflächen zur Verfügung zu stellen“ (UTB 2018b: 3). In einem in der Lokalzeitung veröffentlichten Interview erläuterte der Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft, dass ein „autoarmes aber mobilitätsstarkes Quartier mit weniger Straßen, dafür aber mehr öffentlich nutzbaren Freiflächen“ entstehen soll (Boehmer in Website Degrassi 2018d). Trotz dieser eindeutigen Absichtserklärungen lässt der Bebauungsplan über das Parkhauskonzept hinaus weitere Möglichkeiten für die Herstellung von Stellplätzen zu, die sich negativ auf den Stadtraum auswirken können.
Wenn die Parkierung tatsächlich zentralisiert in der Mobilitätszentrale untergebracht wird, entstehen nicht auf jedem Baufeld störende Zufahrtssituationen mit Rampen und es können große Teile des Wohnumfelds von Autoverkehr freigehalten werden. Außerdem wird der Freiraum im Quartier dadurch belebt, dass Bewohner Wege zwischen Wohnung und Auto zurücklegen müssen. Wenn die Innenhöfe nicht mit Tiefgaragen unterbaut sind, ist dort durch den natürlichen Bodenanschluss auch die Anpflanzung von großen Bäumen möglich. Um die Ziele und Vorteile des zentralen Parkhauses zu verdeutlichen, wurden für die öffentliche Präsentation des Masterplans hochwertige Visualisierungen erstellt, die eine völlig autofreie Wohnumgebung mit hoher Aufenthaltsqualität zeigen (vgl. UTB 2018a: 7, 21; siehe Abbildung 142). Der Projektentwickler ließ zudem einen Entwurf für die Gestaltung der Mobilitätszentrale erstellen. Das entsprechende Rendering zeigt ein wertiges Gebäude mit Klinkerfassade, das im Erscheinungsbild kaum von einem Wohn- oder Bürogebäude zu unterscheiden ist (siehe Abbildung 143).
Für den Fall, dass anstelle des Parkhauses doch Tiefgaragen auf den einzelnen Baufeldern errichtet werden, ist im Hinblick auf die Stadtraumqualität entscheidend, ob die Bauherren die im Bebauungsplan enthaltene Möglichkeit nutzen, das Tiefgaragengeschoss bis zu 1,4 m über die Geländeoberkante anzuheben. In der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgeführt, dass die vollständig unterirdische Errichtung der Tiefgaragen für die Qualität des Wohnumfelds zwar vorteilhaft wäre, aber wegen der hohen Baukosten infolge des schlechten Baugrunds nicht zwingend vorgeschrieben werden soll, um die Schaffung von kostengünstigem Wohnraum nicht zu erschweren (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: 21). Halbversenkte Tiefgaragen würden im Freiraum stark in Erscheinung treten und viele Hochparterresituationen erzeugen, die zwar Schutz vor Einblicken bieten, aber auch den räumlichen Bezug zwischen Innen und Außen beeinträchtigen. Da gemäß Bebauungsplan Tiefgaragen in vielen Bereichen auch vor die Gebäudeflucht treten dürfen, besteht die Gefahr, dass lange Mauern das Bild des Straßenraums prägen. Hinsichtlich der Zulässigkeit von besonders störenden oberirdischen Stellplätzen enthält der Bebauungsplan die Regelung, dass im allgemeinen Wohngebiet oberirdische Stellplätze ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h: Ziffer I.3.3). Dies gilt aber nicht für Kurzzeitstellplätze zum Be- und Entladen sowie für Stellplätze für Menschen mit Behinderung. Diese wenig restriktive Festsetzung könnte in Verbindung mit der großzügigen Festlegung der Baufenster dazu führen, dass beispielsweise in den Zwischenräumen der Gebäude weitere Stellplätze entstehen. Auf den als urbanes Gebiet ausgewiesenen Flächen ist die Herstellung von Stellplätzen auch außerhalb der Baufenster zulässig. Einschränkend wirkt dabei nur die maximal zulässige GRZ, bei deren Ermittlung die Stellplatzflächen einzurechnen sind. Trotz der Zielsetzung, den Freiraum nicht nur durch ruhenden Verkehr zu

beeinträchtigen, sondern diesen konsequent in Parkierungsbauwerken unterzubringen, lässt der Bebauungsplan in der Gesamtschau zahlreiche Möglichkeiten zu, oberirdische Stellplätze herzustellen.

8.3.6.4 Zusammenfassende Bewertung der Projektstrategie

Das vorliegende Projekt stellt ein Beispiel dafür dar, wie in einer Mittelstadt mit knapp 60.000 Einwohnern in einem Neubauquartier innovative Lösungen für den ruhenden Verkehr entstehen können. Auf Grund der Rahmenbedingungen und der Größe handelt es sich hierbei um Aufgaben- und Fragestellungen, die sich vielen anderen Mittelstädten in vergleichbarer Weise stellen. Die Stadt Greifswald verfolgt bei dem Baugebiet in der Hafenstraße die Strategie, auf einem stadteigenen Grundstück ein Modellquartier für bezahlbares Wohnen zu realisieren. Eine Reduzierung des MIV oder die Schaffung eines autoarmen Quartiers hatten seitens der Stadt in diesem Zusammenhang keine ausdrückliche Priorität, sodass diesbezüglich Planungsfreiheit für den Investor bestand. Für das Grundstück wurde in einem Anhandgabeverfahren durch die Stadt zunächst nur eine Option vergeben, um das Projekt im Dialog mit dem Investor weiterzuentwickeln. Da der Projektentwickler zukünftig von tiefgreifenden Veränderungen bei der Mobilität ausgeht, erarbeitete er ein Mobilitäts- und Parkierungskonzept, das im Wesentlichen den Bau einer Quartiersgarage und flankierende Mobilitätsangebote vorsah. Im Vergleich zu ansonsten in Greifswald realisierten Projekten werden im vorliegenden Fall bei der Bebauungsdichte, den Bauformen und auch der Parkierung neue Wege gegangen. Hinsichtlich des Planungsprozesses ist das Werkstattverfahren hervorzuheben, bei dem der Projektentwickler frühzeitig mit potenziellen Bauherren die Planungen und Konzepte für das neue Baugebiet diskutiert und abgestimmt hat.
Das Projekt in der Hafenstraße veranschaulicht, dass bei quartiersbezogenen Sammelgaragen frühzeitig viele Fragen geklärt werden müssen, damit der Stellplatznachweis und die Finanzierung gelingen können. Im Bebauungsplan wurde beispielsweise die Quartiersgarage nicht als einzige Option zur Stellplatzherstellung festgesetzt. Dies lässt sich möglicherweise darauf zurückführen, dass zu diesem Zeitpunkt die Realisierbarkeit und Finanzierung noch nicht abschließend geklärt waren. Stattdessen wurden im Bebauungsplan neben dem Parkhaus weitere Möglichkeiten (z.B. Tiefgaragen) zur Stellplatzunterbringung vorgesehen. Falls das Parkhaus umgesetzt wird und dort sämtliche Stellplätze untergebracht werden sollen, müsste also auf andere Instrumente zurückgegriffen werden, um Bauherren die Errichtung von Tiefgaragen auf dem eigenen Grundstück zu untersagen (z.B. durch Grundstückskaufvertrag).
Die Betrachtung, inwieweit das geplante Parkierungskonzept eine Ausschöpfung der untersuchten Potenziale für die Stadtentwicklung ermöglicht, macht deutlich, dass die Unterbringung von Stellplätzen im Quartiersparkhaus viele Vor-, aber auch einige Nachteile mit sich bringt und zu Zielkonflikten führt. Insbesondere beim Thema Flächenverbrauch besteht ein Dilemma zum Beispiel darin, dass erschlossenes Bauland in integrierter Lage für das Abstellen von Autos anstatt für Wohnen genutzt werden soll. Langfristig bietet das Parkhaus im Falle der Umnutzung zwar Vorteile, kurzfristig wird aber wertvolle Fläche wenig effizient genutzt. Aus den ausgewerteten Unterlagen geht hervor, dass der Projektentwickler das Quartier autoarm entwickeln will, um vor allem hohe Qualitäten im Wohnumfeld zu erreichen. Dafür spricht auch, dass das Quartiersparkhaus durch eine anspruchsvolle Architektur nicht als reines Funktionsgebäude, sondern von Anfang an als Wohn- oder Geschäftshaus in Erscheinung treten soll. Wenn das geplante Parkierungskonzept mit der Mobilitätszentrale zur Umsetzung kommt, kann von positiven Auswirkungen auf die Wohnkosten und das Mobilitätsverhalten der Bewohner ausgegangen werden.
Zusammenfassend betrachtet kann konstatiert werden, dass eine Besonderheit des Fallbeispiels darin liegt, dass die Initiative für die Entwicklung eines ambitionierten Parkierungskonzepts nicht von der Stadt ausging, sondern vom beauftragten Projektentwickler. Das Projekt zeigt beispielhaft, dass es auch innovative Investoren gibt, auf die Städte mit mangelnden eigenen Kapazitäten für die Entwicklung von eigenen Flächen zurückgreifen können. Der Stadt kam daher insbesondere die Aufgabe zu, die für die Bebauung notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen die Mobilitätszentrale in der geplanten Form realisiert werden kann. Wenn das Parkierungskonzept mit der Quartiersgarage und den mobilitätsbezogenen Dienstleistungen umgesetzt wird, sind im weiteren Verlauf nach aktuellem Stand noch viele Fragen zu klären und Regelungen zu treffen, wie die Stellplätze nachgewiesen und finanziert sowie das Parkhaus und die Mobilitätsangebote langfristig betrieben werden können.

8.4 Projektlupen – besondere Einzelbausteine

Lüneburg: Hanseviertel-Ost/ Wohnen

Rahmenbedingungen: [1]

- Baubeginn erster Gebäude 2019
- ca. 9,5 ha Fläche // ca. 650 WE
- ca. 2,5 km östlich der Altstadt; inmitten einer 85 ha großen Konversionsfläche einer ehemaligen Kaserne
- Entwicklung durch Sparkassen Hanse Immobilien GmbH (SHI)
- Geschosswohnungsbau an den Rändern, Reihen- und Stadthäuser im Innenbereich

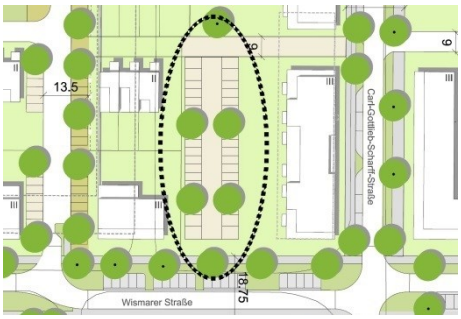
Besondere Bausteine des Parkierungskonzepts:

- Beispiel für Schwerpunktsetzung auf kostengünstige Herstellung von Stellplätzen > Ermöglichung einer großen Zahl oberirdischer Stellplätze
- B-Plan mit differenzierten Regelungen der Stellplatzherstellung // Ziel: Schaffung von Möglichkeiten für einen kostengünstigen Stellplatzbau [2]
- Festlegung der Herstellungsart in B-Plan abhängig von Eigentumsform der Wohnungen und Gebäudetypen: oberirdische Stellplätze bei Mehrfamilienhäusern zur Miete und bei Reihenhäusern, Tiefgaragen bei Mehrfamilienhäusern im Eigentum // dafür Festlegung der Eigentumsformen vor Erstellung des B-Plans notwendig [3]
- unterschiedliche Stellplatzschlüssel im B-Plan: 1,0 ST/ WE unter 75 m² Wohnfläche; 1,5 ST/ WE über 75 m² Wohnfläche; 0,75 ST/ geförderte WE; Möglichkeit abweichender ST-Zahlen für besondere Wohnformen (z.B. Senioren-/ Studierendenwohnen) // Hinweis: im B-Plan rechtswidrige Festsetzung der ST-Zahlen auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB anstatt auf Grundlage der Landesbauordnung als örtliche Bauvorschrift [4]
- Regelung in B-Plan: Anrechnung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge auf die Zahl notwendiger Stellplätze möglich [5]
- ca. 180 öffentliche Parkstände entlang der Straßen (d.h. 0,28 Parkstände je WE) // in B-Plan zwei Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als Parkplatzreserven enthalten [6]
- im B-Plan bis zu 400 Stellplätze in den Freiflächen zulässig (tw. inmitten der Wohngebäude direkt neben den Außenwohnbereichen) [7]
- bei den Gebäuden mit geförderten Wohnungen zwei Baufelder für eingeschossige Garagen mit Dachstellplätzen im B-Plan enthalten (Parkpalette) // bei der Realisierung der Gebäude allerdings ebenerdige Stellplätze ausreichend für den Stellplatznachweis [8]
- zahlreiche Festsetzungen zur Gestaltung der oberirdischen Stellplätze und der Tiefgaragen im B-Plan (z.B. Höhenlage und Überdeckung der Tiefgaragen, Oberflächenbeschaffenheit) [9]
- typisches Beispiel für Zielkonflikte: kostengünstige Unterbringung in Form offener bzw. oberirdischer Stellplätze versus Stadtraumqualität

Abbildung 145: Lageplan (o.M.)

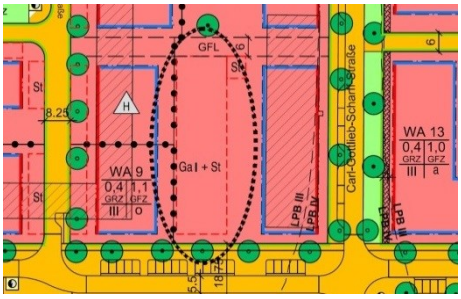
Quelle: Elbberg Stadtplanung 2017

Abbildung 146: Parkplatz im städtebaulichen Entwurf



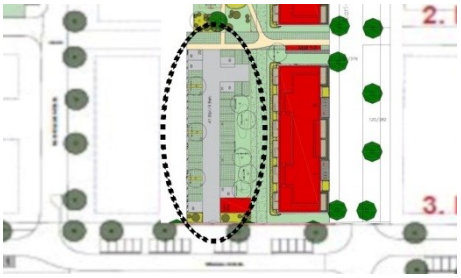
Quelle: Elbberg Stadtplanung 2017 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 147: Ausschnitt aus B-Plan mit Parkpalette



Quelle: Hansestadt Lüneburg 2018a (grafisch überarbeitet)

Abbildung 148: Realisierung ohne Parkpalette



Quelle: Website Luewobau 2019 (grafisch überarbeitet)

Quellen: [1] Hansestadt Lüneburg 2018c: 5-8, 11-14: Elbberg Stadtplanung 2017; Hanse Immobilien GmbH o.J. [2] Hansestadt Lüneburg 2018a [3] Hansestadt Lüneburg 2018a; Hansestadt Lüneburg 2018c: 13 [4] Hansestadt Lüneburg 2018a: Ziffer I.1.3.1; Hansestadt Lüneburg 2018c: 13 [5] Hansestadt Lüneburg 2018a: Ziffer I.1.3.2 [6] Hansestadt Lüneburg 2018a (Anzahl der Parkplätze im Bebauungsplan, eigene Berechnungen) [7] Hansestadt Lüneburg 2018a; eigene Stellplatzberechnungen auf Grundlage B-Plan [8] Hansestadt Lüneburg 2018a; Hansestadt Lüneburg 2018c: 18; Website Luewobau 2019; Website Gropp Moeller 2020 [9] Hansestadt Lüneburg 2018a

Mannheim: FRANKLIN Mitte

Rahmenbedingungen:

- Bauzeit: 2016-2025 [1]
- 67,8 ha Konversionsfläche [2] // ca. 2.600 WE, ca. 2.000 Arbeitsplätze [3]
- ca. 6 km nordöstlich der Innenstadt // in nicht-integrierter Stadtrandlage
- Ziel: Schaffung eines eigenständigen, modellhaften, ökologischen Stadtteils
- Erhalt weniger Zeilengebäude, Ergänzung v.a. mit Geschosswohnungsbau
- Entwicklung durch MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Tochtergesellschaft der Stadt und des kommunalen Wohnungsunternehmens GBG) [4]

Besondere Bausteine des Parkierungs- und Mobilitätskonzepts:

- Mobilitätskonzept `blue village franklin´: Erarbeitung durch mehrere Fachbüros und 2 Arbeitsgruppen (bestehend aus Stadtverwaltung, Mobilitätsunternehmen und Fachplanern) // wesentliche Maßnahmen: frühzeitige Schaffung von attraktiven Angeboten für Car- und Bikesharing, E-Mobilität [5]
- Stellplatzschlüssel: 1 ST/ WE gemäß § 37 Abs. 1 LBO // durch Teilnahme am Mobilitätskonzept Aussetzung von 0,2 ST/ WE gemäß § 37 Abs. 4 Satz 2 LBO möglich // mehrstufige Evaluierung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs vereinbart (bei Mangel Herstellung der ausgesetzten Stellplätze auf Vorhaltefläche) [6]
- Gründung einer Mobilitätsmanagementgesellschaft `Blue Village FRANKLIN mobil GmbH´ (2018) durch MVV Energie AG (70 %) und 7SENSES-Stiftung für urbane Innovationen (30 %) zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts // Aufgaben: Entwicklung und Bereitstellung von innovativen Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen als Ergänzung oder Alternative zum Privat-Pkw; Aufbau und Betrieb einer E-Fahrzeugflotte als Carpooling für bestimmte Immobilien oder als Carsharing für alle Bewohner, Bündelung von Mobilitätsangeboten lokaler Partner, Aufbau und Betrieb einer Mobilitäts-App und einer Mobilitätszentrale (v.a. Beratung) // freiwillige Beteiligung der Hochbauinvestoren an der GmbH in Form von Anschubfinanzierung (Gegenleistung: anteilige Aussetzung der Stellplatzherstellung, Vergünstigungen bei den Mobilitätsangeboten für die Kunden der Wohnungsunternehmen) // dauerhafte Finanzierung über Nutzungsentgelte [7]
- Mobilitätszentrale in `Nachbarschaftsoase´ eingerichtet (Eröffnung 2020) [8]
- zwei Flächen im B-Plan für die Errichtung von Parkhäusern als Quartiersgaragen mit ca. 580 Stellplätzen ausgewiesen (dort vorläufige Eintragung von Baulasten zur Aussetzung der Stellplatzherstellung) [9]
- Verlängerung Stadtbahnlinie durch neuen Stadtteil mit 3 Haltestellen geplant (Freihaltetrasse im B-Plan) // Problem: bei Bezug nicht fertiggestellt [10]
- Besonderheit: kein typischer Angebots-B-Plan, sondern abgestimmt auf Bauvorhaben der Investoren > kaum Festsetzungen für Parkierung in B-Plan enthalten[11]

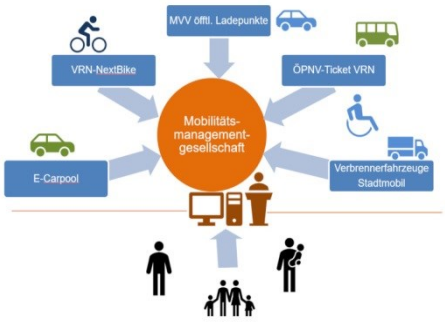
Abbildung 149: Lageplan

Quelle: MWSP 2021 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 150: Mobilitätsplan mit den verschiedenen Angeboten

Quelle: MWSP 2021 (grafisch überarbeitet)

Abbildung 151: Aufgaben der Mobilitätsmanagementgesellschaft `FRANKLIN-mobil´



Quelle: GBG Mannheim/ Frings 2018: 18

Quellen: [1] MWSP 2018a: 6 [2] Stadt Mannheim 2016i: 62 (Größe des Geltungsbereichs des B-Plans) [3] Stadt Mannheim 2015b: 10 [4] MWSP 2018a [5] Stadt Mannheim 2017a: 6; Stadt Mannheim 2017b; MWSP 2018a: 24 f.; Website Bühler 2017 [6] GBG Mannheim/ Frings 2018: 20; Stadt Mannheim/ Firu mbH 2017: 70; Website Franke/ Leicht/ Schmitt 2019 [7] Franke/ Leicht/ Schmitt 2018: 219 f.; MWSP 2018a: 24; Website Stadt Mannheim 2018; Website MVV 2018; Website Millenet 2018; Website MWSP 2018; Website MVV 2018; Website FRANKLIN mobil 2019a+b; Website Online-Handelsregister 2020; Website FRANKLIN mobil 2020 [8] Website Franklin Mobil 2019c ; Website MWSP 2020d; Website MWSP 2020b [9] Stadt Mannheim/ Firu mbH 2017: 43, 70, 75 [10] Stadt Mannheim 2016h: 3-5; Stadt Mannheim/ Firu mbH 2017: 38 f.; Stadt Mannheim 2017a: 11-13; MWSP 2018b: 2 [11] Stadt Mannheim/ Firu mbH 2017: 9; Website Stadt Mannheim o.J.a; Stadt Mannheim 2016a: 3-5; Stadt Mannheim 2016b-g

Wien: Seestadt Aspern

Rahmenbedingungen: [1]

- Bauzeit: 2013 bis voraussichtlich 2028
- 240 ha gesamtes Plangebiet // 100 ha Nettobauland
- eigenständiger Stadtteil, ca. 10 km nordöstlich des Wiener Stadtzentrums auf ehemaligem Flugfeld
- Entwicklung durch einen privaten Erschließungsträger in mehreren Abschnitten (Wien 3420 Aspern Development AG)

Besondere Bausteine des Parkierungs- und Mobilitätskonzepts:

- Errichtung der U-Bahn-Anbindung vor Aufsiedlung des Stadtteils [2]
- in Masterplan detaillierte Auseinandersetzung mit der Unterbringung von Stellplätzen in Sammelgaragen [3]
- Erarbeitung eines Planungshandbuchs `Partitur des öffentlichen Raums´ als Leitlinie für die Gestaltung der Freiräume (Gehl Architects): wichtige Argumentationsgrundlage für Parkierungskonzept [4]
- in unterschiedlichem Umfang Reduzierungen des gesetzlichen Stellplatzschlüssels von 1 ST/ 100 m² Wohnnutzfläche (zum Teil Festsetzung von Herstellungsobergrenzen) [5]
- Sammel(tief)garagen für Bewohner und Besucher: tw. mehrere Geschosse im Blockinnenbereich (Split-Level-Garagen); z.T. baufeldübergreifend [6]
- zwei Parkhäuser mit hochwertiger Architektur // Parkhaus `Seehub´ mit weiteren Nutzungen (Büros, Fußballplatz auf Dach, Indoor-Spielplatz) // frühzeitige Berücksichtigung von Rückbau, Umnutzung oder Erweiterung [7]
- Betrieb der öffentlichen Garagen durch verschiedene Betreiber (WIPARK, Goldbeck, BOE Gebäudemanagement) // Erarbeitung eines Finanzierungs- und Betriebskonzepts im Vorfeld der Grundstücksvermarktung [8]
- Aufbau eines Mobilitätsfonds: Nutzung eines Teils der Einsparungen aus den Stellplatzreduzierungen zur Finanzierung von Mobilitätsangeboten (Zahlung von einmalig 1.000 Euro je Garagenstellplatz und ab dem 6. Betriebsjahr 2 % der Einnahmen aus Garagenvermietung) [9]
- Einrichtung eines Mobility Point als zentrale Servicestelle für Mobilitätsfragen in der Seestadt [10]
- Carsharing: seit 2016 ein Pkw des stadtweiten Anbieters // seit 2018 ehrenamtlicher Verein zur Förderung von Carsharing mit weiteren Autos [11]
- zahlreiche Mobilitätsmaßnahmen: Durchführung des Ideenwettbewerbs `Seestadt nachhaltig mobil´ (Bereitstellung von 25.000 Euro aus dem Mobilitätsfonds)[12], Seestadt-Einkaufstrolley als Geschenk für Bewohner [13]
- bereits mehrere Untersuchungen zum Mobilitätskonzept und zur Akzeptanz durchgeführt [14]

Abbildung 152: Stadtteil mit den Mobilitätsangeboten

Quelle: Wien 3420 Aspern Development AG 2020

Abbildung 153: Masterplan: Garagen im Blockinnenbereich

Quelle: Projektteam Flugfeld Aspern 2007: 91, 93

Abbildung 154: Parkgarage Seehub (Animation) mit Fußballfeld auf Dach

Quelle: Website Stadt Wien o.J.h

Quellen: [1] wohnfonds_wien 2018; Projektteam Flugfeld Aspern 2007 [2] Projektteam Flugfeld Aspern 2007: 23-25, 51-53; Website APA 2013; Wien 3420 Aspern Development AG/ Magistratsabteilung 18 2018: 26 f.; Website Stadt Wien o.J.g [3] Projektteam Flugfeld Aspern 2007: 60-62, 90-95 [4] Wien 3420 Aspern Development AG/ MA 18/ Gehl Architects 2009; Gehl 2018a; Gehl 2018b [5] §§ 48, 50 WGarG 2008; Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2010a: 2; Magistrat der Stadt Wien 2015a: 2 (Ziffer 3.4-3.6); Magistrat der Stadt Wien 2015c: 3 f. (Ziffer 3.2-3.4); Pilz 2011: 54 [6] Wien 3420 Aspern Development AG 2020; Website Aspern Seestadt 2018; BUWOG-Seeparkquartier GmbH 2019: 3; Website Stadt Wien o.J.h [7] Wien 3420 Aspern Development AG 2018; Wien 3420 Aspern Development AG/ Magistratsabteilung 18 2018: 30 f.; Website Stadt Wien o.J.a; Website Seehub o.J.; Website Vienna.at 2020 [8] Website Wien 3420 aspern Development AG 2019a; Website WIPARK 2020; Website Goldbeck 2020; Website BOE Gebäudemanagement 2020 [9] Pilz 2011: 54; Hinterkörner et al. 2015: 37 f.: Rehulka 2017: 69-71; Website Kapeller 2017 [10] Website Vienna.at 2020 [11] Website Stadtteilmanagement Seestadt Aspern 2018; Website Seestadtauto o.J.; Wien 3420 Aspern Development AG 2020 [12] Website Wien 3420 aspern Development AG o.J.d [13] Website Wien 3420 aspern Development AG o.J.e [14] Stadt Wien, MA 18 2017; Stadtentwicklung Wien, MA 18 2017; Reinprecht et al. o.J.

Wien: Podhagskygasse

Rahmenbedingungen: [1]

- Bauzeit: 2012-2014
- Plangebiet: ca. 0,7 ha // 60 WE
- Stadtrandlage im Nordosten Wiens
- Anordnung von 6 Mehrfamilienhäusern (3 Geschosse) um eine lang gestreckte Wohn- und Spielstraße (`Anger´) // Gestaltung als shared-space
- Grundstück in Erbbaurecht
- zunächst Aufstellung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplans (2009) > anschließend Durchführung des Bauträgerwettbewerbs `Kostengünstiges Wohnen in Wien – Donaustadt´ durch wohnfonds_wien

Besondere Bausteine des Parkierungskonzepts:

- bei Projekten des wohnfonds_wien standardmäßige Beurteilung von Wettbewerbsbeiträgen nach folgenden Beurteilungskriterien: „Wirtschaftlichkeit der Garagenplanung bzw. alternative Stellplatzkonzepte“ und „Alternative Stellplatz- und Mobilitätskonzepte anstelle von (Tief-)garagen“ [2]
- keine Vorgaben zur Unterbringung von Stellplätzen im Flächennutzungs- und Bebauungsplan und im Wettbewerb [3]
- Entwicklung des Stellplatzkonzepts durch die Wettbewerbsteilnehmer
- bauliche Unterbringung: 38 ebenerdige Stellplätze unter den Stirnseiten der Wohngebäude und vier Stellplätze in freistehendem Carport [4]
- Integration der Stellplätze in Gebäude- und Freiraumplanung > Stellplätze an zentralen gemeinschaftlichen Anger angedockt und von dort anfahrbar > Erweiterung der zentralen Freifläche, wenn Stellplätze nicht genutzt werden [5]
- hohe Kosteneinsparungen durch den Verzicht auf Untergeschosse mit Tiefgaragen und Kellern (1.150 Euro/ m² Wfl. reine Baukosten ohne Grundstück) [6]
- Bruttomiete inklusive Betriebskosten und Baurechtszins von ca. 6 Euro/ m² (Wohnfläche) mit Eigenmittelanteil in Höhe von 102 Euro/ m² (Fördermodell in Wien: einmaliger Finanzierungsbeitrag der Mieter zu Beginn; Rückerstattung nach Beendigung des Mietverhältnisses) [7]
- Ausgleich der verlorenen Wohnflächen im Erdgeschoss durch Auskragungen der Gebäude in den Obergeschossen [8]
- zahlreiche Fahrradabstellplätze in Abstellräumen sowie im Freiraum (tw. wettergeschützt unter den Gebäudeauskragungen) [9]
- Besonderheiten: Entstehung des kostengünstigen Parkierungskonzepts ohne aktive Vorplanung der Stadt, sondern durch Investoren im Rahmen des Bauträgerwettbewerbs // großer Planungsspielraum für Bauträger (Verzicht auf Vorgaben) // schnelle Realisierung durch bereits rechtskräftigen B-Plan

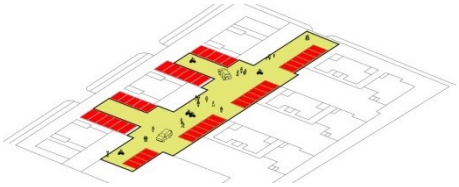
Abbildung 155: Grundriss EG mit Stellplätzen (o.M.)

Quelle: WBV-GPA_trans_city et al. o.J.

Abbildung 156: Perspektive der Bebauung

Quelle: WBV-GPA_trans_city et al. o.J.

Abbildung 157: Stellplätze (in Rot) mit dem Anger



Quelle: WBV-GPA_trans_city et al. o.J. (grafisch überarbeitet)

Abbildung 158: Stellplätze in den Erdgeschosszonen

Quelle: Website Nextroom 2017

Quellen: [1] Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2009a; Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2009b; Website Architekturwettbewerb 2011; Website competitionline 2011; Website Nextroom 2017; Wohnbauvereinigung für Privatangestellte o.J.: 227; wohnfonds_wien o.J.: 2,7 [2] wohnfonds_wien 2019: 1, 3 [3] Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2009a; Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2009b [4] WBV-GPA/ trans_city et al. o.J. [5] Aulinger/ Gilbert/ Kogler 2011: 1; Website Nextroom 2017: Website trans_city o.J.; WBV-GPA/ trans_city et al. o.J. [6] Website WBV-GPA o.J.; Website Czaja 2016 [7] Website WBV-GPA o.J. [8] WBV-GPA/ trans_city et al. o.J. [9] WBV-GPA/ trans_city et al. o.J.

8.5 Zusammenfassung und Bewertung

Mit Hilfe der ausgewählten Projekte konnte herausgearbeitet werden, welche Strategien Städte bei der Entwicklung neuer Baugebiete verfolgen und welche Rollen und Aufgaben sie bei der Umsetzung besonderer Parkierungskonzepte übernehmen. Die erfolgreiche Umsetzung hängt von vielen Rahmenbedingungen und Faktoren ab, die sich je nach Stadt und Baugebiet unterscheiden und damit die Übertragbarkeit auf andere Projekte einschränken. Die Untersuchung der Fallbeispiele zeigte, dass es eine große Bandbreite an Möglichkeiten gibt, bei der Entwicklung neuer Baugebiete Stellplätze so zu organisieren und unterzubringen, dass sie zur Reduzierung von Kosten, Flächenverbrauch und MIV sowie zur Verbesserung der Stadtraumqualität beitragen. Im Folgenden werden Besonderheiten und Gemeinsamkeiten, die sich in der Gesamtschau erkennen ließen, strukturiert zusammengefasst. Die Ergebnisse beziehen sich nur auf die untersuchten Projektbeispiele und lassen wegen der geringen Fallzahl keine Verallgemeinerungen für alle Baugebiete zu. Welche Handlungsoptionen sich auf Grundlage der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Untersuchungen für Städte bei der Entwicklung von neuen Baugebieten besonders anbieten, wird in den Strategiebausteinen in Kapitel 9 aufgezeigt.

Besondere Aspekte der untersuchten Parkierungskonzepte

Initiative

Hinsichtlich der Frage, wie besondere Parkierungskonzepte in neuen Baugebieten entstehen, lassen sich bei den untersuchten Projekten die nachfolgenden Typen unterscheiden.

Initiative ausgehend von …

- … der Stadt (Verwaltung oder Politik) und/ oder einer städtischen Entwicklungsgesellschaft, die in einem neuen Baugebiet aus verschiedenen Gründen in besonderer Weise mit dem ruhenden Verkehr umgehen möchten (z.B. Alte Weberei in Tübingen, Lincoln-Siedlung in Darmstadt)
- … Bürgern oder Initiativen, die sich für autofreies oder autoarmes Wohnen interessieren (z.B. Vauban in Freiburg, Stellwerk 60 in Köln)
- … Bauherren/ Investoren oder Projektentwickler, die neue Parkierungs- und Mobilitätskonzepte erproben und Stellplätze reduzieren möchten (z.B. Domagkpark in München, Hafenstraße in Greifswald)

Bei etwa der Hälfte der untersuchten Fallbeispiele handelt es sich nicht um kommunal initiierte Parkierungskonzepte, sondern um solche, die von sonstigen Akteuren angestoßen an Städte herangetragen wurden. Gerade bei vielen besonders ambitionierten Projekten mit starken Stellplatzabsenkungen ging die Initiative von Bürgern aus der Umweltbewegung aus, die sich für autofreies Wohnen engagierten und in verschiedenen Formen zusammenschlossen, um gemeinsam ihre Ideen und Interessen gegenüber der Stadt zu vertreten (z.B. Vauban in Freiburg, Stellwerk 60 in Köln).
Hinsichtlich des Standorts konnten unterschiedliche Herangehensweisen identifiziert werden: Köln und Münster suchten für das autofreie Wohnen gezielt nach Flächen, die sich wegen der guten Nahmobilität und -versorgung sowie der integrierten Lage für diese Art des Wohnens besonders eignen. Bei anderen wiederum standen die zu entwickelnden Flächen fest, für die im Zuge der Planung besondere Parkierungskonzepte erarbeitet wurden. Bemerkenswert ist, dass sich gerade beim Vorzeigeprojekt Vauban in Freiburg das fortschrittliche Parkierungskonzept nicht auf die Stadt, sondern auf Engagement aus der Zivilgesellschaft zurückführen lässt. Die Projektuntersuchungen machten deutlich, dass die Initiierung und Umsetzung besonderer Parkierungskonzepte kein Selbstläufer ist, sondern Akteure erforderlich machen, die sich aktiv dafür einsetzen.

Herangehensweisen und Formen von Stellplatz- bzw. Parkierungskonzepten

In der Gesamtschau der ausgewerteten Projektbeispiele fällt auf, dass nur in wenigen Fällen im Vorfeld schriftlich ausgearbeitete Parkierungs- und Mobilitätskonzepte erstellt wurden, in denen systematisch der Stellplatzbedarf untersucht wurde (Neues Hulsberg-Viertel, Westlich des Hauptbahnhofes) und Maßnahmen definiert wurden. Die Themen Kosten, Flächenverbrauch und Stadtraumqualität wurden darin allerdings nicht explizit behandelt – der Fokus lag auf der Reduzierung des MIV und auf der Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten zum Auto. Bei einigen Fallbeispielen wurden in Rahmenplänen vorab Ziele für die Parkierung festgelegt und darauf aufbauend im weiteren Projektverlauf Maßnahmen umgesetzt. Hervorzuheben ist die sehr systematische Vorgehens-

weise beim Projekt Westlich des Hauptbahnhofes in Leipzig, bei dem das erarbeitete Mobilitätskonzept direkt in den Bebauungsplan und den städtebaulichen Vertrag einfloss.
In Sachen Beauftragung und Finanzierung von schriftlich ausgearbeiteten Parkierungskonzepten konnten bei den untersuchten Beispielen die nachfolgenden Akteurskonstellationen festgestellt werden:

Erarbeitung bzw. Beauftragung eines Parkierungskonzepts durch …
- … Stadtverwaltung bzw. städtische Entwicklungsgesellschaft (v.a. bei städtischen Grundstücken)
- … Projektentwickler/ Planungsbegünstigten (Eigeninitiative oder nach Aufforderung durch Stadt)
- … Grundstücksinteressenten bzw. -käufer im Rahmen der Vermarktung (z.B. bei der Ausschreibung von Grundstücken in Konzeptvergabeverfahren; Erarbeitung von vorhabenbezogenen Parkierungskonzepten)

Grundsätzlich ließen sich bei den untersuchten Projekten zwei strategische Herangehensweisen und Bezugsebenen identifizieren:
- Im Vorfeld der Entwicklung wird ein Parkierungskonzept für das neue Baugebiet als Ganzes erarbeitet, in das Investoren von Hochbauten entweder freiwillig einsteigen können oder sogar verpflichtend eintreten müssen.
- Im Rahmen der Entwicklung ist es Aufgabe der Bauherren, für ihr Vorhaben ein Parkierungskonzept zu erarbeiten, das zur Reduzierung des MIV beiträgt. Gerade Konzeptvergabeverfahren können genutzt werden, um von Grundstücksinteressenten innovative Parkierungskonzepte zu fordern. Dies ist aber auch ohne Konzeptvergabe im Zuge der Vermarktung oder über eine entsprechende Verpflichtung in einem städtebaulichen Vertrag möglich.

Art und Umfang der Stellplatzreduzierungen
Beim Grad der Auto- bzw. Stellplatzreduzierung können die untersuchten Projekte verschiedenen Typen zugeordnet werden:
- autofreies Wohnen: Es gibt keine Stellplätze für Bewohner, da die Bebauung gezielt für Haushalte ohne eigenes Auto entwickelt wurde. Ein attraktiver Umweltverbund und ein Bündel an flankierenden Mobilitätsmaßnahmen sichern die Mobilität ohne Auto. Es gibt nur Stellplätze bzw. Parkstände für Besucher.
- autoarmes/ -reduziertes Wohnen: Auf Grund besonderer Mobilitätsangebote wird die Zahl der Stellplätze unter den regulären Stellplatzschlüssel reduziert.
- stellplatzfreies Wohnen bzw. gebietsbezogene Autofreiheit: Das Wohnumfeld ist autofrei, da die Stellplätze am Rand gebündelt untergebracht werden (insbesondere in Quartiersgaragen).

Den größten Beitrag zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung leisten autofrei konzipierte Gebiete. Allerdings stoßen solche Projekte oft auf Widerstände und Bedenken sowie auf rechtliche Grenzen bei der dauerhaften Sicherung und Durchsetzung der Autofreiheit. Bei den autofreien Konzepten zeigen die Untersuchungen, dass die Gefahr des Missbrauchs besteht, wenn sich Bewohner nicht an die verpflichtende Autolosigkeit halten. Als tragfähig erweisen sich flexible Modelle wie in Vauban, die den Bewohnern ein Leben sowohl mit als auch ohne Auto ermöglichen und trotzdem das direkte Wohnumfeld weitgehend frei von Autos halten.

Rolle von Stadtverwaltungen, Größe und Eigentumsverhältnisse
In der Gesamtschau der untersuchten Projekte nahmen die Städte bei der Initiierung und Umsetzung von besonderen Parkierungskonzepten unterschiedliche Rollen ein. Das Rollenverständnis reichte von aktiv initiierend über moderierend und unterstützend bis hin zu defensiv und abwehrend. Die Projektanalysen machten deutlich, dass bei der Umsetzung ambitionierter Stellplatzkonzepte zumeist viele, vor allem rechtliche Fragen zu klären und Maßnahmen (z.B. im Mobilitätsbereich) umzusetzen sind. In vielen Fällen haben Städte oder städtische Entwicklungsgesellschaften diese Aufgaben übernommen, die zum Teil zu einem erheblichen Mehraufwand führten. Ein Schlüssel hierfür ist die Frage der Eigentumsverhältnisse: Wenn die Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand waren oder im Vorfeld gezielt erworben wurden, haben Städte oder ihre Tochtergesellschaften maximale Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten. Dies war bei neun der zwölf Projektbeispiele mit besonderen Parkierungskonzepten der Fall. Die untersuchten Projekte in den Mittelstädten Bamberg, Greifswald und Tübingen zeigten, dass sich nicht nur in Großstädten, sondern auch in kleineren Städten sehr ambitionierte Parkierungskonzepte umsetzen lassen. Die Stadt Tübingen stellt einen Sonderfall dar, da sie für eine Mittelstadt ein sehr ausgeprägtes

aktives Aufgabenverständnis hat und besondere Rahmenbedingungen herrschen, die die Umsetzung innovativer Konzepte begünstigen.

Zwang vs. Freiwilligkeit
Bei der Umsetzung besonderer Parkierungskonzepte lassen sich in der Gesamtschau der untersuchten Baugebiete bei den Projektverantwortlichen zwei Strategien erkennen:

- Durchsetzung über Verpflichtungen und Restriktionen (häufig angewendet)
- freiwillige Beteiligung und Umsetzung der Bauherren (eher selten)

Während beispielsweise in der Alten Weberei (Tübingen) alle Bauherren verpflichtet wurden, gemeinschaftlich eine Tiefgarage zu errichten, wurde dies im Domagkpark (München) den Bauenden im Gestaltungsleitfaden lediglich empfohlen – mit dem Ergebnis, dass viele einzelne Tiefgaragen entstanden. Unterschiedliche Strategien ließen sich auch im Hinblick auf die Teilnahme an Mobilitätsdienstleistungen erkennen. Das starke Zurückgreifen auf Zwangsmaßnahmen lässt sich möglicherweise darauf zurückführen, dass Investoren in der Regel wenig Interesse an Sonderlösungen bei der Parkierung haben und den Stellplatznachweis mit so wenig Aufwand wie möglich erbringen möchten. Wie weitreichend Vorgaben gemacht und von den Bauherren akzeptiert werden, hängt mit Sicherheit auch damit zusammen, wie angespannt der städtische Immobilienmarkt ist und wie attraktiv das jeweilige Grundstück ist. Beispielsweise müssen im Baakenhafen (Hamburg) Eigentümer 30 % der Tiefgaragenstellplätze kostenlos für Carsharing zur Verfügung stellen; in der Lincoln-Siedlung (Darmstadt) müssen sie ihre Stellplätze einer zentralen Vergabe überlassen.

Akzeptanz und öffentliche Wahrnehmung
Die Projektuntersuchungen haben gezeigt, dass insbesondere Baugebiete mit autofreiem oder -reduziertem Wohnen unter starker Beobachtung der Öffentlichkeit stehen. Einzelne Verstöße der Bewohner gegen die Autofreiheit werden sofort als generelles Scheitern des Konzepts angesehen. In der ausgewerteten Lokalpresse fanden sich überwiegend kritische und teilweise einseitige Artikel, in denen vor allem die Probleme, nicht aber die Vorteile von autoreduzierten Konzepten thematisiert wurden. Wenn es Bedenken oder Widerstände gegen das Parkierungskonzept eines Baugebiets gab, wurde dies meist damit begründet, dass eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in die Umgebung droht und dort den Parkdruck erhöht. Insgesamt ließ sich eine große Bandbreite an völlig unterschiedlichen Meinungen zum Thema Parkierung in der Öffentlichkeit und der Politik finden. Projekte wie Vauban, Stellwerk 60 oder Neues Hulsberg-Viertel sind Beispiele dafür, dass eine umfangreiche Information und Beteiligung der Bürger zu einem frühen Zeitpunkt maßgeblich dazu beitragen können, ambitionierte Parkierungskonzepte in weitgehendem Konsens zu entwickeln und zur Umsetzung zu bringen.

Instrumente zur Umsetzung von Parkierungskonzepten

Die Analyse der Baugebiete machte deutlich, dass Städten zahlreiche formelle und informelle Instrumente zur Verfügung stehen, um in Neubaugebieten besondere Stellplatzkonzepte umzusetzen. Die Städte griffen hierfür in unterschiedlicher Weise auf die Regelungsmöglichkeiten im Baugesetzbuch, in der dazugehörigen Baunutzungsverordnung sowie in den verschiedenen Landesbauordnungen zurück. Meist sind in diesem Zusammenhang vielfältige rechtliche Fragestellungen zu klären, um ausreichend Planungs- und Rechtssicherheit zu schaffen.
Auf die folgenden Instrumente griffen die Städte in den untersuchten Baugebieten zur Entwicklung und Sicherung besonderer Parkierungskonzepte zurück:

- Bebauungsplan mit integrierten oder separaten örtlichen Bauvorschriften (v.a. Reduzierung und Begrenzung der Stellplatzzahl, Regelung der Zulässigkeit und der Art der baulichen Herstellung von Stellplätzen)
- selbständige Stellplatz- bzw. Einschränkungs- und Verzichtssatzung (Regelung der Stellplatzzahl stadtweit oder gebietsbezogen)
- städtebauliche Verträge und sonstige Verträge zwischen Stadt und Vorhabenträger
- Vergabe der Grundstücke mit Auflagen (Ausschreibung der Grundstücke mit bestimmten, zwingend einzuhaltenden Vorgaben bei der Stellplatzherstellung)
- Konzeptvergabe der Grundstücke in der Regel zum Festpreis (Stellplatz- und Mobilitätskonzepte bei Bewerbung um ein Grundstück als Teil der Bewertung der Konzeptqualität)

- Grundstückskaufverträge (privatrechtliche Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Regelungen und zur Erfüllung von Aufgaben)
- Eintragung von Dienstbarkeiten im Grundbuch
- Gründung von Institutionen bzw. Träger-/ Betreiberstrukturen (z.B. Quartiers-/ Bewohnerverein, GmbH, Schlichtungsstelle) für die Übernahme von Aufgaben (z.B. Kontrolle der Autofreiheit, Koordination, Errichtung und Betrieb der Mobilitätsangebote)
- Entwicklung eines eigenen Zertifizierungssystems mit Vorgaben zur Stellplatzherstellung (z.B. Baakenhafen)
- Erstellung von Gutachten oder Rechtsexpertisen zur Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen
- Evaluierung der Maßnahmen durch Stadt oder Vorhabenträger und ggf. anschließende Anpassung
- Teilnahme an Forschungsprojekten (Einwerbung von Fördermitteln, wissenschaftliche Begleitung)
- besondere bzw. erweiterte Formen der Bürgerbeteiligung
- Einführung von Parkraumbewirtschaftung im und um das Baugebiet

Bebauungspläne (bauliche Herstellung)

Bei den meisten untersuchten Projekten griffen die Städte auf den Bebauungsplan zurück, um das Parkierungskonzept zu rechtlich zu verankern und umzusetzen – dabei kamen folgende strategische Vorgehensweisen zum Einsatz:

- Der Bebauungsplan lässt nur das entwickelte Stellplatzkonzept zu. Beispielsweise ist die Errichtung von Stellplätzen nur auf einem Grundstück, das für ein Parkhaus ausgewiesen ist, zulässig und ansonsten ausgeschlossen.
- Der Bebauungsplan lässt flexibel mehrere Möglichkeiten für die Unterbringung der Stellplätze zu.

Während manche Bebauungspläne beispielsweise genau festlegen, wo oberirdische Stellplätze oder Tiefgaragen mit ihren Rampen hergestellt werden dürfen (z.B. Alte Weberei, Tübingen), wurde in anderen Fällen gänzlich darauf verzichtet und den Bauherren großer Handlungsspielraum gegeben (z.B. Lincoln-Siedlung/ Darmstadt), was allerdings zu wenig überzeugenden Lösungen führen kann.

Zahl und Obergrenze von Stellplätzen

Ob bei den jeweiligen Projekten die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert wurde und ob dies überhaupt möglich war, hing entscheidend davon ab, welche Vorschriften entweder auf Landes- und/ oder Kommunalebene gelten. Bei den meisten untersuchten Baugebieten wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze im Vergleich zum ansonsten geltenden Stellplatzschlüssel projektspezifisch auf Basis von Mobilitätskonzepten abgesenkt, wenn diese einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen. Dies setzt voraus, dass Angebote, auf denen die Stellplatzminderungen basieren, tatsächlich geschaffen und langfristig betrieben werden. Dafür wurden in den Projekten unterschiedlichen Sicherungen getroffen und zum Teil eigens Organisationsformen gegründet. Bei den untersuchten Projekten aus Baden-Württemberg war es auf Grund der damals geltenden Vorschriften in der Landesbauordnung nicht möglich, den 1:1-Stellplatzschlüssel zu unterschreiten. Trotzdem wurde z.B. in Vauban mit umfangreicher Rechtsexpertise ein Verfahren entwickelt, um die Herstellung von Stellplätzen zumindest aussetzen zu können. Beim Domagkpark (München) war es auf Grund der Öffnungsklausel in der kommunalen Stellplatzsatzung möglich, die Stellplatzzahlen zu mindern, wenn bei einem Bauvorhaben ein Mobilitätskonzept umgesetzt wird.

Bei der Hälfte der Fallbeispiele wurde die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, durch den Bebauungsplan oder ein sonstiges Instrument (z.B. selbständige Satzung, städtebaulicher Vertrag) beschränkt. Bei der Lincoln-Siedlung in Darmstadt erfolgt die Limitierung beispielsweise in einer selbständigen Satzung und beim Baugebiet westlich des Leipziger Hauptbahnhofs auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO. Beim Projekt Baakenhafen in Hamburg, wo für Wohnungen ohnehin keine Stellplatzpflicht mehr besteht, wurde im Zuge des Verkaufs der Grundstücke vertraglich gesichert, dass Bauherren nicht mehr als 0,4 Stellplätze je Wohnung errichten dürfen.

Besondere Rahmenbedingungen von Parkierungskonzepten

ÖPNV-Anbindung

Bei vielen untersuchten Baugebieten war eine gute Anbindung an den ÖPNV eine wesentliche Voraussetzung, um die Zahl der notwendigen Stellplätze mindern oder deren Herstellung beschränken zu können. Zum Teil entstanden in den Projekten große Probleme, weil die ÖPNV-Angebote nicht bereits bei Bezug der Wohnungen zur Verfügung standen. Insbesondere bei besonders attraktiven, schienengebundenen Systemen sind für die Planung und Errichtung einige Jahre Vorlauf erforderlich. Beispiele für eine strategisch frühzeitige ÖPNV-Anbindung sind der Baakenhafen (Hamburg), der Domagkpark (München) und die Seestadt Aspern (Wien).

Pkw-Ausstattung von Haushalten und Evaluationen

Bei den vertieft als Projektstudie untersuchten Baugebieten waren in unterschiedlichem Umfang statistische Zahlen zu Einwohnern, Pkw-Zulassungen, Wohnungen und realisierten Stellplätzen verfügbar. Eine vergleichende Betrachtung ist daher nur eingeschränkt möglich. Der Abgleich von vorliegenden Wohnungszahlen und privaten Pkw-Zulassungen verdeutlichte, dass zum Erhebungszeitpunkt im Durchschnitt pro Wohnung weniger als ein Auto vorhanden war. Bei der Pkw-Dichte zeigten sich große Unterschiede: Sie ist laut den für die Berechnung vorliegenden Daten im Münchner Domagkpark mit 172 Privat-Pkw auf 1.000 Einwohner am geringsten, gefolgt von Vauban (Freiburg) mit 203, dem Französischen Viertel (Tübingen) mit 247 und schließlich der Alten Weberei (Tübingen) mit 349.

Tabelle 42: Überblick über recherchierte statistische Zahlen zu den Projektstudien

Baugebiet	Anzahl WE	Anzahl EW	private Zulassungen	gewerbliche Zulassungen	Pkw-Zulassungen gesamt	private Zulassungen/ WE	Zulassungen gesamt / WE	Pkw/ 1.000 EW	private Pkw/ 1.000 EW	priv. PKW/ 1.000 EW ab 18 J.
Tübingen, Franz. Viertel	1.275	2.273	562	69	631	0,44	0,49	278	247	294
Tübingen, Alte Weberei	287	747	261	26	287	0,91	1,00	384	349	540
Freiburg, Vauban	2.386	5.427	1.120	77	1.197	0,47	0,50	217	203	k.A.
München, Domagkpark	1.400	4.348	749	7	756	0,54	0,54	174	172	255

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten in den Projektbeschreibungen

Auffallend bei der Untersuchung war, dass bei den bereits abgeschlossenen Projekten aufgrund fehlender Evaluierungen so gut wie keine empirischen Erkenntnisse vorliegen, inwieweit das verfolgte Parkierungskonzept die gewünschten Effekte erzielt und beispielsweise zu weniger MIV und einem geringerem Pkw-Besitz der Haushalte führt. Bei einigen noch in Planung und Bau befindlichen Projekten sind demgegenüber von Anfang an Evaluierungen des Mobilitätsverhaltens geplant und auch vertraglich vereinbart (z.B. Neues Hulsberg-Viertel/ Bremen, Westlich des Hauptbahnhofes/ Leipzig, Lincoln-Siedlung/ Darmstadt).

Besondere Bau- und Organisationsformen bei der Unterbringung von Stellplätzen

In neun der zwölf untersuchten Baugebiete wurden bzw. werden die Stellplätze ganz oder zumindest teilweise zentral in gemeinschaftlichen Quartiersgaragen abseits der Wohngebäude untergebracht. Bei den anderen Projekten wie dem Baakenhafen in Hamburg werden die Wohnungsstellplätze entweder in Tiefgaragen errichtet oder wie bei der autofreien Gartensiedlung Weißenburg in Münster nur für Besucher Parkraum geschaffen. Die Untersuchung der Projekte ergab, dass die Realisierung von Sammelgaragen zahlreiche Vorteile für die Ausschöpfung der Stadtentwicklungspotenziale bietet. Bei einer entsprechenden Positionierung kann der Autoverkehr bereits am Rand abgefangen werden. Durch die Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz verliert das Auto an Attraktivität, können die Kosten transparent getrennt und der Freiraum durch Bewohner auf ihren Wegen zwischen Wohnung und Auto belebt werden. Die derzeit oft angestrebte kleinteilige Entwicklung von Bauflächen, mit der eine hohe städtebauliche und soziale Qualität in Neubauquartieren erreicht werden kann, stellt besondere Anforderungen an die Stellplatzunterbringung. Wenn die Stellplätze nicht gebündelt abseits des Baugrundstücks untergebracht werden (können), werden parzellenübergreifend gemeinschaftliche Tiefgaragen erforderlich, um ein Nebeneinander an Einzellösungen zu vermeiden und auch auf kleinen Grundstücken den Stellplatznachweis erbringen zu können. Die Stadt Tübingen hat dafür ein spezielles Ankernutzerverfahren entwickelt, das immer mehr Städte kopieren.

Bauherren bzw. Betreiber von Sammelgaragen (als Tief- oder Hochgaragen)

Um Stellplätze in gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen errichten zu können, wurde in den untersuchten Fallbeispielen bei der Errichtung, Finanzierung und dem Betrieb unterschiedlich vorgegangen. Bei fast allen Projekten haben Städte bzw. städtische Gesellschaften die Aufgabe übernommen, im Vorfeld entsprechende Konzepte zu entwickeln. Zum Teil gestaltete es sich schwierig, einen geeigneten Bauherren und Betreiber für die wenig rentable Nutzung zu finden. Die Errichtung der Quartiersgaragen erfolgte bei den ausgewerteten Projekten durch folgende Akteure:

- … durch ein städtisches Tochterunternehmen (z.B. Stadtwerke in Tübingen und Bamberg, Kommunalbauten GmbH in Freiburg)
- … durch Wohnungsunternehmen in Kombination mit den Hochbauten (z.B. Lincoln-Siedlung/ Darmstadt)
- … durch Erschließungsträger/ Investor (z.B. Stellwerk 60/ Köln)
- … durch Investoren, die durch Grundstücksausschreibung gesucht wurden (z.B. Neues Hulsberg-Viertel/ Bremen)
- …durch Zusammenschluss von Bauherren eines Baublocks (zur Errichtung einer gemeinsamen Tiefgarage, siehe z.B. Ankernutzermodell in der Alten Weberei/ Tübingen)

Eigentums- und Vermietungsmodelle von Quartiersgaragen

In den untersuchten Projekten wurden die Sammelgaragen mit unterschiedlichen Eigentums- und Vermietungsmodellen realisiert. Die Frage der Organisation ist von großer Bedeutung, insbesondere wenn Änderungen oder Umnutzungen künftig vorgenommen werden sollen. In den Auswertungen ließen sich folgende Eigentums- und Organisationsformen finden:

- Die Quartiersgarage bleibt als Gesamtes im Eigentum eines einzelnen Akteures (meist Bauherr). Bei der Vergabe der Stellplätze können folgende Fallkonstellationen unterschieden werden:
  - Der Eigentümer vermietet die Stellplätze in eigener Verantwortung an Bewohner.
  - Der Eigentümer übergibt die Vermietung der Stellplätze an einen externen Akteur (z.B. zentrale Stellplatzvergabestelle in der Lincoln-Siedlung/ Darmstadt).
  - Der Eigentümer verpachtet das gesamte Bauwerk an einen Garagenbetreiber, der u.a. die Vermietung übernimmt (z.B. Seestadt Aspern/ Wien)
- Die Stellplätze in der Quartiersgarage werden in Einzeleigentum aufgeteilt (Organisation als Eigentümergemeinschaft, z.B. Vauban/ Freiburg).

Feste Zuweisung vs. Stellplatzpool

In den allermeisten Fallbeispielen wird den Nutzern einer Quartiersgarage ein fester Stellplatz zugewiesen und somit keine Mehrfachnutzung der Stellplätze ermöglicht. Zudem können die Sammelgaragen zumeist nur von Mietern bzw. Eigentümern genutzt werden und sind nicht öffentlich für Besucher zugänglich. Nur vereinzelt wie in Vauban oder dem Stellwerk 60 können auch Besucher auf Stellplätze in den Quartiersgaragen zugreifen (z.B. durch vorab-Buchung). Eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen sowohl durch Bewohner als auch Besucher wurde nur beim mittlerweile stillgelegten Parkhaus im Französischen Viertel realisiert. Als Extrembeispiel für die Organisation von Sammelgaragen kann die Lincoln-Siedlung in Darmstadt gelten, bei der die Eigentümer nicht über ihre Stellplätze verfügen, da diese zentral nach bestimmten Kriterien vergeben werden.

Quartiersparkhäuser vs. Wohnungsbau

Die Quartiersparkhäuser entstanden bei den Projekten auf Flächen, die in der Regel auch für Wohnungsbau hätten genutzt werden können. Während dieser Zielkonflikt bei einigen Baugebieten in den ausgewerteten Unterlagen ausführlich behandelt wurde, wurde bei anderen Projekten dieses Dilemma kaum thematisiert. Probleme bereiteten in vielen Fällen die Festlegung des Standorts von Parkhäusern und die Integration der großen Volumina in die Wohnbebauung. Hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung ist das Konzept der Solargarage in Vauban (Freiburg) vorbildhaft, in der über einem Supermarkt im Erdgeschoss über 200 Autos parken und auf deren Dach Strom erzeugt wird. Auch die Parkhäuser in der Seestadt Aspern in Wien (siehe Projektlupe) werden mit weiteren Nutzungen (z.B. Fußballfeld auf dem Dach) kombiniert und hochwertig gestaltet. Ein Beispiel für Vor- und Nachteile automatischer Parktechnik ist das mittlerweile stillgelegte Parkhaus im Französischen Viertel. Die genannten

Projektbeispiele zeigen, dass sich Parkhäuser auch in Wohnbebauungen stadtverträglich integrieren lassen und in der Regel zu Kostenvorteilen führen, da sie günstiger als Tiefgaragen sind. Durch die bauliche Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz können je nach Finanzierungsmodell zudem Quersubventionierungen vermieden werden.

Indikatoren zur Bewertung der Stadtentwicklungspotenziale

Mit Hilfe der Projektuntersuchungen konnten Erkenntnisse darüber gewonnen werden, inwieweit bei der Entwicklung von neuen Baugebieten die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung erkannt und ausgeschöpft werden.

Wohnkosten

Zum Thema Wohnkosten zeigt die Analyse der Fallbeispiele, dass es auf Baugebietsebene vielfältige Möglichkeiten gibt, durch Maßnahmen bei der Parkierung Baukosten einzusparen und damit die Entstehung von bezahlbarem Wohnraum zu begünstigen. Die höchsten Kosteneinsparungen lassen sich dadurch erzielen, wenn die Zahl der Stellplätze minimiert wird und diese nicht in Tiefgaragen untergebracht werden. Bei vielen Baugebieten wurden bzw. werden aber trotz der hohen Kosten Tiefgaragen realisiert. Wenn in Bebauungsplänen die Errichtung von oberirdischen Stellplätzen ausgeschlossen wurde, wurde dies häufig damit begründet, dass die positiven Effekte von Tiefgaragen auf die Stadtraumqualität überwiegen. Nur vereinzelt wurde aus Gründen der Kostenersparnis in großem Umfang auf offene Stellplätze zurückgegriffen (v.a. Projektlupen: Hanseviertel Ost/ Lüneburg, Podhagskygasse/ Wien).

Insgesamt ergab die Untersuchung, dass die verursachergerechte Verteilung der Kosten für Stellplätze eine zentrale Fragestellung und in der praktischen Umsetzung gleichzeitig eine große Schwierigkeit darstellt. Bei einigen Baugebieten (z.B. Vauban, Französisches Viertel) wurde ausdrücklich das Ziel verfolgt, Wohnung und Stellplatz kostenmäßig zu entkoppeln, damit für autofreie Haushalte keine Kosten für einen Stellplatz anfallen, den sie faktisch nicht benötigen. Eine gänzliche Vermeidung von Kosten für Haushalte ohne Auto gelang allerdings nur bei sehr wenigen Projekten wie den autofreien Siedlungen in Münster und Köln. Einige Bewohner halten sich dort allerdings nicht an die Autofreiheit und profitieren so unrechtmäßigerweise von den Kosteneinsparungen.

Wie sich bei der Betrachtung der ausgewählten Baugebiete herausgestellt hat, können nicht nur Maßnahmen bei der Parkierung, sondern auch im Mobilitätsbereich dazu führen, dass Bewohner ihre Ausgaben reduzieren können – beispielsweise, wenn wegen des guten ÖPNV- oder Carsharing-Angebots ein Privatauto verzichtbar ist. Allerdings müssen auch diese Mobilitätsangebote und -dienstleistungen finanziert werden. In den untersuchten Baugebieten werden diesbezüglich unterschiedliche Modelle verfolgt: z.B. Aufbau eines Mobilitätsmanagements finanziert durch Anschubfinanzierung und Abgaben für jeden vermieteten Stellplatz, Gründung eines Quartiersvereins mit Finanzierung über eine Abgabe je Quadratmeter Wohnfläche. Einsparungen, die sich durch die Reduzierung von Stellplätzen erzielen ließen, wurden teilweise auch für die Anschaffung und den Betrieb der Mobilitätsangebote verwendet. In diesem Zusammenhang stellt sich auch immer die Frage, ob Investoren die Kosteneinsparungen tatsächlich an die Mieter oder Käufer von Wohnungen weitergeben oder dadurch nur ihre Rendite erhöhen.

Flächenverbrauch

Die Auswertung der Projekte führt in der Gesamtschau zur Erkenntnis, dass die Einsparung von Flächen bei keinem der untersuchten Baugebiete ein Hauptgrund dafür war, ein besonderes Parkierungskonzept umzusetzen. Wie beim Potenzial Kosten können in erheblichem Umfang Flächen eingespart werden können, wenn die Zahl der Stellplätze auf ein Minimum gesenkt wird. Oft wurden eingeschossige Tiefgaragen errichtet, die große Teile der Freiflächen unterbauen, aber auch Parkhäuser bzw. mehrgeschossige Tiefgaragen. Durch die Stapelung der Stellplätze konnte die Fläche reduziert werden, die mit Parkierungsanlagen über- bzw. unterbaut wird. Bei einigen Fallbeispielen mit Parkhäusern konnten auf Basis der verfügbaren Unterlagen überschlägige Berechnungen durchgeführt werden, wie viel Quadratmeter Gebäudegrundfläche auf einen Stellplatz entfallen. Mit Abstand am wenigsten Grundfläche benötigte ein Stellplatz im automatischen Parkhaus im Französischen Viertel (ca. 3,5 m²/ ST). Bei den beiden Quartiersgaragen in Vauban ergaben die Berechnungen je Stellplatz durchschnittlich 6,1 m²

und bei den fünf geplanten Parkhäusern im Lagarde-Campus ca. 6,8 m² Gebäudegrundfläche je Stellplatz. Im Vergleich zum Flächenbedarf eines Stellplatzes in einer eingeschossigen Tiefgarage von etwa 27,5 m² veranschaulichen diese Schätzungen die großen Flächeneinsparungen, die sich durch mehrgeschossige Parkhäuser erreichen lassen. Sie ermöglichen zwar, auf wenig Grundfläche eine große Zahl an Stellplätzen unterzubringen, erfordern aber Grundstücke, die sich in der Regel auch zur Schaffung von Wohnraum oder sonstiger Nutzungen geeignet hätten. Zu diesem Thema finden sich bei den ausgewerteten Projekten unterschiedliche Abwägungen. Beim Baakenhafen (Hamburg) wurde es z.B. kategorisch abgelehnt, angesichts des großen Wohnraummangels erschlossenes Bauland nur für das Abstellen von Autos zu verwenden. In puncto Flächensparen erweist sich die Solargarage in Vauban mit Stellplätzen über einem Supermarkt besonders vorbildlich. Konzepte mit Parkhäusern werden meist langfristig angelegt und werden ihre Vorteile im Hinblick auf den Flächenverbrauch ausspielen, wenn die Stellplatznachfrage abnimmt und die Parkierungsanlage nicht mehr oder nur noch teilweise notwendig ist.
In allen Bebauungsplänen wurden Regelungen getroffen, dass Tiefgaragen mit Erde überdeckt und begrünt werden müssen, um die Eingriffe in die natürlichen Bodenfunktionen zumindest teilweise zu kompensieren. Flächeneinsparung durch Mehrfachnutzung von Stellplätzen wurde nur bei einem der untersuchten Projekte (Parkhaus im Französischen Viertel) betrieben, indem die hergestellten Stellplätze sowohl von Bewohnern als auch von Besuchern genutzt und somit optimal ausgelastet werden. Bei einigen untersuchten Projekten mit Sammelgaragen gab es zwar Überlegungen, den geschaffenen Parkraum möglichst effizient dadurch zu nutzen, dass die Stellplätze nicht einem Nutzer zugewiesen werden. Eine solche Mehrfachnutzung wurde aber wegen vielfältiger Bedenken mit Ausnahme des Lagarde-Campus in keinem Vorhaben realisiert. Bei einigen Baugebieten wurden als Reaktion auf das autofreie oder -reduzierte Parkierungskonzept die Straßen auf ein Minimum reduziert, was zu weiteren Flächeneinsparungen führt.

MIV-Belastung/ Mobilitätsverhalten

In vielen untersuchten Baugebieten entstanden Parkierungskonzepte in Kombination mit flankierenden Mobilitätsmaßnahmen, die dazu führen (sollen), dass sich möglichst viele Bewohner ohne eigenes Auto fortbewegen, wodurch ein geringerer Bedarf an Stellplätzen entsteht. Die Angebote reichen von einer neuen oder verbesserten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, über die Einrichtung von Carsharing oder Carpooling, Mobilitätszentralen und attraktiver Fahrradinfrastruktur bis hin zur Mobilitätsberatung. Die Errichtung von Sammelgaragen wurde häufig damit begründet, dass durch die räumliche Trennung von Stellplatz und Wohnung die Nutzung des Privatautos an Attraktivität verliert und dadurch der MIV abnimmt. In der Lincoln-Siedlung in Darmstadt werden zur Förderung eines umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens die Stellplätze beispielsweise zentral nach speziellen Kriterien vergeben (z.B. Priorisierung bestimmter Zielgruppen oder Fahrzeugarten). Im Lagarde-Campus in Bamberg wird der klassische Stellplatznachweis durch einen Mobilitätsnachweis ersetzt, der durch die Zahlung eines Zuschusses erbracht werden kann, für den Bewohner als Gegenleistung entweder einen Stellplatz oder eine Mobilitätskarte erhalten.
Die Untersuchung der Fallbeispiele dokumentiert, dass viele Städte das Potenzial erkannt und genutzt haben, über die eingeschränkte Herstellung von Stellplätzen und den parallelen Aufbau von Mobilitätsangeboten optimale Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Bewohner ihre Fortbewegung umweltfreundlich ohne eigenes Auto organisieren können und folglich kein Auto und damit keinen Stellplatz benötigen. In den ausgewerteten Unterlagen wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass ein wichtiger Zeitpunkt für Veränderungen beim Mobilitätsverhalten der Bewohner verpasst wird, wenn bei Bezug der Wohnungen die Mobilitätsangebote nicht bereits vorhanden sind. Eine Reduzierung der MIV-Belastung lässt sich zudem auch durch eine gezielte Mischung von Nutzungen im Sinne einer Stadt der kurzen Wege erreichen. In den realisierten Projekten lagen nur wenige systematische Untersuchungen vor, inwieweit die verschiedenen Maßnahmen sich auf die Mobilität der Bewohner und die MIV-Belastung auswirken. Die Evaluierungen bei einigen aktuell geplanten Projekten werden diesbezüglich weiteren Aufschluss bringen.
Bei keinem der Projekte wurde offenkundig das Ziel verfolgt, durch eine Absenkung der Stellplatzzahlen den Parkraum so stark zu verknappen, dass der Bedarf nicht gedeckt wird, damit der entstehende Stellplatzmangel über kurz oder lang zu einer Abschaffung des Autos führt. Dies hätte zum einen dem Grundprinzip der meist vorhandenen Stellplatzpflicht widersprochen, dass für den zu erwartenden Zu- und Abgangsverkehr ausreichend Stellplätze geschaffen werden müssen. Zum anderen hätte ein solches Vorgehen städtebauliche Missstände

zumindest billigend in Kauf genommen. Die autofreien Siedlungen wurden von vornherein für Haushalte konzipiert, die über keinen Pkw verfügen, und verursachen somit im Vergleich die geringste MIV-Belastung.

Stadtraumqualität

Die Untersuchungen der Baugebiete belegen, dass die Qualität des Stadtraums vielerorts ein wichtiger Grund dafür war, besondere Maßnahmen bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu ergreifen. Auch wenn eine hohe städtebauliche Qualität von einer Vielzahl an Faktoren abhängt, trägt bei Projekten wie z.B. Vauban, Französisches Viertel oder Stellwerk 60 das Parkierungskonzept maßgeblich dazu bei. Insbesondere die Begehungen der Projektstudien machten deutlich, dass jene Baugebiete, in denen kaum fahrender und ruhender Verkehr zu sehen ist und in denen die Gestaltung des öffentlichen Raums darauf abgestimmt wurde, enorme Qualitäten im Wohnumfeld erzeugen. Wenn die Stellplätze so untergebracht werden, dass im Wohnumfeld optisch nicht in Erscheinung treten, müssen die Bewohner hierfür auch nicht autofrei leben. Hinsichtlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs und der Befahrbarkeit des Quartiersinneren ließen sich in den Untersuchungen sehr unterschiedliche Konzepte erkennen. Zum Beispiel können etwa bei den beiden autofreien Siedlungen (Stellwerk 60, Gartensiedlung Weißenburg) die Gebäude im Alltag nicht frei angefahren werden. Je mehr der Freiraum von parkenden Autos sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Flächen freigehalten wird, desto höher ist die Aufenthaltsqualität im Außenraum. Selbst bei autofreien oder stark autoreduzierten Projekten sind in einem bestimmten Umfang noch Stellplätze für Besucher (z.B. Pflegedienste), Mobilitätseingeschränkte oder Carsharing erforderlich. Es hat sich gezeigt, dass die zumeist offene Errichtung dieser Stellplätze zu einer starken Präsenz des Autos und Beeinträchtigung des Wohnumfelds führen kann (z.B. Parkplatz am Eingang der Gartensiedlung Weißenburg/ Münster oder wohnungsnahe Stellplätze in der Lincoln-Siedlung/ Darmstadt), Im Baakenhafen/ Hamburg hingegen werden auch die Carsharing-Stellplätze in den privaten Tiefgaragen untergebracht, was der Qualität des Freiraums zugutekommt.

Um Art und Ort der Stellplatzherstellung zu regeln, griffen die Städte in erster Linie auf das Instrument des Bebauungsplans zurück. In den ausgewerteten Bauleitplänen wurden in unterschiedlichem Umfang Festsetzungen getroffen, um die Parkierungsanlagen stadtbildverträglich in die Bebauung zu integrieren (im Falle von Tiefgaragen z.B. durch Vorgaben zur Überdeckung und zur Höhenlage, zur Lage von Ein- und Ausfahrten und zur Integration der Rampenbauwerke in die Gebäude). Im Falle von Parkhäusern wurden oft planungsrechtliche und vertragliche Regelungen zur Planung und Gestaltung der Bauwerke getroffen (z.B. Begrünung oder Durchführung von Wettbewerben). Einige realisierte Parkhäuser (z.B. Französisches Viertel, Vauban, Seestadt Aspern) lassen erkennen, dass es mit Mehraufwendungen möglich ist, mehrgeschossige Parkgaragen stadtbildverträglich in Wohnbebauungen zu integrieren.

Zielkonflikte deutlich erkennbar

Die untersuchten Fallbeispiele legen deutlich die Zielkonflikte offen, die bei der Ausschöpfung der Stadtentwicklungspotenziale des Stellplatzes auf der Ebene von Baugebieten entstehen können. Insbesondere Maßnahmen zur Einsparung von Kosten und Flächen können sich nachteilig auf die Qualität des Stadtraums auswirken. Beispielsweise sind oberirdisch hergestellte Stellplätze zwar kostengünstig, aber mit einem hohen Flächenverbrauch und erheblichen optischen Beeinträchtigungen des Wohnumfelds verbunden. Bei einigen untersuchten Projekten konnten bei unterschiedlichen Interessenlagen zur Parkierung kein Konsens gefunden werden, sodass die Entscheidungen politisch getroffen werden mussten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Parkierungskonzepte, die zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen, keine Selbstläufer sind, sondern Akteure benötigen, die die Entwicklung, anfängliche Implementierung sowie den dauerhaften Betrieb inklusive Anpassung übernehmen. Städten stehen dabei vielfältige Instrumente für die Steuerung und die Umsetzung zur Verfügung. Allerdings ist deren Einsatz mit einem Mehraufwand verbunden und kann den Planungsprozess verlängern und komplexer gestalten. Gerade wenn Parkierungskonzepte auf Baugebietsebene mit Mobilitätskonzepten kombiniert werden, bieten sie vielfältige Chancen, die Kosten, den Flächenverbrauch und den MIV zu reduzieren und die Stadtraumqualität zu erhöhen.

9 Strategiebausteine für die öffentliche Hand zur Qualifizierung des Stellplatzes

Die im Rahmen der vorliegenden Arbeit durchgeführten Untersuchungen machten deutlich, dass es für die öffentliche Hand viele Möglichkeiten gibt, den Stellplatz im Wohnungsneubau zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung einzusetzen. Allerdings werden die Potenziale zur Reduzierung von Wohnkosten, Flächenverbrauch und MIV-Belastung sowie zur Verbesserung des Stadtraums sowohl von Ländern als auch von Städten oft nur eingeschränkt ausgeschöpft. Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse lassen sich grundsätzlich zwei Handlungsfelder ableiten, die bei der Stellplatzfrage im Wohnungsneubau stets verfolgt werden sollten:

1. **Reduzierung der Zahl an Stellplätzen:** Angesichts der vielen Nachteile sollten so wenige Stellplätze wie möglich im Wohnungsneubau errichtet werden. Um die Herstellung von Stellplätzen zu vermeiden, muss aber zunächst der Bedarf bzw. der Autobesitz privater Haushalte sinken.
2. **Optimierung der Herstellung und Nutzung von Stellplätzen:** Der weiterhin erforderliche Parkraum sollte so hergestellt und genutzt wird, dass er dazu beiträgt, Kosten und Flächen zu sparen und die Qualität des Wohnumfelds zu verbessern.

Innerhalb dieser Handlungsfelder werden nachfolgend Strategiebausteine (SB) mit Ideen vorgestellt, wie Länder und Städte den Stellplatz im Wohnungsbau qualifizieren können. Die Strategiebausteine sind nicht als konkrete Handlungsempfehlungen im Sinne eines Leitfadens zu verstehen, sondern sie sollen mögliche Handlungsoptionen für die öffentliche Hand aufzeigen, wie sich durch Maßnahmen beim ruhenden Verkehr Wohnkosten, Flächenverbrauch und MIV verringern sowie die Stadtraumqualität erhöhen lassen. Als wichtige Rahmenbedingung für die Ausarbeitung der Strategiebausteine wurde – wie im Grundlagenkapitel dargestellt – berücksichtigt, dass sich derzeit (noch) kein genereller Rückgang beim Pkw-Besitz der Haushalte abzeichnet und somit weiterhin von einem relevanten Bedarf an Stellplätzen auszugehen ist (siehe Kapitel 2.3.4). Die Bausteine sind nach den drei Betrachtungsebenen – Land, Stadt, Baugebiet – strukturiert und geben Aufschluss, welche Handlungsoptionen bei der rechtlichen Ausgestaltung von Landesbauordnungen und Stellplatzsatzungen sowie bei der Entwicklung neuer Baugebiete in Frage kommen. Da einige Strategiebausteine für alle drei Betrachtungsebenen relevant sind, werden diese zu Beginn in einem separaten Kapitel zusammengefasst.

9.1 Übergeordnete Strategiebausteine (SB) für alle Betrachtungsebenen

SB 1: Reduzierung des Autobesitzes und Stellplatzbedarfs auf übergeordneten Ebenen

Wie im Grundlagenteil (Kapitel 2.3) erläutert, lassen sich beim Mobilitätsverhalten der Haushalte bundesweit einige Veränderungen feststellen. Diese führen aber bislang nicht dazu, dass die Zahl der privaten Pkw in den Haushalten insgesamt abnimmt. Bei einigen Bevölkerungsgruppen lässt sich zwar ein Rückgang beim Pkw-Besitz feststellen. Dieser wird aber durch einen Anstieg bei anderen Gruppen (v.a. ältere Personen) wieder aufgehoben. Nach Meinung von Experten wird auch in den nächsten Jahren bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen der Pkw-Besitz insgesamt weiter zunehmen, wobei es regionale Unterschiede geben kann, und damit das private Auto das wichtigste Fortbewegungsmittel bleiben und einen erheblichen Stellplatzbedarf auslösen.
Wird die Bedarfsdeckung als Prinzip der Stellplatzpflicht angewendet, können im Wohnungsbau erst dann generell weniger Stellplätze hergestellt oder nachträglich reduziert werden, wenn der Pkw-Besitz der privaten Haushalte abnimmt. Angesichts der vielen Probleme, die der fahrende und ruhende Autoverkehr in den Städten verursacht, sollte die öffentliche Hand alle ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um die Zahl der privaten Pkw insgesamt zu senken. Wie in Kapitel 2.4 und 3.3 dargestellt, gibt es in verschiedenen Bereichen vielfältige Einflussmöglichkeiten, die bislang hohe Attraktivität des Privat-Pkw und der Autonutzung zu mindern (z.B. Pkw-Maut, höhere Parkgebühren). Der strategische Ansatz, über eine Verknappung von Stellplätzen im Wohnungsneubau den Pkw-Besitz zu mindern, wird im Rahmen eines Exkurses beim Strategiebaustein SB 8 behandelt.

SB 2: Vorbereitung von politischen Beschlüssen

Ein entscheidender Faktor, damit die öffentliche Hand ihre Strategien auch umsetzen kann, liegt darin, dass für gesetzliche Regelungen und viele sonstige Maßnahmen, die die Stellplatzherstellung betreffen (z.B. Landesbauordnungen, örtliche Bauvorschriften, Bebauungspläne) politische Mehrheiten und Beschlüsse erforderlich sind. Die Untersuchungen im Rahmen der Arbeit zeigten, dass es sich auf der Landes- und Kommunalebene schwierig gestalten kann, für bestimmte Vorgaben beim Stellplatzbau (v.a. Reduzierung der Stellplatzzahlen) ausreichend politische Zustimmung zu finden. Die Auswertung der verschiedenen Drucksachen und Protokolle aus Landes- und Stadtparlamenten dokumentierte, dass viele politische Entscheidungsträger beim Thema Auto und Parkierung eine eher konservative Haltung einnehmen und Diskussionen schnell ideologisch und oft kontrovers geführt werden. Einige ausgewertete Landesbauordnungen, Stellplatzsatzungen und Bebauungspläne sind in ihrer beschlossenen Fassung davon geprägt, dass Regelungen zu Stellplätzen im Entstehungsprozess `entschärft´ wurden, um politisch mehrheitsfähig zu sein. Im Experteninterview mit einem Mitarbeiter im für die Landesbauordnung zuständigen Wirtschaftsministerium in Baden-Württemberg kam ebenfalls zur Sprache, dass es in der Vergangenheit bei der Vorbereitung politischer Beschlüsse immer wieder erhebliche Kontroversen zwischen den verschiedenen Ressorts gab, wenn es um die Regelung der Stellplatzpflicht ging.
Auffallend war, dass die in den Beschlussvorlagen und Gesetzesbegründungen vorgeschlagenen Regelungen oder Maßnahmen vergleichsweise selten mit Studien oder wissenschaftlichen Untersuchungen begründet wurden. Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass es beispielsweise keine fundierten Erkenntnisse über tatsächliche

Abbildung 159: Überblick über die abgeleiteten Strategiebausteine

STRATEGIEBAUSTEINE (SB)

Übergeordnete Strategiebausteine für alle Betrachtungsebenen

- **SB 1:** Reduzierung des Autobesitzes und Stellplatzbedarfs auf übergeordneten Ebenen
- **SB 2:** Vorbereitung von politischen Beschlüssen
- **SB 3**: Beibehaltung der Stellplatzpflicht für Wohnungen
- **SB 4:** Kommunalisierung der Stellplatzpflicht
- **SB 5:** Ausschöpfung der bereits vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten
- **SB 6:** Ausgestaltung der Regelungen zur Stellplatzpflicht
- **SB 7:** Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze
- **SB 8:** Obergrenze für die Herstellung von Stellplätzen
- **SB 9:** Mobilitätskonzepte als Voraussetzung für ST-Reduzierungen
- **SB 10:** Steigerung der Effizienz des geschaffenen Parkraums
- **SB 11:** Elektromobilität und Ladeinfrastruktur
- **SB 12:** Parkraumbewirtschaftung
- **SB 13:** Verwaltungshandeln und -strukturen in Städten
- **SB 14:** Schaffung von Grundlageninformationen und Evaluierungen
- **SB 15:** Information und Hilfestellungen zur Anwendung von Stellplatzvorschriften

Land

- **SB-L 1:** Flexibilisierung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg
- **SB-L 2:** Ablöse von Stellplätzen auch für Wohnnutzung in Baden-Württemberg

Stadt

- **SB-S 1:** Erlass von ortsspezifischen Stellplatzsatzungen
- **SB-S 2:** Übergeordnete Konzepte als Grundlage für Stellplatzsatzungen
- **SB-S 3:** Beteiligung und Abstimmung

Baugebiet

- **SB-B 1:** Eigentumsverhältnisse und Zwischenerwerb von Entwicklungsflächen
- **SB-B 2:** frühzeitige Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen
- **SB-B 3:** Schaffung von Angeboten für autofreie Haushalte und Forcierung autoarmer Bebauungen
- **SB-B 4:** Erarbeitung kombinierter Parkierungs- und Mobilitätskonzepte
- **SB-B 5:** Mobilität als zentraler Belang im Bebauungsplan
- **SB-B 6:** Aufbau von Institutionen bzw. Trägern für Mobilitätsangebote auf Quartiersebene
- **SB-B 7:** Quartiers- oder gebäudebezogene Parkierungskonzepte
- **SB-B 8:** Unterstützung von Initiativen und Beteiligung der Öffentlichkeit
- **SB-B 9:** Bauliche Unterbringung von Stellplätzen
- **SB-B 10:** Städtebaulicher Entwurf

Quelle: eigene Darstellung

Stellplatzbedarfe von Nutzungen gebe und daher nur auf langjährige Erfahrungswerte zurückgegriffen werden könne. Angesichts dieser Erkenntnisse wird eine wichtige Handlungsoption für Fachverwaltungen darin gesehen, Beschlüsse fundiert vorzubereiten und ausführlich auf die Vorteile hinzuweisen, die sich durch bestimmte Regelungen der Stellplatzherstellung für die Stadtentwicklung ergeben. Ein weiterer Ansatz besteht in mehr empirischen Untersuchungen zum Thema Stellplatzbedarf im Wohnungsneubau, um politischen Entscheidungsträgern zu ermöglichen, auf Grundlage fundierter Daten Entscheidungen zu treffen (siehe Strategiebaustein SB 14 Schaffung von Grundlageninformationen/ Forschungsbedarf).

SB 3: Beibehaltung der Stellplatzpflicht für Wohnungen

Die untersuchten Stellplatzregelungen auf Landesebene (Kapitel 5) zeigten, dass die Forschungsfrage, mit welchen Strategien die öffentliche Hand den Stellplatz im Wohnungsbau qualifizieren kann, maßgeblich davon abhängt, ob es eine gesetzliche Stellplatzpflicht gibt oder nicht. In vielen ausgewerteten Quellen (v.a. Rechtsliteratur, Musterbauordnung, Gesetzesbegründungen) besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass es sich bei der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau rechtssystematisch nicht (mehr) um eine Aufgabe der bauordnungsrechtlichen Gefahrenabwehr handelt. Weit auseinander gehen allerdings die Meinungen in der Fachdiskussion sowie in den Ländern und Städten, ob deswegen die Stellplatzpflicht in den Bauordnungen oder in kommunalen Satzungen tatsächlich aufgegeben werden soll (vgl. z.B. Lehmbrock 2000: 92, 117-119). Die Bandbreite an Strategien, die diesbezüglich aktuell in Deutschland verfolgt werden, wurde in Kapitel 5 und 6 beschrieben. Diese reichen von der gänzlichen Abschaffung der Stellplatzpflicht (in den Stadtstaaten Berlin und Hamburg) über eine analog zur Musterbauordnung kommunalisierte Stellplatzpflicht (nur wenige Länder) bis hin zur landesrechtlichen Forderung der Herstellung von Stellplätzen in den Bauordnungen. Obwohl in Berlin und Hamburg nach der Abschaffung der Stellplatzpflicht bislang keine unvertretbaren Missstände infolge fehlender Stellplätze aufgetreten sind, sind keine weiteren Länder bzw. größeren Städte dieser Strategie gefolgt.
Die Untersuchungen weisen nach, dass viele Länder und Städte die Stellplatzpflicht grundsätzlich als wichtiges Instrument sehen, um die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung zu beeinflussen. Eine gänzliche Abschaffung der Stellplatzpflicht bedeutet für Städte einen Verlust an Einflussmöglichkeiten, für den Bauenden allerdings ein Höchstmaß an Flexibilität bei der Realisierung seines Bauvorhabens. In diesen Fällen sind Städte darauf angewiesen, dass die Bauherren freiwillig ausreichend Stellplätze errichten. Bemerkenswert war in diesem Zusammenhang die Antwort eines Mitarbeiters der Stadtverwaltung München im Fragebogen zum Domagkpark, dass selbst auf dem überhitzten Münchner Wohnungsmarkt viele Investoren eine Neubauwohnung ohne zugehörigen Stellplatz für schwer vermarktbar halten. Wie unterschiedlich die Meinungen diesbezüglich in der Fachwelt sind, zeigt zum Beispiel, dass der interviewte Mitarbeiter im Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg hingegen die Gefahr sah, dass Bauherren auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten, wenn sich Wohnungen wegen der großen Nachfrage auch ohne Stellplatz vermarkten lassen.
Ein großer Vorteil bei der Stellplatzpflicht besteht darin, dass sie als Anreizsystem für Mobilitätskonzepte genutzt werden kann, wenn sich dadurch die Zahl notwendiger Stellplätze mindern lässt. Die Stellplatzpflicht bietet zudem die Chance, Beeinträchtigungen durch ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum zu vermeiden, Ablösen zur Finanzierung von Verkehrsmaßnahmen zu generieren (sofern dies rechtlich möglich ist) sowie den Aufbau von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten im Wohnungsbau voranzutreiben. Als Gründe für die Abschaffung wurden in Hamburg und Berlin angeführt, Hemmnisse für den Wohnungsbau und Verwaltungsaufwand zu reduzieren. Dies sind zwar auch wichtige Ziele, die aber angesichts des Verlusts an weitreichenden Steuerungsmöglichkeiten, die die Stellplatzpflicht für die Stadtentwicklung bietet, vermutlich weniger stark ins Gewicht fallen. Es kann deshalb als strategisch sinnvoll angesehen werden, die Stellplatzpflicht für Wohnungen nicht abzuschaffen. Aber sie sollte so ausgestaltet werden, dass nicht zu viele Stellplätze entstehen und der geschaffene Parkraum so effizient wie möglich genutzt wird.

SB 4: Kommunalisierung der Stellplatzpflicht

Vom Grundgedanken her erscheint die Regelungsstrategie der Musterbauordnung sinnvoll, die Stellplatzpflicht gänzlich den Städten zu übertragen, damit diese auf die örtlichen Rahmenbedingungen angepasste Stellplatzsatzungen erlassen. Bislang gehen allerdings nur fünf Bundesländer diesen Weg. Die Auswertung der Gesetzge-

bungsverfahren von Bauordnungen in Kapitel 5 zeigte, dass einzelne Bundesländer eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht zwar anstrebten, aber die landesrechtliche Stellplatzforderung letztlich auf Grund von Widerständen oder Bedenken doch beibehielten (z.B. Nordrhein-Westfalen). In Baden-Württemberg ergab die postalische Befragung von Stadtverwaltungen, dass eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht von den meisten Befragten abgelehnt wird. Grund dafür sind vor allem Bedenken, dass sich der Erlass einer politisch mehrheitsfähigen Stellplatzsatzung schwierig gestalten könnte. Dies hat sich bei der ergänzenden Auswertung von Satzungen auch bestätigt (siehe Tübingen, Villingen-Schwenningen, Kapitel 7.4.1). Ob sich der gewünschte Effekt von ortsspezifischen Regelungen erreichen lässt, hängt auch davon ab, wie Städte die örtlichen Bauvorschriften konkret mit Inhalten füllen. In einigen ausgewerteten Unterlagen wurde darauf hingewiesen, dass Gemeinden nach einer Aufhebung der Stellplatzpflicht auf Landesebene oft auch nur die einstigen Regelungen der Landesbauordnung in eine Satzung übernommen haben, um weiterhin Stellplätze fordern zu können.
Angesichts der vielen Bedenken und nachweislichen Schwierigkeiten, auf die Städte bei der Aufstellung von Stellplatzsatzungen treffen können, scheint eine zielführende Strategie darin zu liegen, auf der Landesebene zumindest ein Minimum an Stellplätzen vorzuschreiben und Städten Satzungsbefugnisse einzuräumen, in örtlichen Bauvorschriften davon abweichende Regelungen zu treffen (z.B. Nordrhein-Westfalen). Städte durch die Aufhebung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung in die Zwangslage zu bringen, eine Stellplatzsatzung erlassen zu müssen, um weiterhin Stellplätze verlangen zu können, wird in der Praxis von vielen Akteuren kritisch gesehen.

SB 5: Ausschöpfung der bereits vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten

Die Auswertung der Gesetze, die für die Stellplatzherstellung im Neubau von Relevanz sind (Kapitel 3.4 und 5), verdeutlichte, dass den Gemeinden mit dem Baugesetzbuch, der Baunutzungsverordnung, den meisten Bauordnungen inklusive der zugehörigen Ausführungsbestimmungen sowie mit örtlichen Bauvorschriften ausreichend Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Mindest- oder Maximalzahl, die Bauweise, den Standort und die Beschaffenheit von Stellplätzen zu regeln. Auf Grund der unterschiedlichen Ausgestaltung der Stellplatzpflicht in den Bauordnungen unterscheiden sich im Detail die Einflussmöglichkeiten der Gemeinden von Bundesland zu Bundesland. Insbesondere die Bauordnung von Baden-Württemberg gewährt nicht bereits auf Landesebene die aus vielerlei Gründen sinnvolle Flexibilität, Stellplätze im Wohnungsbau in bedarfsgerechter Anzahl zu errichten oder abzulösen (siehe hierzu SB-L). Insgesamt fiel bei den durchgeführten Untersuchungen auf, dass Städte zwar viele Möglichkeiten zur rechtlichen Steuerung der Parkierung durch das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht haben, aber dass diese häufig nicht oder nicht konsequent angewendet werden. Beispielsweise ergab die postalische Befragung (siehe Kapitel 7), dass trotz der Einführung einer entsprechenden Landesermächtigung 2015 in Baden-Württemberg kaum selbständige Satzungen mit Stellplatzreduzierungen für Wohnungen in den Kommunen erlassen wurden.
Eine wichtige Handlungsoption zur Qualifizierung des Stellplatzes wird deshalb darin gesehen, dass sich Städte verstärkt die vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten zunutze machen, damit Stellplätze im Wohnungsneubau so errichtet werden, dass sie zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beitragen. Ein Ansatz könnte darin liegen, Verwaltungen und politische Entscheidungsträger verstärkt durch Informationen zu gelungenen Projekten oder durch Leitfäden zu unterstützen (siehe hierzu SB 15). In Nordrhein-Westfalen schlossen sich beispielsweise im Zuge der Einführung einer entsprechenden Satzungsermächtigung in die Bauordnung Akteure aus der Praxis zusammen, um gemeinsam einen Leitfaden für eine Musterstellplatzsatzung zu erarbeiten (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019).

SB 6: Ausgestaltung der Regelungen zur Stellplatzpflicht

Wie als Ergebnis aus Kapitel 5 hervorgeht, können Länder und Städte auf zahlreiche Möglichkeiten zurückgreifen, um die Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung oder in einer örtlichen Bauvorschrift rechtlich auszugestalten (z.B. Zahl der notwendigen Stellplätze, Ablösevoraussetzungen). Die Gesetzgeber sollten genau prüfen, wie die verschiedenen rechtlichen Stellschrauben miteinander kombiniert und im Detail ausformuliert werden, um ein stimmiges Gesamtkonzept für den Stellplatznachweis zu schaffen. Wie Experten aus Stadtverwaltungen die

Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg regeln würden, darüber gibt die postalische Befragung Aufschluss (siehe Kapitel 7, Frage 16).
Die Auswertung der Landesbauordnungen und örtlichen Bauvorschriften machte die große Bandbreite bei der Ausformulierung der Stellplatzregelungen deutlich. Sie reicht von konkreten Vorschriften (sog. gebundene Entscheidungen) bis hin zu kann-Formulierungen (sog. Ermessensentscheidungen) durch die Gemeinde oder die Baurechtsbehörde. Daraus können folgende Anforderungen abgeleitet werden, die Stellplatzvorschriften in Landesbauordnungen oder örtlichen Bauvorschriften erfüllen sollten:

- einfache und verständliche Handhabung für die Verwaltung (v.a. Baurechtsbehörde) und Bauherren
- bedarfsgerechte Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze
- für `Normalfälle´: klare Regeln zur Berechnung der Stellplatzzahlen
- für Sonderfälle: konkrete Vorgehensweise für die individuelle Bestimmung der Stellplatzzahlen
- Gleichbehandlung aller Vorhaben, Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Entscheidungen
- Planungssicherheit für die Bauherren, Vermeidung von unvertretbarem Mehraufwand und Verzögerungen im Baugenehmigungsverfahren
- Prüfbarkeit der Einhaltung von Regelungen, Nachweispflicht und regelmäßige Kontrolle, Möglichkeit der Sicherung und Berücksichtigung einer Rückfallebene bei der Anerkennung veränderlicher Reduzierungsfaktoren (z.B. Carsharing-Angebote, Vorhandensein eines Lastenfahrrads, etc.)
- verfassungsrechtliche Anforderungen (z.B. Bestimmtheitsgebot) wegen Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums (siehe Kapitel 6.2)

Die Analyse der Landesbauordnungen und zugehörigen Bestimmungen (Verordnungen, Verwaltungsvorschriften etc.) sowie der kommunalen Stellplatzsatzungen ergab, dass vor allem die Länder, aber auch Städte bevorzugt einfache Regelungen ohne Interpretationsspielraum treffen und abweichende Bestimmungen für Einzelfälle vermeiden, die einen erhöhten Verwaltungsaufwand im Verfahren verursachen und zumeist auch fortlaufende Kontrollen der Einhaltung erfordern. Um den Stellplatz zur Lösung von Problemen der Stadtentwicklung gezielt einsetzen zu können, sollten Stellplatzvorschriften in Landesbauordnungen und örtlichen Bauvorschriften allerdings möglichst flexibel und bedarfsgerecht ausgestaltet werden – auch wenn damit möglicherweise ein erhöhter Aufwand für die Genehmigung und Kontrolle verbunden ist.

SB 7: Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze

Hintergrund und Herausforderungen

Da die Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze von besonderer Bedeutung für Qualifizierungsstrategien ist, wird dieser Baustein etwas ausführlicher behandelt. Die durchgeführten Untersuchungen sowohl der Landesbauordnungen inklusive der zugehörigen Ausführungsbestimmungen als auch der örtlichen Bauvorschriften ließen viele unterschiedliche Ansätze erkennen.
Da die bauordnungsrechtliche Stellplatzpflicht seit ihren Anfängen mit der Reichsgaragenordnung auf dem Prinzip beruht, dass der ruhende Verkehr, der durch ein Bauvorhaben verursacht wird, auf privatem Grund untergebracht werden muss, sollten es die festgelegten Stellplatzzahlen ermöglichen, den zu erwartenden Bedarf zu decken. Eine bewusste Unterschreitung der Bedarfsdeckung würde dem bauordnungsrechtlichen Prinzip der Stellplatzpflicht widersprechen und zu einer Belastung des öffentlichen Straßenraums führen. Eine drohende Verlagerung von ruhendem Verkehr in die umgebende Bebauung ist eines der meistgenannten Hauptargumente gegen Stellreduzierungen bzw. autoarme Quartiere – das haben vor allem die postalische Befragung der Stadtverwaltungen (Kapitel 7) und die ausgewerteten Projektbeispiele (Kapitel 8) deutlich gezeigt. Die durchgeführten Untersuchungen lassen den Schluss zu, dass es nicht den `einen korrekten´ Stellplatzschlüssel gibt, da der tatsächliche Bedarf projektspezifisch variiert, von vielen Faktoren abhängt und sich außerdem während der Nutzungsphase eines Gebäudes auch laufend ändern kann. Erschwerend hinzu kommt das Defizit an fundierten Erkenntnissen darüber, wie viele Stellplätze in Abhängigkeit verschiedener Faktoren (z.B. ÖPNV-Anbindung) bei konkreten Wohnungsbauvorhaben in der Nutzungsphase tatsächlich nachgefragt werden und damit notwendig sind. In Baden-Württemberg führte die postalische Befragung zur Erkenntnis, dass in einigen Städten die Zahl der notwendigen Stellplätze bei neuen Baugebieten sogar über den 1:1-Stellplatzschlüssel hinaus erhöht wird.

Grundsätzliche Regelungskonzepte

Um die Herstellung von ausreichend Stellplätzen zu gewährleisten, kommen verschiedene Konzepte für die Regelung in Frage. In den allermeisten Landesbauordnungen, die Stellplätze verpflichtend fordern, wird die unbestimmte Formulierung gewählt, dass ausreichend Stellplätze für den zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr eines Bauvorhabens herzustellen sind. Diese allgemeine landesrechtliche Forderung wird häufig in Verordnungen oder sonstigen Ausführungsbestimmungen (z.B. Verwaltungsvorschriften, Hinweise, Empfehlungen) mit Stellplatzzahlen in Form von Richtwerten konkretisiert, die in einigen Ländern bei Vorliegen bestimmter Rahmenbedingungen gemindert werden können.

Ein anderes Regelungskonzept verfolgt Baden-Württemberg, indem es direkt in der Bauordnung für jede Wohnung einen Stellplatz vorschreibt. Pauschale Stellplatzforderungen können allerdings im Hinblick auf die Bedarfsgerechtigkeit kritisch hinterfragt werden, da identische Gebäude je nach Lage in der Stadt, ÖPNV-Anbindung, Infrastrukturausstattung, Mobilitätsangeboten und Zielgruppenorientierung in der Regel einen unterschiedlichen Stellplatzbedarf auslösen. Dass in der Praxis der Wunsch nach pauschalen Regelungen trotzdem groß ist, dafür gab es in den Untersuchungen einige Hinweise. So wurde beispielsweise in ausgewerteten Unterlagen berichtet, dass sowohl Bauherren als auch Verwaltungen trotz der Aufhebung von Stellplatzvorgaben diese weiterhin anwenden, anstatt eigene neue Berechnungen durchzuführen. Eine in hohem Maße bedarfsgerechte Vorgehensweise würde darin bestehen, individuell für jedes Bauvorhaben die Zahl notwendiger Stellplätze auf Basis der jeweiligen Rahmenbedingungen zu ermitteln.

Minderung von Stellplatzzahlen

Die Auswertung von Stellplatzvorschriften legte verschiedene Möglichkeiten offen, wie die Zahl der notwendigen Stellplätze nicht nur pauschal für alle Bauvorhaben gleichermaßen, sondern individuell und angepasst festgelegt werden kann. Eine Option besteht darin, die Zahl der Pflichtstellplätze abzusenken, wenn Wohnungen bestimmte, weitgehend unveränderliche Merkmale aufweisen, die eine geringere Pkw-Ausstattung der Bewohner erwarten lassen. In der Praxis wird häufig bei sozial geförderten und/ oder kleinen Wohnungen sowie bei einer guten ÖPNV-Anbindung der reguläre Stellplatzschlüssel reduziert. Eine weitere, vermehrt genutzte Option besteht darin, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu mindern, wenn MIV-verringernde Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt werden. Diese Regelungsstrategie zielt darauf ab, verstärkt Haushalte anzusprechen, die über kein Auto verfügen und daher auf diese flankierenden Angebote angewiesen sind. Solche Kompensationsmöglichkeiten können im Idealfall Bauherren dazu veranlassen, Mobilitätsangebote zu schaffen (Anreizsystem), von denen viele weitere positive Effekte ausgehen. Einigen Aufschluss, welche Kriterien für Stellplatzreduzierungen Experten aus der kommunalen Praxis für sinnvoll halten, gibt die postalische Befragung (siehe Kapitel 7, Frage 17). Das Maß der Stellplatzreduzierungen kann entweder mit absoluten Zahlen oder prozentualen Abminderungsfaktoren bestimmt oder vorhabenspezifisch mit der Stadtverwaltung ausgehandelt werden.

Individuelle Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze

Wenn die Zahl notwendiger Stellplätze für jedes Bauvorhaben anhand bestimmter Kriterien individuell bestimmt wird, ist dies in hohem Maße bedarfsgerecht. Es kann aber zu einem erheblichen Mehraufwand für den Bauherrn (Nachweis) und die Baurechtsbehörde (Prüfung) und in der Folge zu zeitlichen Verzögerungen bei der Baugenehmigung führen. Deshalb ist eine frühzeitige Planungssicherheit für den Bauherrn sowie ein einheitliches Vorgehen der Verwaltung bei der Bestimmung der Stellplatzzahlen wichtig. Dass solche einzelfallbezogenen Berechnungsmethoden schon praktiziert wurden, ließ sich z.B. aus der Verwaltungsvorschrift zur alten Bauordnung (i.d.F.v. 2000) in Nordrhein-Westfalen ablesen. Darin wurden Verwaltungen angewiesen, den Bauherren „auf Wunsch die voraussichtliche Zahl der notwendigen Stellplätze für ein hinreichend beschriebenes Bauvorhaben mitzuteilen, auch wenn noch kein Bauantrag gestellt wurde." (Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport 2000: 43) Die frühzeitige Abstimmung der Stellplatzzahlen kann für Stadtverwaltungen einen wichtigen Zeitpunkt darstellen, um mit dem Bauherrn Möglichkeiten der Reduzierung von Stellplätzen zu besprechen und beispielsweise die Umsetzung von Mobilitätskonzepten anzuregen.

General- bzw. Öffnungsklauseln

Vereinzelt enthielten ausgewertete Bauordnungen und selbständige Stellplatzsatzungen die Regelung, dass beim Vorliegen besonderer objektiver Umstände, die einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen, von den gesetzlichen Stellplatzzahlen abgewichen werden kann. Da es schwierig ist, Stellplatzvorschriften erschöpfend für

alle in Frage kommenden Konstellationen zu treffen, erscheinen solche Öffnungs- bzw. Generalklauseln als sinnvolle Strategie, um unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorlage eines Mobilitätskonzepts) von Vorgaben abweichen zu können. Die Entscheidung, ob eine Absenkung der Stellplatzzahlen gewährt wird, können in der Regel Fachämter oder im Einzelfall bei weitreichenden Abweichungen auch politische Gremien treffen. In München und einigen anderen untersuchten Städten wurde vom Gemeinderat bereits im Vorfeld beschlossen, unter welchen Umständen auf Grundlage einer Generalklausel Abweichungen von der gesetzlichen Stellplatzpflicht zugelassen werden. Solche Öffnungsklauseln ermöglichen in der Anwendung viel Flexibilität und können vermeiden, dass Stellplatzgesetze aufwändig geändert werden müssen, wenn im Laufe der Zeit neue Aspekte berücksichtigt werden sollen.

SB 8: Obergrenze für die Herstellung von Stellplätzen

Die Analysen der kommunalen Stellplatzsatzungen (Kapitel 6 und 7.4) und der Baugebiete (Kapitel 8) machten deutlich, dass bislang in der Praxis wenig auf Beschränkungen der Stellplatzherstellung zurückgegriffen wird. Einige Projektverantwortliche von untersuchten Baugebieten berichteten in der Befragung, dass Investoren trotz eines reduzierten Stellplatzschlüssels häufig mehr Parkraum errichten. Die bloße Möglichkeit, den Stellplatznachweis zu reduzieren, führt also nicht automatisch zur Herstellung von weniger Stellplätzen. Selbst in Hamburg und Berlin, die die Stellplatzpflicht für Wohnungen gänzlich abgeschafft haben, werden immer noch im relevanten Umfang Stellplätze hergestellt. Die postalische Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg ergab diesbezüglich, dass sich mehr als ein Drittel der Befragten bereits in der Landesbauordnung eine Herstellungsbeschränkung wünschen würde.
Angesichts dieser Untersuchungsergebnisse sollten Städte bei der Erstellung von kommunalen Stellplatzsatzungen und bei der Planung neuer Baugebiete prüfen, ob es zur Reduzierung des MIV, der Wohnkosten und des Flächenverbrauchs sinnvoll wäre, die Herstellung von Stellplätzen auf einem niedrigen Niveau zu begrenzen. Insbesondere könnte durch eine Herstellungsobergrenze die Nachfrage nach alternativen Mobilitätsmaßnahmen erhöht werden. Für die rechtliche Umsetzung von Obergrenzen können Kommunen in Bebauungsplänen auf § 12 Abs. 6 BauNVO zurückgreifen. Einige Bundesländer sehen auch entsprechende Satzungsermächtigungen in ihren Bauordnungen vor – bezüglich rechtlicher Bedenken gegenüber solchen örtlichen Bauvorschriften wird auf die Kapitel 3.4.3.2 und 5.3.2.3 verwiesen. Wenn Städte im Eigentum der Flächen sind, kann die maximal zulässige Stellplatzzahl auch privatrechtlich über Grundstückskaufverträge vorgeschrieben werden.

Exkurs: Gedanken zur Verknappung von Stellplätzen im Wohnungsneubau

Da eine gezielte Unterdeckung des Stellplatzbedarfs als keine sinnvolle Maßnahme angesehen wird, wird diese Handlungsoption nicht als Strategiebaustein, sondern als Exkurs behandelt. Hinsichtlich der Stellplatzpflicht wird in der Fachdiskussion zwar zum Teil die Auffassung vertreten, dass das Angebot an Stellplätzen den MIV begünstigen und eine Verknappung den Pkw-Besitz von Haushalten senken kann (vgl. z.B. Lehmbrock 2000: 66). Allerdings nimmt der Wohnungsstellplatz im Vergleich zu Stellplätzen bei anderen Nutzungen eine Sonderrolle ein. Bewohner, die ein Auto besitzen, sind auf einen Abstellort in der Nähe der Wohnung angewiesen, da sie den Weg dorthin im Gegensatz zu anderen Zielorten nicht mit einem anderen Verkehrsmittel zurücklegen können. Dass ein attraktives und kostengünstiges Stellplatzangebot am Ziel von Fahrten, die von der Wohnung ausgehen (z.B. Arbeitsstätten, Einzelhandel), den MIV fördert, steht außer Frage.
Die Strategie, über eine gezielte Verknappung von Wohnungsstellplätzen (im Sinne einer Unterdeckung) den Autobesitz zu mindern, wurde in keiner der ausgewerteten Stellplatzsatzungen und keinem untersuchten Baugebiet ausdrücklich als Ziel formuliert. Auch in der postalischen Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg stuften die befragten Experten dies nicht als sinnvolle Maßnahme ein. Angesichts der Widerstände, die sich in den einzelnen Untersuchungen schon bei geringen (meist freiwilligen) Stellplatzminderungen feststellen ließen, kann davon ausgegangen werden, dass eine gezielte Verknappung sowohl bei politischen Entscheidungsträgern als auch in der Öffentlichkeit in vielen Fällen auf massive Ablehnung stoßen würde.
Im Falle eines Stellplatzmangels auf privatem Grund ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass Bewohner mit ihren Autos auf die öffentlichen Straßen im Baugebiet oder in der Umgebung ausweichen. Wenn sich infolgedessen dort der Parkdruck erhöht und die Stadtraumqualität verschlechtert, sind Beschwerden der Anwohner vorprogrammiert und der soziale Frieden im Umfeld gefährdet. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Proble-

me massiv verschärfen und der Leidensdruck sehr groß werden müsste, bis motorisierte Bewohner tatsächlich wegen fehlenden Parkraums entweder das Auto abschaffen oder sich eine andere Wohnung suchen. Angesichts der vielen Probleme, die durch zu wenige Stellplätze in einer neuen Bebauung entstehen können, erscheint eine bewusste Unterdeckung des Stellplatzbedarfs im Wohnungsneubau als keine zielführende Vorgehensweise. Sie kann umso mehr in Frage gestellt werden, da die öffentliche Hand – wie in Kapitel 2.4 dargestellt – mit zahlreichen anderen, vergleichsweise einfach umsetzbaren Maßnahmen (z.B. Pkw-Maut, verursachergerechte Kostenverteilung des MIV) darauf hinwirken kann, dass das Halten eines eigenen Pkw an Attraktivität verliert.

SB 9: Mobilitätskonzepte als Voraussetzung für Stellplatzreduzierungen

Wie beim SB 7 bereits erwähnt, haben die durchgeführten Untersuchungen gezeigt, dass immer mehr Städte die Strategie verfolgen, beim Vorliegen von Mobilitätsmaßnahmen, die Bewohnern Alternativen zum eigenen Auto anbieten, die Stellplatzpflicht zu mindern bzw. auszusetzen. Wegen der positiven Effekte solcher Angebote sollte auf allen drei Betrachtungsebenen – Land, Stadt, Baugebiet – angestrebt werden, dass bei der Errichtung von Wohnungen auf das jeweilige Projekt abgestimmte Mobilitätskonzepte entwickelt und umgesetzt werden. Sowohl in Bauordnungen auf Landesebene mit den zugehörigen Ausführungsbestimmungen als auch in örtlichen Bauvorschriften auf kommunaler Ebene wird es als zielführend angesehen, die Stellplatzpflicht zu senken, wenn alternative Angebote zum Privatauto geschaffen werden. Um das Thema Mobilität frühzeitig im Wohnungsbau zu verankern und die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung auszuschöpfen, erscheint es sinnvoll, im Rahmen der Baugenehmigung für das geplante Vorhaben nicht mehr wie bisher üblich einen Stellplatznachweis, sondern einen Mobilitätsnachweis zu fordern (siehe z.B. Lagarde-Campus in Kapitel 8.2.6). Ziel sollte es sein, dass sich Bauherren und Architekten bei den Planungen nicht mehr nur mit der Frage beschäftigen, wie ausreichend (notwendige) Stellplätze untergebracht werden können, sondern wie die Mobilität der späteren Bewohner umweltfreundlich organisiert und der MIV und der Stellplatzbedarf dauerhaft reduziert werden können. In diesem Zusammenhang könnten Vorgaben gemacht werden, welche Bausteine in einem Mobilitätskonzept mindestens berücksichtigt werden müssen (z.B. Carsharing, Synergieeffekte mit dem Bestand). Auf der Ebene neuer Baugebiete stehen Städten weitere Möglichkeiten zur Verfügung (z.B. Konzeptvergabe, Grundstückskaufvertrag, städtebaulicher Vertrag), um die Umsetzung von Mobilitätskonzepten einzufordern oder auch selber voranzutreiben. Wie der Stellplatznachweis statt über die Realherstellung durch Mobilitätsmanagement erbracht werden kann, dafür hat beispielsweise die Stadt Bremen ein durchdachtes Nachweis- und Sicherungskonzept entwickelt. Anstatt Ablösebeträge an die Stadt abzuführen, verwenden Bauherren Finanzmittel in gleicher Höhe für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements. Wenn die Kosten der Mobilitätsangebote den Ablösebetrag erreicht haben, ist die Stellplatzpflicht erfüllt.

Aus den untersuchten örtlichen Bauvorschriften ging hervor, dass Städte verschiedene Möglichkeiten zur Absicherung von stellplatzreduzierenden Mobilitätskonzepten haben. Häufig verringern Städte bei der Baugenehmigung nicht den Stellplatzschlüssel an sich, sondern setzen nur die Stellplatzherstellung aus, damit im Falle eines späteren Scheiterns des besonderen Parkierungskonzepts oder einer Aufgabe der Mobilitätsmaßnahmen die regulär notwendigen Stellplätze nachgefordert werden können. Falls die Errichtung der Stellplätze aus Platzgründen nicht möglich ist, müssen für die nicht herstellbaren Stellplätze meist Ablösen entrichtet werden. In Baden-Württemberg stößt dieses an sich sinnvolle Sicherungskonzept auf zwei landesrechtliche Schwierigkeiten. Zum einen können Stellplätze im Wohnungsbau hier nicht abgelöst werden, sondern es muss bei einer unmöglichen Herstellung eine Abweichung von der Stellplatzpflicht zugelassen werden (§ 37 Abs. 7 LBO). Zum anderen ist in Baden-Württemberg eine Aussetzung der Stellplatzpflicht nur dann möglich, wenn die nicht hergestellten Stellplätze über Baulasten auf einer dafür geeigneten Fläche gesichert sind. Die Bereitstellung solcher Flächen kann sich bei verdichteten Bebauungen allerdings schwierig gestalten und unnötig Bauflächen binden.

SB 10: Steigerung der Effizienz durch wechselseitige oder flexible Nutzung des geschaffenen Parkraums

Die ausgewerteten Studien zum Mobilitätsverhalten, in denen auch die Belegung von Stellplätzen untersucht wurde (Kapitel 3.5.2), sowie die exemplarisch durchgeführte Erhebung der Auslastung einer Tiefgarage (Kapitel 3.5.3) ergaben, dass Wohnungsstellplätze zwar häufig belegt sind, aber dennoch Potenziale für eine stärkere

Nutzung bieten. Die Projektbeispiele in Kapitel 8 zeigten, dass im Wohnungsbau die Praxis weit verbreitet ist, nicht nur in gebäudebezogenen Parkierungsanlagen, sondern auch in Quartiersgaragen Stellplätze genau einem Nutzer zuzuordnen. Um kosten- und flächenintensiven Parkraum effizienter zu nutzen und auf ein Minimum zu reduzieren, wird in einer wechselseitigen oder flexiblen Nutzung von Stellplätzen eine wichtige Handlungsoption gesehen. Damit verschiedene Nutzungen abwechselnd die gleichen Stellplätze nutzen können, sollten Bauordnungen bzw. zugehörige Ausführungsbestimmungen sowie Stellplatzsatzungen dies auch zulassen, was in der Praxis bislang manchmal nicht der Fall ist. Bevor Stellplätze im Wohnungsbau neu geschaffen werden, könnte beispielsweise geprüft werden, ob im Umfeld des Bauvorhabens bereits Stellplätze vorhanden sind, die in den Nachtstunden ungenutzt bleiben (z.B. bei Einzelhandels- oder Büronutzungen). In dieser Zeit werden Wohnungsstellplätze hingegen am häufigsten belegt, sodass Synergieeffekte erzielt werden können. Möglicherweise gibt es in der Umgebung auch bestehende Parkierungsanlagen, die nicht ausgelastet sind und in denen somit auch Wohnungsstellplätze nachgewiesen werden können. Denkbar wären auch wechselseitige Konzepte, dass Nichtwohnnutzungen im Umfeld tagsüber freie Wohnungsstellplätze z.B. in Tiefgaragen mitnutzen und so den öffentlichen Raum von ruhendem Verkehr entlasten. Für die praktische Umsetzung stehen – wie in Kapitel 3 beschrieben – mittlerweile vielfältige digitale Angebote zur Verfügung (z.B. Apps, Parkraumerfassung in Echtzeit, Zugangs- und Abrechnungssysteme). Beispielsweise könnte der gesamte Parkraum eines Gebiets in einem Pool digital erfasst werden und sowohl Bewohnern als auch Besuchern in Echtzeit flexibel angeboten werden. Stellplatzeinsparungen bzw. Effizienzsteigerungen würden sich auch ohne aufwändige Organisation einer Wechselnutzung schon allein dadurch erreichen lassen, dass Wohnungsstellplätze nicht einem einzigen Nutzer zugewiesen, sondern flexibel von allen Bewohnern eines Vorhabens angefahren werden können. Unter der Annahme, dass nie alle Fahrzeuge gleichzeitig in einer Parkierungsanlage stehen, könnten so mehr Stellplätze vergeben werden, als real vorhanden sind. Zu diesem Zweck sollten analog zur durchgeführten Erhebung in einer Tiefgarage (Kapitel 3.5.3) umfangreiche Untersuchungen zur Auslastung von Parkierungsanlagen im Wohnungsneubau durchgeführt werden, um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, inwieweit die Zahl der Stellplätze bei einer nicht festen Zuweisung reduziert werden könnte. Bei den Auswertungen von Stellplatzvorschriften ließ sich weder in einer Bauordnung oder zugehörigen Ausführungsverordnung noch in einer örtlichen Bauvorschrift eine Regelung finden, dass notwendige Stellplätze zahlenmäßig reduziert werden können, wenn sie allen Bewohnern des Bauvorhabens offen stehen. Eine solche Stellplatzvergabepraxis wäre im Wohnungsbau eine Neuerung. Für den seltenen Fall, dass alle Bewohner gleichzeitig einen Stellplatz nachfragen, könnten für das Parken in den Nachtstunden konkrete Ausweichmöglichkeiten im Umfeld angeboten werden (z.B. Supermarktparkplatz in der Nähe). Je größer die Parkierungsanlage ist, desto stärker können Stellplätze bei Verzicht auf Einzelzuweisungen überbelegt werden und desto höher steigt die Nutzungseffizienz. Unter diesem Gesichtspunkt hat die gebündelte Unterbringung von Stellplätzen in Quartiersgaragen besondere Vorteile. Wenn zusätzlich nicht nur Bewohner, sondern auch Besucher diese nutzen können (öffentliche Zugänglichkeit), ließen sich die größten Synergieeffekte erzielen.

SB 11: Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Bei den Vorgaben zur Ladeinfrastruktur haben die Recherchen gezeigt, dass derzeit eine diffuse Gesetzeslage herrscht. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), das sich zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit auf Bundesebene im Gesetzgebungsverfahren befindet, sieht im momentanen Entwurf keine Befugnis für Länder oder Gemeinden vor, darüber hinausgehende Anforderungen an Ladeinfrastruktur bei Stellplätzen im Wohnungsbau stellen zu können (siehe Kapitel 2.4.1). Die in einigen Landesbauordnungen enthaltenen Ermächtigungen für Gemeinden, in örtlichen Bauvorschriften Regelungen zur Ausstattung mit Ladeinfrastruktur zu treffen, und erlassene Stellplatzsatzungen mit solchen Vorschriften stehen vor diesem Hintergrund aus rechtlicher Sicht in Frage. Da das GEIG nach aktuellem Stand erst bei Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen geeignete Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität vorschreibt (vgl. Deutscher Bundestag 2020b: 7), könnte ein Ausweg für Städte darin bestehen, in Verträgen (z.B. städtebaulicher Vertrag, Grundstückskaufvertrag) auch bei kleineren Vorhaben Ladevorkehrungen zu fordern. Dies scheint vor allem in solchen Fällen sinnvoll, wenn wegen eines geringen Stellplatzschlüssels oder Ablösen vergleichsweise wenige Stellplätze errichtet werden. So kann vermieden werden, dass große Wohnungsbauvorhaben mit wenigen Stellplätzen ganz ohne E-Lademöglichkeiten entstehen. Die Schaffung von privater Ladeinfrastruktur im Neubau ist auch deshalb wichtig, um eine Verlagerung von E-Autos an Ladesäulen im öffentlichen Raum zu vermeiden und diese Stationen Besu-

chern und Bewohnern im Bestand zu überlassen, wo Nachrüstungen häufig kaum möglich sind. Um die Herstellung von ausreichend privater E-Ladeinfrastruktur zu fördern, können wie z.B. beim Hamburger Baakenhafen vorab gezielt Untersuchungen durchgeführt und Leitfäden für die Bauherren erstellt werden (vgl. Zengerling 2017; HafenCity Hamburg GmbH o.J.). Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Umstieg auf Elektroautos zwar den Ausstoß von Emissionen (CO_2, Lärm) vermindert, aber keinen Beitrag dazu leistet, Flächen zu sparen, Wohnkosten und MIV zu reduzieren sowie die räumliche Qualität von Stadtquartieren zu erhöhen.

SB 12: Parkraumbewirtschaftung

Städte verfügen mit der Parkraumbewirtschaftung über ein effektives Instrument, dauerhaftes und kostenloses Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen zu unterbinden und den ruhenden Verkehr auf private Flächen zu verlagern. Wie in Kapitel 3.3.3 beschrieben, liegt eine wichtige Handlungsoption darin, in den Straßengesetzen rechtliche Hürden für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung abzubauen, um diese auch strategisch für Ziele der Stadt- und Quartiersentwicklung einsetzen zu können. Im Idealfall sollten in die Parkraumbewirtschaftung nicht nur öffentliche Parkstände, sondern auch private Stellplätze einfließen. In diesem Zusammenhang macht es Sinn, den Parkraum nicht nur bei den Wohnungen, sondern auch an den Fahrtzielen (z.B. in der Innenstadt, beim Arbeitsplatz) in den Blick zu nehmen. Bewohner, die nicht sicher sein können, am Zielort einen passenden Einstellplatz zu finden, entscheiden sich möglicherweise von vorneherein für ein alternatives Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad, Bus, Bahn). Im schlimmsten Fall weichen sie aber auch auf andere Ziele aus, die problemlos anfahrbar sind. Eine zielführende Komplementärstrategie kann somit darin bestehen, den Parkraum an Orten, die von der Wohnung aus häufig mit dem Auto angefahren werden, zu verknappen bzw. zu verteuern. Wenn das Auto für immer mehr Fahrten keine attraktive Option mehr darstellt, könnte dies dazu beitragen, dass die Nutzung und Attraktivität des Privatautos abnehmen und das Halten eines Pkw hinterfragt wird.

SB 13: Verwaltungshandeln und -strukturen in Städten

Die verschiedenen Untersuchungen (v.a. der Baugebiete) belegten, dass Städte häufig neue Aufgaben übernehmen müssen, wenn besondere Konzepte bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wohnungsneubau umgesetzt werden sollen. Ein wichtiger Umsetzungsschritt bei zahlreichen der aufgezeigten Handlungsoptionen besteht deshalb darin, in Stadtverwaltungen ausreichend personelle Ressourcen bereitzustellen und fachliche Kompetenzen aufzubauen. Wenn beispielsweise Mobilitätskonzepte im Rahmen der Baugenehmigung geprüft und bewertet werden müssen, kann davon ausgegangen werden, dass dies mit Mehraufwand verbunden ist und für die inhaltliche Prüfung und Begleitung zusätzliches Fachpersonal aus dem Bereich Mobilität erforderlich ist. Dies ist insbesondere auch deswegen wichtig, weil sich in der postalischen Befragung gezeigt hat, dass vor allem Befragte aus Baurechtsämtern vielen neuen Regelungen kritisch gegenüberstehen. Im Gegensatz zur simplen einmaligen Herstellung eines Stellplatzes sind Regelungsmodelle, die auf kompensierende Mobilitätsangebote setzen, eine Daueraufgabe. Hervorzuheben ist dabei z.B. das Vorgehen der Stadt Darmstadt, die eigens ein Mobilitätsamt eingerichtet hat, das sich u.a. um die Umsetzung des Mobilitätskonzepts der Lincoln-Siedlung kümmert. Viele kleine Städte sind mit ihrer Verwaltung meist weder personell noch fachlich in der Lage, aufwändige Stellplatzsatzungen oder innovative Parkierungs- und Mobilitätskonzepte zu erstellen. Sie könnten jedoch stattdessen auf Fachbüros zurückgreifen, wofür allerdings finanzielle Mittel im Haushalt vorhanden sein müssen.

SB 14: Schaffung von Grundlageninformationen und Evaluierungen

Insgesamt ging aus den verschiedenen Untersuchungen hervor, dass es an fundierten Daten über Stellplatzbedarfe, die Auslastung und das Mobilitätsverhalten von Bewohnern im Geschosswohnungsneubau fehlt. Dies erschwert die Festlegung einer bedarfsgerechten Zahl notwendiger Stellplätze und die Bestimmung, unter welchen Voraussetzungen Reduzierungen sachgerecht sind. Breit angelegte, wissenschaftliche Erhebungen der Auslastung von Stellplätzen im Wohnungsneubau – wie sie beispielhaft im Rahmen der Arbeit in einer Tiefgarage in Karlsruhe durchgeführt wurde (siehe Kapitel 3.5.3) – könnten wichtige Erkenntnisse für die passgenaue Bemessung der Zahl notwendiger Stellplätze liefern. Eine bessere Datenlage würde sicherlich eine wichtige Argu-

mentationshilfe bieten, wenn Bedenken gegenüber Stellplatzreduzierungen ausgeräumt werden müssen. Wenn mehr fundierte Informationen zur tatsächlichen Stellplatznutzung vorhanden wären, könnte dies möglicherweise auch in Baden-Württemberg dazu führen, dass auf der Landesebene der pauschale 1:1-Stellplatzschlüssel in der Bauordnung hinterfragt und flexibilisiert wird.
In der Gesamtschau lassen die verschiedenen Untersuchungen den Schluss zu, dass sowohl Gesetze (Landesbauordnungen, Stellplatzsatzungen) als auch Parkierungs- und Mobilitätskonzepte von Baugebieten nur selten dahingehend evaluiert werden, ob sie die gewünschten Effekte tatsächlich erzielen oder Anpassungen sinnvoll wären. Bei einigen Baugebieten, die sich derzeit im Bau bzw. in der Planung befinden, wurde vorab in Verträgen ein Monitoring von Mobilitätsmaßnahmen vereinbart. Im Interview mit dem Mitarbeiter im baden-württembergischen Wirtschaftsministerium bestätigte sich, dass keine systematischen Analysen durchgeführt werden, inwieweit bestimmte Regelungen in der Landesbauordnung in der Praxis angewendet werden. Wie z.B. in Thüringen (siehe Kapitel 5.4) könnte eine sinnvolle Strategie für Landesverwaltungen darin bestehen, die praktische Anwendung der Stellplatzvorschriften und Verbesserungsvorschläge bei Baurechtsämtern gezielt abzufragen. Dass viele Mitarbeiter in Kommunalverwaltungen die Stellplatzpflicht im Wohnungsbau anders als bisher regeln würden, hat die im Rahmen der vorliegenden Arbeit durchgeführte Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg deutlich gezeigt (siehe Kapitel 7.3).
Angesichts dieser Erkenntnisse wird eine wichtige Handlungsoption darin gesehen, fundierte Untersuchungen durchzuführen, wie sich verschiedene Faktoren (z.B. Wohnungen mit Miet- und Belegungsbindungen, ÖPNV-Anbindung) und Maßnahmen (z.B. Mobilitätskonzepte) auf den Stellplatzbedarf und das Mobilitätsverhalten der Bewohner auswirken, um die Ausgestaltung der Stellplatzregelungen in Landesbauordnungen oder örtlichen Bauvorschriften darauf zu stützen. Aufschlussreich wären auch Befragungen von Bewohnern zum Mobilitätsverhalten und von Wohnungsunternehmen zum Stellplatzbau. Die öffentliche Hand könnte für solche Untersuchungen geeignete Forschungseinrichtungen beauftragen bzw. Forschungsprojekte ausschreiben.

SB 15: Informationen und Hilfestellungen zur Anwendung von Stellplatzvorschriften

Die Analysen zeigten, dass in Landesbauordnungen bzw. zugehörigen Ausführungsbestimmungen und Stellplatzsatzungen zum Teil komplexe Stellplatzregelungen getroffen werden, deren praktische Anwendung entweder Fragen aufwirft oder erst gar nicht stattfindet. Gerade nach der Einführung neuer Regelungen können der Beratungs- und Erläuterungsbedarf besonders hoch sein. Vereinzelt ließen sich in den durchgeführten Recherchen Leitfäden oder sonstiges Informationsmaterial finden, die Bauherren aufklären und bei der Anwendung der Vorschriften unterstützen sollen (z.B. Leitfaden zur Stellplatzsatzung der Bauaufsicht Frankfurt). Damit die geschaffenen rechtlichen Möglichkeiten in der Praxis auch angewendet werden, besteht eine wichtige Handlungsoption für die öffentliche Hand darin, entweder selber über besondere Regelungen zu informieren oder geeignete Einrichtungen damit zu beauftragen. So erstellte beispielsweise in Nordrhein-Westfalen das Zukunftsnetz Mobilität NRW einen Leitfaden für eine Musterstellplatzsatzung, als 2018 die Ermächtigung für kommunale Stellplatzsatzungen in die Landesbauordnung eingeführt wurde (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019). Die Analyse der Verbreitung von kommunalen Stellplatzsatzungen in Kapitel 6.3 ergab, dass mittlerweile viele Städte in Nordrhein-Westfalen eigene Stellplatzsatzungen erlassen und dabei auf diesen Leitfaden zurückgegriffen haben. In Brandenburg erarbeitete z.B. das zuständige Ministerium einen Leitfaden zur Erstellung von Stellplatzsatzungen (vgl. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2005). Angesichts der geringen Verbreitung von Stellplatzsatzungen vor allem in Baden-Württemberg könnte eine vergleichbare Handreichung auch hier zielführend sein. Insgesamt könnten mit Hilfe verschiedener Informationsformate bei Verwaltungen, politischen Entscheidungsträgern und der Wohnungswirtschaft mehr Problembewusstsein in der Stellplatzfrage erzeugt und die Umsetzung zukunftsorientierter Mobilitätsmaßnahmen vorangetrieben werden.

9.2 Strategiebausteine für die Landesebene (SB-L) mit Fokus auf Baden-Württemberg

Auf der Landesebene hängen die Strategiebausteine und damit die Einflussmöglichkeiten in erster Linie davon ab, ob die jeweilige Landesbauordnung noch eine Stellplatzpflicht enthält, ob diese gänzlich abgeschafft oder die Regelung den Kommunen übertragen wurde. Da bei landesrechtlichen Themen der Fokus der Arbeit auf Baden-

Württemberg gelegt wurde, beziehen sich die nachfolgenden Handlungsoptionen zu großen Teilen auf dieses Bundesland. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der SB 3 `Beibehaltung der Stellplatzpflicht´ auf Grund der Bedeutung für alle Betrachtungsebenen bereits in Kapitel 9.1 behandelt wurde.

SB-L 1: Flexibilisierung der Stellplatzpflicht in Baden-Württemberg

Wie bereits in den für alle Ebenen relevanten Strategiebausteinen dargestellt, haben die Gesetzgeber auf der Landes- und Kommunalebene verschiedene Möglichkeiten, die Herstellung notwendiger Stellplätze im Detail vorzuschreiben. In vielen Bauordnungen und zugehörigen Ausführungsbestimmungen werden die Mindeststellplatzzahlen mittels einer typisierenden Betrachtung pauschal für alle Wohnungen gleich definiert. Angesichts der vielen unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Städten und Quartieren (z.B. Stadtgröße, Lage in der Stadt, ÖPNV-Anbindung) erscheinen pauschalierte Stellplatzzahlen über gesamte Bundesländer und Städte hinweg wenig zweckdienlich, um Probleme der Stadtentwicklung zielgerichtet zu lösen. Die Untersuchungen lassen den Schluss zu, dass der 1:1-Stellplatzschlüssel, der in Baden-Württemberg als einziges Bundesland sogar direkt in der Landesbauordnung vorgeschrieben ist, bei vielen Neubauten nicht (mehr) der tatsächlichen Pkw-Ausstattung der Haushalte entspricht. Die undifferenzierte Stellplatzforderung behindert die Entstehung neuer MIV-reduzierender und kostensparender Lösungen im Wohnungsbau. Eine bedarfsgerechte, möglichst geringe Stellplatzherstellung ist eine zentrale Stellschraube, um Kosten und Flächen im Wohnungsbau zu sparen und eine hohe Stadtraumqualität zu sichern. Deshalb wird eine wichtige Handlungsoption darin gesehen, bereits in der Landesbauordnung Anpassungsmöglichkeiten an den real zu erwartenden Bedarf zu gewähren. Derzeit sind mehr Flexibilität und Passgenauigkeit in Baden-Württemberg erst dann möglich, wenn Städte ihre Satzungsermächtigung nutzen und entsprechende eigene örtliche Bauvorschriften erlassen. Diese Strategie der Abschichtung von spezifischen Regelungen auf die kommunale Ebene scheint auf den ersten Blick auch naheliegend und zielführend zu sein. Allerdings zeigten die geringe Verbreitung von Stellplatzsatzungen in Baden-Württemberg, die Antworten in der postalischen Befragung sowie Auswertungen des Aufstellungsprozesses von Bauordnungen und kommunalen Stellplatzsatzungen, dass Städte wegen des großen Aufwands und den zu erwartenden Widerständen den Erlass einer selbständigen Stellplatzsatzung oft meiden. Die postalische Befragung (siehe Kapitel 7.3.5) gibt Aufschluss darüber, wie sich Mitarbeiter von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg die Regelung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung wünschen würden. Ein zielführender Ansatz für Stellplatzreduzierungen könnte u.a. in der Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung liegen. Mit der VwV Stellplätze verfügt Baden-Württemberg bereits über ein ausgesprochen differenziertes Bemessungssystem, das es in dieser Form in keinem anderen Bundesland gibt und auch ganz oder in Teilen auf Wohnen übertragen werden könnte. Ebenso denkbar wäre es, entsprechend SB 7 eine Öffnungsklausel in die Landesbauordnung aufzunehmen, die unter bestimmten Voraussetzungen, die einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen, Abweichungen vom gesetzlichen Stellplatzschlüssel zulässt. Gerade im Hinblick auf die Ausschöpfung der untersuchten Stadtentwicklungspotenziale könnte eine weitreichende, aber zielführende Regelung darin bestehen, bereits in der Landesbauordnung vorzuschreiben, dass beim Vorliegen eines Mobilitätskonzepts, das bestimmte Anforderungen erfüllt, eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels automatisch zuzulassen ist (ggf. auch nur eine Aussetzung der Stellplatzherstellung, allerdings ohne Vorhaltung von Nachrüstflächen). Dies würde vor allem jenen Städten helfen, die wegen fehlenden politischen Rückhalts keine Chance sehen, entsprechende Regelungen einzuführen. Da die postalische Befragung zudem gezeigt hat, dass Baurechtsämter diesbezüglich häufig eine kritische Haltung einnehmen, könnten sie durch den landesgesetzlichen Rechtsanspruch des Bauherrn solche Reduzierungen oder Aussetzungen der Stellplatzpflicht auch nicht ablehnen.

SB-L 2: Ablöse von Stellplätzen auch für Wohnnutzung in Baden-Württemberg

Da bei einigen untersuchten Baugebieten (Kapitel 8) die Ablöse von Stellplätzen ein wichtiges Instrument für die Umsetzung von besonderen Parkierungskonzepten war, wird eine wichtige Handlungsoption darin gesehen, in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg analog zu allen anderen Bundesländern eine Ablöse von Stellplätzen auch für Wohnungen zuzulassen. In der postalischen Expertenbefragung befürworteten 70 % der Befragten aus Stadtverwaltungen eine entsprechende Regelung. Die Ablöse kann an bestimmte Voraussetzungen geknüpft werden und den Handlungsspielraum von Städten deutlich vergrößern. Ablösen bieten die Möglichkeit,

Mobilitätskonzepte dadurch abzusichern, dass die Herstellungspflicht nur ausgesetzt wird und im Falle des Wegfalls der Kompensationsmaßnahmen Ablösen für nicht nachrüstbare Stellplätze verlangt werden (d.h. keine Vorhalteflächen). Auf Grund der bestehenden unterschiedlichen Rechtsauffassungen zu diesem Thema sollte von vornherein festgelegt werden, dass Ablösen auch im Falle der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung erhoben werden dürfen. Idealerweise sollten auch in Baden-Württemberg die Gemeinden ermächtigt werden, eigene örtliche Bauvorschriften über die Ablöse und deren Voraussetzungen erlassen zu können. Auch wenn die Ablöse für Wohnungen in Baden-Württemberg einst abgeschafft wurde, um den Wohnungsbau von Kosten zu entlasten und dies weiterhin ein wichtiges Ziel darstellt, würde die Ablöse von Wohnungsstellplätzen mehr Flexibilisierungs- und Steuerungsmöglichkeiten zulassen. Je nach Höhe der Ablöse können im Vergleich zur Realherstellung im Übrigen immer noch Kosten gespart werden. Um die Entstehung von besonders erwünschten Vorhaben zu unterstützen, könnte – wie bereits von einigen Städten praktiziert – für diese Fälle der Ablösebetrag auch geringer angesetzt werden (z.B. bei geförderten Wohnungen).
Das Prinzip der Ablöse, dass Bauherrn statt der Herstellung eines Stellplatzes zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur beitragen, stellt gerade auch im Hinblick auf die untersuchten Stadtentwicklungspotenziale ein sinnvolles und zielführendes Modell zur Förderung des Umweltverbunds dar. Die Ablösebeträge der Bauherren setzt die Kommune zweckgebunden dafür ein, die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und verkehrliche Maßnahmen umzusetzen, die den Bedarf an Stellplätzen oder den MIV reduzieren. Von Ablösen profitiert damit in der Regel nicht nur das einzelne Bauvorhaben, sondern das ganze Quartier oder bestenfalls die ganze Stadt.

9.3 Strategiebausteine für die gesamtstädtische Ebene (SB-S)

Die Analyse von kommunalen Stellplatzsatzungen in Kapitel 6 zeigte, dass viele Städte außerhalb von Baden-Württemberg die in den Bauordnungen enthaltenen Befugnisse nutzen und selbständige Stellplatzsatzungen erlassen haben. In Baden-Württemberg hingegen ergab die postalische Befragung unter Stadtverwaltungen, dass etwa drei Jahre nach Einführung der entsprechenden Satzungsermächtigung bislang nur drei Städte eine selbständige Satzung erlassen haben. Um die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung zu nutzen, können auf gesamtstädtischer Ebene die nachfolgenden Strategiebausteine Anwendung finden.

SB-S 1: Erlass von ortsspezifischen Stellplatzsatzungen

Die Auswertungen der Bauordnungen und Stellplatzsatzungen lassen den Schluss zu, dass die Dringlichkeit und Sinnhaftigkeit einer kommunalen Stellplatzsatzung zunächst davon abhängt, ob und wie in der jeweiligen Landesbauordnung die Herstellung von Stellplätzen geregelt wird. Wenn die Stellplatzpflicht kommunalisiert und damit auf Landesebene abgeschafft wurde, müssen Städte eigene kommunale Satzungen erlassen, um weiterhin Stellplätze fordern zu können. Bei landesrechtlich (noch) vorhandener Stellplatzpflicht hängt die Bereitschaft von Städten zum Erlass eigener Satzungen stark davon ab, ob die Regelungen auf Landesebene als ausreichend angesehen werden. Angesichts der Tatsache, dass Städte gerade in Baden-Württemberg trotz des pauschal geregelten 1:1-Stellplatzschlüssels in der Landesbauordnung bislang kaum selbständige Stellplatzsatzungen erlassen haben, sollte verstärkt darauf hingewirkt werden, dass mehr Gemeinden auf ihre individuellen Rahmenbedingungen abgestimmte Stellplatzsatzungen erlassen. Da vor allem drohende Widerstände aus der Bevölkerung und fehlende politische Mehrheiten als Gründe dafür genannt wurden, könnte verstärkt Aufklärungsarbeit betrieben werden – sowohl bei Verwaltungen, der Öffentlichkeit als auch bei politischen Gremien.
Die Untersuchungen machten deutlich, dass kommunale Stellplatzsatzungen ein geeignetes Instrument darstellen, um die Wohnkosten, den Flächenverbrauch und die MIV-Belastung zu senken und die Stadtraumqualität zu verbessern. Dafür müssen die Regelungen auf diese Belange angemessen reagieren und individuell auf die örtlichen Rahmenbedingungen abgestimmt werden. Angesichts des oft vorhandenen Mangels an fundierten Informationen zu Stellplatzbedarfen (siehe Strategiebaustein SB 14) könnte es als Argumentationsgrundlage hilfreich sein, eigene Auswertungen zum Pkw-Besitz (z.B. Abgleich von Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamts mit Einwohnerzahl) und zur Stellplatznachfrage im Wohnungsbau durchzuführen (z.B. Einholung von Informationen bei kommunalen Wohnungsunternehmen). Zur Ausgestaltung von Stellplatzsatzungen kann beispielsweise auf den Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW zurückgegriffen werden (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019). Nach dem Erlass einer Stellplatzsatzung sollte diese regelmäßig vor allem in Hinblick auf die Bedarfsgerechtigkeit und Praktikabilität evaluiert und falls nötig angepasst werden.

SB-S 2: Übergeordnete Konzepte als Grundlage für Stellplatzsatzungen

Bei der Auswertung von kommunalen Stellplatzsatzungen (Kapitel 6.3 und 6.4) und der postalischen Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg (Kapitel 7.3) fiel auf, dass übergeordnete Konzepte und Planungen (z.B. Verkehrsentwicklungspläne, Luftreinhaltepläne, etc.) bei der Erarbeitung von Stellplatzsatzungen kaum eine Rolle spielten. Daraus lässt sich als Handlungsoption ableiten, das Thema ruhender Verkehr entweder verstärkt in solche übergeordneten Konzepte zu implementieren oder – falls dies geschehen ist – diese Konzepte als Grundlage für Satzungen heranzuziehen. Die Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsbau sollten idealerweise in ein Gesamtkonzept zum Verkehr und Parkraummanagement eingebettet sein. Auf Grund der vielfältigen räumlichen Verflechtungen sollten solche Konzepte bestenfalls sogar gemeindeübergreifend erstellt und umgesetzt werden (z.B. interkommunale Mobilitätskonzepte).
Da der Wohnungsstellplatz in einem komplexen Wirkungsgefüge mit Einstellplätzen an anderen Standorten steht, sollten Stellplatzsatzungen auf einer Gesamtstrategie beruhen, wie sowohl auf öffentlichen als auch privaten Flächen Parkraum so geschaffen und genutzt werden kann, dass er zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung beiträgt. Aus strategischer Sicht könnte es für Städte sinnvoll sein, auch bei Nichtwohnnutzungen (z.B. Arbeitsstätten, Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen) den Parkraum zu reduzieren, damit die Wege zu diesen Zielen verstärkt ohne Auto zurückgelegt werden. In der Folge wird unter Umständen das Halten eines Autos, das pro Monat mehrere hundert Euro kostet, hinterfragt und im Idealfall aufgegeben. Dadurch würde auch der Stellplatzbedarf bei der Wohnung als Ausgangspunkt vieler Fahrten abnehmen.

SB-S 3: Beteiligung und Abstimmung

Die Analyse von Bauordnungen in Kapitel 5 ergab, dass die einzelnen Länder das Verfahren für den Erlass von örtlichen Bauvorschriften unterschiedlich regeln. Nur in wenigen Bundesländern müssen Städte bei deren Aufstellung formale Beteiligungsverfahren analog zu Bebauungsplänen durchführen; in Baden-Württemberg ist eine reduzierte Form vorgeschrieben. Zum Teil griffen Städte im Zuge der Erarbeitung einer Stellplatzsatzung auf freiwillige Beteiligungsformate zurück. Auf Grund des generell festgestellten Mangels an fundierten Informationen zu Stellplatzbedarfen im Wohnungsbau könnte für Städte eine zielführende Strategie darin liegen, zu Beginn des Aufstellungsprozesses Akteure aus der Praxis (z.B. Wohnungsunternehmen) anzuhören und geplante Regelungen zu erörtern (siehe z.B. Aufstellungsprozess der selbständigen Stellplatzsatzung in Tübingen, Kapitel 7.4.1.3). Auch wenn in den meisten Ländern keine Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange vorgeschrieben ist, könnte ein solcher Verfahrensschritt hilfreich sein, um bislang nicht bedachte Belange zu erfassen. Bei den vertieft untersuchten Aufstellungsprozessen der Stellplatzsatzungen von Tübingen und Freiburg (siehe Kap. 7.4.1) haben die Stellungnahmen aus der Beteiligung zu inhaltlichen Anpassungen und Optimierungen geführt. Zudem ist ein transparentes Beteiligungsverfahren, bei dem Stellungnahmen eingeholt und berechtigte Einwände berücksichtigt werden, besonders geeignet, die Akzeptanz einer Stellplatzsatzung in der Bevölkerung zu erhöhen und dem Gemeinderat die politische Beschlussentscheidung zu erleichtern. Die Beteiligung von Akteuren kann zu einem Mehraufwand, aber auch zu einer Optimierung und Akzeptanzsteigerung der Stellplatzsatzung führen.

9.4 Strategiebausteine für die Ebene des Baugebiets (SB-B)

Die Untersuchung der Projektbeispiele in Kapitel 8 ließ erkennen, dass neue Baugebiete eine ideale Ebene darstellen, um den ruhenden Verkehr und auch die Mobilität so zu organisieren, dass die Wohnkosten, der Flächenverbrauch und die MIV-Belastung abnehmen und ein qualitätsvolles Wohnumfeld entsteht. Seit den 1990er Jahren und verstärkt in den letzten Jahren bis heute entstehen Baugebiete mit besonderen Parkierungs- und Mobilitätskonzepten. Die nachfolgenden Strategiebausteine, die auf den Erkenntnissen aus den Projektuntersuchungen basieren, bilden den aktuellen Sachstand ab, der auf Grund der dynamischen Entwicklung des Themas allerdings nur eine Momentaufnahme darstellen kann.

SB-B 1: Eigentumsverhältnisse und Zwischenerwerb von Entwicklungsflächen

Die Analyse der Baugebiete zeigte, dass besondere Parkierungskonzepte häufig auf Flächen entstanden sind, die sich zu Beginn der Entwicklung im Eigentum der Stadt oder einer städtischen Entwicklungsgesellschaft befanden. Allerdings ging bei einigen Fallbeispielen die Initiative für besondere Maßnahmen bei der Parkierung nicht von der Stadt, sondern von externen Akteuren aus. Da sich aus dem Grundbesitz große strategische Einflussmöglichkeiten ergeben, sollten Städte frühzeitig prüfen, ob möglicherweise ein Erwerb der Entwicklungsflächen in Frage kommt. Je nach Rahmenbedingungen könnte auch das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 BauGB angewendet werden. Wenn Städte oder städtische Gesellschaften Baugebiete in eigener Regie entwickeln, können sie nicht nur bei den Themen Mobilität und Parkierung, sondern auch bei vielen anderen für die Stadtentwicklung wichtigen Belangen (wie z.B. bezahlbarer Wohnraum, Energie/ Klimaschutz, soziale Mischung oder Kleinteiligkeit) deutlich einfacher ambitionierte Ziele über die Vergabe der Grundstücke an geeignete Bauherren umsetzen. In zahlreichen Städten wurden für den Erwerb und die Baureifmachung von strategisch wichtigen Flächen eigens städtische Entwicklungsgesellschaften gegründet.
Wie das Fallbeispiel Westlich des Hauptbahnhofes in Leipzig (Kapitel 8.3.5) belegt, ist es aber auch möglich, auf Flächen, die sich im Eigentum privater Investoren befinden, besondere Parkierungs- und Mobilitätskonzepte umzusetzen. In diesen Fällen sollten Städte nach kooperativen Wegen der Baulandentwicklung suchen und die Eigentümer für die Umsetzung von innovativen Konzepten gewinnen. Wenn für die Entwicklung von Flächen, was häufig der Fall ist, Planungsrecht geschaffen werden muss, haben Kommunen mit dem städtebaulichen Vertrag ein wirkungsvolles Instrument, um ergänzend zum Bebauungsplan die Realisierung besonderer Maßnahmen bei der Parkierung zu sichern.

SB-B 2: Frühzeitige Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen

Die Auswertung der Projektbeispiele führte zur Erkenntnis, dass die Entwicklung von Parkierungskonzepten und der Aufbau von Mobilitätsangeboten viel Zeit und Kapazitäten in Anspruch nehmen können. Vor allem in Städten mit einem schienengebundenen ÖPNV-Angebot sollte im Vorfeld von großen Baugebietsentwicklungen geprüft werden, ob eine entsprechende Anbindung möglich ist. Dabei ist vor allem der lange zeitliche Vorlauf bis zur Realisierung solcher Verkehrsmittel zu bedenken. Bei einigen untersuchten Baugebieten zeigte sich, dass es von größter Wichtigkeit ist, vor allem Straßenbahnanbindungen so frühzeitig zu planen und zu realisieren, dass sie im Baugenehmigungsverfahren für den Stellplatznachweis angerechnet werden können und bei Bezug der Wohnungen in Betrieb sind (siehe Vauban oder Domagkpark). Aber auch andere Mobilitätsangebote sollten von Anfang an in einem neuen Baugebiet zur Verfügung stehen, um Bewohnern im Zuge des Wohnungswechsels eine Neuorganisation ihrer Mobilität zu ermöglichen.

SB-B 3: Schaffung von Angeboten für autofreie Haushalte und Forcierung autoarmer Bebauungen

Die Auswertung von Mobilitätsstatistiken in Kapitel 2 und die exemplarische Erhebung der Auslastung einer Tiefgarage in Kapitel 3.5.3 ließen erkennen, dass vor allem in größeren Städten ein relevanter Anteil an Haushalten kein Auto besitzt und daher auch keinen Stellplatz bei der Wohnung benötigt. Angesichts der vielen Vorteile, die eine solche Lebensweise für die Stadt und die Gesellschaft mit sich bringt, sollte es Ziel sein, autolose Haushalte bedarfsgerecht mit stellplatzfreiem Wohnraum im Neubau zu versorgen. Auch wenn viele Studien kurzfristig nicht von wesentlichen Änderungen ausgehen, könnte die Zahl autofreier Haushalte künftig wachsen und damit auch die Bedeutung von Baugebieten, die auf die Bedürfnisse von Haushalten ohne Auto abgestimmt sind. Je nach Rahmenbedingungen (z.B. gute ÖPNV-Anbindung) und Zielgruppe (z.B. geförderter Wohnraum) kann der Fall eintreten, dass verstärkt Haushalte ohne Auto ein neues Baugebiet nachfragen. Gerade auch mit Blick auf Baden-Württemberg wird wegen der finanziellen Belastungen, die Haushalte im Neubau trotz ihrer Autofreiheit für nicht erforderliche Stellplätze übernehmen müssen (Stichwort: Quersubventionierung von Tiefgaragenstellplätzen), eine wichtige Handlungsoption darin gesehen, die Schaffung von Neubauwohnungen speziell für autofreie Haushalte voranzutreiben. Diese sollten in ihrer Autofreiheit unterstützt (z.B. durch wohnungsnahe Carsharing-Angebote, Kostenersparnisse) und nicht wie bisher häufig belastet werden. Dies bedeutet nicht nur, dass Wohnung und Stellplatz bei der Vermietung oder Verkauf nicht gekoppelt werden, sondern dass in den Wohnungs-

preisen auch keine Quersubventionierung von Tiefgaragenstellplätzen enthalten ist. Angesichts der vielen rechtlichen und praktischen Probleme, die sich im Rahmen der Recherchen bei der Umsetzung gänzlich autofreier Siedlungen gezeigt haben, wird eine zielführende Strategie darin gesehen, flexible Modelle zu entwickeln, die einen Wechsel zwischen Wohnen mit und ohne Auto ermöglichen (z.B. Vauban, Lagarde-Campus). Eine zentrale Frage bei der Umsetzung autofreier Mischkonzepte besteht darin, wie Missbrauch vermieden und die finanzielle Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz konsequent umgesetzt werden kann.

SB-B 4: Erarbeitung kombinierter Parkierungs- und Mobilitätskonzepte

Auf Grund der Tatsache, dass es in den meisten untersuchten Baugebieten keine schriftlich ausgearbeiteten Parkierungskonzepte gab, in denen auf Grundlage von Analysen bedarfsgerechte Maßnahmen erarbeitet wurden, wird bei der Entwicklung neuer Baugebiete für Städte darin eine wichtige Handlungsoption gesehen. Nur bei den Projekten Neues Hulsberg-Viertel und Westlich des Hauptbahnhofes ließen sich eigens erstellte Mobilitätskonzepte recherchieren. Im Idealfall wird in einer schriftlich ausgearbeiteten Studie systematisch überprüft, mit welchen Maßnahmen bei der Parkierung in einem neuen Baugebiet die Wohnkosten, der Flächenverbrauch und die MIV-Belastung gesenkt und die Stadtraumqualität verbessert werden können. In solchen Gutachten kann projektspezifisch untersucht werden, wie viele Stellplätze tatsächlich unter bestimmten Rahmenbedingungen notwendig sind und wie die notwendigen Stellplätze abseits klassischer Tiefgaragen untergebracht werden können. In keinem der ausgewerteten Baugebiete war eine solche systematische Untersuchung der baulichen Unterbringung in Form eines Gutachtens zu finden. Die Analyse der Projektbeispiele legt außerdem den Schluss nahe, dass die Stadtentwicklungspotenziale bei neuen Baugebieten am besten ausgeschöpft werden, wenn Parkierung und Mobilität in einem Konzept kombiniert werden. Eine zielführende Strategie kann für Stadtverwaltungen darin bestehen, am Beginn des Planungsprozesses einen Beschluss des Gemeinderats herbeizuführen, der für das neue Baugebiet ein besonderes Konzept bei der Parkierung und Mobilität fordert (siehe z.B. Neues Hulsberg-Viertel in Bremen). Städte sollten sich im Planungsprozess intensiv mit der Frage beschäftigen, wie die Mobilität so organisiert werden kann, dass die neuen Bewohner möglichst wenig auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Bei Grundstücken im fremden Eigentum können Städte darauf hinwirken, dass die Planungsbegünstigten die Beauftragung und Kosten für das Erstellen von Mobilitäts- und Parkierungskonzepten übernehmen. Die Stadt sollte inhaltlich eng eingebunden werden und an Entscheidungen mitwirken können. Auf Grund der Komplexität der Themen Parkierung und Quartiersmobilität kann es sich anbieten, auf erfahrene Fachbüros zurückzugreifen. Schriftlich ausgearbeitete Untersuchungen können die politische Entscheidung für ein innovatives Konzept erleichtern und Widerstände und Bedenken mindern, wenn darin z.B. ein verminderter Stellplatzschlüssel schlüssig hergeleitet wird.

In einem Parkierungskonzept sollten folgende Aspekte im Idealfall behandelt werden:

- Bestandsaufnahme: Welche Rahmenbedingungen, Mobilitätsangebote und -bedarfe sind in der Umgebung vorhanden? Ist eine Mehrfachnutzung von bestehenden Stellplätzen möglich?
- Mobilitätsangebote: Mit welchen Maßnahmen kann der MIV und der Pkw-Besitz am Standort reduziert werden? Wie können die Angebote aufgebaut und betrieben werden?
- Zahl der notwendigen Stellplätze: Welche Zahl der notwendigen Stellplätze ist bedarfsgerecht und damit ausreichend (Herleitung und Begründung der Stellplatzzahlen)? Ist eine Herstellungsobergrenze sinnvoll? Unter welchen Umständen sind Reduzierungen möglich bzw. bedarfsgerecht (z.B. Mobilitätsangebote)?
- bauliche Unterbringung: Welche Parkierungsanlagen kommen abseits gebäudebezogener Tiefgaragen in Frage (Quartiersparkhäuser, gemeinschaftliche Tiefgaragen, oberirdische Stellplätze)? Was passiert mit den Parkierungsanlagen, wenn künftig möglicherweise deutlich weniger Stellplätze nachgefragt werden?
- Stadtentwicklungspotenziale: Wie wirkt sich das Parkierungskonzept auf die Wohnkosten, den Flächenverbrauch, die MIV-Belastung und die Stadtraumqualität aus? Wie kann es unter diesen Gesichtspunkten optimiert werden?

Aus der Auswertung von Baugebieten ging hervor, dass die Zahl notwendiger Stellplätze in Neubaugebieten in der Regel nur dann unter den Standard reduziert werden kann, wenn im Gegenzug MIV-mindernde Mobilitätsangebote und -dienstleistungen geschaffen werden (siehe SB-B 6). Das Spektrum kann in diesem Zusammenhang von einer guten ÖPNV-Anbindung und attraktiven Mobilitätsmaßnahmen (z.B. Carsharing, -pooling, Lastenfahr-

räder, Beratung) über Nutzungsmischung und fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastrukturen bis hin zu Belieferungsangeboten für den autofreien Einkauf reichen.

SB-B 5: Mobilität als zentraler Belang im Bebauungsplan

Auch wenn § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB vorschreibt, dass in Bebauungsplänen Belange der Mobilität zu berücksichtigen sind, zeigte die Auswertung der zahlreichen Bebauungspläne in Kapitel 7.4.2 und 8, dass im Zuge der Schaffung von Baurecht der Belang Mobilität bislang oft nicht systematisch und umfassend berücksichtigt wird. Häufig geht es hierbei nur um die Abwicklung des durch die Bebauung verursachten Autoverkehrs und nicht um projektbezogene Lösungen, wie der MIV reduziert werden kann.
Das Projekt Westlich des Hauptbahnhofes in Leipzig kann in puncto der strategischen Vorgehensweise als gutes Beispiel herangezogen werden. Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplans wurde ein schriftliches Konzept ausgearbeitet, wie die Mobilität der Bewohner in dem neuen Quartier organisiert werden kann und welche Maßnahmen für eine Reduzierung des Autobesitzes und damit der Stellplätze erforderlich sind. Die beschriebenen Maßnahmen wurden direkt in den Bebauungsplan und den städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger übernommen und so langfristig abgesichert. Eine sinnvolle Strategie für die kommunale Praxis kann also darin liegen, bereits im Zuge der Bauleitplanung Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, diese planungsrechtlich (so weit möglich) festzusetzen und darüber hinaus vertraglich abzusichern, damit der Verkehr, der durch die neue Nutzung verursacht wird, möglichst umweltfreundlich ohne eigenes Auto abgewickelt werden kann.

SB-B 6: Aufbau von Institutionen bzw. Trägern für Mobilitätsangebote auf Quartiersebene

Die Auswertungen in Kapitel 8 zeigten, dass bei vielen autoreduzierten Baugebieten umfangreiche wohnungsnahe Mobilitätsangebote und -dienstleistungen (z.B. Carsharing, Mietertickets, Lastenfahrräder, Mobilitätsberatung) aufgebaut wurden. Zumeist dienen diese Mobilitätsangebote rechtlich als Voraussetzung für Reduktionen beim Stellplatzschlüssel und müssen daher auch zwingend langfristig vorgehalten werden. Um sie aufbauen und dauerhaft betreiben zu können, wurden in den untersuchten Baugebieten verschiedene Trägerstrukturen und Finanzierungsmodelle entwickelt. Diese reichen von Vereinen (z.B. Neues Hulsberg-Viertel, Vauban) über Gesellschaften mit nur koordinierenden Funktionen (z.B. Baakenhafen) und über Stadtwerke, die für die gesamte Umsetzung zuständig sind (z.B. Lagarde-Campus) bis zur Gründung von eigenen Unternehmen, die die Mobilitätsangebote wie Carsharing (z.B. Franklin) aufbauen und betreiben. Beim Aufbau dieser wichtigen Trägermodelle können Städte oder städtische Gesellschaften unterschiedliche Rollen einnehmen. Sie können selber aktiv werden und beispielsweise die Gründung vornehmen oder sonstige Projektbeteiligte dazu verpflichten, solche Institutionen zu implementieren.

SB-B 7: Quartiers- oder gebäudebezogene Parkierungskonzepte

Die Untersuchungen in Kapitel 8 lassen den Schluss zu, dass sich auf der Ebene von Baugebieten die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung in besonderer Weise ausschöpfen lassen. Wenn Städte oder städtische Entwicklungsgesellschaften im Eigentum der Flächen sind, bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Implementierung von Parkierungskonzepten, die zur Reduzierung von Wohnkosten, Flächenverbrauch und MIV sowie zur Erhöhung der Stadtraumqualität beitragen. Zum einen können die Projektverantwortlichen vor der Grundstücksvermarktung ein quartiersbezogenes Parkierungs- und Mobilitätskonzept erarbeiten, zum anderen können sie diese Aufgabe im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe von Grundstücken den künftigen Bauherren übertragen. Insbesondere Konzeptausschreibungen bieten die Möglichkeit, dass Investoren für den Erhalt eines Grundstücks innovative, bedarfsgerechte Mobilitätslösungen entwickeln. Je nach Strategie entsteht für Städte ein unterschiedlich großer Aufwand.
Im Vorfeld erarbeitete, quartiersbezogene Konzepte können so ausgestaltet werden, dass Bauherren entweder zwingend in die Maßnahmen einsteigen müssen (z.B. Lincoln-Siedlung, Baakenhafen) oder freiwillig daran teilnehmen können (z.B. Franklin). Wenn Mobilitätskonzepte individuell auf der Gebäudeebene entstehen, kann dies vor allem bei kleinteiliger Grundstücksvermarktung zu einem Nebeneinander vieler Einzellösungen und unnötigen Überschneidungen der Angebote führen (z.B. Carsharing). In den untersuchten Projektbeispielen in München (Domagkpark, Prinz-Eugen-Park) wurde diese Problematik dadurch gelöst, dass Konsortien und Quartiersgenos-

senschaften gegründet wurden, um die Angebote u.a. für die Mobilität aufeinander abzustimmen. Da Grundstücke in der Regel erst nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplans vermarktet werden, sollte bei der gebäudebezogenen Strategie auf ausreichend planungsrechtlichen Spielraum geachtet werden. Im Vorfeld erarbeitete Quartierskonzepte können dagegen direkt in den Bebauungsplan oder vertragliche Vereinbarungen einfließen und so langfristig gesichert werden.

SB-B 8: Unterstützung von Initiativen und Beteiligung der Öffentlichkeit

In den Projektbeispielen gingen besonders ambitionierte Parkierungskonzepte häufig nicht von Städten (Verwaltung, Politik), sondern von Initiativen und Personen vor Ort mit einem ausgeprägten Bewusstsein für Umwelt- und Verkehrsthemen aus. Falls vorhanden sollten Städte solches Engagement als wertvollen Input begreifen und aktiv unterstützen sowie der Öffentlichkeit bei der Entwicklung von neuen Baugebieten umfangreiche Möglichkeiten der Beteiligung einräumen (z.B. Vauban, Neues Hulsberg-Viertel, Stellwerk 60).
Die Themen Verkehr und Parkierung sind bei der Entwicklung neuer Baugebiete oft konfliktträchtig, da Bewohner im Umfeld eine unzumutbare zusätzliche Verkehrsbelastung und eine Verlagerung von ruhendem Verkehr in die Umgebung fürchten. Um Widerstände und Bedenken abzubauen, kann es für Städte strategisch sinnvoll sein, zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die Öffentlichkeit über die geplanten Maßnahmen zu informieren, sie offen zu diskutieren und Anregungen in die Planungen zu integrieren. Die Projektbeispiele machten deutlich, dass Information, Kommunikation und Bewusstseinsbildung bei Bewohnern und politischen Entscheidungsträgern für die Umsetzung von ambitionierten Parkierungskonzepten wichtige Instrumente sind.

SB-B 9: Bauliche Unterbringung von Stellplätzen

Die verschiedenen Untersuchungen im Rahmen der Arbeit zeigten, dass Stadtverwaltung, -politik, Fachplaner, Bauherren und Projektentwickler die künftigen Entwicklungen beim Autobesitz sehr unterschiedlich beurteilen. Dementsprechend unterschiedlich wurde bei Planungen entschieden, wie Stellplätze in einer Neubebauung untergebracht werden. Vereinzelt gingen Projektverantwortliche wie z.B. beim Lagarde-Campus in Bamberg oder bei der Hafenstraße in Greifswald davon aus, dass der Stellplatzbedarf künftig abnehmen wird, und setzten daher gezielt auf Parkhäuser, die im Gegensatz zu Tiefgaragen einfach umgenutzt oder ersetzt werden können. Bei anderen Projekten (z.B. Vauban, Französisches Viertel, Lincoln-Siedlung) wurde vor allem deswegen auf Quartiersgaragen zurückgegriffen, weil sie eine finanzielle und räumliche Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz ermöglichen und autofreie Haushalte so entlastet werden können. Insgesamt lassen die Projektauswertungen den Schluss zu, dass im verdichteten Geschosswohnungsbau trotz der vielen Nachteile nach wie vor vorzugsweise gebäudebezogene Tiefgaragen errichtet werden (siehe z.B. Modellquartier Neckarbogen Ost in Heilbronn, Kapitel 7.4.2.6). Während Tiefgaragen vor allem hinsichtlich Stadtraumqualität und Organisation (Errichtung durch den Hochbau-Investor) unbestreitbare Vorteile aufweisen, stellen die hohen Kosten, die kaum mögliche Nutzungsänderung sowie der hohe Versiegelungsgrad aus Sicht der Stadtplanung wesentliche Nachteile dar. Direkt mit dem Gebäude verbundene Tiefgaragen steigern zudem durch die direkte Erreichbarkeit die Attraktivität der darin abgestellten Privatautos.
Bei der Entwicklung neuer Baugebiete sollte ergebnisoffen geprüft werden, wie Stellplätze in Bezug auf die Stadtentwicklungspotenziale am sinnvollsten hergestellt werden können. Inwieweit gerade in verdichteten Bebauungen Stellplätze trotz der großen Kostenvorteile offen untergebracht werden sollen, sollte angesichts der Beeinträchtigungen, die sich in einigen untersuchten Baugebieten feststellen ließen, genau abgewogen werden.
Bei Quartiersparkhäusern erwies sich die Frage, ob Bauland für Parkraum anstatt für Wohnraum genutzt werden soll, als schwierige Abwägungsentscheidung. Bevor auf diese Form der Stellplatzunterbringung zurückgegriffen wird, sollten die Vor- und Nachteile im Vergleich zu anderen Varianten genau geprüft werden. Von der Wohnung entkoppelte separate Quartiersgaragen haben den Vorteil, dass durch längere Wege zwischen Wohnung und Auto dessen Nutzung an Attraktivität verliert, der Autoverkehr bereits an den Rändern abgefangen werden kann und so der öffentliche Raum im Quartiersinneren aufgewertet und belebt wird. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass dafür geeignete Akteure erforderlich werden, die die Errichtung und den dauerhaften Betrieb der Parkierungsanlage übernehmen. Bei Tiefgaragenlösungen könnte ein einfaches Mittel zur Belebung des Freiraums auch darin liegen, Wohnung und Tiefgaragenstellplatz nicht direkt miteinander zu verbinden, sondern die

Zu- und Abgänge zur Tiefgarage in den Außenraum zu legen. Bei der baulichen Herstellung von Stellplätzen besteht eine zentrale Schwierigkeit darin, dass sie für mehrere Jahrzehnte errichtet werden und nachträgliche Anpassungen sowohl baulich als auch rechtlich oft kaum möglich sind. Um im Bedarfsfall nur mit einem Eigentümer verhandeln zu müssen und einfachere Zugriffsmöglichkeiten zu haben, besteht eine wichtige Handlungsoption darin, dass Stellplätze sowohl in Quartiersgaragen als auch in gebäudebezogenen Tiefgaragen nicht in Einzeleigentum aufgeteilt werden (wie z.B. in München als Voraussetzung für Stellplatzminderungen). Im Idealfall werden Quartiersgaragen von Städten bzw. städtischen Gesellschaften errichtet (z.B. Stadtwerke bei den Projekten Lagarde-Campus und Französisches Viertel), sodass die öffentliche Hand langfristig auf den geschaffenen Parkraum Einfluss nehmen kann.

SB-B 10: Städtebaulicher Entwurf

Bei der Betrachtung der Stadtraumqualität in den ausgesuchten Baugebieten bestätigte sich, dass die bauliche Unterbringung des ruhenden Verkehrs großen Einfluss auf das Erscheinungsbild und das Wohnumfeld hat. Eine Handlungsoption besteht darin, in der Auslobung von städtebaulichen Wettbewerben, die in der Regel bei größeren Gebieten durchgeführt werden, entweder bereits eine bestimmte Art der Unterbringung (z.B. Quartiersparkhaus) vorzugeben oder die Teilnehmer gezielt zur Erarbeitung von Konzepten für eine kosten- und flächensparende sowie stadtbildverträgliche Parkierung aufzufordern. Die Auswirkungen der Parkierung auf den Entwurf und die Stadtraumqualität sollten bei der Entscheidung ein wichtiges Bewertungskriterium sein. Werden Parkhäuser realisiert, sollte eine intensive Beschäftigung damit stattfinden, wie die im Vergleich zu Wohngebäuden großen Volumina verträglich in die Bebauung integriert werden können. Da bei Hochgaragen – wie einige Fallbeispiele zeigten – die Suche nach einem geeigneten Standort äußerst schwierig sein kann, sollte dies im Planungsprozess möglichst frühzeitig abgewogen und entschieden werden. Wie in einigen ausgewerteten Bebauungsplänen ablesbar, sollten Städte die Möglichkeiten des Baugesetzbuchs, der Baunutzungsverordnung und der Landesbauordnung bestmöglich ausschöpfen, um Beeinträchtigungen durch Parkierungsanlagen auf das Stadtbild zu vermeiden. Wie aber z.B. das Baugebiet Schneeflären in Kehl (siehe Kapitel 7.4.2.7) beispielhaft gezeigt hat, sollten die Konsequenzen von detaillierten Festsetzungen für die entstehenden Bauprojekte genau bedacht werden, um unerwünschte Entwicklungen (z.B. hohe Kosten) zu vermeiden. Auf Baugebiete abgestimmte bauliche Stellplatzkonzepte sollten zur langfristigen Sicherung konsequent in den Bebauungsplan übernommen werden (z.B. expliziter Ausschluss von Stellplätzen auf den einzelnen Baugrundstücken bei der Errichtung von zentralen Quartiersgaragen). Vor allem wenn offene Stellplätze in einem Baugebiet ermöglicht werden, sollten Umfang und Ort der Herstellung unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten sorgfältig abgewogen und die Flächen genau festgesetzt werden. Bei kleinteilig entwickelten Quartieren, die wegen ihrer hohen städtebaulichen Qualitäten verstärkt umgesetzt werden, sind die einzelnen Grundstücke oft zu klein, um gebäudebezogen ausreichend Stellplätze unterzubringen. Das Projektbeispiel der Alten Weberei in Tübingen zeigt exemplarisch auf, wie Städte vorgehen können, damit über mehrere Grundstücke hinweg gemeinschaftliche Tiefgaragen errichtet werden können.
In Anbetracht der Ergebnisse aus den Projektuntersuchungen sollte beim städtebaulichen Entwurf darauf geachtet werden, dass die Erschließung, Bemessung und Gestaltung der Verkehrsflächen primär auf die Belange von Fußgängern und Fahrradfahrern und nicht des Autos ausgerichtet werden. Bei den Ortsbegehungen einiger untersuchter Projekte fiel auf, dass trotz vorbildlicher Parkierungskonzepte der Freiraum stark von parkenden Autos geprägt ist (z.B. Lincoln-Siedlung, Domagkpark). Deshalb sollten Lösungen erarbeitet werden, wie Einstellplätze für Besucher, mobilitätseingeschränkte Personen und Carsharing möglichst unauffällig ins Wohnumfeld integriert werden können. Dies könnte beispielsweise dadurch geschehen, dass auch private Parkierungsanlagen (Tiefgaragen, Parkhäuser) ganz oder teilweise öffentlich zugänglich gemacht werden (siehe z.B. die Parkhäuser im Französischen Viertel und teilweise in Vauban). Eine weitere wichtige Zielsetzung liegt bei städtebaulichen Entwürfen in der Regel darin, eine hohe, aber angemessene Bebauungsdichte zu realisieren. Denn nur eine hohe Bewohnerdichte garantiert eine ausreichende Nachfrage nach Mobilitätsangeboten (z.B. schienengebundener ÖPNV) und eine tragfähige Nutzungsmischung – beides sind wichtige Voraussetzungen für eine Reduzierung des MIV und von Stellplätzen. Aus den Untersuchungen lassen sich folgende Ziele ableiten, die für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs aus Sicht der Stadtraumqualität angestrebt werden sollten:

- möglichst geringe Präsenz des Autos im Freiraum
- Abfangen des Autoverkehrs bereits an den Rändern (auto- und stellplatzfreie Bereiche im Innenbereich)

- autoreduziertes Verkehrs- und Erschließungskonzept inklusive hochwertiger Gestaltung des öffentlichen Raums; Minimierung der Fahrbahnbreiten
- Nutzung der Freiflächen als Orte für Aufenthalt und Kommunikation und nicht für die Unterbringung von Autos
- Belebung des Freiraums durch Bewohner auf Wegen zwischen Wohnung und Auto (durch Quartiersparkhäuser oder durch Verzicht auf direkte Verbindungen zwischen Wohnung und Tiefgarage)
- bei Tiefgaragen: Positionierung und Bündelung von Zu- und Abfahrtsrampen bei kleinteiliger Entwicklung, Verzicht auf freistehende Rampenbauwerke, Höhenlage gänzlich unterirdisch oder geringfügig über Geländeniveau, angemessene Überdeckung mit Substrat für Bepflanzung
- bei oberirdischen Parkierungsbauwerken: Integration in die Baustruktur, hochwertige architektonische Gestaltung, ergänzende bzw. öffentlichkeitswirksame Nutzungen im Erdgeschoss

Weitere Strategiebausteine für die Realisierung von stellplatzoptimierten Baugebieten im Überblick

- Wie bei einigen beispielhaft untersuchten Baugebieten (z.B. Vauban, Lincoln-Siedlung, Domagkpark) praktiziert, kann eine Handlungsoption für Städte darin bestehen, Fördergelder oder Forschungsprojekte zu akquirieren, um über zusätzliche Personalkapazitäten und Finanzmittel sowie weiteres Fachwissen zur Umsetzung und Evaluierung innovativer Parkierungskonzepte zu verfügen.
- Eine weitere Handlungsoption kann für Städte darin liegen, den Erlass von Stellplatzregelungen vom Bebauungsplan dadurch zu entkoppeln, dass für das Plangebiet zeitlich versetzt eine selbständige Stellplatzsatzung erlassen wird. Ein solches Vorgehen hätte den Vorteil, Bebauungsplanverfahren, in denen es oft Widerstände und Bedenken aus der Öffentlichkeit gibt, von Diskussionen über das konfliktträchtige Stellplatzthema zu entlasten (siehe z.B. Lincoln-Siedlung in Darmstadt). Auch wenn eine Gesamtplanung grundsätzlich sinnvoll ist, können dadurch Verfahren und spätere Änderungen der Satzung vereinfacht werden.
- Da derzeit viel Wohnungsneubau in Form von Einzelprojekten auf kleinen, integrierten Grundstücken entsteht (siehe z.B. Bebauungspläne mit Stellplatzreduzierungen in Baden-Württemberg, Kapitel 7.4.2), sind bei solchen kleinen Vorhaben allein auf Grund der geringen Nachfrage die Möglichkeiten eingeschränkt, besondere Mobilitätsangebote wie Carsharing umzusetzen. Daher könnte es sich anbieten, Synergien mit der umliegenden Bebauung zu suchen und gezielt auch den Bestand in das Mobilitätskonzept einzubeziehen. Seitens der Stadt könnte beispielsweise für Stellplatzreduzierungen gefordert werden, dass die Mobilitätsangebote eines neuen Bauvorhabens auch Außenstehenden offen stehen müssen. Außerdem könnten bereits bestehende Carsharing-Angebote im Umfeld auf den Stellplatzbedarf eines neuen Vorhabens angerechnet werden. Hilfreich wären zudem übergeordnete, bereits erprobte Mobilitätsangebote und -dienstleistungen etwa auf städtischer Ebene, in die kleinere Vorhaben einfach einsteigen können.
- Eine zentrale Stellplatzvergabe nach bestimmten Kriterien, wie sie z.B. in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt praktiziert wird, ermöglicht, die geschaffenen Stellplätze möglichst effizient zu nutzen und vor allem jene Menschen mit Parkraum zu versorgen, die in besonderer Weise darauf angewiesen sind.

10 Resümee und Ausblick

Die in der Arbeit durchgeführten Untersuchungen bestätigten, dass der Stellplatz im Wohnungsneubau viele Nachteile hervorrufen und aktuelle Probleme der Stadtentwicklung verschärfen kann. Um diese zu lösen, bedarf es abgestimmter Strategien der öffentlichen Hand. Neben ihrer Gesetzgebungskompetenz stehen Ländern und Kommunen zahlreiche weitere Handlungsoptionen auf verschiedenen Ebenen zur Verfügung, um zur Verbesserung der Situation in den Städten und Quartieren beizutragen. Die Untersuchungen zeigten, dass Länder und Kommunen aktuell in unterschiedlicher Weise die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung erkennen und ausschöpfen. Während manche Länder und Städte die ihnen zur Verfügung stehenden Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten weitgehend nutzen, greifen andere nur in eingeschränktem Maß darauf zurück. Insgesamt macht die vorliegende Arbeit deutlich, dass die Frage der Stellplatzherstellung, wenn sie einen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten soll, im Wohnungsneubau von vielen Rahmenbedingungen abhängt und folglich eine hohe Komplexität aufweist. Ambitionierte Lösungsmodelle sind derzeit in der Praxis (noch) kein Standard. Die Arbeit lässt den Schluss zu, dass der Stellplatz im Wohnungsneubau als Schnittstelle zwischen Stadt- und Verkehrsplanung einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten kann, wenn er strategisch dafür eingesetzt wird.

Überblick über die wesentlichen Untersuchungsergebnisse

Die Auswertung aktueller Studien zum Mobilitätsverhalten in Kapitel 2 zeigte, dass bundesweit der private Pkw-Besitz bislang nicht abnimmt, sondern sogar stetig zunimmt. Nach aktueller Studienlage ist bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen auch in nächster Zeit keine generelle Abnahme der Pkw-Ausstattung privater Haushalte zu erwarten. Damit bleibt auch künftig die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten für Pkw hoch und deren Unterbringung eine zentrale Aufgabe der Stadtplanung. Allerdings weisen aktuelle Erhebungen auf Verschiebungen bei der Pkw-Ausstattung von Haushalten zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen hin. Während diese z.B. bei älteren Haushalten steigt, nimmt sie bei jüngeren Haushalten teilweise ab. Wichtig für die Frage des Stellplatzbedarfs ist die Tatsache, dass der Pkw-Besitz privater Haushalte in Abhängigkeit verschiedener Faktoren wie Raumtyp, Stadtgröße oder Einkommen zum Teil deutliche Unterschiede aufweist. Die Untersuchungen zeigten zudem, dass eine Vielzahl an Themen und Entwicklungen (z.B. demografischer Wandel, Veränderungen der Arbeitswelt, autonomes Fahren) entweder direkt oder indirekt Einfluss auf die Stellplatzfrage im Wohnungsneubau und die Mobilität im Allgemeinen hat. Eine besondere Schwierigkeit bei der Erarbeitung von Strategien besteht darin, dass bei vielen dieser Rahmenbedingungen aktuell noch nicht absehbar ist, wie sie sich künftig entwickeln und auf den MIV und den Autobesitz auswirken werden (z.B. Corona-Pandemie). Die verschiedenen Einflussfaktoren und potenziellen Veränderungen bei der privaten Automobilität – wie sie in Kapitel 2 aufgezeigt werden – sind wichtige Belange, die bei der Ausgestaltung von Langzeitstrategien für die Qualifizierung des Stellplatzes berücksichtigt werden sollten.

Die Aufarbeitung der gesetzlichen Grundlagen in Kapitel 3.4 und 5 als wichtiges strategisches Handlungsfeld der öffentlichen Hand machte deutlich, dass die Herstellung und Nutzung privater wie öffentlicher Einstellplätze eine Rechtsmaterie von hoher Komplexität und mit weitreichenden Einflussmöglichkeiten darstellen. Viele für die Parkierung relevante Gesetze enthalten großzügige Regelungen, den ruhenden Verkehr sowohl auf privatem als auch auf öffentlichem Grund unterzubringen. So ist etwa im öffentlichen Straßenraum nach Straßenverkehrsordnung Parken in den meisten Bereichen generell erlaubt. In allen Baugebieten lässt die Baunutzungsverordnung – sofern keine anderen Regelungen getroffen werden – die Herstellung von Stellplätzen als unentbehrlicher Bestandteil einer baulichen Hauptnutzung zu. Von Gerichten wurde zudem entschieden, dass das Halten eines Autos privatrechtlich nicht allgemein untersagt werden kann, weil dies zu sehr in die durch das Grundgesetz garantierte persönliche Gestaltungs- und Verhaltensfreiheit des Einzelnen eingreift. Die Auswertungen verdeutlichten, dass den Kommunen durch die ihnen eingeräumten Regelungskompetenzen und die sonstigen Aufgaben, die sie freiwillig übernehmen können, vielfältige Handlungsoptionen zur Umsetzung besonderer Parkierungskonzepte zur Verfügung stehen, die einen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten. Die Auseinandersetzung mit den aktuellen, durch das Auto verursachten Problemen in Kapitel 2.2.3 machte die Dringlichkeit von Strategien deutlich, die den MIV und den privaten Autobesitz reduzieren – insbesondere für den Gesundheits- und Umweltschutz sowie die Erhaltung und Wiederherstellung der Lebensqualität in den Städten. Der Themenbereich ruhender Verkehr in Kapitel 3 zeigte die Sonderstellung, die der Wohnungsstellplatz im Vergleich zu Stellplätzen anderer

Nutzungen einnimmt, da er Quell- und Zielort vieler privater Haushalte in einem ist. Daher stellt er auch einen wichtigen Ansatzpunkt dar, um Entwicklungen und Veränderungen im Mobilitätsbereich anzustoßen. Die Grundlagenkapitel 2 und 3 belegten, dass sich der Stellplatz im Wohnungsneubau in vielfältiger Weise negativ auf die Quartiers- und Stadtentwicklung auswirken kann. Von besonderer Relevanz sind – wie in Kapitel 4 zusammengefasst – vor allem die Kostensteigerungen, der große Flächenbedarf, die hohe MIV-Belastung als Folge attraktiver Parkangebote und je nach Bauart die erhebliche Beeinträchtigung des Wohnumfelds. Da sich diese Nachteile mindern lassen, stellen sie gleichzeitig große Potenziale für die Stadtentwicklung dar. Hierbei ist die öffentliche Hand auf der Landes- und der Kommunalebene gefordert, Qualifizierungsstrategien zu entwickeln, die die verschiedenen identifizierten Potenziale heben und bei Zielkonflikten in einen angemessenen Ausgleich bringen.
Die in Kapitel 5 durchgeführte Untersuchung, wie die 16 Bundesländer die Stellplatzpflicht in ihren Bauordnungen jeweils regeln, ließ auf der Länderebene ein breites Spektrum an Strategien erkennen, das von strikten Vorschriften zur Stellplatzherstellung bis zur vollkommenen Abschaffung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau reicht. Bemerkenswert dabei ist, welch unterschiedliche Regelungen die Gesetzgeber in den einzelnen Ländern für die gleiche Problemstellung treffen. Im Ländervergleich erwiesen sich die Stellplatzvorschriften für den Wohnungsneubau im schwerpunktmäßig untersuchten Baden-Württemberg in der generellen Anwendung zwar als eindeutig, in der individuellen Umsetzung aber als wenig flexibel. Die verschiedenen Untersuchungen lieferten Anhaltspunkte, dass der pauschale 1:1-Stellplatzschlüssel in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg möglicherweise zu einem Überschuss an Parkraum im Geschosswohnungsneubau führt. So zeigte bereits die Auswertung von statistischen Erhebungen in Kapitel 2, dass in bestimmten Haushalts- und Raumtypen der Autobesitz deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Ebenso kam die im Rahmen der Arbeit durchgeführte, exemplarische Erhebung der Auslastung einer Tiefgarage im Neubau zum Ergebnis (Kapitel 3.5.2), dass dort etwa ein Fünftel der geschaffenen Stellplätze nicht genutzt wird. Zudem ließen die Betrachtungen von kommunalen Stellplatzsatzungen (Kapitel 6 und 7.2) und Baugebieten (Kapitel 8) erkennen, dass in der kommunalen Praxis immer häufiger nach verschiedenen Kriterien differenzierte Stellplatzschlüssel zur Anwendung kommen, um den Bedarf passgenau zu decken.
Die Analysen in Kapitel 6 zeigten, dass außerhalb von Baden-Württemberg immer mehr Städte selbständige Satzungen erlassen, um die Herstellung von Stellplätzen eigenständig zu regeln. Zuletzt haben vor allem viele untersuchte Städte in Nordrhein-Westfalen seit der Einführung einer entsprechenden Satzungsermächtigung ab 2019 Stellplatzsatzungen erarbeitet. Bei den insgesamt 42 ausgewerteten Stellplatzsatzungen verfolgten die Städte in unterschiedlicher Weise das Ziel, über den gesetzlichen Nachweis den Stellplatz strategisch für die Stadtentwicklung einzusetzen. Im Hinblick auf die Forschungsfrage ist hervorzuheben, dass Städte in ihren Satzungen immer häufiger eine Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze ermöglichen, wenn bestimmte Mobilitätskonzepte (z.B. Carsharing) umgesetzt werden, die einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen.
Die vertiefte Untersuchung in der postalischen Befragung (Kapitel 7), inwieweit Städte (über 30.000 Einwohner) im Fokus-Bundesland Baden-Württemberg die seit 2015 bestehende Satzungsbefugnis für Stellplatzreduzierungen auch im Wohnungsbau nutzen, zeigte hierzulande eine nur geringe Verbreitung von selbständigen Stellplatzsatzungen. Die ergänzenden Fragen, wie Experten aus Kommunalverwaltungen vorzugsweise die Stellplatzpflicht regeln würden, sowie das Experteninterview mit der Landesverwaltung machten deutlich, dass Land und Kommunen durchaus unterschiedliche Auffassungen vertreten, auf welcher Ebene die Stellplatzpflicht flexibilisiert werden sollte. So hielt der interviewte Mitarbeiter im Landesministerium die aktuellen Regelungen in der Landesbauordnung für ausreichend, da sie den Städten weitreichende Befugnisse zur Festlegung eigener Stellplatzzahlen einräumt. Dahingegen favorisierten zahlreiche Befragte aus Stadtverwaltungen entsprechende Flexibilisierungen auf der Landesebene, da sie den Aufwand und die zu erwartenden Widerstände bei der Erstellung von Stellplatzsatzungen vermeiden wollen. Dass diese Bedenken nicht unbegründet ist, hat die ergänzende Auswertung von bereits erlassenen Stellplatzsatzungen bestätigt (siehe Kapitel 7.4.1).
In Kapitel 8 wurde beim Blick auf die kleinräumige Ebene von Baugebieten deutlich, dass schon in der Vergangenheit beispielhafte Projekte entstanden sind bzw. aktuell entstehen, bei denen besondere Antworten auf die Stellplatzfrage im Wohnungsbau gesucht werden. Die Projektstudien und -analysen zeigten, dass Städten vielfältige strategische Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um in Neubaugebieten die Umsetzung besonderer Stellplatzkonzepte voranzutreiben. Auffallend war in diesem Zusammenhang, dass die Initiative für besonders ambitionierte Parkierungskonzepte in einigen Fällen nicht von der Stadt, sondern von engagierten Interessensgruppen oder Investoren ausging. Eine zentrale Erkenntnis der Untersuchungen besteht darin, dass in Sachen Organisati-

on und Nutzung von Stellplätzen auf der Ebene von Baugebieten zur Zeit einige in hohem Maße innovative Konzepte umgesetzt bzw. erprobt werden (z.B. zentrale Stellplatzvergabe in der Lincoln-Siedlung/ Darmstadt, Überlassung von privaten Carsharing-Stellplätzen im Baakenhafen/ Hamburg, Mobilitätszuschuss statt Stellplatznachweis im Lagarde-Campus/ Bamberg). Je nachdem, wie sich diese Konzepte langfristig in der Praxis bewähren, können sie als Vorbild für einen zukunftsorientierten Umgang mit dem Stellplatz im Wohnungsneubau dienen. In einigen untersuchten Projekten werden sinnvollerweise Stellplatz- und Mobilitätskonzepte miteinander kombiniert, um das eigene Auto für die individuelle Mobilität der Bewohner entbehrlich zu machen und so den Stellplatzbedarf reduzieren zu können. Als weitere wichtige Erkenntnis aus den Projektuntersuchungen ging in diesem Zusammenhang hervor, dass häufig Trägerstrukturen – zumeist von der Stadt initiiert – implementiert werden (müssen), die die Mobilitätsangebote aufbauen und langfristig betreiben. Gänzlich autofreie Baugebiete haben sich in der Umsetzung mittel- bis langfristig als problematisch erwiesen, flexible Konzepte wie z.B. in Vauban, die Wohnen mit und ohne Auto ermöglichen, erscheinen daher zielführender. Die Analysen der Baugebiete bestätigten die komplexen Zielkonflikte, die dabei entstehen können, wenn der Wohnungsstellplatz strategisch für eine nachhaltige Entwicklung von Städten und Quartieren eingesetzt werden soll. So können beispielsweise Lösungen, die insbesondere Kosten einsparen (meist durch Verzicht auf Tiefgaragen), die Qualität des Stadtraums beeinträchtigen (z.B. durch Lage und Größe von oberirdischen Garagenbauten) oder zu einer starken Versiegelung von Böden führen (z.B. durch großflächige oberirdische Stellplatzanlagen). Ambitionierte Konzepte, die die Kosten von Wohnen und Parken völlig entkoppeln und autofreie Haushalte gänzlich von den Kosten für die Stellplatzherstellung entlasten (keine Quersubventionierung), lassen sich in der Praxis trotz vieler Bemühungen nur sehr schwer umsetzen.

Die auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen abgeleiteten Handlungsoptionen in Kapitel 9 zeigen eine breite Palette an Strategiebausteinen auf, wie die öffentliche Hand (Land, Kommune) den Stellplatz im Wohnungsneubau zielgerichtet und zukunftsorientiert für die Stadtentwicklung qualifizieren kann. Diese sind auf verschiedenen Ebenen – Land, Gesamtstadt, Baugebiet – anwendbar. Allerdings müssen sie auch genutzt werden. Aus Sicht der Stadtplanung ist es dabei von großer Wichtigkeit, die Strategien für die Qualifizierung so auszugestalten, dass sie gleichermaßen zu den Topthemen Wohnkosten, Flächenverbrauch, MIV-Belastung und Stadtraumqualität einen Beitrag leisten. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass den Kommunen wegen der unterschiedlichen Regelungen der Stellplatzpflicht in den Bundesländern die verschiedenen rechtlichen Instrumente nicht in gleicher Weise zur Verfügung stehen. Bei der zentralen Forschungsfrage, inwieweit die öffentliche Hand die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung erkennt und ausschöpft, ist außerdem zu beachten, dass für die allermeisten Maßnahmen zur Steuerung der Stellplatzherstellung politische Entscheidungen und entsprechende Mehrheiten auf Landes- oder Kommunalebene notwendig sind. In vielen Untersuchungen zeigten sich dabei wegen unterschiedlicher Auffassungen zur Zukunft des MIV und des Autos erhebliche Schwierigkeiten, die notwendige politische Zustimmung für innovative Strategien zu erreichen. Die schlussendlich umgesetzten Strategien der öffentlichen Hand bleiben häufig hinter den Vorschlägen der Fachverwaltung zurück und sind das Ergebnis eines politischen Kompromisses mit der Folge, dass die Potenziale des Stellplatzes für die Stadtentwicklung oft nicht optimal ausgeschöpft werden.

Stellplatzpflicht für den Wohnungsbau als wichtiger Strategiebaustein

Die Untersuchungen im Rahmen der Arbeit zeigten, dass die schon 1939 mit der Reichsgaragenordnung eingeführte Stellplatzpflicht, die einst der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit diente, heute als strategisches Instrument für die Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung eingesetzt werden kann. Die Stellplatzpflicht, die ursprünglich die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs garantieren sollte, hat mittlerweile zumindest im Wohnungsneubau diese Aufgabe verloren und wird stattdessen von Kommunen immer mehr dafür genutzt, nicht nur die Herstellung einer bestimmten Stellplatzzahl zu fordern, sondern den Aufbau von alternativen Mobilitätsangeboten dadurch zu forcieren, dass im Gegenzug die Zahl notwendiger Stellplätze gesenkt werden kann. Als Ergebnis der Arbeit kann festgehalten werden, dass das Vorhandensein einer verpflichtenden Herstellung von Stellplätzen auf Landes- oder Kommunalebene viele Vorteile hat, sofern die Zahl der notwendigen Stellplätze bedarfsgerecht festgelegt ist oder berechnet werden kann. Individuell auf das jeweilige Bauvorhaben abgestimmte Stellplatzzahlen und im Idealfall anrechenbare Mobilitätskonzepte erhöhen zwar den Prüfaufwand bei Bauge-

nehmigungen und den späteren Kontrollaufwand, führen aber dazu, dass nicht unnötig Finanzmittel und Flächen verbraucht werden und Bewohnern passgenaue und attraktive Mobilitätsalternativen zum Auto zur Verfügung stehen. Für die Umsetzung vieler Strategien ist es daher von großer Bedeutung, in Stadtverwaltungen klare Zuständigkeiten und ausreichend personelle Kapazitäten für die Themen Mobilität und Stellplatz zu schaffen.

Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze

Die verschiedenen Untersuchungen (Analyse des Pkw-Besitzes in Abhängigkeit verschiedener Faktoren, exemplarische Erhebung der Stellplatzauslastung in einer Tiefgarage, Auswertung von örtlichen Bauvorschriften) lassen den Schluss zu, dass pauschal festgelegte Stellplatzzahlen pro Wohnung wie z.B. in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg in vielen Fällen nicht bedarfsgerecht sind, da sie keine individuell angepassten Lösungen erlauben. Hilfreich wären als Grundlage wissenschaftliche Studien zum faktischen Stellplatzbedarf im Geschosswohnungsbau. Angesichts der vielen identifizierten Nachteile von Stellplätzen ist es besonders wichtig, ein Überangebot zu vermeiden und Parkraum entsprechend dem tatsächlich zu erwartenden Bedarf zu schaffen, der je nach Wohnungsart, Lage, Verkehrsanbindung (v.a. ÖPNV) und sonstigen Rahmenbedingungen von Fall zu Fall deutlich differieren kann. Die Auswertungen der Aufstellungsprozesse der wenigen selbständigen Stellplatzsatzungen, die in Baden-Württemberg bis zum Zeitpunkt der Untersuchung (Anfang 2019) erlassen worden waren (Kapitel 7.3), zeigten – wie von vielen Städten in der postalischen Befragung befürchtet – zum Teil große Widerstände gegen eine Absenkung der Stellplatzzahlen. Deutlich weniger Ablehnung ließ sich feststellen, wenn die Stellplätze im Zuge eines konkreten Vorhabens in Zusammenhang mit einem Bebauungsplan reduziert wurden (Kapitel 7.4.2).

In der Gesamtschau der durchgeführten Untersuchungen kann konstatiert werden, dass bislang auf der Ebene der Länder eher weniger, aber dafür auf der Ebene von Städten und Baugebieten immer häufiger die Strategie verfolgt wird, flexible und individuell auf das jeweilige Bauvorhaben abgestimmte Stellplatzlösungen anzubieten. Zum Teil wurde hierbei auf die Unmöglichkeit hingewiesen, in örtlichen Bauvorschriften alle Eventualitäten und Fallkonstellationen bei der Festlegung von Stellplatzzahlen abschließend zu regeln, um so Einzelfallprüfungen und -entscheidungen zu vermeiden. Einfach anwendbare Pauschalvorschriften stehen meist im Widerspruch zu bedarfsgerechten Einzelfallregelungen; diese wiederum führen zu einem erhöhten Aufwand bei der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren. Obwohl es sich bei Stellplatzzahlen um eine quantitativ erfassbare Problemstellung handelt, fiel in der Gesamtschau der öffentlich zugänglichen Unterlagen, die für die Auswertung zur Verfügung standen, auf, dass relativ wenig statistische Auswertungen oder Evaluierungen zur Pkw-Ausstattung von Haushalten oder zum Bedarf an Stellplätzen durchgeführt werden. Wenn in größerem Umfang die tatsächliche Auslastung von Parkierungsanlagen im Wohnungsneubau ermittelt werden würde (wie z.B. bei der durchgeführten Erhebung in Kapitel 3.5.3), könnten auf Grundlage von wissenschaftlich abgesicherten Daten fundierte Strategien entwickelt werden, wie Parkraum passgenau hergestellt und möglichst effizient genutzt werden kann.

Viele untersuchte Städte erlauben mittlerweile Absenkungen der Zahl notwendiger Stellplätze, wenn verschiedene Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt werden, die einen geringeren Stellplatzbedarf erwarten lassen (z.B. gute ÖPNV-Anbindung, attraktives Carsharing-Angebot) – teilweise wird aber auch nur die Herstellung ausgesetzt. Immer häufiger soll so ein verstärkter Zuzug von autofreien Haushalten erreicht werden. Auf der Baugebietsebene wurden bei einigen untersuchten Beispielen bereits im Vorfeld entsprechende Mobilitätskonzepte geschaffen und deren Umsetzung rechtlich abgesichert, um auf dieser Grundlage die Zahl der Stellplätze effektiv und dauerhaft zu mindern. Das heißt im Umkehrschluss: Ein geringerer Bedarf an Stellplätzen erzeugt einen größeren Bedarf an Mobilitätsangeboten. Eine frühzeitige Planung und Umsetzung noch vor Bezug der ersten Wohnungen sind insbesondere bei schienengebundenen ÖPNV-Angeboten erforderlich.

Bemerkenswert waren beispielsweise die Rückmeldungen von einigen befragten Projektverantwortlichen, dass Investoren selbst in Wachstumsstädten wie München oder Hamburg immer noch oft der Auffassung seien, dass eine Wohnung über einen Stellplatz verfügen müsse, um gut vermarktbar zu sein. Allerdings wurde auch berichtet, dass sich diesbezüglich in jüngster Vergangenheit langsam ein Umdenken feststellen lasse. Auf Grund der zahlreichen Hinweise auch aus anderen Untersuchungen, dass Wohnungsbauinvestoren trotz möglicher Absenkungen weiterhin über das gesetzliche Mindestmaß hinaus Stellplätze errichten, sollten künftig Obergrenzen bei

der Stellplatzherstellung stärker in den Fokus rücken – vor allem in den Fällen, wenn besondere Mobilitätsangebote geschaffen werden.
Im Hinblick auf die Bestimmung der Zahl notwendiger Stellplätze kann auf Basis der vorliegenden Arbeit der Schluss gezogen werden, dass es für die politische Mehrheitsfähigkeit und Akzeptanz einer Strategie von großer Bedeutung ist, dass der ruhende Verkehr, den ein Bauvorhaben verursacht, auf privatem Grund untergebracht wird. Sowohl bei der postalischen Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg, bei weiteren Befragungen von Projektverantwortlichen als auch bei der Auswertung zahlreicher Dokumente war eine drohende Verlagerung von ruhendem Verkehr in den öffentlichen Straßenraum das zentrale Argument gegen Stellplatzreduzierungen. Zusammenfassend betrachtet sollten Strategien der öffentlichen Hand in puncto Stellplatzzahl darauf abzielen, im Wohnungsneubau wegen der vielen vom Stellplatz ausgehenden Beeinträchtigungen möglichst wenig, aber dennoch ausreichend Parkraum zu schaffen, um Missstände im Wohnumfeld und Widerstände aus der Bevölkerung und politischen Gremien zu vermeiden.

Regelungsebenen für die Qualifizierung des Stellplatzes

Auf Grund der hierarchischen Gesetzgebungsstrukturen hängen die Möglichkeiten von Städten zur Qualifizierung des Stellplatzes davon ab, welche Strategie das jeweilige Bundesland bei der Regelung der Stellplatzpflicht und bei den Ermächtigungen für örtliche Bauvorschriften in seiner Bauordnung verfolgt. Bei der Stellplatzfrage setzt die Landesgesetzgebung (Bauordnung) den Rahmen für kommunales Handeln, innerhalb dessen Strategien auf der Ebene der Gesamtstadt oder von Baugebieten entwickelt werden können. Auf der Landesebene fiel auf, dass nur wenige Bundesländer der Regelungsstrategie der Musterbauordnung folgen, die eine völlige Kommunalisierung der Stellplatzpflicht vorsieht. Auch wenn Berlin und Hamburg auf Grund einiger besonderer Rahmenbedingungen mit Flächenländern und vielen anderen Städten nicht direkt vergleichbar sind, so ist doch bemerkenswert, dass die dortige Aufhebung der Stellplatzpflicht keinen unvertretbaren Parkraummangel zur Folge hatte und diese Strategie trotzdem bislang nicht mehr Nachahmer fand. Im Bundesvergleich wird in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg die Stellplatzpflicht für Wohnungen sehr streng geregelt. Dabei verfügt Baden-Württemberg mit der VwV Stellplätze beispielsweise über eine sehr durchdachte Vorschrift zur Berechnung von ÖPNV-Abschlägen, die – anders als bisher – auch für Wohnen angewendet werden könnte.
Die im Rahmen der Arbeit durchgeführten Untersuchungen zeigten, dass es zum einen Städte gibt, die keine besonderen Probleme beim Erlass einer kommunalen Satzung mit Stellplatzreduzierungen hatten, zum anderen aber auch Städte, die dabei auf massiven Widerstand stießen. Die verschiedenen Analysen lassen den Schluss zu, dass auf örtliche Bedingungen abgestimmte Stellplatzsatzungen geeignete Instrumente sind, um wohnungs- und verkehrspolitische Ziele der Stadtentwicklung im Wohnungsneubau umzusetzen. Wie sich als Ergebnis der postalischen Befragung herausgestellt hat, sind selbständige Stellplatzsatzungen in Baden-Württemberg trotz der vielen damit verbundenen Vorteile bislang wenig verbreitet, weshalb künftig vor allem dort Städte dieses Instrument häufiger nutzen sollten. Falls die Landesbauordnung für Baden-Württemberg auch in Zukunft nicht mehr Flexibilität bei der Berechnung der Stellplatzzahlen gewährt als bisher, wäre diese Strategie umso wichtiger.
Die Analysen in Kapitel 8 ließen erkennen, dass sich die Ebene neuer Baugebiete in besonderer Weise eignet, um kleinräumig innovative Konzepte bei der Parkierung und der Mobilität umzusetzen. Hier können bereits im Vorfeld gezielt attraktive Mobilitätsangebote aufgebaut werden, die dann als Grundlage für die Minderung oder gar die Beschränkung der Stellplatzzahlen herangezogen werden können. Bei den untersuchten Städten sind bei der Umsetzung der Parkierungskonzepte sehr unterschiedliche Strategien erkennbar. Sie reichen von der Planung und Umsetzung der Maßnahmen in eigener Regie bis hin zur gänzlichen Übertragung von Aufgaben an private Investoren. Auf der Baugebietsebene stehen den Städten weit über das öffentliche Baurecht hinausgehende vielfältige Umsetzungsinstrumente zur Verfügung – insbesondere, wenn sie im Eigentum der Flächen sind. Einige Städte übernehmen dabei eine aktive Rolle und Aufgaben weit über die kommunalen Pflichten hinaus.
Vor allem die Rückmeldungen aus der postalischen Befragung von Stadtverwaltungen in Baden-Württemberg verdeutlichten, dass es von zentraler Bedeutung ist, auf welcher Ebene und in welcher Form die Stellplatzpflicht geregelt wird. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass für alle Entscheidungen zur Zahl notwendiger Stellplätze politische Mehrheiten und Beschlüsse notwendig sind, die vor allem auf kommunaler Ebene bei weitreichenden Reduzierungsabsichten oft nur schwer bzw. nicht zu erreichen sind. In der Gesamtschau der ver-

schiedenen Untersuchungen stellt sich die Frage, ob differenzierte Regelungen, wie sie in vielen örtlichen Bauvorschriften für gesamte Städte oder für Baugebiete getroffen werden, nicht auch schon auf der Landesebene in Bauordnungen oder zugehörigen Ausführungsbestimmungen getroffen werden könnten. Im Falle des Nachweises eines Mobilitätskonzeptes könnte z.B. schon auf der Landesebene ein Anspruch von Bauherren auf Reduzierung der Stellplatzpflicht vorgesehen werden.

Bausteine erfolgversprechender Qualifizierungsstrategien

Insgesamt kann das Resümee gezogen werden, dass eine zielführende Strategie für die Stadtplanung zur Lösung aktueller Probleme der Stadtentwicklung darin liegt, im Wohnungsbau nicht mehr wie meist üblich Stellplätze wie eine Selbstverständlichkeit zu planen. Vielmehr sollte sich die Stadtplanung sehr frühzeitig intensiv mit der Frage beschäftigen, wie die Bewohner an einem neuen Wohnort ihre Mobilität ohne eigenes Auto organisieren können und wie in der Folge möglichst wenige Stellplätze erforderlich werden. Die im Rahmen der Arbeit durchgeführten Untersuchungen machten deutlich, dass es vor allem bei neuen Baugebieten strategisch sinnvoll ist, ganzheitliche Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, in denen der ruhende Verkehr ein wichtiger Baustein ist. Diese sollten konsequent umgesetzt und durch tragfähige Modelle dauerhaft gesichert werden. Ambitionierte Projekte haben sich besonders dann als erfolgreich erwiesen, wenn sie gut vorbereitet, auf breiter Basis begleitet und in der Umsetzung bis zu Ende gedacht wurden.
Zusammenfassend betrachtet erscheinen Strategien zielführend, die bei Baugenehmigungen nicht mehr auf einen klassischen MIV-basierten Stellplatznachweis, sondern auf einen an den Zielen der Stadtentwicklung ausgerichteten Mobilitätsnachweis setzen (z.B. Lagarde-Campus in Bamberg). Wie sich bei den verschiedenen Untersuchungen von Stellplatzsatzungen und Baugebieten herausgestellt hat, sind die Stellplatzregelungen nur selten aus übergeordneten Konzepten bzw. Verkehrsentwicklungsplänen abgeleitet oder darin eingebettet. Auch wenn der Wohnungsstellplatz im Vergleich zu Einstellplätzen bei anderen Nutzungen eine besondere Rolle einnimmt, erscheint es wichtig, Strategien nicht nur allein darauf auszurichten, sondern die Belange des gesamten ruhenden Verkehrs einer Stadt zu berücksichtigen. Beispielsweise kann ein knappes oder teures Parkraumangebot an vielen Fahrtzielen dazu führen, dass das Auto für die Alltagsmobilität an Attraktivität verliert und somit für immer weniger Fahrten in Anspruch genommen wird. Wenn zusätzlich im Umfeld der Wohnung attraktive und kostengünstige Alternativen zum eigenen Auto angeboten werden, kann dies im Idealfall eine Reduzierung des MIV und schließlich des Autobesitzes bewirken.
Nicht unterschätzt werden darf, dass es sich beim Privatauto oft immer noch um ein Statussymbol und ein `Musthave´ handelt, das für viele Menschen emotional aufgeladen und (noch) nicht entbehrlich erscheint. Deshalb wird die Stellplatzdiskussion häufig eher ideologisch und weniger rational geführt, was die planerische Praxis erschwert. Das Thema ruhender Verkehr im Wohnungsbau ist eine sehr sensible und komplexe Planungsaufgabe – dies machten die verschiedenen in der Arbeit ausgewerteten Quellen deutlich (z.B. Kommentare in der postalischen Befragung, Protokolle von Gemeinderatssitzungen, Berichterstattung in der Lokalpresse). Vor allem eine potenzielle Verlagerung von Autos in den öffentlichen Raum, die in vielen Bestandsgebieten der Normalfall ist, wird in Neubaugebieten auf breiter Front kategorisch abgelehnt. Ziel muss daher ein bedarfsgerechtes Stellplatzangebot auf niedrigem Niveau sein, flankiert durch attraktive Mobilitätsangebote und tragfähige Quartiersstrukturen.

Zusammenfassender Ausblick

Die verschiedenen Untersuchungen in der vorliegenden Arbeit machten deutlich, dass der Stellplatz im Wohnungsbau bei einer stadtplanerischen Betrachtung in einem komplexen Spannungsfeld vieler, oft widerstreitender Belange steht. Auf diese Zielkonflikte müssen Strategien der öffentlichen Hand reagieren und Lösungswege aufzeigen. Wenn der Stellplatz als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung eingesetzt werden soll, reicht es nicht aus, den Fokus auf bestimmte Einzelaspekte zu legen. Vielmehr müssen die Strategien darauf ausgelegt sein, die unterschiedlichen Belange untereinander und gegeneinander differenziert abzuwägen und in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Die Stellplatzfrage im Wohnungsbau ist von einer hohen Komplexität geprägt. Sie reicht von rechtlichen Grundlagen über die organisatorische und bauliche Umsetzung bis hin zum langfristigen

Betrieb und der Sicherstellung von stellplatzreduzierenden Mobilitätsangeboten. Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass insbesondere solche Strategien zielführend erscheinen, die von Beginn an ein angepasstes Parkraumangebot schaffen, das weder zu einem problematischen Mangel an Stellplätzen noch zu einem Leerstand führt. Zudem sollte die Attraktivität der Autonutzung nicht gefördert und bei der Herstellung auch künftige Entwicklungen berücksichtigt werden. Jeder nicht hergestellte Stellplatz spart Wohnkosten, reduziert den Flächenverbrauch und die MIV-Belastung und trägt zur Verbesserung des Stadtbilds bei.
Zukünftig sollten die Möglichkeiten der Digitalisierung stärker genutzt werden, um Parkraum effizienter als bisher zu nutzen. Denkbar wäre es beispielsweise, sämtliche Stellplätze eines Quartiers in einem Pool zu organisieren und mit Hilfe einer App dem Bewohner in Echtzeit einen freien Stellplatz entweder in der hauseigenen Tiefgarage oder in einer anderen wohnungsnahen Parkierungsanlage zuzuweisen. Mit Blick auf Baden-Württemberg kann resümiert werden, dass die dortigen Gemeinden insbesondere seit der Ermächtigung zum Erlass eigener Stellplatzreduzierungen für Wohnungen bei konsequenter Anwendung umfangreiche Möglichkeiten haben, mit Hilfe entsprechender örtlicher Bauvorschriften den Stellplatz strategisch für Ziele der Stadtentwicklung einzusetzen.
Die Untersuchungen lassen den Schluss zu, dass in Baden-Württemberg verstärkt stellplatzfreier Wohnraum geschaffen werden sollte, um autofreie Haushalte im Wohnungsneubau nicht länger zu benachteiligen. Der Schlüssel hierfür ist: Anerkennung eines Mobilitätsnachweises anstelle des Stellplatznachweises bei der Baugenehmigung.
Die Frage der Unterbringung des ruhenden Verkehrs beim Neubau von Wohnungen stellt auch künftig eine wichtige Stellschraube für die Stadtentwicklung dar. Ebenso wichtig ist aber auch die Frage des Umgangs im Wohnungsbestand, wo ebenfalls großer Handlungsbedarf besteht und viele Potenziale ungenutzt sind. Allerdings lassen sich dort Maßnahmen wegen der eingeschränkten Handhabe der öffentlichen Hand nachträglich deutlich schwieriger umsetzen als im Neubau. In jedem Fall sollte in Zusammenhang mit Neubauprojekten (v.a. in integrierten Lagen wie Baulücken) auch stets der umliegende Bestand mitgedacht und Synergieeffekte angestrebt werden (z.B. Mitnutzung von Carsharing oder Lastenfahrrädern). Dies sorgt für einen Mehrwert über das Neubauvorhaben hinaus und erhöht so die Akzeptanz im Umfeld.
Bei der Ausgestaltung von Strategien besteht eine besondere Herausforderung darin, dass es aktuell einige Unsicherheiten gibt, wie sich die Mobilität und damit verbunden der private Autobesitz künftig weiterentwickeln werden. Angesichts einer bislang nicht feststellbaren Gesamtabnahme von Pkw in Haushalten wird es noch für viele Jahre eine bestimmende Aufgabe der Stadtplanung sein, intelligente Strategien zum Umgang mit Stellplätzen im Wohnungsbau zu finden und umzusetzen. Diese sollten die Herstellung von unnötigen Stellplätzen vermeiden, indem der Stellplatzbedarf bzw. der Pkw-Besitz auf ein Minimum reduziert wird. Sie sollten außerdem dazu führen, dass die weiterhin erforderlichen Stellplätze möglichst kostengünstig, flächensparend und stadtbildverträglich hergestellt werden. In den Fokus sollten Strategien rücken, die unter Beibehaltung der grundsätzlichen Stellplatzpflicht geeignete Rahmenbedingungen schaffen, damit weniger Stellplätze für die Bedarfsdeckung notwendig werden. In der Gesamtschau kann als Fazit der Arbeit gezogen werden, dass die Themen Parkierung und Mobilität im Wohnungsneubau zusammengehören und aufgrund der Wechselwirkungen auch zusammengedacht werden sollten. Der Stellplatz im Wohnungsneubau kann dabei als Instrument zur Förderung autofreier Mobilität eingesetzt werden. Die Bundesländer und Gemeinden stehen dabei in der Pflicht, ihre weitreichenden Einflussmöglichkeiten im Sinne einer zukunftsorientierten Stadtplanung zu nutzen. Jede Fahrt mit dem Auto beginnt und endet auf einem Stellplatz. Jede Veränderung im Bereich der ruhenden Mobilität sollte mit einer Strategie beginnen und mit einem Mehrwert für alle enden.

Danksagung

Mir ist es ein großes Anliegen, allen an dieser Arbeit Beteiligten zu danken. Mein besonderer Dank gilt zunächst meinen Betreuerinnen und Gutachterinnen Frau Prof. Dr. Angela Million (TU Berlin) sowie Frau Prof. Dr. Christina Simon-Philipp (HFT Stuttgart). Sie hatten stets ein offenes Ohr für mich und haben durch ihre konstruktive Kritik und Beratung einen wesentlichen Beitrag zur vorliegenden Arbeit geleistet. Frau Prof. Dr. Christina Simon-Philipp hat mich außerdem ermutigt, zu promovieren, und mich bei den Fördermodalitäten tatkräftig unterstützt. Ihr großer Zuspruch gerade auch in schwierigen Phasen der Arbeit hat mir sehr geholfen.

Bei Herrn Prof. Dr. Tomás M. Fernandez-Steeger möchte ich mich herzlich für die Übernahme des Vorsitzes des Promotionsausschusses bedanken. Dank möchte ich ebenso allen Mitarbeitern an der TU Berlin aussprechen, die trotz erschwerter Bedingungen wegen der Coronapandemie und massiver IT-Probleme nach einem Hackerangriff auf die Universität die zeitnahe Verteidigung meiner Arbeit ermöglicht haben.

Zudem möchte ich mich beim (damaligen) Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (Baden-Württemberg) für die zweijährige Förderung im Rahmen des „Programms zur Stärkung der Hochschulen für angewandte Wissenschaften in Promotionsverfahren durch Förderung kooperativer (Einzel-)Promotionen“ bedanken. Ein herzlicher Dank geht auch an die Mitarbeiter der Geschäftsstelle des HAW BW e.V. und der HFT Stuttgart für die Abwicklung der Förderung.

Danke sagen möchte ich auch allen Organisatoren und Teilnehmern an den Doktorandenkolloquien am Institut für Stadt- und Regionalplanung/ Fachgebiet Städtebau und Siedlungswesen an der TU Berlin. Nach den intensiven Diskussionen bin ich stets mit viel neuem Input an den heimischen Schreibtisch zurückgekehrt.

Ebenso bedanke ich mich herzlich bei den Pretestern des Fragebogens für die postalische Befragung. Ihre kritische Prüfung und konstruktive Rückmeldung waren überaus hilfreich. Ein großer Dank geht an alle Mitarbeiter in Stadtverwaltungen, die an der Befragung teilgenommen haben und mir so ermöglichten, vielfältige Erfahrungen und Einschätzungen aus der Praxis in die Arbeit einfließen zu lassen. Der erfreulich hohe Rücklauf war eine große Hilfe bei der Beantwortung meiner Forschungsfrage. Wertvoll war auch die Hilfestellung meiner ehemaligen Kollegen im Studiengang Wirtschaftspsychologie an der HFT Stuttgart bei der Anwendung von SPSS.

Bedanken möchte ich mich darüber hinaus bei allen Stadtverwaltungen, Architektur- und Stadtplanungsbüros, Investoren, Projektentwicklern und Wohnungsunternehmen, die bereit waren, meine Fragen zu beantworten. Allen Interviewpartnern bin ich sehr dankbar, dass sie sich die Zeit für ein persönliches Gespräch genommen haben.

Ein großer Dank gilt allen, die mir die Nutzung von Bild- und Planmaterial für die vorliegende Veröffentlichung meist sogar kostenlos gestattet haben. Zudem möchte ich mich bei allen Freunden und Arbeitskollegen für die vielen interessanten Diskussionen und Anregungen bedanken.

Von Herzen möchte ich meinen Eltern für die stets große Unterstützung danken – sie haben mir in meinem Leben viel ermöglicht. Zu guter Letzt geht ein ganz besonderer Dank an meinen Lebensgefährten, der immer ein offenes Ohr für mich hatte und stundenlang mit mir diskutiert hat. Da er so tapfer gegen seine schwere Krankheit gekämpft hat, hatte ich nach einer längeren Unterbrechung auch wieder den Kopf frei, um die Arbeit abzuschließen – ich danke dir!

11 Anhang

Abkürzungen

%	Prozent
€	Euro
+	plus / und
§	Paragraf
A	Autobahn
Abs.	Absatz
AbS.	Ablösesatzung
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AG	Aktiengesellschaft
AG	Arbeitsgruppe
AL	Alternative Liste
Art.	Artikel
ASK	Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V.
AV	Ausführungsvorschriften
AWO	Arbeiterwohlfahrt
B	Baufeld
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BauGB	Baugesetzbuch
BauModG NRW	Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BauO	Bauordnung
BauO LSA	Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
BbgBO	Brandenburgische Bauordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGB-Gesellschaft	Gesellschaft des bürgerlichen Rechts
BGF	Bruttogeschossfläche
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BImSchG	Bundes-Imissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMW	Bayerische Motoren Werke
B-Plan	Bebauungsplan
Br.	Breisgau
BremLBO	Bremische Landesbauordnung
BSW	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVD NL	bauverein Darmstadt New Living GmbH & Co. KG
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern (Freistaat)
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
ccm	Kubikzentimeter
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CIAM	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
cm	Zentimeter
CO	Kohlenstoffmonoxid
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CS	Carsharing
CST	Carsharing-Stellplatz

CSU	Christlich-Soziale Union in Bayern
ct	Cent
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (Bewertungskurve A)
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEGURBA	Degree of urbanisation (Verstädterungsgrad)
dena	Deutsche Energie-Agentur
Destatis	Statistisches Bundesamt
dgl.	dergleichen
Difu	Deutsche Institut für Urbanistik
DIN	Deutsche Institut für Normung e.V. (früher Deutsche Industrie-Norm)
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Berlin)
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
DM	Deutsche Mark
Dr.	Doktor
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVP	Deutsche Volkspartei
E	Elektro
e.V.	eingetragener Verein
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
EAW	Eisenbahnausbesserungswerk
ebd.	ebenda
ECA	European Recovery Program
EFH	Einfamilienhaus
eG	eingetragene Genossenschaft
EnEV	Energieeinsparverordnung
EOF	Einkommensorientierte Förderung
et al.	et alii (lateinisch für: und andere)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EVS	Einkommens- und Verbrauchsstichprobe
EW	Einwohner
EZFH	Ein- und Zweifamilienhaus
F	Frankreich
f.	folgend
FAB	Fachabteilung
FAG	Freiburger Autogemeinschaft
FB	Fragebogen
FDP	Freie Demokratische Partei
FF	Für Freiburg - Politik aus christlicher Verantwortung (Partei)
FGL	Freie Grüne Liste
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FKB	Freiburger Kommunalbauten GmbH
FL	Freiburg Lebenswert (Partei)
Fr	Freitag
FST	Fahrradabstellplatz
FW	Freie Wähler (Partei)
G	Gemeinderatsdrucksache
g	Gramm
GABl	gemeinsames Arbeitsblatt
GAL	Grün-Alternative-Liste
GaVO	Garagenverordnung
GB/ BHE	Gesamtdeutscher Block/ Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten
GBG	Mannheimer Wohnungsbaugesellschaft mbH
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GebOSt	Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
gefö. WE	geförderte Wohnungen
GEG	Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG
GEIG	Gebäude- Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz
gem.	gemäß

GeQo	Genossenschaft für Quartiersorganisation
GFZ	Geschossflächenzahl
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GHS	Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GRAG	Gemeinderätliche Arbeitsgruppe
GRDrs	Gemeinderatsdrucksache
GRZ	Grundflächenzahl
GS	Großstadt
GSW	Gemeinnütziges Siedlungswerk
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	Hektar
HBauO	Hamburgische Bauordnung
HH	Haushalt
i.	im
i.d.F.v.	in der Fassung vom/ von
i.d.R.	in der Regel
i.S.d.	im Sinne des
i.V.m.	in Verbindung mit
IBM SPSS	Statistik- und Analyse-Software der Softwarefirma IBM
ICE	Intercity-Express
IfD	Institut für Demoskopie Allensbach
IHK	Industrie- und Handelskammer
IKEM	Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V.
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnik
IWU	Institut Wohnen und Umwelt
J.	Jahr
K	Kriterium
k.A.	keine Angabe
Kap.	Kapitel
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/ h	Kilometer pro Stunde
km²	Quadratkilometer
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LBau M-V	Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern
LBauO	Landesbauordnung Rheinland-Pfalz
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg
LBO SH	Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein
LBOSaar	Landesbauordnung Saarland
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft
LHM	Landeshauptstadt München
LHS	Landeshauptstadt Stuttgart
Lkw	Lastkraftwagen
LPD	Landespolizeidirektion
LR	ländliche Region
lt.	laut
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
m	Meter
m²	Quadratmeter
MA	Magistratsabteilung
max.	maximal
mbH	mit beschränkter Haftung
MFH	Mehrfamilienhaus

M-GarVO	Mustergaragenverordnung
MHKBG	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung (NRW)
MI	Mischgebiet
MiD	Mobilität in Deutschland
Min.	Minuten
min.	mindestens
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
Mob.-Konzept	Mobilitätskonzept
MOP	Deutsches Mobilitätspanel
Mrd.	Milliarde
MS	Mittelstadt
MU	Urbanes Gebiet
M.V.	Mecklenburg-Vorpommern
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft
MVI	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
MWh	Megawattstunde
MWK	Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg
MWSP	MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH
n	gültige Fälle
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NO	Stickstoffmonoxid
NO_2	Stickstoffdioxid
not. ST	notwendige Stellplätze
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NW	Nordrhein-Westfalen
O	Sauerstoff
o.A.	ohne Autor
o.Ä.	oder Ähnliches
o.J.	ohne Jahr
o.M.	ohne Maßstab
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
ÖBV	örtliche Bauvorschriften
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	öffentlicher Personenverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
P	Parkhaus
PFV	Parkierungsanlagen Französisches Viertel
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
Prof.	Professor
PV	Photovoltaik
R	Radius
RegioStaR	Regionalstatistische Raumtypologie
RGaO	Reichsgaragenordnung
Rn.	Randnummer
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (Aachen)
S.	Satz
S.U.S.I.	Selbstorganisierte unabhängige Siedlungsinitiative
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SB	Strategiebaustein
S-Bahn	Stadtbahn bzw. Schnellbahn
SB-B	Strategiebausteine für die Baugebietsebene
SB-L	Strategiebausteine für die Landesebene
SB-S	Strategiebausteine für die gesamtstädtische Ebene
SHI	Sparkassen Hanse Immobilien GmbH
sog.	sogenannt

SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SPON	Spiegel Online
SR	Stadtregion
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung
ST	Stellplatz
StaLaBW	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
STBW	Stadtwerke Bamberg
Stgt.	Stuttgart
StPlS	Stellplatzsatzung München
StS	Stellplatzsatzung
StS Ba	Stellplatzsatzung Bamberg
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUV	Sports Utility Vehicle/ Stadtgeländewagen
SWSG	Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH
SWT	Stadtwerke Tübingen
t	Tonne
TA	Technische Anleitung
TAZ	die tageszeitung
TGa	Tiefgarage
TGV	Train à grande vitesse
ThürBO	Thüringer Bauordnung
TU	Technische Universität
TÜL	Tübinger Linke
tw.	teilweise
u.a.	unter anderem
U-Bahn	Untergrundbahn / Untergrundschnellbahn
USA	Vereinigte Staaten von Amerika
UWIGA	Unabhängige Wählergemeinschaft
V	Vorlage
v.a.	vor allem
VCD	VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
VM	Verkehrsministerium
VollzBekThürBO	Bekanntmachung des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr zum Vollzug der Thüringer Bauordnung
vs.	versus
VV	Verkehrsverbund
VV BauO NRW	Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung NRW
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwV Stellplätze	Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze
VwVSächsBO	Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Sächsischen Bauordnung
WA	Allgemeines Wohngebiet
WE	Wohneinheit
Wfl.	Wohnfläche
WGM	Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH
Whg.	Wohnung
WIT	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Tübingen mbH
WoEigG	Wohnungseigentumsgesetz
WoFlV	Verordnung zur Berechnung der Wohnfläche (Wohnflächenverordnung)
WR	Reines Wohngebiet
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZS	zentrale Stadt

Quellenverzeichnis (Literatur und sonstige Dokumente)

Abgeordnetenhaus Berlin 2005: Drucksache 15/12327. 15. Wahlperiode. Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen) vom 3. März 2005. Verzichtet der Senat auf Einnahmen in Millionenhöhe durch fehlende Stellplatzabgabe? Zugriff auf https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/15/KlAnfr/ka15-12327.pdf am 20.08.2020

acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften 2020: Presseinformation. Zugriff auf https://www.acatech.de/wp-content/uploads/2020/10/PI_Mobilitaetsmonitor-2020.pdf am 01.11.2020

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club 2010: Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen. Bremen. Zugriff auf http://www.adfc.de/files/2/110/111/ADFC_Hinweise_Planung_Abstellanlagen.pdf am 20.10.2019

AG Freiraum 2016: Erste Ergebnisse der AG Freiraum im Stadtteil Vauban. In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 4/2016, S. 8-9, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2016-4.pdf am 05.05.2020

Agora Verkehrswende 2019: Parkraummanagement lohnt sich. Leitfaden für die Kommunikation und Verwaltungspraxis. Auftragnehmer: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu), tippingpoints. Autoren: Bauer, Ute/ Hertel, Martina/ Sedlak, Robert

Allgeier, Erich/ Rickenberg, Hans 2013: Die Bauordnung für Hessen. Kommentar der Hessischen Bauordnung mit Zeichnungen zu den Gebäudeklassen, zum Vollgeschossbegriff und zu den Abstandsregelungen. 9. überarbeitete Auflage. Stuttgart.

Alrutz, Dankmar/ Bohle, Wolfgang 2001: Bedarf von Fahrradabstellplätzen bei unterschiedlichen Grundstücksnutzungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenverkehr. Heft V 79. Bergisch-Gladbach

Amt für Statistik und Einwohnerwesen der Stadt Freiburg im Breisgau 1994: Beiträge zur Statistik der Stadt Freiburg im Breisgau. Wahl der Gemeinderäte und Wahl der Ortschaftsräte vom 16. Juni 1994 in Freiburg i.Br. Freiburg. Zugriff auf https://fritz.freiburg.de/Bibliothek/9409wg__.pdf am 05.05.2020

Architektenkammer Baden-Württemberg 2019: Merkblatt Nr. 61-4: Kurzkommentierung zur LBO-Novelle 2019. Kurzkommentierung zur LBO-Novelle 2019: Änderung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg zum 1. August 2019. Zugriff auf https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt61-4_LBO-Kurzkommentierung.pdf am 16.09.2020

Architektenkammer Rheinland-Pfalz/ Städtetag Rheinland-Pfalz/ Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz/ Landkreistag Rheinland-Pfalz 2019: Mehr Konzept. Orientierungshilfe zur Vergabe öffentlicher Grundstücke nach Konzeptqualität. Zugriff auf https://fm.rlp.de/fileadmin/fm/PDF-Datei/Bauen_und_Wohnen/Bezahlbares_Wohnen_und_Bauen/Downloads/Broschuere_Konzeptvergabe.pdf am 10.10.2020

ARGEBAU 1989: Musterbauordnung MBO - Fassung vom 11. Dezember 1981. Durch Beschlüsse der Fachkommission „Bauaufsicht" fortgeschriebene Fassung Stand 18. März 1988, zuletzt geändert durch Beschluß der Ministerkonferenz der ARGEBAU vom 30. November 1989. Zugriff auf https://www.is-argebau.de/Dokumente/4238122.pdf am 20.08.2019

ARGEBAU 1997: Musterbauordnung (MBO). Fassung Dezember 1997. Zugriff auf https://www.is-argebau.de/lbo/VTMB000.pdf am 20.08.2019

ARGEBAU 1998: 50 Jahre ARGEBAU. Festschrift anläßlich der Jubiläumsveranstaltung am 4. Dezember im Rathaus der Freien Hansestadt Bremen. Bremen.

ARGEBAU 2002: Musterbauordnung (MBO) - Begründung der Fassung November 2002. Zugriff auf https://www.is-argebau.de/Dokumente/4231757.pdf am 20.08.2019

ARGEBAU 2008: Musterbauordnung (MBO) - Begründung der Fassung Oktober 2008. Zugriff auf https://www.is-argebau.de/Dokumente/42311629.pdf am 20.08.2020

ARGEBAU 2019: Musterbauordnung (MBO) Fassung vom November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss der Bauministerkonferenz vom 27.09.2019. Zugriff auf https://www.is-argebau.de/Dokumente/42323097.pdf am 20.08.2020

Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Neues Hulsberg Viertel, Bremen. Stellplatz- und Mobilitätskonzept. Stand: 22.12.2015, Hamburg. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/19_140_S_Deputationsvorlage_B%2B2450%2BHulsberg_End.25924.pdf, https://www.transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=kogis_tp_berlin01.c.85851.de&_article_id=46452&lang=de&kat=13254&dokumententypen%5B%5D=Senat%2C+Magistrat%2C+Deputation%2C+Aussch%FCsse+und+Beir%E4te&fulltext=Bebauungsplan+Hulsberg&fileCnt=on am 07.08.2019 (S. 134-170 in dem pdf-Dokument)

Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2017: Neues Hulsberg Viertel, Bremen. Stellplatz- und Mobilitätskonzept. Stand: 08.12.2017, Hamburg. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2019/02/171208-Mobilitätskonzept_Kurzbericht.pdf am 08.08.2019

Aschke, Manfred 2013: § 12 BauNVO Stellplätze und Garagen. In: Ferner, Hilmar/ Kröninger, Holger/ Aschke, Manfred 2013 (Hg.): Baugesetzbuch mit Baunutzungsverordnung. Handkommentar. 3. Auflage, S. 1081-1085

Aschke, Manfred 2013a: § 21a BauNVO Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen. In: Ferner, Hilmar/ Kröninger, Holger/ Aschke, Manfred 2013: Baugesetzbuch mit Baunutzungsverordnung. Handkommentar. 3. Auflage, S. 1163-1169

Aulinger, Christian/ Gilbert, Mark/ Kogler, Georg 2011: modell_anger. Bauträgerwettbewerb Podhagskygasse II, 1220 Wien zu Realisierung empfohlener Beitrag, Bauplatz 2. Wien. Zugriff auf https://mail.hft-stuttgart.de/owa/#path=/mail am 16.07.2019

AUTO BILD, BEG 2013: Die Pseudo-Ökos von Nippes. Artikel in der Zeitschrift AUTO Bild am 02.08.2013. Nr. 31. S. 88. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2013_08_02_AutoBild_Die_Pseudo_%c3%83%e2%80%93kos_von_Nippes.pdf am 10.04.2020

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2012: Geschäftsordnung für das Schlichtungsverfahren in der Autofreien Gartensiedlung Weißenburg. - verabschiedete Fassung Januar 2002 - (zuletzt geändert am 26. Mai 2012). Münster. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/Geschaeftsordung_Schlichtungsstelle.pdf am 02.07.2019

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017a: Satzung des Vereins „Autofreie Siedlung Weißenburg e.V.", Münster, gegründet am 25.08.2001, zuletzt geändert am 06.05.2017. Münster. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/Vereinssatzung.pdf am 02.07.2019

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2017b: Bewohnerverein „Autofreie Siedlung Weißenburg e.V." Geschäftsordnung für das Vermietungsgremium in der Autofreien Gartensiedlung Weißenburg - verabschiedete Fassung 26. Mai 2012, zuletzt geändert am 06. Mai 2017. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/Vereinssatzung.pdf am 02.07.2019

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019: Liebe Bewohnerinnen und Bewohner der Autofreien Siedlung Weißenburg. Münster. (Brief des Bewohnervereins an die Bewohner) Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/fahrradstellplatz.pdf am 02.07.2019

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.a: Liebe Nachbarinnen und Nachbar, Herzlich willkommen in der autofreien Siedlung Weißenburg1 Münster. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/Umzugs-Transport-Hinweise.pdf am 02.07.2019

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. o.J.b: Autofreie Siedlung Weißenburg. Lebensqualität in der Stadt Münster. Münster. (Vereinflyer) Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/Vereinsflyer.pdf am 02.07.2019

B90/ Die Grünen Fraktion Heilbronn 2019: Antrag. Betreff: DS 1 2019 Aufsiedlung Neckarbogen. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=667 am 25.05.2019

Balensiefen, Gotthold Alexander 2016: BWLBO § 74, 4. Edition, Stand 15.11.2016 IN: Spannowsky, Willy / Uechtritz, Michael: BeckOK Bauordnungsrecht Baden-Württemberg. München (Beck eBook)

Bauaufsicht Frankfurt 2017: Leitfaden Stellplatzsatzung. Stand 02/2017. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Leitfaeden/17_02_06_Leitfaden_Stellplatzsatzung.pdf am 17.11.2018

Bauaufsicht Frankfurt 2020: Leitfaden Stellplatzsatzung. Stand 02/2020. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Stellplatzsatzung/2020-02_Leitfaden_Stellplatzsatzung.pdf am 01.10.2020

Bäumer, Doris/ Köllinger, Claus 2013: 1. Einführung. Das Projekt ADD Home. In: o. Hg.: Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement. Projektdokumentation des EU-Projektes ADD HOME. S.2-3. Zugriff auf https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/sites/default/files/projekt_addhome_final_brochure_deutsch.pdf am 26.10.2020

BAURCONSULT 2017: Erläuterungsbericht. Studie Verkehrs-Erschließung Lagarde-Campus. Im Auftrag der Stadt Bamberg. Pegnitz. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 28.05.2020

Baureferat 2013: Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11190. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1943 b Frankfurter Ring (südlich), A 9 Berlin-München (westlich) und Domagkstraße (nördlich) - ehemalige Funkkaserne. Neubau der Erschließungsstraßen und Anschluss des Neubaugebiets an den Frankfurter Ring und die Domagkstraße. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2943724.pdf am 20.05.2020

Baureferat 2020: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17313. Zusätzliche Baumpflanzungen und schmälere Gehwege im Bereich des Domagkparkes. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5804279.pdf am 20.05.2020

Bayerische Staatsregierung 2018: Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt. Nr. 13, München, den 17. Juli 2018. B 1612. Zugriff auf http://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP17/GVBl/2018/2018_13/GVBL-2018-13%20S%20523%2017-21574.pdf am 20.08.2020

Bayerisches Landesamt für Statistik 2019a: Bestand an Wohngebäuden und Wohnungen in Bayern. Stand: 31. Dezember 2018. Statistische Berichte. Fürth. Zugriff auf https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroffentlichungen/statistische_berichte/f2400c_201800.pdf am 20.05.2020

Bayerisches Landesamt für Statistik 2019b: Einwohnerzahlen am 31. Dezember 2018. Statistische Berichte. Fürth. Zugriff auf https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroffentlichungen/statistische_berichte/a1200c_201844.pdf am 20.05.2020

Bayerisches Landesamt für Statistik 2019c: Bevölkerung in den Gemeinden Bayerns nach Altersgruppen und Geschlecht. Statistische Berichte. Zugriff auf https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroffentlichungen/statistische_berichte/a1310c_201800.pdf am 20.05.2020

Bayerisches Landesamt für Statistik 2019d: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Bayern und deren Pendlerverhalten am 30. Juni 2018. Teil III der Ergebnisse der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Statistische Berichte. Zugriff auf https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroffentlichungen/statistische_berichte/a6c00c_201800.pdf am 28.05.2020

Bayerisches Landesamt für Statistik 2019e: Baufertigstellungen in Bayern 2019. Statistische Berichte. Fürth. Zugriff auf https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroffentlichungen/statistische_berichte/f2200c_201900.pdf am 28.05.2020

Bayerisches Landesamt für Umwelt 2007: Parkplatzlärmstudie - 6. überarbeitete Auflage. Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen. Bearbeitung: Möhler + Partner. Augsburg

BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2018: Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen. Bericht 2014 bis 2017. Zugriff auf https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2018/buendnis-bezahlbares-wohnen-dl.pdf;jsessionid=8B2BE5654E9062EC46D096E99D75776E.live21304?__blob=publicationFile&v=1 am 28.10.2020

BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.)/ Quaestio 2017: Aktuelle Trends der Wohnungsbautätigkeit in Deutschland – Wer baut wo welche Wohnungen? Auftragnehmer: Quaestio Forschung & Beratung, Bonn

Becker, Carlo/ Hübner, Sven 2017: URBANE FREIRÄUME. Qualifizierung, Rückgewinnung und Sicherung urbaner Frei- und Grünräume. Endbericht September 2017, Materialband, Steckbriefe der Fallstudien. Zugriff auf https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Projektentwicklung__-management/Forschung/Materialband_Steckbriefe_UF_01-11-2017_final_web.pdf am 20.08.2020

Becker, Udo J./ Becker, Thilo / Gerlach, Julia 2012: Externe Autokosten in der EU-27. Überblick über existierende Studien. TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie. Dresden. Zugriff auf https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_cars/The_true_costs_of_cars_DE.pdf am 10.10.2020

Beirat Östliche Vorstadt 2016: Stellungnahme des Beirats Östliche Vorstadt zum aktuellen Stand des Bebauungsplan-Entwurfs 2450 für das Neue Hulsberg Viertel. Bremen. Zugriff auf https://www.ortsamtmitte.bremen.de/sixcms/media.php/13/Stellungnahme%2BBeirat%2B%25D6stliche%2BVorstadt%2Bzum%2BNHV%2B12%2BApril%2B2016.pdf am 08.08.2019

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH 2018: Freiraumkonzept zum Städtebaulichen Konzept „Westlich des Hauptbahnhofes“. Stand: 26.02.2018. Zugriff auf https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/OEffentlichkeitsbeteiligung_und_Auskuenfte/Aktuelle_Planungen/Aktuelle_Planungen_2018/323-2_Freiraumkonzept_01.pdf am 03.09.2019

Bieler, Cuno/ Sutter, Daniel 2019: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017. Zürich. Zugriff auf https://www.infras.ch/media/filer_public/b0/c9/b0c9923c-199c-4642-a235-9e2440f0046a/190822_externe_kosten_verkehr_2017.pdf am 11.11.2020

Blees, Volker/ Thiemann-Linden, Jörg/ Müller, Katharina 2019: Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Zukunftsnetz Mobilität NRW. Zugriff auf https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/Stellplatz-Mustersatzung/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf am 21.09.2020

Blume, Alexander 2017: § 84 NBauO Örtliche Bauvorschriften. Stand: 01.02.2017 IN: Spannowsky, Willy/ Otto, Christian W.: Beck´scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Niedersachsen. 4. Auflage.

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2020: Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik. Ausgabe 2020. Berlin. Zugriff auf https://www.bmu.de/publikation/klimaschutz-in-zahlen-2020/ am 26.10.2020

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hg.)/ Neitzel, Michael et al. 2015: Bericht der Baukostensenkungskommission im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen. Endbericht 2015. Berlin. Zugriff auf https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/buendnis-bezahlbares-wohnen-baukostensenkungskommission.pdf;jsessionid=B2971139839AFBE9D5C0B41592A8385B.2_cid364?__blob=publicationFile&v=3 am 12.07.2020

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2017: Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2016. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Drucksache 18/ 11975. Zugriff auf https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/119/1811975.pdf am 01.11.2020

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2018: Dritter Bericht der Bundesregierung über die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft in Deutschland und Wohngeld- und Mietenbericht 2016. Drucksache 18/13120. Zugriff auf https://www.bmi.bund.deSharedDocsdownloadsDEveroeffentlichungenthemenbauenwohnenmietenbericht-2017.pdf__blob=publicationFile&v=3 am 10.10.2020

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2019a: Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Zugriff auf https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/umweltbewusstsein_2018_bf.pdf am 28.10.2020

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2019b: Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. Berlin. Zugriff auf https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf am 01.11.2020

BMUB Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2017: Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf am 10.10.2020

BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/ BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.)/ empirica 2009: Baugruppen Ergebnisse der ExWoSt-Studie „Strategien und Aktionsfelder für städtisches Wohnen von Familien". BBSR-Online-Publikation, Nr. 14/2009. Berlin, Bonn. Zugriff auf https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/DL_ON142009_neu.pdf;jsessionid=0C30378BFD60BF3E24C345CDA57D22F8.live21301?__blob=publicationFile&v=3 am 27.04.2020

BMVBW Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) 2004: Mobilitätsmanagement. Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien. Direkt. Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Berlin

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.)/ DIW Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2019 : Verkehr in Zahlen 2019/2020. 48. Jahrgang. Bearbeitung: DIW Berlin. Berlin. Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2019-pdf.pdf?__blob=publicationFile am 20.10.2020

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur / BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018: Regionalstatistische Raumtypen für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bearbeitungsstand 26.06.2018. Excel-Tabelle. Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html am 24.08.2019

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2018a: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Arbeitspapier. Version V1.1 (06.06.2018). Berlin. Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/regiostar-arbeitspapier.pdf?__blob=publicationFile am 24.08.2019

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur o.J.: RegiStarR. Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bonn. Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/regiostar-raumtypologie.pdf?__blob=publicationFile am 24.08.2019

Bogner, Alexander / Menz, Wolfgang 2009a: Das theoriegeleitete Experteninterview. Erkenntnisinteresse, Wissensformen, Interaktion. In: Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden. S. 61-98

Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden

Bogner, Alexander/ Menz, Wolfgang 2009: Experteninterviews in der qualitativen Sozialforschung. Zur Einführung in eine sich intensivierende Methodendebatte. In: Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden. S. 7-31.

Böhme, Helmut 1995: Motorisierung und Städtebau. Historische Aspekte zu einem größeren Thema. In: Niemann, Harry/ Hermann, Armin 1995: Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten. Stuttgart. S. 229-240

Book, Simon/ Dambeck, Holger/ Radü, Jens/ Stotz, Patrick/ Traufetter, Gerald/ Uebelacker, Till 2020: Die Verkehrtwende. IN: Der Spiegel, Nr. 44, 24.10.2020, S. 74-79

Bothe, Joachim 2018: § 9 BauGB Inhalte des Bebauungsplanes. In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 145-190

Brandenburg an der Havel 2013: Vorlagen Nr. 273/2013. Änderung der Satzung der Stadt Brandenburg an der Havel über die Festsetzung der Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzherstellungssatzung - SHS). Zugriff auf https://ctx1.stadt-brandenburg.de/bi/___tmp/tmp/450810365865118O7/586511807/00075237/37.pdf am 20.11.2018

Brandenburg an der Havel 2014: Satzung der Stadt Brandenburg an der Havel über die Festsetzung der Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzherstellungssatzung - SHS) vom 24.01.2014. Zugriff auf https://www.stadt-brandenburg.de/fileadmin/pdf/10/Buero_SVV/Satzungen/Stellplatzherstellungssatzung.pdf?no_cache=1 am 20.11.2018

Bremische Bürgerschaft 2010: Plenarprotokoll, 46. Sitzung, 07.12.10., Stadtbürgerschaft 17. Wahlperiode. Zugriff auf https://www.bremische-buergerschaft.de/dokumente/wp17/stadt/protokoll/P17S0046.pdf am 09.08.2019

Bremische Bürgerschaft/ Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD 2010: Hulsberg-Quartier sozial, ökologisch und demokratisch gestalten. Drucksache 17 / 664 S. Bremen. Zugriff auf https://www.bremische-buergerschaft.de/dokumente/wp17/stadt/drucksache/D17S0664.pdf am 08.08.2019

Brombach, Karoline/ Jessen, Johann 2017: Reurbanisierung in der Region Stuttgart. In: Simon-Philipp, Christina 2017: WohnOrte2. 90 Wohnquartiere in Stuttgart von 1890 bis 2017. Stuttgart. S. 358-361.

Brosig, Rasmus et al. 2015: Stadtteilentwicklung in der autofreien Siedlung Köln-Nippes. Projektarbeit an Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW Abteilung Köln. Köln. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2015_06_Projektarbeit_FHOEV_NRW_-_Stadtteilentwicklung_autofreie_Siedlung_Koeln-Nippes.pdf am 26.06.2019

Brosius, Felix 2018: SPSS. Umfassendes Handbuch zu Statistik und Datenanalyse. 8. Auflage. Frechen

Bücking, Robert 2014: Spezial 5: Mobilität und Öffentlicher Raum (31.03.2014). In: Bücking, Robert et al. 2014: Zwischenbilanz der Spezialveranstaltungen. Entwurf, Stand 12. Mail 2014. Bremen. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2014/05/140512_Report-Spezial-gesamt.pdf am 09.08.2019. S. 18-20.

Bundesanstalt für Straßenwesen 2020: Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfälle im Deutschland. Bergisch Gladbach, Mai 2020. Zugriff auf https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile&v=14 am 10.10.2020

Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH 2016 (Hg.): Stadtausstellung Heilbronn. Das Projekt. BUGA 17.04. - 06.10.2019. Heilbronn. Zugriff auf https://www.heilbronn.de/fileadmin/daten/stadtheilbronn/formulare/buga/Stadtausstellung_Neckarbogen.pdf am 25.05.2019

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1995: Handlungsrahmen der Bundesregierung für eine Initiative zum kosten- und flächensparenden Bauen. Drucksache 13/2247. 29.08.95. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Bonn.

Bundesverband CarSharing e.V. 2018: CarSharing fact sheet. Nr. 7. November 2018. Entlastungswirkung verschiedener CarSharing-Varianten. Zugriff auf https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_7_final_versandversion.pdf am 20.10.2020

Bundesverband CarSharing e.V. 2020a: Carsharing in Deutschland. Jahresbericht 2019/ 2020. Berlin. Zugriff auf https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bsc_jahresbericht.pdf am 03.10.2020

Bundesverband CarSharing e.V. 2020b: CarSharing in Deutschland 2020. Zugriff auf https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/carsharingdeutschland_einzelseiten_neu.pdf am 12.11.2020

Bündnis 90/ Die Grünen Gemeinderatsfraktion Friedrichshafen 2016: Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen. Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Friedrichshafen zur Modifizierung der Richtlinien in der Landesbauordnung. Zugriff auf https://sitzungsdienst.friedrichshafen.de/vo0050.asp?__kvonr=294066&search=1 am 20.07.2020

Bündnis 90/Die Grünen/ SPD Baden-Württemberg 2011: Der Wandel beginnt. Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Baden-Württemberg. Baden-Württemberg 2011-2016. Stuttgart

Burgdorf, Christian/ Karl, Astrid/ Müller, Maximilian/ Nakkash, Nabil/ Schaaffkamp, Christoph 2019: Perspektiven zur effizienten Nutzung von neuartigen Mobilitätsangeboten. 2019/267. Gutachten für die Verbraucherzentrale Bundesverband, Team Mobilität und Reisen. Zugriff auf https://www.vzbv.de/sites/default/files/20191001_gutachten_vzbv_final.pdf am 26.10.2020

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2011: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity. Drucksache 20/2563. 13.12.11. Hamburg. Zugriff auf https://www.hamburg.de/contentblob/4577576/66a177450c174e35118901329056040a/data/dl-masterplan-hc.pdf am 19.07.2019

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2013a: Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Dirk Kienscherf (SPD) vom 23.05.2013 und Antwort des Senats. Drucksache 20/8101. Hamburg. Zugriff auf http://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/41026/sachstand_weitere_entwicklung_der_oestlichen_hafencity_baakenhafen_wie_wird_unter_anderem_die_angekuendigte_nutzungsvielfalt_sichergestellt.pdf am 19.07.2019

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2013b: Drucksache 20/7247. Bericht des Haushaltsausschusses über die Drucksache 20/6542: Bau und Finanzierung der Verlängerung der U-Bahn-Linie 4 bis zu den Elbbrücken, Haushaltsplan 2013/2014, Einzelplan 6 – Änderung des Wirtschaftsplans „Sondervermögen Stadt und Hafen“ (Senatsantrag). Zugriff auf https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/40072/bericht-des-haushaltsausschusses-%c3%bcber-die-drucksache-20-6542-bau-und-finanzierung-der-verl%c3%a4ngerung-der-u-bahn-linie-4-bis-zu-den-elbbr%c3%bccken-.pdf am 20.02.2020

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2013c: Drucksache 20/9751. 20. Wahlperiode. 29.10.13. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben und Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 24. Januar 2013 „Wohnungsbau beschleunigen und günstiger gestalten: Aussetzung der Stellplatzverordnung“. Zugriff auf https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/42799/aufhebung_der_stellplatzpflicht_fuer_kraftfahrzeuge_bei_wohnungsbauvorhaben_und_stellungnahme_des_senats_zu_dem_ersuchen_der_buergerschaft_vom_24_janu.pdf am 20.08.2020

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017: Drucksache 21/9274. 06.06.17. Schriftliche Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Meyer und Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 30.05.17 und Antwort des Senats. Zugriff auf https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/58035/fragwuerdige_stellplatzregelungen_in_der_hafencity.pdf am 21.09.2020

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2018a: Drucksache 21/11475. 21. Wahlperiode. 02.01 18. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft
Evaluierungsbericht zur Aufhebung der Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau. Zugriff auf https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/60582/evaluierungsbericht_zur_aufhebung_der_kfz_stellplatzpflicht_im_wohnungsbau_sowie_stellungnahme_des_senats_zu_dem_ersuchen_der_buergerschaft_vom_2_deze.pdf am 20.09.2020

Busch, Manfred 2016: § 6. In: Schlotterbeck, Karlheinz/ Hager, Gerd/ Busch, Manfred/ Gammerl, Bernd 2016: Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) und LBOAVO. Kommentar. 7. Auflage. Stuttgart. S. 174-200

Busse, Jürgen 2018a: Art. 47. In: Busse, Jürgen / Dirnberger, Franz 2018: Die neue Bayerische Bauordnung. Handkommentar. Heidelberg. S. 210-222

Busse, Jürgen 2018b: Art. 81. In: Busse, Jürgen / Dirnberger, Franz 2018: Die neue Bayerische Bauordnung. Handkommentar. Heidelberg. S. 392-399

BUWOG-Seeparkquartier GmbH 2019: BAU- UND AUSSTATTUNGSBESCHREIBUNG. SeeSee TOWER J3A. 1220 Wien. Janis-Joplin-Promenade 12. Zugriff auf https://www.seestadt.buwog.com/fileadmin/user_upload/tower/bab_seesee-tower-J3A.pdf am 03.04.2020

BVD NL GmbH 2016: Die Lincoln-Siedlung - Darmstadt Süden verändert sich. Vergabeverfahren zu gemeinschaftlichen Wohnprojekten auf: Baufeld B2. Darmstadt. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/download.cfm?folder=6307JE466A8CA07C98629076A06040441&download=0801J44E408890441 am 08.06.2019

BVD NL GmbH 2017: lincolnnews. Ausgabe 5. Winter 2017/2018. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/download.cfm?folder=6307JE466A8CA07C98629076A06040441&download=0801J44C404860441 am 16.06.2019

BVD NL GmbH 2019: lincolnnews. Ausgabe 7. Februar 2019. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/download.cfm?folder=6307JE466A8CA07C98629076A06040441&download=0501J44A404050441 am 16.06.2019

Cambio 2015: Individuelle Lösung aus der Praxis. Autofreie Siedlung Köln Nippes / Stellwerk 60. Zugriff auf https://www.cambio-carsharing.de/cms/downloads/d6ddb38c-60c9-4fca-8233-05b410f2d17b/camFactSheets2015_KOE.pdf am 10.04.2020

Canzler, Weert 2016: Art und Umfang der räumlichen Mobilität. In: Datenreport 2016. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. In Zusammenarbeit mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP) am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin), Bonn, S. 341-346

Canzler, Weert/ Ruhrort, Lisa 2020: Autonomes Fahren. Loslassen können. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 24-25. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlasam 20.10.2020

Carlsson, Arthur 1981: Parkbauten als Gemeinschaftsanlagen. In: Sill, Otto 1981: Parkbauten: Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen. Wiesbaden, Berlin, S. 157-162

CDU Fraktion Heilbronn 2019: Antrag. Änderungsantrag zu Drucksache 001. 22.01.2019. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=667 am 25.05.2019

CDU für Tübingen Gemeinderatsfraktion der Universitätsstadt Tübingen 2016: Vorlage 502/2016. Betreff: Parkplätze in Tübingen. Antrag zur Information des Gemeinderats vom 11.02.2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=6624&search=1 am 15.05.2019

CDU Ratsfraktion Düsseldorf 2016: Vorlage 61/10/2016. Anfrage der CDU-Ratsfraktion: Ungereimtheiten bei der neuen Stellplatzrichtlinie. Zugriff auf
https://ratsinfo.duesseldorf.de/ratsinfo/duesseldorf/65307/NjFfMTBfMjAxNl9VbmdlcmVpbXRoZWl0ZW5fYmVpX2RlcI9uZXVlbl9TdGVsbHBsYXR6cmljaHRsaW5pZV9BbmZyYWdlIENEVS5wZGY=/12/n/258727.doc am 10.10.2018

CDU/ CSU/ SPD 2018: Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode. Zugriff auf am 20.10.2020

CDU-Ratsfraktion Koblenz 2018: Antrag der CDU-Ratsfraktion: Stellplatzsatzung. Vorlage: AT/0078/2018. 07.06.2018. Zugriff auf https://buergerinfo.koblenz.de/getfile.php?id=229877&type=do am 20.11.2018

Christ, Wolfgang/ Loose, Willi 2001: Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V., Freiburg, 2001

DADINA Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation 2019: Gemeinsamer Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024. Darmstadt, September 2019. Zugriff auf
https://www.dadina.de/fileadmin/user_upload/DADINA_NVP_1_Textteil_final.pdf am 20.08.2020

De Tommasi, Roberto 2017: Mobilität am Standort intelligent organisieren. Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen in der Schweiz. In: vhw - Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung: Forum Wohnen und Stadtentwicklung. Heft 2 / 2017, S. 79-82

Decker, Andreas 2018: § 12 BauNVO Stellplätze und Garagen. In: Jäde, Henning/ Dirnberger, Franz 2018: Baugesetzbuch, Baunutzungsverordnung, Kommentar. 9. Auflage. Stuttgart. S. 1452-1455

dena/ Prognos 2020: Privates Ladeinfrastrukturpotenzial in Deutschland. Zugriff auf https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2020/dena-STUDIE_Privates_Ladeinfrastrukturpotenzial_in_Deutschland.pdf#page=13&zoom=auto,-466,728 am 26.10.2020

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft 2018: Bericht der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft. Anlage zu Vorlage Nr. 19/433 (S). Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BP_2450_Neues%2BHulsberviertel_Online.pdf am 08.08.2019 (S. 15-80 im pdf-Dokument)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012: Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Stadt) am 08.11.2012, Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in der Stadtgemeinde Bremen. 02.11.2012. Zugriff https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/18_181_S_Stellplatzpflicht_Endf.pdf am 10.10.2018

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S). Neues Hulsberg-Viertel/Umnutzung Konversionsfläche am Klinikum Mitte; Stand der Planung, Bremen. Zugriff auf https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwiPgo2RrvXjAhVCUlAKHWkuDgkQFjAAegQIABAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bauumwelt.bremen.de%2Fsixcms%2Fmedia.php%2F13%2FBdV_S_Hulsberg%2520Viertel_Endf.pdf&usg=AOvVaw3Hs4xKHBm3Pm5R3wingm_b am 09.09.2019

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2013: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 31. Oktober 2013. Neues Stellplatzortsgesetz für innovatives, nachhaltiges Bauen nutzen. 17.10.2013. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_S_Stellplatzortsgesetz_Endf.pdf am 10.10.2018

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2015a: Vorlage Nr. 18/538 (S), Deputationsvorlage, Bebauungsplan 2450 für ein Gebiet in Bremen-Östliche Vorstadt zwischen Am Schwarzen Meer, Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich-Karl-Straße (Bearbeitungsstand 27.03.2015), Sachstandsbericht Städtebaulicher Rahmenplan. Bremen. Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/18_538_S_DV2450_Endf.doc.pdf am 08.08.2019

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2015b: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 05.02.2015. Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans. Bremen. Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_S_Car-Sharing_Endf.17177.pdf am 20.02.2020

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 19.01.2017. Erfahrungen mit dem Stellplatzortsgesetz. 22.12.2016. Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_S_Erfahrungen%2BStellplatzortsgesetz_Endf.pdf am 10.10.2018

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016a: Vorlage Nr. 19/140(S). Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Landwirtschaft (S). Bebauungsplan 2450 für ein Gebiet in Bremen-Östliche Vorstadt zwischen Am Schwarzen Meer, Sankt Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich-Karl-Straße (Bearbeitungsstand: 30.03.2016). Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/19_140_S_Deputationsvorlage_B%2B2450%2BHulsberg_End.25924.pdf am 07.08.2019

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016b: Begründung. Bebauungsplan 2450 für ein Gebiet in Bremen-Östliche Vorstadt zwischen Am Schwarzen Meer, Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich-Karl-Straße (Bearbeitungsstand: 30.03.2016). Bremen. Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/19_140_S_Deputationsvorlage_B%2B2450%2BHulsberg_End.25924.pdf am 07.08.2019 (S. 18-53 in dem pdf-Dokument)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018: Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) am 19.04.2018, Vorlage Nr. 19/307 (L), Novellierung der Bremischen Landesbauordnung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 09.05.2018. Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans „Carsharing in Bremen stärker bewerben und attraktiver machen!“ und „Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten“. 26.04.2018. Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/S_TOP_12a_BdV_Car-Sharing_Endf.pdf am 10.10.2018

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018a: Vorlage Nr. 19/433 (S), Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Landwirtschaft (S), Bebauungsplan 2450 für ein Gebiet in Bremen-Östliche Vorstadt zwischen Am Schwarzen Meer, Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich-Karl-Straße (Bearbeitungsstand: 29.03.2018), Absehen von erneuter öffentlicher Auslegung; Bericht der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft. Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BP_2450_Neues%2BHulsberviertel_Online.pdf am 08.08.2019

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018b: Begründung, Bebauungsplan 2450 für ein Gebiet in Bremen-Östliche Vorstadt zwischen Am Schwarzen Meer, Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich- Karl-Straße (Bearbeitungsstand: 29.03.2018). Zugriff auf
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BP_2450_Neues%2BHulsberviertel_Online.pdf am 08.08.2019 (S. 177-212 im pdf)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018c: Zu Vorlage Nr. 19/433 (S), Ergänzung zu der Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 29. Mai 2018, Bremen. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/S_TOP_02%2Bzu%2B19_433%2BBP%2B2450-Erg%25E4nzung%2BBeiratsbeschluss.pdf am 08.08.2019

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018d: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 09.05.2018. Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans „Carsharing in Bremen stärker bewerben und attraktiver machen!“ und „Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten“. Zugriff auf https://www.transparenz.bremen.de/dokument/bremen213.c.73893.de am 20.02.2020

Deutscher Bundestag 2020a: Drucksache 19/19132. Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG). Zugriff auf https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/191/1919132.pdf am 06.11.2020

Deutscher Bundestag 2020b: Drucksache 19/18962. Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade-und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG). Zugriff auf https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/189/1918962.pdf am 12.12.2020

Deutscher Bundestag 2020c: Drucksache 19/19960. 05.06.2020. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Bericht der Bundesregierung über die Verwendung der Kompensationsmittel für den Bereich der sozialen Wohnraumförderung 2019. Zugriff auf https://dserver.bundestag.de/btd/19/199/1919960.pdf am 20.10.2020

Die Bundesregierung 2016: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Neuauflage 2016. Beschluss am 11.01.2017. Berlin

Die Bundesregierung 2019: Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung. Ziele und Maßnahmen für den Ladeinfrastrukturaufbau bis 2030. Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile am 26.10.2020

Die Kreisbaugruppe o.J.: Geschäftsbericht 2015. Kreisbaugesellschaft Waiblingen mbH RMIM, Rems-Murr-Kreis-Immobilien-Management GmbH RMG, Rems-Murr-Gesundheits GmbH & Co. KG. Zugriff auf http://www.kreisbaugruppe.de/fileadmin/main/data/pdf/Geschaeftsbericht_Kreisbau_2015_IMAGETEIL_Web_klein.pdf am 21.05.2019

Die Linke Fraktion im Rat der Stadt Köln 2016: AN/1237/2016: Baukosten senken, Flächengerechtigkeit herstellen! - Änderungsantrag zu TOP 3.1.3 „Stellplatz- und Parkraummanagement in Köln“, 27.06.2016. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=568244&type=do& am 18.11.2018

Diekmann, Andreas 2012: Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek bei Hamburg.

Dillman, Don A./ Smyth, Jolene D./ Christian, Leah Melani 2009: Internet, Mail und Mixed-Mode Surveys. The Tailored Design Method. 3. Auflage. Hoboken, New Jersey.

Dittrich, Siegfried 2017: Das Thema „Parken“ als Hemmnis oder als Steuerungsinstrument? Über den Umgang mit dem ruhenden Verkehr in städtebaulichen Konzepten. In: vhw - Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung: Forum Wohnen und Stadtentwicklung. Heft 2 / 2017, S. 87-90

Domagkpark Genossenschaft 2014: o. T., Satzung der Domagkpark Genossenschaft e.G. vom 18.11.2014. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/files/domagk/dokumente/bereich-genossenschaft-domagkpark/DomagkPark-Genossenschaft-eG-Satzung-20150504.pdf am 18.03.2019

Drewes, Sabine 2020: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 12-13. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas am 20.10.2020

Dröge, Christopher 2013: Mobilitätsstation feiert Umzug. Anwohner werden mit der Sack-Karre, Bollerwagen und Fahrradanhänger versorgt. Artikel in der Kölnischen Rundschau am 06.08.2013. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2013_08_06_K%e2%95%9f%d0%87lnische_Rundschau_Mobilit%e2%95%9f%e2%95%a7ts-Station_feiert_Umzug.pdf am 10.04.2020

Dunker, L. 2005: Ruhender Verkehr. In: Steierwald, Gerd/ Künne, Hans Dieter/ Vogt, Walter 2005: Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin, Heidelberg, S. 555-590

Dürr, Susanne/ Kuhn, Gerd 2017: Wohnvielfalt. Gemeinschaftlich wohnen - im Quartier vernetzt und sozial orientiert. Ein Forschungsprojekt im Auftrag der Wüstenrot Stiftung. Ludwigsburg

DV Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V./ Huttenloher, Christian/ Meyer, Hauke/ Senner, Kathrin 2020: Gemeinschaftsaufgabe Neubauakzeptanz. Erkenntnisse aus der Veranstaltungsreihe „Akzeptanz für mehr Wohnungsneubau in Stadt und Region“. Für das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Zugriff auf https://www.die-wohnraumoffensive.de/fileadmin/user_upload/aktivitaeten/veroeffentlichungen/Neubauakzeptanz.pdf am 10.10.2020

Ecke, Lisa/ Chlond, Bastian/ Magdolen, Miriam/ Vortisch, Peter 2020: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2019/2020: Alltagsmobilität. Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Institut für Verkehrswesen. Karlsruhe. Zugriff auf http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_19_20.pdf am 10.10.2020

Elbberg Stadtplanung 2017: Städtebauliches Konzept. Variante 4.2. Hanseviertel III. Stand 23.03.2017. Zugriff auf https://www.hansestadtlueneburg.de/PortalData/43/Resources/dokumente/stadt_und_politik/stadtteile/hanseviertel/Staedtebauliches_Konzept,_Version_4.2.pdf am 29.07.2020

Epp, Christian 1996: Autosparen im Modellstadtteil. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 6/1996, S. 7, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1996-6.pdf am 05.05.2020

Esch, M. 1995: Ein Jahr Arbeitskreis Autofreie Siedlung. Köln. In: FREIRAUM. Zeitschrift des Arbeitskreises Autofreie Siedlung.

Fachkommission Bauaufsicht 2008: Muster einer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Muster-Garagenverordnung M-GarVO). Fassung Mai 1993, geändert durch Beschlüsse vom 19.09.1996, 18.09.1997 und 30.05.2008.

Faulbaum, Frank/ Prüfer, Peter/ Rexroth, Margrit 2009: Was ist eine gute Frage? Die systematische Evaluation der Fragenqualität. Wiesbaden

Faußner, Martin 2017: § 81 Örtliche Bauvorschriften. IN: Spannowsky, Willy/ Eiding, Lutz: Beck´scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Hessen. 3. Auflage. München. Stand: 01.01.2017

FDP – HUT Stadtratsfraktion 2018: Antrag: Steinwüste im Wohngebiet Domagkpark begrünen. Antrag der FDP – HUT Stadtratsfraktion vom 30.10.2018. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/5199435.pdf am 20.05.2020

Feldtkeller, Andreas 1995: Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums. Frankfurt/ Main, New York.

Feldtkeller, Andreas 2009: Nutzer als Investoren - Modell für Urbanität: Das Französische Viertel in Tübingen. In: Lütke Daldrup, Engelbert / Zlonicky,Peter / Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): Große Projekten in Deutschen Städten. Stadtentwicklung 1990-2010, Berlin, S. 160-165

Feldtkeller, Andreas 2015: Zwischen Planung und Selbstregelung. Wie das Französische Viertel wurde, was es ist. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 11-17

Ferner, Hilmar 2013: § 9 Inhalt des Bebauungsplans. In: Ferner, Hilmar/ Kröninger, Holger/ Aschke, Manfred 2013: Baugesetzbuch mit Baunutzungsverordnung. Handkommentar. 3. Auflage, S. 96-109

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2012: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. EAR 05. Ausgabe 2005, korrigierter Nachdruck 2012. Köln

Fickert, Hans Carl/ Fieseler, Herbert/ Determann, Dietrich/ Stühler, Hans Ulrich 2008: Baunutzungsverordnung. Kommentar unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und gemeinschaftlichen Umweltschutzes mit ergänzenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften. 11. Auflage, Stuttgart.

Flick, Uwe 2004: Triangulation. Eine Einführung. Wiesbaden

Flick, Uwe 2013: Triangulation in der qualitativen Forschung. In: Flick, Uwe/ von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines (2013): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg, S. 309-318

Flick, Uwe 2013a: Design und Prozess qualitativer Forschung. In: In: Flick, Uwe/ von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines (2013): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg, S. 252-265.

Flick, Uwe 2014: Qualitative Forschung. Eine Einführung. Reinbeck bei Hamburg. 6. Auflage

Forester, John 1999: The Deliberative Practitioner. Encouraging Participatory Planning Processes. Cambridge, London

Forum Alte Weberei 2016: Protokoll zum Treffen mit der Stadtverwaltung zum Thema Verkehrssituation in der Alten Weberei am 26.07.2016. Tübingen. Zugriff auf https://forum-alte-weberei.jimdofree.com/app/download/15543701225/Ortstermin_Alte_Weberei_Protokoll+27.07.2016.pdf?t=1554369289 am 20.04.2020

Forum Vauban e.V./ DLR/ Öko-Institut e.V. 2003: Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg Vauban. Aktenzeichen: AZ 18070. Abschlussbericht über das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderte Projekt. Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/Bericht_Verkehr_Vauban_DBU_2003.pdf am 05.05.2020

Fraktion AL/ Grüne 2008: Vorlage 553/2008. Antrag. Tübingen, den 25.09.08. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=823 am 27.04.2020

Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Stadtrat Leipzig 2016: Antrag Nr. VI-A-02505, Stellplatzsatzung für die Stadt Leipzig erarbeiten! Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/45081036716041087/716041087/01056250/50.pdf am 01.10.2020

Fraktion der AL/ Grüne und der SPD-Fraktion 2016: Vorlage 264b/2016. Interfraktioneller Antrag zum TOP 9, Kfz-Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7014 am 15.05.2019

Fraktionen der Tübinger Liste und der FDP 2016: Vorlage 264a/2016. Antrag der Fraktionen der Tübinger Liste und der FDP zur Vorlage 264/2016 Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung/ Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens einer Wohnung. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7013 am 15.05.2019

Fraktionen FDP/ Familien-Partei, Bündnis 90/ Die Grünen 2009: Antrag Drucksachen-Nr. 09/SVV/1042. Betreff: Abschaffung der Stellplatzsatzung. 10.11.2009. Zugriff https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/45081036449831618/449831618/00329273/73-Anlagen/07/7_StellplsAbwaegungAnlage3_August2011.pdf am 11.11.2018

Fraktionsgemeinschaft CDU/FDP im Stadtrat der Stadt Chemnitz 2017: Beschlussantrag Nr. BA-056/2017. Aktualisierung der Stellplatzsatzung der Stadt Chemnitz. Zugriff auf http://session-bi.stadt-chemnitz.de/vo0050.php?__kvonr=6972841&search=1 am 11.11.2018

Franke, Christian/ Leicht, Oliver/ Schmitt, Lea 2018: Kooperationsmodell Mobilität FRANKLIN. Neue Mobilität und Quartiersentwicklung in Mannheim. In: vhw FWS 4 / Juli. September 2018. S. 218-220. Zugriff auf https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2018/4_2018/FWS_4_18_Franke_et_al.pdf am 25.07.2019

Freie Hansestadt Bremen 2018: Bebauungsplan 2450 für ein Gebiet in Bremen - Östliche Vorstadt zwischen am Schwarzen Meer, Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich-Karl-Straße (rechtskräftig seit 28.06.2018), Bremen. Zugriff auf https://www.bauleitplan.bremen.de/bplan/bp_02450.pdf am 08.08.2019

Freie und Hansestadt Hamburg 2014a: Bebauungsplan HafenCity 11. Ortsteil 104. Grafischer Teil und Verordnung über den Bebauungsplan HafenCity 11 Vom 23. Dezember 2014. Hamburg. Zugriff auf http://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene /pdfs/bplan/HafenCity11.pdf am 19.07.2019

Freie und Hansestadt Hamburg 2014b: Begründung zum Bebauungsplan HafenCity 11. Hamburg. Zugriff auf http://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan_begr/HafenCity11.pdf am 19.07.2019

Freie und Hansestadt Hamburg 2014c: Protokoll über die 28. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 28. Oktober 2013 im Rathaus. Hamburg, 17.01.2014. Zugriff auf https://www.hamburg.de/contentblob/4259400/343d5c41fe0aa91b723f5d1da0c734f5/data/d-28-protokoll-2013-10-13.pdf am 20.02.2020

Freie und Hansestadt Hamburg 2016a: Bebauungsplan HafenCity 14. Ortsteil 104. Grafischer Teil und Verordnung über den Bebauungsplan HafenCity 14 Vom 5. Januar 2016. Hamburg. Zugriff auf http://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan/HafenCity14.pdf am 19.07.2019

Freie und Hansestadt Hamburg 2016b: Begründung zum Bebauungsplan HafenCity 14. Hamburg. Zugriff auf http://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan_begr/HafenCity14.pdf am 19.07.2019

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2017: Protokoll über die 41. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 10. April 2017. Hamburg. Zugriff auf http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/66c16a51-59c5-44f8-8742-1372db7a705f/Akte_BLP612.600-018.pdf am 19.07.2019

Freudenberger, Peter 2016a: Stadtbau lockt Familien nach Damm. In: Main-Echo (Ausgabe für Aschaffenburg und Umgebung) vom 23.02.2016. Zugriff auf https://www.main-echo.de/regional/stadt-kreis-aschaffenburg/stadtbau-lockt-familien-nach-damm-art-3998617 am 23.11.2018

Freudenberger, Peter 2016b: Weg geebnet für 58 Sozialwohnungen. In: Main-Echo (Ausgabe für Aschaffenburg und Umgebung) vom 19.04.2016. Zugriff auf https://www.main-echo.de/regional/stadt-kreis-aschaffenburg/weg-fuer-neue-wohnungen-geebnet-art-6940350 am 23.11.2018

Fugmann-Heesing, Annette 1984: Parkvorsorge in Städten. Rechtliche Fragen und praktische Auswirkungen auf die Stadtstruktur unter besonderer Berücksichtigung US-amerikanischer Erfahrungen. Sonderdruck für den Deutschen Städtetag. Köln

Fuhrhop, Daniel 2015: Das unerreichte Vorbild: Warum der Städtebau des Französischen Viertels unübertroffen ist. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 5-7

Gänslmayer, Peter/ Hauth, Michael 2018: § 34 BauGB Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile. In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 421-496

Gassner, Kathi 2016: BWLBO § 56 Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen. 4. Edition, Stand 15.11.2016 In: Spannowsky, Willy / Uechtritz, Michael: BeckOK Bauordnungsrecht Baden-Württemberg. München (Beck eBook)

Gauggel, Thomas/ Matthias Gütschow Architekten 2017: 01.06.2017 | Ankernutzer. Informationsveranstaltung + Rückfragekolloquium. Präsentation in Kirchheim unter Teck. Zugriff auf https://docplayer.org/56567793-Ankernutzer.html am 20.04.2020

Gauggel, Thomas/ Matthias Gütschow Architekten 2018: Anker-/Anliegerverfahren. Präsentation im Rahmen der Entwicklung des Projekts Wohnpark am Ebenberg. Zugriff auf https://wohnpark-am-ebenberg.de/files/2018/11/Anker-Anliegerverfahren-VER%C3%96FFENTLICHUNG-2018-11-08.pdf am 20.04.2020

GBG Mannheim/ Frings, Karl-Heinz 2018: E-Mobilität und Investitionsentscheidungen der Wohnungswirtschaft. GdW-Workshop 12. Juni 2018. Vortrag. Zugriff auf https://web.gdw.de/uploads/pdf/veranstaltungen/e-mobilitaet/Frings_GBG_Workshop_Mobilitaet_2018.pdf am 24.07.2019.

Gehl 2018a: Lessons Learned. Ergänzung zur Partitur des öffentlichen Raums. Im Auftrag der Wien 3420 aspern Development AG. Copenhagen. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/PartiturdesoeffentlichenRaumes_LessonsLearned_2018-10-01_101079.pdf am 07.07.2019

Gehl 2018b: Rote Saite. Ergänzung zur Partitur des öffentlichen Raums. Im Auftrag der Wien 3420 aspern Development AG. Copenhagen. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/PartiturdesoeffentlichenRaumes_RoteSaite_2018-10-01_1010586.pdf am 07.07.2019

Gehl, Jan 2015: Städte für Menschen. Berlin

Geipel, Kaye 2017: Brisante Wiederkehr. Ist das Wohnhochhaus die Antwort auf die Wohnungsfrage? In: Bauverlag GmbH: Stadtbauwelt. 108. Jahrgang, 19.2017, S. 19-21.

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020a: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse des SrV 2018. Dresden, 13. März 2020. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Ergebnispraesentation.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020b: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_UnterGrundKleinzentrenLaendlGemeinden_flach.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020c: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: hügelig. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_UnterGrundKleinzentrenLaendlGemeinden_huegelig.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020d: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Mittelzentren, Topografie: flach. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_Mittelzentren_flach.pdf am 10.10.202

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020e: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Mittelzentren, Topografie: hügelig. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_Mittelzentren_huegelig.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020f: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_Oberzentren_u500TEW_flach.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020g: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_Oberzentren_u500TEW_huegelig.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020h: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. SrV-Stadtgruppe: Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_Oberzentren_500TEW-_flach.pdf am 10.10.2020

Gerike, Regine/ Hubrich, Stefan/ Ließke, Frank/ Wittig, Sebastian/ Wittwer, Rico 2020i: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Städtevergleich. Zugriff aufhttps://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf am 10.10.2020

Gläser, Jochen/ Laudel, Grit 2009: Wenn zwei das Gleiche sagen ... Qualitätsunterschiede zwischen Experten. In: Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden. S. 137-158

Gläser, Jochen/ Laudel, Grit 2010: Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrument rekonstruierender Untersuchungen. 4. Auflage. Wiesbaden

Grieger, Manfred 2019: Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. Aus Politik und Zeitgeschichte. Das Auto. 69. Jahrgang, 43/2019. S. 12-18

Gröbel, Sören 2019: Wohnungsmarktbericht Deutschland 2019. Deutschland | Mai 2019. Research Report. Jones Lang LaSalle. Zugriff auf https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/Wohnungsmarktbericht-JLL-Deutschland.pdf am 19.10.2020

Grohe, Manfred 2008: Luftbild des Französischen Viertels. Foto auf der Informations-CD zum Französischen Viertel der Stadtverwaltung.

Groll, Stefanie 2020: Falsche Abrechnung - zahlen sollen die anderen. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 30-31. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas am 20.10.2020

Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG/ Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012: Neues Hulsberg Viertel. Städtebaulicher Gutachterverfahren. Bremen. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2012/06/ENDFASSUNG-Auslobung-Rev-1-KLEIN.pdf am 09.08.2019

Grünewald, Benedikt 2016: BayBO Art. 81 Örtliche Bauvorschriften IN: Spannowsky, Willi/ Manssen, Gerrit: Beck'scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Bayern. 2. Auflage, Stand: 01.11.2016. München

Günther, Matthias/ Pestel Institut 2014: Mietwohnungsbau 2.0 - Bezahlbarer Wohnraum durch Neubau. 2014

Gütschow, Matthias 2011: Die Gemeinschaft der Gemeinschaften. In: Architektenkammer Baden-Württemberg, Kammergruppe Tübingen/ BaugemeinschaftsArchitekten Südwest e.V. 2011: planen - bauen - leben. Baugemeinschaften in Tübingen. Tübingen. S. 40-41

Gütschow, Matthias 2015: Hotspots. Anleitung für einen Rundgang. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 24-37

Häder, Michael 2010: Empirische Sozialforschung. Eine Einführung. 2. Auflage, Wiesbaden

HafenCity Hamburg GmbH 2013: Informationen für Bauherren zum Quartier Baakenhafen. Präsentation am 26. April 2013. Zugriff auf https://docplayer.org/14963339-Informationen-fuer-bauherren-zum-quartier-baakenhafen.html am 26.02.2020

HafenCity Hamburg GmbH 2015a: Informationen für Bauherren. Angebotseinheit III im Quartier Baakenhafen. Präsentation vom 5. Mai 2015. Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Ines Rybnikow, Bianca Penzlien. Zugriff auf https://docplayer.org/65919030-Informationen-fuer-bauherren-angebotseinheit-iii-im-quartier-baakenhafen.html am 26.02.2020

HafenCity Hamburg GmbH 2015b: Informationen für Baugemeinschaften. Angebotseinheit III im Quartier Baakenhafen. 16. April 2016. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/listitems/150414__Baakenhafen_AE3_Baugemeinschaften.pdf am 20.02.2020

Hafencity Hamburg GmbH 2017a: Information für Bauherren. Angebotseinheit IV im Quartier Baakenhafen. Angebotseinheit I im Quartier Elbbrücken. Hamburg. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/listitems/170224_Ry_Rt_Praesentation_QBH_QE_Bauherren_final_170517.pdf am 19.09.2019

Hafencity Hamburg GmbH 2017b: Umweltzeichen HafenCity. Nachhaltiges Bauen in der HafenCity Version 3.0. Hamburg. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/files/Umweltzeichen_HafenCity_2017__Version_3.0_.pdf am 19.07.2019

Hafencity Hamburg GmbH 2017c: Grundstücksangebote im Quartier Baakenhafen. Angebotsgegenstand: Angebotseinheit IV. Hamburg. Zugriff auf https://kunstwerft.net/5236463/170905-angebotsbroschuere-ae4.pdf am 19.07.2019

Hafencity Hamburg GmbH 2017d: Themen Quartiere Projekte. 27, März 2017, Hamburg. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/files/HafenCityProjekte_Maerz_2017_deutsch.pdf am 19.07.2019

HafenCity Hamburg GmbH 2018a: Herzlich Willkommen zum Auftakt für den neuen Stadtteil Grasbrook. Stadtwerkstatt – Informationsveranstaltung am 1. Juni 2018. Hamburg. Zugriff auf https://geoportal-hamburg.de/beteiligung_grasbrook/sites/default/files/public/downloads/Praesentation_Auftakt_Grasbrook_1._Juni_2018.pdf am 19.07.2019

Hafencity Hamburg GmbH 2019a: ÖPNV-Erschließungskonzept. Hamburg. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/files/190425_OePNV_Konzept.pdf am 19.07.2019

HafenCity Hamburg GmbH 2020: Smart Mobility HafenCity. Innovationsprojekt Carsharing und Elektromobilität für die Quartiere Baakenhafen und Elbbrücken. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/files/200714_HC_Smart_Mobility_Digital.pdf am20.11.2020

HafenCity Hamburg GmbH o.J.: Praxisleitfaden Elektromobilität. Hinweise für Bauherren, Architekten und Ingenieure zum Ausbau elektromobiler Infrastrukturen in der HafenCity. Bearbeitet von Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/files/HafenCity_Praxisleitfaden_Elektromobilitaet.pdf am 20.02.2020

Hager, Gerd 2016: §§ 34-36, §§ 38-46, §§ 49-50 Anhang, §§ 66, 67, § 73, §§ 75, 76 IN: Schlotterbeck, Karlheinz/ Hager, Gerd/ Busch, Manfred/ Gammerl, Bernd 2016: Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) und LBOAVO. Kommentar. 7. Auflage. Stuttgart

HAMBURG TEAM Projektentwicklung GmbH o.J.: Löwitz Quartier. Zugriff auf https://www.hamburgteam.com/wp-content/uploads/2020/11/HamburgTeam_PDB_LoewitzQuartier_201124.pdf am 22.11.2021

Hanse Immobilien GmbH o.J.: Das Hanseviertel Lüneburg. Ein neuer Stadtteil voller Leben und Potenzial. Lüneburg. Zugriff auf https://www.sparkassen-hanse-immobilien.de/fileadmin/hanse-immobilien/dateien/aktuelle-projekte/baulandgebiete/lueneburg-hanseviertel-3/sparkasse-lueneburg-faltblatt-hanseviertel.pdf am 29.07.2019

Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018: Leitfaden zur Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Herausgeberin: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Presse- und Informationsstelle), Stand: 6/2018. Zugriff auf https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/Leitfaden%20Stellplatzsatzung%20HRO%202017%20final.pdf am 18.11.2018

Hansestadt Lüneburg 2018a: Bebauungsplan Nr. 153 I „Hansestadt-Ost / Wohnen“ mit örtlichen Bauvorschriften. Stand: 24.08.2018. In Kraft getreten am 02.01.2019. Zugriff auf http://geo.lklg.net/terraweb_openlayers/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP153_I_Hanseviertel_Ost_Wohnen.pdf am 29.07.2019.

Hansestadt Lüneburg 2018b: Beschlussvorlage. Vorlage-Nr. VO/7696/18-2. Bebauungsplan Nr. 153 I „Hanseviertel-Ost/Wohnen“. Abwägungs- und Satzungsbeschluss. 09.08.2018. Zugriff auf http://www.stadt.lueneburg.de/bi_neu/___tmp/tmp/45081036868014836/868014836/00208635/35.pdf am 29.07.2019.

Hansestadt Lüneburg 2018c: Bebauungsplan Nr. 153 I „Hansestadt-Ost / Wohnen“ der Hansestadt Lüneburg. Begründung. Begründung in der Fassung vom 02.05.2018. Zugriff auf http://www.stadt.lueneburg.de/bi_neu/___tmp/tmp/45-181-136868014836/868014836/00208639/39-Anlagen/01/180502BP153IWohnenBegruendungANLAGE4NEU.pdf am 29.07.2019

Hansestadt Rostock 2016: Beschlussvorlage, Nr. 2016/BV/1841, Leitlinien und Grundsätze zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock. 10.06.2016. Zugriff auf https://ksd.rostock.de/bi/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1155461.pdf am 18.11.2018

Hansestadt Rostock 2017a: Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung). Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock am 11.10.2017. Inklusive. Anlagen. Zugriff auf https://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/rostock_01.a.1107.de/datei/6_03.pdf am 18.11.2018

Hansestadt Rostock 2017b: Beschlussvorlage Nr. 2017/BV/2872. Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung). 22.06.2017. Zugriff auf https://ksd.rostock.de/bi/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1179637.pdf am 18.11.2018

Hartmann/ Schilder, Hendrik 2018: § 16 bis 21a BauNVO. In: Bönker, Christian/ Bischopink, Olaf 2018: Baunutzungsverordnung. Baden-Baden. S. 533-621

Hase, Petra 2019: Mit Freunden ein Haus planen und bauen. Artikel in der Ostsee Zeitung am 17.01.2019. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Mitgestalten-der-Hafenstrasse am 14.08.2019

Hasenstab, Roland 1996: Gestapelte Fahrzeuge. Parkbauten in der Stadtplanung. Herausgeber: Universität Gesamthochschule Kassel. Fachbereich Stadtplanung, Landschaftsplanung. Arbeitsberichte, Heft 119, Kassel

Hauth, Michael 2018a: § 23 BauNVO Überbaubare Grundstücksfläche, In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 1710-1715

Hauth, Michael 2018b: § 1 BauNVO Art der baulichen Nutzung. In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 1530-1543

Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlasam 20.10.2020

Heisel, P. Joachim 2013: Planungsatlas. Praxishandbuch Bauentwurf. Berlin, Wien, Zürich

Henger, Ralph/ Voigtländer, Michael 2019: Ist der Wohnungsbau auf dem richtigen Weg? Aktuelle Ergebnisse des Wohnungsbedarfsmodells. IW-Report 28/2019. Köln. Zugriff auf https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2019/IW-Report_2019_Wohnungsbaubedarfmodell.pdf am 20.10.2020

Hensel, Matthias 2016: BayBO Art. 47 Stellplätze IN: Spannowsky, Willi/ Manssen, Gerrit: Beck'scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Bayern. 2. Auflage, Stand: 01.11.2016. München

Herbertz, R. 1998: Ergebnisse der Marktuntersuchung. Köln. In: FREIRAUM. Zeitschrift des Arbeitskreises Autofreie Siedlung

Hermann, Laurenz 1997: Wohnen ohne eigenes Auto wird belohnt. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 6/1997, S. 4-5, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1997-6.pdf am 05.05.2020

Hermann, Laurenz/ Heuss, André 1996: Der Wohnfrühling hat begonnen. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): Der Frühlingsbote, 6. Rundbrief der erweiterten Bürgerbeteiligung Vauban, 1/96. S. 3, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1996-1.pdf am 05.05.2020

Hermanns, Caspar David 2016: § 47 NBauO Notwendige Stellplätze IN: Spannowsky, Willy/ Otto, Christian W.: Beck´scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Niedersachsen. 4. Auflage. Stand: 01.05.2016

Hessische Staatskanzlei 2020: Rechts- und Verordnungsblatt für das Land Hessen. Ausgegeben zu Wiesbaden am 28. Mai 2020, Nr. 29; S. 355-358. Zugriff auf https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/jportal/docs/anlage/ad/he/pdf/VerkBl/GVBl/he_gvbl_2020S353B358g_H29.pdf am 21.09.2020

Hessischer Landtag 1993: Gesetzentwurf der Landesregierung für die Hessische Bauordnung. 13. Wahlperiode. Drucksache 13/4813. 15.09.1993. Zugriff auf starweb.hessen.de/cache/DRS/13/3/04813.pdf am 21.09.2020

Hessischer Landtag 2010: Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zur Änderung der Hessischen Bauordnung und des Hessischen Energiegesetzes. 18. Wahlperiode. Drucksache 18/2523. 15.06.2010

Hessischer Landtag 2017: Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zur Neufassung der Hessischen Bauordnung und zur Änderung landesplanungs- und straßenrechtlicher Vorschriften. Drucksache 19/5379. 19. Wahlperiode. 07.11.2017. Zugriff auf http://starweb.hessen.de/cache/DRS/19/9/05379.pdf am 22.09.2020

Hessischer Landtag 2018: Änderungsantrag der Fraktion der CDU, Bündnis 90/ DIE GRÜNEN und der FDP zu dem Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zur Neufassung der Hessischen Bauordnung und zur Änderung landesplanungs- und straßenrechtlicher Vorschriften. Drucksache 19/6379. 10. Wahlperiode. 08.05.2018. Zugriff auf starweb.hessen.de/cache/DRS/19/9/06379.pdf am 21.09.2020

Hessisches Statistisches Landesamt 2019a: Statistische Berichte. Bestand an Wohngebäuden und Wohnungen in Hessen. Fortschreibungsergebnisse zum Stand 31. Dezember 2018. Ergebnisse auf Grundlage der Gebäude- und Wohnungszählung 2011 (Stand 28. Mai 2014). Zugriff auf https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/FI1_j18.pdf am 28.05.2020

Hessisches Statistisches Landesamt 2019b: Bevölkerung Hessens nach Altersgruppen und Geschlecht. Zugriff auf https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/Bevoelkerung_Hessen_Altersgruppen_Geschlecht_03072019.xlsx am 28.05.2020

Heuer, Martina/ Linck, Hannes 2003: Der Verkehr bleibt Thema im Stadtteil. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 3/2003, S. 4-5, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2003-3.pdf am 05.05.2020

Heuer, Martina/ Sperling, Carsten 2000: Stimmen zum Verkehrskonzept. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 2/2000, S. 6-7, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2000-2.pdf am 05.05.2020

Hinterkörner, Peter et al. 2015: Tranform+. aspern Die Seestadt Wiens. Umsetzungsplan. Wien. Zugriff auf https://www.transform-plus.at/fileadmin/user_upload/Dokumente2/D_3.4_Umsetzungsplan_Aspern.pdf am 09.07.2019

Hornmann, Gerhard 2019a: Einleitung. In: Hornmann, Gerhard 2019: Hessische Bauordnung. Kommentar. 3. Auflage, München.

Hornmann, Gerhard 2019b: § 52 HBO Garagen, Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder. IN: Hornmann, Gerhard 2019: Hessische Bauordnung. Kommentar. 3. Auflage. München

Hornmann, Gerhard 2019c: § 91 HBO Örtliche Bauvorschriften. IN: Hornmann, Gerhard 2019: Hessische Bauordnung. Kommentar. 3. Auflage. München

IGES Institut GmbH 2017: Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Berlin. Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/BSK/B620-22-17-Nahverkehrsplan-2017-bis-2027-fuer-den-LK-Vorpommern-Greifswald-und-die-UHGW.pdf am 20.08.2019

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.)/ Krien, Evelyn et al. (1992): Autofreies Leben: Konzepte für die autoreduzierte Stadt. Duisburg

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen 2002: Sammlung rechtlicher Regelungen. Autofreies Wohnprojekt Münster – Gartensiedlung Weißenburg. Informationsnetzwerk Wohnen plus Mobilität. Zugriff auf https://wohnbau-mobilitaet.ch/fileadmin/user_upload/Literatur/ils02-muenster.pdf am 02.07.2019

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen im Auftrage des Ministers für Landes- und Stadtentwicklung des Landes NRW 1983: Ruhender Verkehr in Wohngebieten. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen. Dortmund

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung/ Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen 1998: Wohnen ohne eigenes Auto. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. Dortmund. Düsseldorf.

Imig, Klaus 1974: Stellplätze und Garagen im Baurecht Baden-Württemberg. Kommentar. Stuttgart

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH / DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bonn, Berlin

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH/ DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung 2010a: Mobilität in Deutschland 2008. Tabellenband. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bonn, Berlin

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2018a: Mobilität in Deutschland 2017. Zusammenfassung des Kurzreports. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_ZusammenfassungKurzreport.pdf am 03.03.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2018b: Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundauswertung. Deutschland. Stand Dezember 2018. Bonn. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf am 03.03.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2019a: Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Bonn, Berlin. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf am 03.03.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2019b: Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen - Struktur - Trends. Ausgabe September 2019. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Bonn, Berlin. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf am 03.03.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2019c: Mobilität in Deutschland - MiD. Zeitreihenbericht 2002 - 2008 - 2017. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreihenbericht_2002_2008_2017.pdf#page=1&zoom=auto,-466,842 am 03.03.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2019d: Mobilität in Deutschland - MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf am 20.10.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2019e: Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum. April 2019. Zugriff auf https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5499206/datei am 24.11.2020

infas/ DLR/ IVT/ infas 360 2019f: Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD). Stadt Hamburg. Zugriff auf https://www.hamburg.de/contentblob/12704748/39c39a481a96fe04f680b3ef947600ec/data/mid-2017-vorstellung-der-ergebnisse-fuer-hamburg.pdf am 22.07.2019

Ingenieurbüro Helmert 2016: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2015. Präsentation in der Sitzung des Umweltsenates der Stadt Bamberg. 09.03.2016. Fürth. Zugriff auf https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroffentlichungen/statistische_berichte/a6c00c_201800.pdf am 28.05.2020

Ipsen, Jörg 2019: Allgemeines Verwaltungsrecht. München

Irmscher, Ilja/ Kosarev, Ivan/ Schiefenhövel, Angel 2013a: Parkhäuser und Tiefgaragen. Handbuch und Planungshilfe. 1. Grundlagen für die Planung. Berlin

Irmscher, Ilja/ Kosarev, Ivan/ Schiefenhövel, Angel 2013b: Parkhäuser und Tiefgaragen: Handbuch und Planungshilfe. 2. Bauten und Projekte. Berlin

IWU Institut Wohnen und Umwelt o.J.: Überprüfung der Auswirkungen der „Satzung über die Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen in der Stadt Darmstadt" - Einstellsatzung - auf die geförderten Mietwohnungen der bauverein AG; Anlage zur Vorlage 2008/0576. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=82210100472&nid=ni_2008-Stavo-30&status=1&suchbegriffe=0576&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2006-01-11&datum_bis=2021-12-09&richtung=ASC&entry=0&kriterium=be&x=13&y=6 am 03.11.2018

Jäde, Henning/ Hornfeck, Johanna 2013: Musterbauordnung MBO 2012. Textsynopse der Fassungen November 2002 und September 2012 mit Begründung. München

Just, Ulrich/ Kamper, Gerald 1992: Autofreies Leben - autofreie Stadt. IN: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.)/ Krien, Evelyn et al. 1992: Autofreies Leben: Konzepte für die autoreduzierte Stadt. Duisburg, S. 48-52

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2009: Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2009. FZ 3. Zugriff auf https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2009/fz3_2009_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=7 am 05.05.2020

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2014: Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2014. FZ 3. Zugriff auf https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2014/fz3_2014_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=6 am 05.05.2020

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2015: Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2015. FZ 3. Zugriff auf https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2015/fz3_2015_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=5 am 12.12.2020

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2010: Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2010. FZ 3. Zugriff auf https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2010/fz3_2010_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=8 am 12.12.2020

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2018: Fahrzeugzulassungen (FZ), Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden zum 01.01.2018, Flensburg

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2019: Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2019. nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2020: Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2020. FZ 3. Zugriff auf https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2020/fz3_2020_xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=7 am 10.10.2020

KBA Kraftfahrt-Bundesamt 2020a: Zahlen im Überblick. Statistik. Flensburg. Zugriff auf https://www.kba.de/DE/Statistik/zahlen_im_ueberblick_pdf.pdf;jsessionid=BB1F9470F5FF39A3F03C7863425A7ADB.live21302?__blob=publicationFile&v=9 am 08.08.2020

KCAP/ ASTOC 2011: Bebauung östliche Hafencity. Fortschreibung (Stand 03.03.11), Lageplan M 1:2000. Zugriff auf https://www.hafencity.com/upload/files/files/110303_HafenCity_Ost_Lageplan_2000.pdf am 19.07.2019

Kefferpütz, Roderick 2020: Umbau einer Schlüsselbranche. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 7-18. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas am 20.10.2020

Kirchberg, Peter 1995: Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg. In: Niemann, Harry/ Hermann, Armin 1995: Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten. Stuttgart. S. 9-22

Kirchhoff, Sabine/ Kuhnt, Sonja/ Lipp, Peter/ Schlawin, Siegfried 2010: Der Fragebogen. Datenbasis, Konstruktion und Auswertung. 5. Auflage. Wiesbaden.

KIT Karlsruher Institut für Technologie (Hg.)/ Weiß, Christine/ Chlond, Bastian/ von Behren, Sascha/ Hilgert, Tim/ Vortisch, Peter 2016: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2015/2016: Alltagsmobilität und Fahrleistung. Karlsruhe

Klaus, Günter 1984: Die Position der deutschen Automobilindustrie in weltweiter Perspektive. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 1/2, 55. Jahrgang, 1984

Kleefisch-Jobst, Ursula/ Köddermann, Peter/ Jung, Karen 2017: Alle wollen wohnen. gerecht, sozial, bezahlbar. Berlin

Kleffner, Walter 1958: Kommentar zur Garagenordnung mit praktischen Lösungsvorschlägen. Wortlaut der Reichsgaragenordnung (RGaO) vom 17. Februar 1939 - Erläuterungen und Lösungsvorschläge - Erlasse der Länder - Muster für Ablösungs- und Erfüllungsverträge. Berlin

Kleinmann, Hans-Georg 2006: Aktuelles von der autofreien Siedlung. Köln-Nippes. In: Kreisverband Köln und Umgebung des VCD: Rhein-Schiene. 17. Jahrgang. Nr. 38, Winter 2006/07. S. 14-15. Zugriff auf https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS38_01.pdf am 10.04.2020

Kleinmann, Hans-Georg 2007: Für Fahrradfahrer beinahe optimal. Autofreie Siedlung in Köln-Nippes. In: Kreisverband Köln und Umgebung des VCD: Rhein-Schiene. 18. Jahrgang . Nr. 39, Sommer 2007. S. 12-13. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/VCD_Rheinschiene_39_Autofrei.pdf am 10.04.2020

Kleinmann, Hans-Georg 2008: Zwischenbilanz nach zwei Jahren. Autofreie Siedlung Köln. In: Kreisverband Köln und Umgebung des VCD: Rhein-Schiene. 19. Jahrgang. Nr. 42, Winter 2008/09. S. 4-5. Zugriff auf https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS42_02.pdf am 10.04.2020

Kleinmann, Hans-Georg 2009: Modell auch für andere Stadtquartiere?. Mobilitätszentrale in der autofreien Siedlung Köln. In: Kreisverband Köln und Umgebung des VCD: Rhein-Schiene. 20. Jahrgang. Nr. 43, Sommer 2009. S. 30. Zugriff auf https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS43.pdf am 10.04.2020.

Kleinmann, Hans-Georg 2011: Köln-Nippes. „Wie autofrei ist die Autofreie Siedlung?". In: Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Köln und Umgebung e. V (Hg.): Rhein-Schiene. Zeitschrift für Verkehrspolitik in Köln und Umgebung. Nr. 47, 22. Jahrgang, Sommer 2011, S. 10-11. Zugriff auf https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS47.pdf am 26.06.2019

Klug, Stefan 2018: Fachtagung - Mobilitätskonzepte, Stellplatzbedarf und -satzung 23.11.2018 (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München), Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Verkehrsplanung. Zugriff auf https://www.pv-muenchen.de/fileadmin/Medien_PV/Veranstaltungen/Bauamtsleitertreffen/Mobilitaetskonzepte_Stellplatzbedarf/20181123_Vortrag_Klug_Internet.pdf am 20.03.2019

Knoflacher, Hermann 2001: Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien, Köln, Weimar

Knoflacher, Hermann 2007: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Wien, Köln, Weimar.

Knorre, Maria 2017: Bauen im Konsortium: Domagkpark München. Präsentation. Zugriff auf https://www.hannover.de/content/download/662166/15732450/file/02_KnorreDomagkPark.pdf am 18.03.2019

Koch, Tobias/ Neumann, Marion 2019: Wer baut Deutschland? Inventur zum Bauen und Wohnen 2019. Studie zum Wohnungsbautag 2019. Endbericht. Studie im Auftrag des Verbändebündnis Wohnungsbau. Erstell tvon Prognos AG. Zugriff auf https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/20190509_Inventur_zum_Bauen_und_Wohnen_2019_-_PROGNOS-Wohnungsbau-Studie.pdf am 29.10.2020

Köcher, Renate 2020: Mobilitätsmonitor 2020. Ergebnispräsentation. Bearbeitung: Institut für Demoskopie Allensbach im Auftrag der deutschen Akademie der Technikwissenschaften. Zugriff auf https://www.acatech.de/wp-content/uploads/2020/10/Ergebnispraesentation_Grafiken_mit_Logo_2.pdf am 01.11.2020

Konsortien Domagkpark und Prinz Eugen Park/ stattbau München o.J.: Vielfältig mobil im neuen Quartier. Domagkpark und Prinz Eugen Park München. Plakat. München. Zugriff auf http://www.prinzeugenpark.de/files/pep/aktuelles/Bilder/Plakat_Domagk_und_PEP%20(003).pdf am 31.03.2019

Konsortium Domagkpark o.J.: Vielfältig mobil im neuen Quartier. Für jeden Weg das passende Angebot. Domagkpark. München

Konsortium Prinz-Eugen-Park 2016: Charta Quartiersvernetzung. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/files/pep/quartier/Charta%20der%20Quartiersvernetzung.pdf am 20.05.2020

Konsortium Prinz-Eugen-Park o.J.: Mobilitätskonzept. Leitlinien. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/files/pep/aktuelles/pdfs/Leitlinien%20Mobilit%C3%A4tskonzept%20Prinz%20Eugen%20Park.pdf am 20.05.2020

Koopmann, Christoph 2016: Wo niemand mehr ein eigenes Auto braucht. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung vom 03.11.2016. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/pilotprojekt-wo-niemand-mehr-ein-eigenes-auto-braucht-1.3231755 am 20.05.2020

Kreisverwaltungsreferat 2017: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10511. Durchführung einer vergleichenden Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Modellquartier des EU-Projekts CIVITAS ECCENTRIC. Erlass einer Haushaltsbefragungssatzung. Erstellungsdatum: 29.11.2017. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4795724.pdf am 20.05.2020

Kreyenfeld, Michaela/ Konietzka, Dirk 2017: Alltagsmobilität und Lebenslauf. In: Statistisches Bundesamt (Hg.): Wie die Zeit vergeht. Analysen zur Zeitverwendung in Deutschland. Beiträge zur Ergebniskonferenz der Zeitverwendungserhebung 2012/2013 am 5./6. Oktober 2016 in Wiesbaden, S. 163-178

Krien, Evelyn 1992: Ohne Auto leben wollen. IN: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.) / Krien, Evelyn et al. (1992): Autofreies Leben: Konzepte für die autoreduzierte Stadt. Duisburg, S. 7-10

Kromrey, Helmut/ Roose, Jochen/ Strübing, Jörg 2016: Empirische Sozialforschung. 13. Auflage. Konstanz, München.

Krüger, Anja 2020: Es fliegt was in der Luft. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 46-47. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas am 20.10.2020

Kuckartz, Udo 2016: Qualitative Inhaltsanalyse, Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 3. Auflage. Weinheim, Basel

Kuhn, Gerd 2017: Von der Familienwohnung zum Clusterwohnen. Wohngrundrisse im Spiegel des gesellschaftlichen Wandels. In: Kleefisch-Jobst, Ursula/ Köddermann, Peter/ Jung, Karen: Alle wollen Wohnen. gerecht. sozial. bezahlbar. Berlin. S. 46-49

Kühne, Benjamin 2020: Die Verkehrswende von unten hat schon begonnen. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 34-35. Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas am 20.10.2020

Kuhnimhof, Tobias/ Nobis, Claudia/ Hillmann, Katja/ Follmer, Robert/ Eggs, Johannes 2019: Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf am 03.03.2020

Kukk, Alexander 2015: § 12 BauGB Vorhaben- und Erschließungsplan. In: Schrödter, Wolfgang: Baugesetzbuch. Baden-Baden. S. 745-759

Lamnek, Siegfried 2010: Qualitative Sozialforschung. 5. Auflage. Weinheim, Basel

Landeshauptstadt Hannover 2001: Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen in Hannover. Zuletzt geändert durch Satzung vom 19.04.2001. Zugriff auf https://www.hannover.de/content/download/407338/8543260/file/Abl%C3%B6sebetr%C3%A4ge.pdf am 10.10.2020

Landeshauptstadt Hannover 2020: Satzung über die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge, Stellplatzsatzung (Gem. Abl. 2020, S. 186). Zugriff auf https://www.hannover.de/content/download/827362/21030425/file/Stellplatzsatzung.pdf am 20.10.2020

Landeshauptstadt München 2005: Münchens Zukunft gestalten. PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Strategien, Leitlinien, Projekte. Bericht zur Stadtentwicklung 2005. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:e383573f-4b68-48dd-9420-eaa2123de360/pm_stadtentwicklungsbericht.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2007a: Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPlS) vom 19. Dezember 2007. Stadtratsbeschluss: 19.12.2007. Bekanntmachung: 02.01.2008. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/926.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2007b: Sitzungsvorlage Nr. 02-08/ V 11225. Anpassung des Münchner Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO – Novelle 2007. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1460655.pdf am 11.11.2018

Landeshauptstadt München 2007c: Anlage 3 zur Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 11225. Bezirksausschüsse – Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1306316.pdf am 11.11.2018

Landeshauptstadt München 2007d: Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 10357. Anpassung des Münchner Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO-Novelle 2007. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.07.2007 (SB). Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1187557.pdf am 11.11.2018

Landeshauptstadt München 2011a: Satzungstext des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1943 b der Landeshauptstadt München, Frankfurter Ring (südlich), A 9 Berlin-München (westlich) und Domagkstraße (nördlich) - ehemalige Funkkaserne. Vom 30.07.2011. Internetfassung - Textteil. München. Zugriff auf http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/t_8809_1943b.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2011b: Planteil des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1943 b der Landeshauptstadt München, Frankfurter Ring (südlich), A 9 Berlin-München (westlich) und Domagkstraße (nördlich) - ehemalige Funkkaserne. Internetfassung - Planteil. München. Zugriff auf http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p_8809_1943b.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2012a: Ehemalige Funkkaserne. Das neue Stadtquartier im Norden Schwabings. Flyer des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:0eb525e0-928e-4a6c-9912-102f18f66b88/FK_Oktober_2012_ohne_Schnittmarken.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2012b: Satzungstext des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2066 der Landeshauptstadt München. Frankfurter Ring (südlich) (Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1943 b) vom 15.02.2012. München. Zugriff auf https://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/t_8816_2066.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2012c: Internetfassung - Planteil. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2066 der Landeshauptstadt München. Frankfurter Ring (südlich) (Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1943 b). Zugriff auf https://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p_8816_2066.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2013: Von der Kaserne zum Stadtquartier. Zur Konversion von Militärflächen in München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. 1. Auflage. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:56de541c-54ba-4574-8c0a-799d6c3ebbc4/Kasernen_in_Muenchen_Doppel_weboptimiert_72dpi.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2013a: Wohnraum für Menschen - nicht den für Autos fördern! Antwort des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.02.2013 auf die schriftliche Anfrage der von Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Boris Schwartz, Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Sabine Krieger, Frau StRin Jutta Koller vom 08.11.2012. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/2901735.pdf am 11.11.2018

Landeshauptstadt München 2014: Die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS). Satzung der Landeshauptstadt München. Broschüre zur Satzung. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:2f41eea4-6022-4971-b6d2-ae59a2e77ef4/fabs_brosch%C3%BCre.pdf am 11.11.2018

Landeshauptstadt München 2014a: München in Zahlen 2014. München und seine Stadtbezirke. Direktorium. Statistisches Amt. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:eb03c03a-cf13-4d6e-84d3-760c63ba75fe/Stat_tb_2014.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2016: Projektmanagement für Quartiersvernetzung in Neubaugebieten. Antrag Nr. 14-10 / A 02075 von Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Ulrike Boesser, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Christian Müller vom 29.04.2016, eingegangen am 29.04.2016. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. 27.07.2016, München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/4145911.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2017: ULI Germany Award for Excellence 2017 – Auszeichnung für das neue Quartier „Domagkpark“. Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO Anfrage Nr. 14-20 / F 01023 von Frau Stadträtin Dorothea Wiepcke vom 17.10.2017, eingegangen am 17.10.2017. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. 06.12.2017, München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/4773863.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2018: Domagkpark. Das neue Stadtquartier im Norden Schwabings. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:28295e2f-ab51-4734-8824-1219a5d5ae23/Domagkpark.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019a: Steinwüste im Wohngebiet Domagkpark begrünen. Antrag Nr. 14.20 / A 04615 der FDP - HUT Stadtratsfraktion vom 30.10.2018, eingegangen am 30.10.2018. Antwortschreiben der Landeshauptstadt München, Baureferat, vom 11.03.2019 München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/5381199.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019b: München in Zahlen 2019. Direktorium. Statistisches Amt. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:8da301f5-75ed-48aa-ae69-f1c72a5a28c2/LHM.Stat_Faltkarte_2019_deutsch.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019c: Neue Stadtquartiere an der Tram 23. Drei Spaziergänge im Norden Schwabings. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:9eda6bcc-3355-4b48-ba10-87f2f711836d/Stadtspaziergang_Final_2019_WEB1.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019d: Wohnungsmarktdaten München 2018. Stadtentwicklungsplanung. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Bauwesen.html am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019e: Mobilitätskonzept. kompakt – konkret – verbindlich. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:ce041744-18ab-4d53-8e48-45fe38798da6/Mobilitaetskozept_2019_Einleitung.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019f: Mobilitätskonzept. kompakt – konkret – verbindlich. Anlage zum Stellplatznachweis. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:7bc984e1-83f0-4215-ae04-594fd6b03fc4/Mobilit%C3%A4tskonzept_2020_Formular_web.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2019g: Erläuterungen und Ausfüllhilfe zum Formblatt „Mobilitätskonzept“, „kompakt - konkret – verbindlich“. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:177d7ac8-1393-4249-9fd2-58c7ecd75264/Mobilit%C3%A4tskonzept_2019_Erl%C3%A4uterung%20S.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt München 2020a: Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS). Vom 26. Juni 2020. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:86182835-6969-4180-95e5-eae6f0a9082f/Neuerlass_FabS_2020.pdf am 10.10.2020

Landeshauptstadt München 2020b: Mobilitätskonzept. kompakt - konkret - verbindlich. Einleitungsblatt. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:ce041744-18ab-4d53-8e48-45fe38798da6/Mobilit%C3%A4tskozept_Juli_2020_Einleitung_web.pdf am 01.10.2020

Landeshauptstadt München 2020c: Mobilitätskonzept. kompakt - konkret - verbindlich. Anlage zum Stellplatznachweis. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:7bc984e1-83f0-4215-ae04-594fd6b03fc4/Mobilit%C3%A4tskonzept_Juli_2020_Formular_web.pdf am 01.10.2020

Landeshauptstadt München 2020d: Erläuterungen und Ausfüllhilfe zum Formblatt „Mobilitätskonzept“. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:177d7ac8-1393-4249-9fd2-58c7ecd75264/Mobilit%C3%A4tskonzept_Juli_2020_Erl%C3%A4uterung_web.pdf am 01.10.2020

Landeshauptstadt München o. J.: Funkkaserne München. Gestaltungsleitfaden. Bearbeitung: Ortner & Ortner Baukunst, Topotek 1. Herausgegeben vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:93eaafee-fa58-4fd7-b50d-16c23913a5c5/Gestaltungsleitfaden_Funkkaserne.pdf am 20.05.2020

Landeshauptstadt Potsdam 2011a: Beschlussvorlage 11/SVV/0412. Betreff: Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Zugriff auf am 11.11.2018. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=17824#allrisBV am 11.11.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2011b: Beschlussvorlage 11/ SVV/0412. Beschlüsse. Protokoll der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 31.08.2011. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo021.asp am 11.11.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2011c: Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen zum Entwurf der Stellplatzsatzung Anlage zur Beschlussvorlage 11/SVV/0412.

Landeshauptstadt Potsdam 2012a: Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam vom 07.03.2012. Zugriff auf https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/amtsblatt_potsdam_01_2019_4_final.pdf am 22.12.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2012b: Begründung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam, Januar 2012. Zugriff auf https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/amtsblatt_potsdam_01_2019_4_final.pdf am 22.12.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2012c: Drucksache Nr. 12/SVV/0121. Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam - Beitrittsbeschluss zur Beanstandung durch die Aufsichtsbehörde. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19010#searchword am 11.11.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2018a: Beantwortung der Drucksachen-Nr. 18/SVV/0159. Betreff: Stellplatzsatzung. 28.02.2018. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=28037#searchword am 11.11.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2018b: Beschlussauszug 62. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vom 23.01.2018. Ö 5.5: Erneute öffentliche Auslegung B-Pläne SAN-P 18 und SAN-P 19, einschließlich verbundener Anpassung der Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=115740 am 11.11.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2018c: Drucksache Nr. 18/SVV/0762. Änderung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/45081036449831618/449831618/01101062/62.pdf am 11.11.2018

Landeshauptstadt Potsdam 2018d: Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam vom 05.12.2018. Zugriff auf https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/stellplatzsatzung_landeshauptstadt_potsdam_2012_2019.pdf am 01.10.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2010: GRDrs 75/2010. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Burgenlandstraße/ Dornbirner Straße (Schoch-Areal) im Stadtbezirk Feuerbach (Feu 251) - Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 (1) BauGB. Zugriff auf https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/5b7d5671d10d4320270f1f65/ am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2015a: GRDrs 906/2015. Erhöhung des Anteils des geförderten Wohnungsbausauf städtischen Grundstücken. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/10336922198B7610C1257EE70047812A/$File/906_2015.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2017a: Beschlussvorlage GRDrs 488/2017. Entwicklung des „Quartiers am Wiener Platz“ (ehem. Schoch-Areal) Grundsatzvorlage zum Programm und zur Vermarktung. 29.07.2017. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/34D8BACED125AE05C125814E002681F9/$File/20736DF9D0CEE3EFC125812A002FEC09.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2017b: Anlagen 2-11 zu GRDrs 488/2017. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/34D8BACED125AE05C125814E002681F9/$File/Anlagen%202-11%20zu%20GRDrs%20488-2017.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2017c: Protokoll: Ausschuss für Wirtschaft und Wohnen des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart. Niederschrift Nr. 84, TOP 11, Drucksache: 488/2017. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/BF9669049DAF1176C125819C0031B2B7/$File/360B4E5E806CAE8CC12581620025AC4F.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2017d: GRDrs 1334/2017. Quartier am Wiener Platz (ehem. Schoch-Areal) in Stuttgart-Feuerbach Vermarktung der Baufelder Nord 1 und 2. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/D2D5556D89BBCF7FC1258225003715CF/$File/E942195952E8908EC12581D00052617A.pdf?OpenElement am 25.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2017e: Anlage 2 zu GRDrs 1334/2017. Quartier am Wiener Platz (ehem. Schoch-Areal) Baufeld Nord in Stuttgart Feuerbach. Exposé. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/masustart?OpenForm&Seq=2&BaseTarget=rinhalt am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2017f: GRDrs 527/2017. Entwicklung des Areals Rote Wand auf dem Killesberg im Stadtbezirk Stuttgart-Nord - Grundsatzvorlage zu Programm, Materialität, Konzeptvergabe und Vermarktung. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksd RedSystem.nsf/0/79B7577FAEAA5F84C125817F003CACFF/$File/C2B35411BFF99A32C1258132002E3863.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2018a: Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße Stuttgart-Nord (Stgt 286.1). Inkrafttreten: 29.11.2018. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/item/show/663863/1 am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018b: Beschlussvorlage GRDrs 779/2018. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße im Stadtbezirk S-Nord (Stgt 286.1). Satzungsbeschl. gem. § 10 BauGB u. § 74 LBO ohne Anregungen gem. § 3 (2) BauGB; B-Plan gem. § 13 BauGB. Referat Städtebau und Umwelt. 26.10.2018. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/663863/139790.pdf am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018c: Anlage 1 zu GRDrs 779/2018. Ausführliche Begründung. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/663863/139791.pdf am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018d: Anlage 2 zu GRDrs 779/2018. Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/663863/139792.pdf am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018e: Anlage 3 zu GRDrs 779/2018. Stellungnahmen der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB sowie § 4a Abs. 3 BauGB. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/663863/139793.pdf am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018f: Anlage 5 zu GRDrs 779/2018. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Bürgerhospital/ Tunzdorfer Straße Stuttgart-Nord (Stgt 286.1). Begründung. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/663863/139795.pdf am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018g: Beschlussvorlage GRDrs 944/2018. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen - Auslegungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB. 05.12.2018. inklusive Anlage 1. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/A953844FE3EC79E9C125835B0020FB02/$File/ED5D67F329D21A7AC12583310040AFA6.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018h: Anlage 2 zu GRDrs 944/2018. Verkleinerung des Bebauungsplanentwurfs vom 12.11.2018, Keltersiedlung Zu 258. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/A953844FE3EC79E9C125835B0020FB02/$File/Anl.%202_BBPlan-Entwurf.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018i: Anlage 3 zu GRDrs 944/2018. Textteil des Bebauungsplanes Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/A953844FE3EC79E9C125835B0020FB02/$File/Anl.%203%20Festsetzungen.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018j: Anlage 4 zu GRDrs 944/2018. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Stuttgart-Zuffenhausen. Begründung. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/A953844FE3EC79E9C125835B0020FB02/$File/Anl.%204%20Begründung.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018k: Anlage 5 zu GRDrs 944/2018. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen. Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/A953844FE3EC79E9C125835B0020FB02/$File/Anl.%205-frühz.%20Öffbeteiligung.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018l: Anlage 6 zu GRDrs 944/2018. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/A953844FE3EC79E9C125835B0020FB02/$File/Anl.%206_Beh_4-1.pdf?OpenElement am 27.05.2019

Landeshauptstadt Stuttgart 2018m: GRDrs 515/2018. Vermarktung des Quartiers „Rote Wand“ auf dem Killesberg in Stuttgart-Nord. Stuttgart. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/D110728672EEC438C12582AD00318D2F/$File/180257DAF87F6D38C125829B003D406F.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2018n: GRDrs 833/2018. Vermarktung des Quartiers „Rote Wand“ auf dem Killesberg, Baufeld 2 in Stuttgart-Nord, Ausschreibung für Baugemeinschaften. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/65660976D2CCEA10C125834C0063EF09/$File/1B514999E473D298C125830C003323B6.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019: Jahresabschluss 2018. Stadtkämmerei. Stuttgart. Zugriff auf file:///C:/Users/Reinhard/AppData/Local/Temp/Jahresabschluss-2018.pdf am 24.09.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019a: Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Areal Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt 274) im Stadtbezirk Stuttgart Nord. Inkrafttreten: 28.02.2019. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/669112/141690.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019b: Beschlussvorlage GRDrs 22/2019. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Areal Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt 274) im Stadtbezirk Stuttgart-Nord. Satzung gem. § 10 BauGB u. § 74 LBO ohne Anregungen gem. § 3 Abs. 2 BauGB; Bebauungsplan gem. § 13a BauGB. Referat Städtebau und Umwelt. 22.02.2019. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/669112/141691.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019c: Anlage 1 zu GRDrs 22/2019. Ausführliche Begründung. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/669112/141693.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019d: Anlage 2 zu GRDrs 22/2019. Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit und öffentliche Auslegung. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/669112/141694.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019e: Anlage 5 zu GRDrs 22/2019. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Areal Rote Wand/ Am Kochenhof (Stgt 274) im Stadtbezirk Nord. Begründung. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/669112/141697.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019f: GRDrs 925/2019. Mehrfachbeauftragungen (Planungskonkurrenzen) im Quartier am Wiener Platz (Baufeld Süd, Baulose 1 bis 3) im Stadtbezirk Feuerbach. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/475015DDAF6F98FDC125848900373C7E/$File/BAC1D7068504D3DCC125846300434F20.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019g: Anlage 2.1 zu GRDrs 925/2019. Quartier am Wiener Platz (ehem. Schoch-Areal). Baufeld Süd in Stuttgart-Feuerbach. Los 1. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/475015DDAF6F98FDC125848900373C7E/$File/Anlage%202.1.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019h: GRDrs 859/2019. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen -Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB und § 74 LBO mit Anregungen gem. § 3 (2) BauGB -Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/05380C8B023D7506C125848D004267DE/$File/48C177413834B53FC125845100366329.pdf?OpenElement am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019i: Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften tritt in Kraft. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/681194/149550.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019j: Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Stuttgart-Zuffenhausen. 2019/8. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/681194/149551.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019k: Anlage 4 zu GRDrs 859/2019. Begründung. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften. Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Stuttgart-Zuffenhausen. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/681194/149556.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019l: Anlage 5b zu GRDrs 859/2019. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen Anregungen der Öffentlichkeit aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/681194/149558.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019m: Anlage 6c zu GRDrs 859/2019. Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/681194/154564.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2019n: Anlage 7 zu GRDrs 859/2019. Städtebaulicher Vertrag zum Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Keltersiedlung (Zu 258) im Stadtbezirk Zuffenhausen zwischen der SWSG und der Landeshauptstadt Stuttgart. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/681194/149561.pdf am 10.02.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2020a: Beschlussvorlage GRDrs 573/2020. Bebauungsplan und Satzung über örtliche Bauvorschriften Quartier am Wiener Platz (Feu 251) im Stadtbezirk Feuerbach - Auslegungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/AB3BEA0E6501F44BC12585FA00374E44/$File/7BB31A7B63860966C125858A00296609.pdf?OpenElement am 12.12.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2020b: Anlage 1 zu GRDrs 573/2020. Ausführliche Begründung. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/AB3BEA0E6501F44BC12585FA00374E44/$File/Anlage%201%20Ausf%C3%BCrliche.pdf?OpenElement am 12.12.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2020c: Anlage 2. Verkleinerung des Bebauungsplanentwurfes vom 24.06.2020. Quartier am Wiener Platz Feu 251. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/AB3BEA0E6501F44BC12585FA00374E44/$File/Anlage%202%20Planteil.pdf?OpenElement am 12.12.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2020d: Anlage 3. Bebauungsplan und Satzung über örtliche Bauvorschriften. Quartier am Wiener Platz im Stadtbezirk Feuerbach (Feu 251). Textteil. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/AB3BEA0E6501F44BC12585FA00374E44/$File/Anlage%203%20Text.pdf?OpenElement am 12.12.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2020e: Anlage 4. Begründung mit Umweltbericht. Bebauungsplan und Satzung über örtliche Bauvorschriften. Quartier am Wiener Platz (Feu 251). Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/0/AB3BEA0E6501F44BC12585FA00374E44/$File/Anlage%204%20Begr_UB.pdf?OpenElement am 12.12.2020

Landeshauptstadt Stuttgart 2020f: Protokoll: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart. Sitzung am 03.11.2020. Drucksache: 573/2020. Zugriff auf https://www.domino1.stuttgart.de/web/ksd/ksdRedSystem.nsf/0/0A87287A709022A3C12586230047E3E7/$File/63B90626E7E88DCAC125860E0049F7D4.pdf?OpenElement am 12.12.2020

Landtag Brandenburg 2003: Drucksache 3/5160. Gesetzentwurf der Landesregierung Entwurf einer Brandenburgischen Bauordnung. Zugriff auf https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w3/drs/ab_5100/5160.pdf am 18.08.2018

Landtag Nordrhein-Westfalen 2018: Drucksache 17/2166. Gesetzentwurf der Landesregierung. Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen - Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW). 17 Wahlperiode. 13.03.2018. Zugriff auf https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-2166.pdf am 21.09.2020

Landtag von Baden-Württemberg 1963a: Beilage 3300. Ausgegeben am 20. August 1963. betr. Landesbauordnung für Baden-Württemberg. Entwurf einer Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)

Landtag von Baden-Württemberg 1963b: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg. 3. Wahlperiode 1960-1964. Protokoll-Band V, 81.-100. Sitzung, 28. März 1963 bis 22. November 1963, S. 5491-6876. Druck von Ernst Klett Stuttgart.

Landtag von Baden-Württemberg 1964: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg. 3. Wahlperiode 1960-1964. Protokoll-Band VI, 101.-118. Sitzung, 28. November 1963 bis 21. April 1964, S. 6877-8160. Druck von Ernst Klett Stuttgart.

Landtag von Baden-Württemberg 1971a: Drucksache 5399, Verzeichnis der Drucksachen. Band XVIII, Drucksachen 5101-5400. 8. Juli bis 16. August 1971, 5. Wahlperiode 1968-1972.

Landtag von Baden-Württemberg 1971b: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg. 5. Wahlperiode 1968-1972. Protokollband VI, 101.-120. Sitzung, 12. Februar 1971 bis 14. Oktober 1971, Seite 5857-7426. Druck von Ernst Klett Stuttgart.

Landtag von Baden-Württemberg 1972a: Drucksache 6599. Verzeichnis der Drucksachen. Band XXII, Drucksachen 6301-6676. 9. Februar bis 9. Juni 1972, 5. Wahlperiode 1968-1972.

Landtag von Baden-Württemberg 1972b: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg. 5. Wahlperiode 1968-1972. Protokollband VI7, 121.-139. Sitzung, 4. November 1971 bis 23. März 1972, Seite 7427-8972. Druck von Ernst Klett Stuttgart.

Landtag von Baden-Württemberg 1982: Drucksache 8/3410. 8. Wahlperiode. Gesetzentwurf der Landesregierung. Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung. 13.12.1982

Landtag von Baden-Württemberg 1983a: Drucksache 8/3963. Verzeichnis der Drucksachen. Band 23. Drucksachen 3901-4050. 19. Mai 1983 bis 5. Dezember 1983. 8. Wahlperiode 1980-1984.

Landtag von Baden-Württemberg 1983b: Plenarprotokolle des Landtags von Baden-Württemberg. 8. Wahlperiode 1980-1984. Protokollband 6, 61-70. Sitzung, 10. März 1983 bis 23. Juni 1983. Seite 4805-5711.

Landtag von Baden-Württemberg 1995a: Plenarprotokolle des Landtags von Baden-Württemberg. 11. Wahlperiode 1992-1996. Band 6, 51-61. Sitzung, 22. September 1994 bis 15. Februar 1995. Seiten 4065-5030

Landtag von Baden-Württemberg 1995b: Drucksache 11/6157. Beschlußempfehlung und Bericht des Wirtschaftsausschusses zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 11/5337. 11. Wohlperiode. Ausgegeben am 19.07.95

Landtag von Baden-Württemberg 1995c: Plenarprotokolle des Landtags von Baden-Württemberg. 11. Wahlperiode 1992-1996. Band 7, 62-72. Sitzung, 16. März 1995 bis 20. Juli 1996. Seiten 5031-6030

Landtag von Baden-Württemberg 1995d: Drucksache 11/6236. Änderungsanträge zu der Beschlußempfehlung des Wirtschaftsausschusses - Drucksache 11/6157, zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 11/5337. Landtag von Baden-Württemberg, 11. Wahlperiode.

Landtag von Baden-Württemberg 1995e: Drucksache 11/5337. 11. Wahlperiode. Gesetzentwurf der Landesregierung. Landesbauordnung für Baden-Württemberg.

Landtag von Baden-Württemberg 2014: Drucksache 15/5294. 15. Wahlperiode. Gesetzentwurf der Landesregierung. Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg. 03.06.2014

Landtag von Baden-Württemberg 2014a: Plenarprotokoll 15/103. 26.05.2014, 103. Sitzung. 15. Wahlperiode. S. 6159-6167

Landtag von Baden-Württemberg 2014b: Drucksache 15/5923. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur zu dem Gesetzentwurf der Landesbauordnung für Baden-Württemberg. Ausgegeben am 04.11.2014

Landtag von Baden-Württemberg 2014c: Plenarprotokoll 15/110. 04.11.2014, 110. Sitzung. 15. Wahlperiode, S. 6572-6580

Landtag von Baden-Württemberg 2019a: Plenarprotokoll 16/97, 17.07.2019, 97. Sitzung. 16. Wahlperiode. Zugriff auf https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Plp/16%5F0097%5F17072019.pdf am 16.09.2020

Landtag von Baden-Württemberg 2019b: Drucksache 16/6293, 21.05.2019. Landtag von Baden-Württemberg, 16. Wahlperiode, Gesetzentwurf der Landesregierung, Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg. Zugriff auf https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/6000/16%5F6293%5FD.pdf am 16.09.2020

Landtag von Sachsen-Anhalt 2003a: Drucksache 4/610. 05.03.2003.Gesetzentwurf Landesregierung Entwurf eines Zweiten Investitionserleichterungsgesetzes. Zugriff auf https://padoka.landtag.sachsen-anhalt.de/files/drs/wp4/drs/d0610lge.pdf am 21.09.2020

Landtag von Sachsen-Anhalt 2003b: Drucksache 4/872. Beschlussempfehlung, Ausschuss für Recht und Verfassung, Entwurf eines Zweiten Investitionserleichterungsgesetzes, Gesetzentwurf der Landesregierung - Drs. 4/610. Zugriff auf https://padoka.landtag.sachsen-anhalt.de/files/drs/wp4/drs/d0872vbe.pdf am 21.09.2020

Landtag von Sachsen-Anhalt 2020: Drucksache 7/6023. Gesetzentwurf. Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt. Zugriff auf https://padoka.landtag.sachsen-anhalt.de/files/drs/wp7/drs/d6023rge.pdf am 20.09.2020

LEG o.J. : Ohne Auto, citynah, für jedes Alter. Mieten Sie jetzt eine Neubau-Wohnung in der Gartensiedlung Weißenburg. Vermarktungsbroschüre der LEG. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/download/51%20neue%20autofreie%20Wohnungen.pdf am 01.07.2019

LEHEN drei/ Feketics, Martin/ Schenk, Leonhard/ Schuster, Matthias 2001: Bauen in der Stadt der kurzen Wege. In: Feldtkeller, Andreas: Städtebau: Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für dn Umgang mit Stadtbrachen. Stuttgart, München. S. 87-169

Lehmbrock, Michael 2000: Straßennutzung und Stellplatzpflicht. Zur Entwicklung öffentlicher Räume mit vielfältigen Nutzungschancen. Difu-Beiträge zur Stadtforschung. Berlin

Leipzig 1 GmbH o.J.: Anlage 24 zu Vorlage Nr. VI-DS-08112-DS-01-NF-01. Grundbuch von Leipzig Blatt 671 Eigentümerin: Leipzig 1 GmbH mit Sitz in Bremen. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/45081036776639655/776639655/01547141/41-Anlagen/25/Anlage24Dienstbarkeitbestellung.pdf am 03.09.2019

Linck, Hannes 2000: Autofrei, stellplatzfrei - alle dabei? In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 3/2000, S. 14-15, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2000-3.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2001a: Verkehrskonzept Vauban - ein weites Lernfeld. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/2001, S. 10-11, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2001-1.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2001b: Wie wird das Autofrei-Grundstück genutzt. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 4/2001, S. 4, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2001-4.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2001c: Der Verkehr bewegt uns weiter. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 4/2001, S. 10, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2001-4.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2002a: Neues vom Autofrei-Verein. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/2002, S. 9, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2002-1.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2002b: Neues vom Autofrei-Verein. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 4/2002, S. 14-15, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2002-4.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2008: Unterschriften für unser Verkehrskonzept. In: vauban actuel GbR (Hg.): vauban actuel. 4/2008, S. 14, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2008-4.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2009: Kurzbericht: Verkehrsveranstaltung. In: vauban actuel GbR (Hg.): vauban actuel. 1/2009, S. 7, Freiburg- Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2009-1.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2010a: Der AK Verkehr macht sich stark für das Verkehrskonzept Vauban. In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 1/2010, S. 7-8, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2010-1.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2010b: Die Rolle des AK Verkehr im Vauban und nach außen. In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 1/2010, S. 8, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2010-1.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2010c: AK Verkehr: Verkehrs-Aktive gewinnen internationalen Verkehrspreis. In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 4/2010, S. 8, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2010-4.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2012: Werden Sie autofrei! In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 1/2012, S. 7, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2012-1-1.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2014: AK Verkehr will deutliche Verbesserungen in und um Vauban. In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 4/2014, S. 6, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2014-4.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2017: Neu: Stellplatz-Pool für nicht mehr Autofreie. In: Stadtteilverein Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 4/2017, S. 8, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/actuel2017-4_web.pdf am 05.05.2020

Linck, Hannes 2018: Stellplatz-Pool des Autofrei-Vereins kommt voran. In: Stadtteilverein Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 4/2018, S. 6, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2019/01/vauban-actuel_2018-4_web.pdf am 05.05.2020

Littig, Beate 2009: Interviews mit Eliten - Interviews mit ExpertInnen: Gibt es Unterschied. In: Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden. S. 117-133

LK Argus GmbH 2015: Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Endbericht. Im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Forschungsprogramm Zukunft Bau. Berlin

Lohmeyer, Gottfried/ Ebeling, Karsten 2014: Parkdecks. Hinweise und Empfehlungen zur Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit von Parkdecks aus Beton. Düsseldorf.

Lorenzen Mayer Architekten GmbH/ relais Landschaftsarchitekten Heck Mommsen PartGmbH 2017: Neues Hulsberg-Viertel, Rahmenplan. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2019/03/171213-BRE_HUL_LP_Rahmenplan.pdf am 09.08.2019

Lübke, Martin 1998: Autofrei heißt nicht immobil. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 5/1998, S. 4-5, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1998-5.pdf am 05.05.2020

Lutz, Erich 2009: Stadtteilverein beim Verkehrsgespräch im Rathaus. In: Gombert, Weis und Völzing Vaubanactuel GbR (Hg.): vauban actuel. 3/2009, S. 7, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2009-3.pdf am 05.05.2020

Mackenroth, Werner 1981: 9. Rentabilität und Finanzierung von Parkbauten. In: Sill, Otto 1981: Parkbauten: Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen. Wiesbaden, Berlin, S. 147-155

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2010: Fragen vom 25.05.2010, F 1524. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/F_1524_2010.pdf am 17.11.2018

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2016: Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung. Betreff: Novellierte Stellplatzsatzung für die Stadt Frankfurt am Main. 11.07.2016. M 143. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/M_143_2016.pdf am 17.11.2018

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2018: Stellungnahme des Magistrats vom 23.07.2018, ST 1305. Betreff: Wie will die Stadt Frankfurt den zunehmenden Parkdruck und die damit einhergehenden Probleme in den Griff kriegen?

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2009a: Plandokument 7887. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=7887&planDpi=0&isPlan=false&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan am 17.07.2019

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2009b: Plandokument 7887. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. 07.05.2009. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=7887&planDpi=0&isPlan=true&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan am 17.07.2019

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2010a: Plandokument 7918. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=7918&planDpi=0&isPlan=false&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan am 07.07.2019

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2010b: Plandokument 7918. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. 09.04.2010. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=7918&planDpi=0&isPlan=true&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan am 07.07.2010

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2015a: Plandokument 8105. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=8105&planDpi=0&isPlan=false&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan, https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/start.aspx am 07.07.2019

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2015b: Plandokument 8105. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. 13.11.2014. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=8105&planDpi=0&isPlan=true&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan am 07.07.2019

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2015c: Plandokument 8071. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=8071&planDpi=0&isPlan=false&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan am 07.07.2019

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B 2015d: Plandokument 8071. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. 20.04.2015. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/BauplatzWebservice/public/GetPlanDok.aspx?pnr=8071&planDpi=0&isPlan=true&appTitle=Flächenwidmungs-+und+Bebauungsplan, https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/start.aspx am 07.07.2019

Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018: Mietspiegel für Darmstadt 2018. Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/wohnen/Mietspiegel-2018.pdf am 28.05.2020

maier.wasmer Landschaftsarchitektur 2020: Lagarde Höfe Bamberg. Straßenraumgestaltungsplan. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 28.05.2020

Mann, Thomas 2013: Vorbemerkungen. In: Große-Suchsdorf, Ulrich et al.: Niedersächsische Bauordnung. Kommentar. 2013. München

Manssen, Gerrit 2004: Gemeindliche Verwendungspflichten bei fakultativer Stellplatzablöse. I: Bayerische Verwaltungsblätter. Zeitschrift für öffentliches Recht und öffentliche Verwaltung. 3/2004. 1. Februar 2004, S. 65-68

Mattes, Christine 2017: BWLBO § 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen, 4. Edition, Stand 01.11.2017 In: Spannowsky, Willy / Uechtritz, Michael: BeckOK Bauordnungsrecht Baden-Württemberg. München (Beck eBook)

Mayer, Horst Otto 2009: Interview und schriftliche Befragung. Entwicklung, Durchführung, Auswertung. 5. Auflage. München

Mayer, Horst Otto 2013: Interview und schriftliche Befragung. Entwicklung, Durchführung, Auswertung. 6. Auflage. München

Mayring, Philipp 2015: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 12. Auflage, Weinheim, Basel

Mayring, Philipp 2016: Einführung in die qualitative Sozialforschung. 6. Auflage. Weinheim

Meißner, Jens 2019: Thüringer Bauordnung mit Vollzugsbekanntmachung. Kommentar. Stuttgart

Merkens, Hans 2013: Auswahlverfahren, Sampling, Fallkonstruktion. In: Flick, Uwe/ von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines 2013: Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg, S. 286-299

Metzler, Gerald 1997a: Neues zu den Sammelgaragen. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/1997, S. 8, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1997-1.pdf am 05.05.2020

Metzler, Gerald 1997b: Aktuelles zum Verkehrs- und Energiekonzept. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 2/1997, S. 6, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1997-2.pdf am 05.05.2020

Metzler, Gerald 1997c: Parkierungskonzept vor der Entscheidung. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 3/1997, S. 4, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1997-3.pdf am 05.05.2020

Meuser, Michael/ Nagel, Ulrike 2002: ExpertenInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: ogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2002: Das Experteninterviews. Opladen, S. 71-95

Meuser, Michael/ Nagel, Ulrike 2009: Experteninterviews und der Wandel der Wissensproduktion. In: Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden. S. 35-60

Meyer, Johannes 2013: Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung. Grundlagen und Lösungsvorschläge. Wiesbaden

MHKBG Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Entwurf für ein Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung 2018. Vorlage 17/3850. Schreiben an den Landtagspräsidenten vom 9. September 2020. Zugriff auf https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV17-3850.pdf am 21.09.2020

Minister für Arbeit, Soziales und Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen 1956: Runderlaß des Ministers für Arbeit, Soziales und Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen betr. Reichsgaragenordnung (RGaO) vom 25. Juni 1954 (MinBl. S. 1061). In: Thiel, Fritz/ Frohberg, Günther 1956: Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung - RGaO) vom 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219) in d. Fassung d. Erl. vom 13. Sept. 1944 (RABl. I S. 325). Düsseldorf, S. 175-181

Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen 1956a: Runderlaß des Ministers für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen - Bauaufsicht - vom 27. Juni 1955. In: Thiel, Fritz/ Frohberg, Günther 1956: Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung - RGaO) vom 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219) in d. Fassung d. Erl. vom 13. Sept. 1944 (RABl. I S. 325). Düsseldorf, S. 181-183

Minister für Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen 1956b: Runderlass des Ministers für Wiederaufbau Nordrhein-Westfalen vom 9. August 1950 (MBl NW S. 825). In: Thiel, Fritz/ Frohberg, Günther 1956: Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung - RGaO) vom 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219) in d. Fassung d. Erl. vom 13. Sept. 1944 (RABl. I S. 325). Düsseldorf, S. 172-175

Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen 1997: Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NW - RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Wohnen v. 24.1.1997 - II A 3 - 100/85. S. 190-248. Zugriff auf https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument?Id=XMMMBL9713|190|248 am 20.03.2020

Ministerium der Finanzen 2000: Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen (Rheinland-Pfalz) vom 24.07.2000 (MinBl. 2000, S. 231): Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge

Ministerium der Finanzen 2015: Hinweise zum Vollzug der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) Drittes Landesgesetz zur Änderung der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2015 (GVBl. S. 77). Rundschreiben des Ministeriums der Finanzen vom 29.10.2015 (13 200-463). Zugriff auf https://fm.rlp.de/fileadmin/fm/PDF-Datei/Bauen_und_Wohnen/Baurecht_und_Bautechnik/Bauvorschriften/Bauplanungsrecht/Rundschreiben_LBauO_2015.pdf am 21.09.2020

Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr 2018: Bekanntmachung des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr zum Vollzug der Thüringer Bauordnung (VollzBekThürBO) vom 30. Juli 2018 (ThürStAnz Nr. 34/2018 S. 1052 – 1087). Zugriff auf https://www.thueringen.de/mam/th9/baurecht/2018/vollzbekthurbo_2018_stanz.pdf am 21.09.2020

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg/ Spath + Nagel 2013: Arbeitshilfe Bebauungsplanung. Potsdam. Zugriff auf https://www.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/Arbeitshilfe_Bebauungsplanung_Gesamtfassung_Nov2014.pdf am 10.10.2019

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2005: Leitfaden Stellplatz- und Stellplatzablösesatzungen nach der Brandenburgischen Bauordnung. Örtliche Bauvorschriften. Referat für Internationale Zusammenarbeit, Öffentlichkeitsarbeit und Datenmanagement. Potsdam. Zugriff auf https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/134-67-MIR_AKTUELL_3-05_2.pdf am 18.08.2018

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport 2000: Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW) RdErl. d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 12.10.2000 II A 3, 100/85, (inkl. Anlage zu Nr. 51.11)

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 2003: Verwaltungsvorschrift zur Brandenburgischen Bauordnung (VVBbgBO). Bekanntmachung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 1. September 2003

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 2003a: Verwaltungsvorschrift zur Brandenburgischen Bauordnung (VVBbgBO), Bekanntmachung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr; Vom 1. September 2003. Zugriff auf https://www.brandenburg.de/media/2162/925_9.pdf am 18.08.2018

Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2016: Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO, RdErl. d. Ms. v. 06.07.2016, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 28.07.2016 (Nds. MBl. 2016, Nr. 29, S. 806)

Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2019: Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO, RdErl. d. Ms. v. 06.07.2016, zuletzt geändert durch Erlass vom 16.12.2019. Zugriff auf http://www.nds-voris.de/jportal/portal/t/1233/page/bsvorisprod.psml?doc.hl=1&doc.id=VVND-VVND000041790&documentnumber=1&numberofresults=2&doctyp=vvnd&showdoccase=1&doc.part=F&paramfromHL=true#focuspoint am 20.08.2020

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg 2013: Städtebauliche Lärmfibel. Hinweise für die Bauleitplanung. Stuttgart.

Möller, Gerd/ Bebensee, Jens 2017: Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2016 mit Kurzkommentierung. Stuttgart

Möller-Meinecke, Matthias M. 2016: § 44 HBO Garagen, Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder IN: Spannowsky, Willy/ Eiding, Lutz: Beck´scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Hessen. 3. Auflage. München. Stand: 01.06.2016

Möser, Kurt 2002: Geschichte des Autos. Frankfurt/ Main.

Müller, Georg 1925: Grossstadt-Garagen. Verlag Deutsche Bauzeitung. Berlin

Müller, Georg 1937: Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und Städtebau. Privater und gewerblicher Garagenbau in Planung und Gestaltung. Berlin.

Müller-Görnert, Michael 2020: Atemlos in der Stadt. In: Heinrich-Böll-Stiftung/ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. 2020: Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin. S. 28-29 Zugriff auf https://www.boell.de/de/mobilitaetsatlas am 20.10.2020

Mummendey, Hans Dieter/ Grau, Ina 2014: Die Fragebogen-Methode. Grundlagen und Anwendung in Persönlichkeits-, Einstellungs- und Selbstkonzeptforschung. 6. Auflage. Göttingen

Munske, Michael 2018: Erfahrungen mit der Abschaffung der Stellplatzpflicht in Hamburg. Vortrag auf der ISW-Fachtagung `Aktuelle Erfahrungen mit innovativen Stellplatzsatzungen und Mobilitätskonzepten´ am 17.04.2018 in München.

MWSP 2018a: Franklin: Mannheims bunter Stadtteil. Mannheim. Zugriff auf https://franklin-mannheim.de/wp-content/uploads/2019-Imagebroschuere-FRANKLIN.pdf am 24.07.2019

MWSP 2018b: Franklin Mannheim. FAQ und Fakten. Planungsstand November 2018. Zugriff auf https://franklin-mannheim.de/wp-content/uploads/2018-11-FAQ-Blatt-FRANKLIN.pdf am 26.07.2019

MWSP 2021: Mobilitätskarte. Übersicht Mobiliätsangebote. Unveröffentlichter Plan von der MWSP zur Verfügung gestellt.

Nachbarn60 2016: Teilen statt Besitzen. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/files/wettbewerbe/2014_umweltschutzpreis_koeln/Nachbarn60_Teilen_statt_Besitzen.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 2017: Nachbarn60. Aufstellung der Aufgaben und Leistungen des Vereins Nachbarn60. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/files/themen/verein/Aufstellung_der_Aufgaben_und_Leistungen_des_Vereins.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. 2007: Meldebogen best practices - „Vernetzung im Verkehr zur Verbesserung von städtischen Quartieren". Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2007_07_Projektbewerbung_Best_Practices_Vernetzung_im_Verkehr.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. 2008: An den Bezirksbürgermeister. Köln, 28. April 2008. betr: Bürgerantrag: Einführung von Anwohnerparken im Umfeld der Autofreien Siedlung. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2008_04_28_Buergerantrag_Anwohnerparken_und_Pressehintergrundinfo.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. 2011: Autofreie Siedlung Köln-Nippes – gefährdete Zukunft der Mobilitätszentrale. Brief des Vereins Nachbarn60 e.V. an das Stadtplanungsamt der Stadt Köln vom 25. Juli 2011. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2011_07_17_Stadtplanungsamt_Mobilitaetszentrale-final.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. 2013a: Autofreiheit im Stellwerk60. Im Juni 2013. Köln. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/20130622_problematischer_Autobesitz_Endfassung.pdf am 27.06.2019

Nachbarn60 e.V. 2013b: „Stellwerk 60" vor der Fertigstellung – vorgesehenes und beschlossenes Stellplatzkonzept wartet auf Umsetzung. Brief des Vereins Nachbarn60 e.V. an die Fraktionen der Bezirksvertretung Nippes am 21.01.2013. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2013_01_21_Nachbarn60_keine_Erweiterung_Parkpalette.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. 2014: „Teilen statt Besitzen" - Wettbewerbsbeitrag Nachbarn60 e.V. zum Engagementpreis NRW 2015. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2014_Engagiert_in_NRW_f%e2%95%9f%d0%bcr_die_N60_Website.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. 2018: Was macht die Autofreie Siedlung aus – machen Sie sich ehrlich. Brief an die Bewohner vom 18.06.2018. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/nachrichten60detail/schreiben-an-die-bewohnerinnen-der-autofreien-siedlung-informationen-zur-autofreiheit.html?file=files/nachrichten/Schreiben_an_BewohnerInnen_zur_Autofreiheit.pdf am 30.06.2019

Nachbarn60 e.V. 2019: Newsletter Nummer 106. Köln, 30. November 2019. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/newsletter.html?file=files/newsletter/2019_11_30_Newsletter_106.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. o.J.a: 4 Parkpalette am Rande der Siedlung. Plan 12. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/4_Plan12_Parkhaus_300812.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. o.J.b: 6 Mobilitätszentrale. Plan 12. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/6_Plan12_Mobizentrale_300812.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. o.J.c: 7 Fahrradabstell-Anlagen bei den Einfamilienhäusern. Plan 12. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/7_Plan12_Fahrabst_Ef_300812.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. o.J.d: 10 Fahrradabstell-Anlagen bei den Mehrfamilienhäusern. Plan 12. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/10_Plan12_Fahrradabst_MF_300812.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60 e.V. o.J.e: 13 Wegesystem. Differenzierung nach Lage und Nutzung. Plan 12. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/13_Plan12_SchneiderSelaczek_300812.pdf am 10.04.2020

Nachbarn60/ VCD/ Köln Agenda o.J.: Mobilitätsquartier Stellwerk60. Hohe Wohnqualität durch quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement. Zugriff auf https://www.lag21.de/files/default/pdf/Themen/NN/5.KNT/Poster_Köln_Mobilität.pdf am 27.06.2019

Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) 2015: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland. Statusbericht und Handlungsempfehlungen 2015. Herausgeber: Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO), Berlin

Nehrke, Gunnar/ Loose Willi o.J.: Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten. Projektbericht. Zugriff auf https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/stars_wp4_t41_projektbericht_bcs_deutsch_final_1.pdf am 20.10.2020

Neise, Volker 2014: Mobilitätskonzept Siedlung Domagkpark (Funkkaserne) Eckpunkte und Begründungen für reduzierten Stellplatzschlüssel. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/presse.html?file=files/domagk/presse/dokumente/Mobilitaetskonzept-DomagkPark-2014-02.pdf am 19.03.2019

Neitzel, Michael/ Austrup, Simon / Gottschalk, Wiebke / Walberg, Dietmar / Gniechwitz, Timo 2016: Instrumentenkasten für wichtige Handlungsfelder der Wohnungsbaupolitik. Neitzel, Michael (InWIS)/ Walberg, Dietmar (ARGE e.V.), Bochum

Nello-Deakin, Samuel 2019: Is there such a thing as a `fair´ distribution of road space? In: Journal of Urban Design, 24:5, 698-714, DOI: 10.1080/13574809.2019.1592664

Neufert, Ernst/ Kister, Johannes 2012: Bauentwurfslehre. Wiesbaden.

NH ProjektStadt/ W2K 2017: Grundstücksvergabe nach der Qualität von Konzepten. Verfahren und Praxisbeispiele. Auftraggeber: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Wiesbaden. Zugriff auf https://wohnungsbau.hessen.de/sites/wohnungsbau.hessen.de/files/Leitfaden-Grundstuecksvergabe-Konzeptqualitaet.pdf am 10.10.2020

Nobis, Claudia 1998a: Autofreies Wohnen nimmt Gestalt an. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/1998, S. 4, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1998-1.pdf am 05.05.2020

Nobis, Claudia 1998b: Wie sollen die Straßen im Vauban aussehen? In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 2/1998, S. 3, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1998-2.pdf am 05.05.2020

Nobis, Claudia 1998c: Mehrfachnutzung der Stellplätze im Parkhaus. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 3/1998, S. 8, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-1998-3.pdf am 05.05.2020

Nobis, Claudia 2000a: Stellplätze als Ladenhüter. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/2000, S. 7, Freiburg

Nobis, Claudia 2000b: Wo ist denn hier der autoreduzierte Stadtteil? In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/2000, S. 7, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2000-1.pdf am 05.05.2020

Nobis, Claudia 2018: Mobilität in Deutschland. Vorstellung ausgewählter Themen. November 2018. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_AusgewaehlteThemen.pdf am 26.10.2020

NPM Nationale Plattform Zukunft der Mobilität 2019: Fortschrittsbericht 2019 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität. Zugriff auf https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2019/12/NPM_Fortschrittsbericht_2019.pdf am 01.11.2020

o. A. 1976: Garagenerlass Saarland vom 01.03.1976, geänd. 15.10.1987. Zugriff auf http://logibau.de/Baurecht-2014-l/Gesetze/sl/garerlass/g-sl-garerlass.pdf am 19.10.2019

o. A. 2006: Protokoll vom Treffen der AGs Mobilität und Gruppenraum (Marten Pelzer, Alexander Baur und Hans-Georg Kleinmann) mit Herrn Schwerdtner (Kontrola) am 8.8.06, 17:30 bis 18:30 Uhr. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/06_08_08_Mobilitaetszentrale.pdf am 10.04.2020

o. A. 2008: Köln: Stellwerk 60. Zugriff auf https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/sites/default/files/koeln_stellwerk_60.pdf am 10.04.2020

o. A. 2011: Stellwerk 60 - autofrei Wohnen in Köln. Baufeld 56. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/Planung_Bouwfonds_Mobizentrale_Juli_2011.pdf am 10.04.2020

o. A. 2012/ 2015: Charta zur Quartiersvernetzung Domagkpark (Funkkaserne). Zugriff auf https://www.domagkpark.de/files/domagk/dokumente/Charta-Quartiersvernetzung-DomagkPark-2015-08.pdf am 18.03.2019

o. A. 2014: Ergebnisse der B-Plan-Werkstatt am 11. und 12. Juli 2014. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2014/08/140712-B-Plan-Werkstatt-Ergebnisse_WEB2.pdf am 09.08.2019

o. A. 2018: Bremische Landesbauordnung vom 4. September 2018 (Brem.GBl. S. 320). Begründung. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Begr%FCndung%20BremLBO-18.pdf am 20.08.2020

o. A. 2018b: Lebendige Stadtentwicklung auf Industriebrache. Reportage aus Tübingen. In: Architektenkammer Baden-Württemberg (Hg.): Konzept. Auf welchen Flächen bauen wir? Ausgabe 4. März 2018. S. 26-31.

o. A. 2019: Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Prinz Eugen Park. 18.11.2019. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/files/pep/aktuelles/pdfs/Mobilit%C3%A4tstermin%2018.11.2019.pdf am 20.05.2020

o. A. o.J.b: Fragen und Antworten rund ums Thema „Besucherparken“. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/parkhaus60/Fragen_und_Antworten.pdf am 10.04.2020

OBB Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 2017: Gemeinschaftlich nachhaltig bauen. Forschungsbericht der ökologischen Untersuchung des genossenschaftlichen Wohnungsbauprojektes wagnisART. München. Zugriff auf https://www.ar.tum.de/fileadmin/w00bfl/www/02_Aktuell/04_Publikationen/01_Buecher/Gemeinschaftlich_Nachhaltig_Bauen.pdf am 20.05.2020

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 2007: Vollzugshinweise zur BayBO 2008. 13.12.2007

Oberthür, Peter 2019: Bauordnungsrecht in Hamburg. Kompaktkommentar zur Hamburgischen Bauordnung 2018. Stuttgart

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz 2009: Einhaltungspflicht und Durchsetzung einer durch Baulast gesicherten Stellplatzverpflichtung. Aktenzeichen 8 A 10851/09. Entscheidung vom 06.11.2009. Zugriff auf http://www.landesrecht.rlp.de/jportal/portal/t/7qe/page/bsrlpprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&doc.id=MWRE090003420&doc.part=L am 28.09.2020

Oehlmann, Alexander 2017: Smart Mobility HafenCity. Von nachhaltiger Stadtentwicklung zu nachhaltigen Mobilitätsstrukturen und -optionen. Vortrag am 08. Juni 2017. Hamburg. Zugriff auf https://www.hamburg.de/contentblob/9424524/a770dfa7d219af0a2565f2e81ef36b74/data/d-workshop-mobilitaet-hafencity-fk-klima.pdf am 19.07.2019

Öko-Institut e.V./ ISOE Institut für sozial-ökologische Forschung 2018: share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen. Forschung zum free-floating Carsharing. Forschungsvorhaben gefördert vom BMU. Zugriff auf https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/share-Wissenschaftliche-Begleitforschung-zu-car2go-mit-batterieelektrischen-und-konventionellen-Fahrzeugen.pdf am 20.10.2020

Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt 2018: Stellungnahme des Beirat Östliche Vorstadt zum Städtebaulichen Vertrag sowie zum B-Plan für das Neue Hulsberg Viertel. Bremen. Zugriff auf https://www.ortsamtmitte.bremen.de/sixcms/media.php/13/NHV%2BStellungnahme%2BBeirat%2B%25D6stliche%2BVorstadt%2Bzum%2BSt%25E4dtebaul%2BVertrag%2Bu%2BB-Plan_15_5_2018.pdf am 08.08.2019

Patton, Michael Quinn 1990: Qualitative Evaluation und Research Methods. Newbury Park

Patton, Michael Quinn 2015: Qualitative research & evaluation methods: integrating theory and practice. 4. edition. Thousand Oaks

Pätz, Andreas/ Soehlke, Cord 2001: Das Tübinger Südstadtprojekt: Ziele - Werkzeuge - Resultate. In: Feldtkeller, Andreas: Städtebau: Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für dn Umgang mit Stadtbrachen. Stuttgart, München. S. 41-86

Pech, Anton/ Warmuth, Günter/ Jens, Klaus/ Zeininger, Johannes 2009: Parkhäuser - Garagen. Grundlagen, Planung, Betrieb. 2. Auflage. Wien

Pestel Institut/ Günther, Matthias 2015: Modellrechnungen zu den langfristigen Kosten und Einsparungen eines Neustarts des sozialen Wohnungsbaus sowie Einschätzung des aktuellen und mittelfristigen Wohnungsbedarfs. Kurzstudie. Auftraggeber: Verbändebündnis Sozialer Wohnungsbau. Hannover. Zugriff auf https://www.impulse-fuer-den-wohnungsbau.de/fileadmin/images/Studien/kurzstudie-400000-wohnungen/kurzstudie-sozialer-wohnungsbau-und-wohnungsbedarf.pdf am 20.10.2020

Petersen, Michael 2013: Autos lassen auf sich warten. Parkhaus in Tübingen. Zeitungsartikel in der Stuttgarter Zeitung, 13.05.2013, Zugriff auf https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.parkhaus-in-tuebingen-autos-lassen-auf-sich-warten.45416ee9-b05e-4672-b2e8-746356408bde.html am 11.02.2019

Pfeifer, Ulrich/ Zeitzen, Bernd 1994: Mehr Wohnungen für weniger Geld. Bericht der Kommission zur Kostensenkung und Verringerung von Vorschriften im Wohnungsbau. Im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Juli 1994. Anlage in der Drucksache 13/2247 des deutschen Bundestags.

Pilz, Thomas 2011: Mobilität. In: Wien 3420 Aspern Development AG/ Magistratsabteilung 18 (Hg.): Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit. überarbeitete Ausgabe 2011. Wien. S. 45-62. Zugriff auf http://www.arch-urb.at/wp-content/uploads/citylab-report-2011.pdf am 07.07.2019

Pleines, Harald 2015: Ein Knackpunkt sind die Parkplätze. Artikel im Darmstädter Echo am 05.02.2015. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/download.cfm?folder=6307JE466A8CA07C98629076A06040441&download=0001J44E40A040441, https://www.lincoln-siedlung.de/lincoln-siedlung/pressespiegel am 08.06.2019

Prognos 2017: Wohnraumbedarf in Deutschland und den regionalen Wohnungsmärkten. Studie Wohnungsbautag 2017. Endbericht. Berlin. Zugriff auf https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/Prognos_Studie_Wohnungsbautag_2017.pdf am 20.10.2020

Projektteam Flugfeld Aspern 2007: Masterplan Flugfeld Aspern. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/planungsprozess/masterplan.html am 07.07.2019

Pützenbacher, Stefan 2018: § 15 BauNVO Allgemeine Voraussetzungen für die Zulässigkeit baulicher und sonstiger Anlagen. In: Bönker, Christian/ Bischopink, Olaf 2018: Baunutzungsverordnung. Baden-Baden. S. 499-533

Quaas, Michael 2015: § 127 Erhebung des Erschließungsbeitrag. In: Schrödter, Wolfgang 2015 (Hg.): Baugesetzbuch. Baden-Baden. S. 1715-1728.

Quaas, Michael/ Kukk, Alexander 2015: § 11 Städtebaulicher Vertrag. In: Schrödter, Wolfgang 2015 (Hg.): Baugesetzbuch. Baden-Baden. S. 715-759

Raab-Steiner, Elisabeth/ Benesch, Michael 2015: Der Fragebogen. Von der Forschungsidee zur SPSS-Auswertung. 4. Auflage. Wien

Rammler, Stephan/ Schwedes, Oliver 2018: MOBILITÄT FÜR ALLE! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. Herausgebering: Friedrich-Ebert-Stiftung. Berlin. Zugriff auf https://library.fes.de/pdf-files/dialog/14779.pdf am 11.11.2020

Ratgruppe BUNT (im Rat der Stadt Köln) 2018: AN/1222/2018: Spielen Lufttaxis (vertikaler Personennahverkehr) bei den Planungen rund um eine kommunale Stellplatzsatzung eine Rolle? 05.09.2018. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=678098&type=do&#search=%22Spielen%20Lufttaxis%22 am 18.11.2018

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2001: Neuerlass einer Stellplatzbeschränkungssatzung. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/62516.pdf am 11.11.2018

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2006: Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 07562. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Funkkaserne - Rahmenplan. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/833855.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2008: Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 00877. Wohnen in München IV. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1513528.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2010a: Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1943 b, Frankfurter Ring (südlich), A 9 Berlin-München (westlich) und Domagkstraße (nördlich) - ehemalige Funkkaserne. Satzungsbeschluss. Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 05504, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.12.2010. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2192969.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2012: Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09815. Bauträgerauswahl bei der Vergabe städtischer Grundstücke. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2703653.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2013: Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13127. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Funkkaserne Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1943b. Konzeptausschreibung für die Bauquartiere WA 5, WA 6 und WA 7 freifinanzierter Eigentumswohnungsbau und München Modell-Eigentum. Ausschreibungsbeschluss. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3168948.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2014: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01866, Ausschreibungsbeschluss Konzeptausschreibungen ehemalige Prinz-Eugen-Kaserne. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.12.2014. inkl. Anlagen und Änderungsantrag der SPD, München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3528856.pdfam 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2015: Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03436, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Funkkaserne, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1943b, Bauquartiere WA 16 und WA 18, Modell-Projekt Studenten- und Auszubildendenwohnen (sekundär als Modell-Projekt Werksmietwohnungsbau), Festlegung der Bindungen und, der Kriterien für die Konzeptausschreibung, München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3713690.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016a: Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06313. Modellquartiere für nachhaltige Mobilität - Pilotprojekt „City2Share“. Stadtentwicklungsplanung Plan HAI-31. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4111164.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b: Sitzungsvorlage Nr. 08-14/ V 13593. Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3163763.pdf am 11.11.2018

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017a: Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 8130. Kraftfahrzeugstellplätze in Wohngebieten in bedarfsgerechter Anzahl. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4398388.pdf am 11.11.2018

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017b: Sitzungsvorlagen-Nr. 14 - 20 / V 08574. Parkraummanagement in München – Fortschreibung Sektor V. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4747147.pdf am 20.05.20207

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2019: Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16571. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 (ehemalige Bayernkaserne und Bereich östlich der Bayernkaserne). Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5724941.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ Kreisverwaltungsamt 2019: Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 16576. Siedlungsschwerpunkt Freiham Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5873539.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ Kreisverwaltungsreferat 2018a: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / B 12345. Parkraummanagement in München – Umsetzung Sektor V. Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungsausschusses vom 10.10.2018 (VB). München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5161281.pdf am 20.05.2020

Referat für Stadtplanung und Bauordnung/ Kreisverwaltungsreferat 2018b: Anlage 1 zu Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / B 12345. Parkraummanagement in der Landeshauptstadt München. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5157252.pdf am 20.05.2020

Rehulka, Mario 2017: Mobilität in Aspern Seestadt. In: o.A.: Positionen zur Stadtproduktion. Der aspern Beirat. Wien. S. 69-71. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/Positionen_zur_Stadtproduktion_2017-07-12_1707408.pdf am 07.07.2019

Reichow, Hans Bernhard 1959: Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg

Reichsministerium des Innern 1939: Reichsgesetzblatt. Teil 1. Ausgegeben zu Berlin, den 18. Februar. Nr. 28. Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung – RGaO) vom 17. Februar 1939. S. 219-230.

Reinprecht, Christoph et al. o.J.: Forschungsbericht der Studie Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern 2015. Wien. Zugriff auf https://www.wohnbauforschung.at/index.php?inc=download&id=5808, https://www.wohnbauforschung.at/index.php?id=457 am 09.07.2019

Reutter, Ulrike/ Reutter, Oscar 1992: Wohnen ohne Auto - Ansatzpunkte lokaler Autosparkonzepte. IN: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hg.) / Krien, Evelyn et al. (1992): Autofreies Leben: Konzepte für die autoreduzierte Stadt. Duisburg, S. 34-41

Reutzsch, Alfred/ Richelmann, Dirk 2015: Landesbauordnung Baden-Württemberg im Bild. Praktische Anwendung für den Architekten mit 269 Abbildunge und 6 Tabelle. 2. Auflage. Köln

Rieße, Dirk 2018: Es gibt zu viele Autos in der Stadt. Artikel im Kölner Stadt-Anzeiger am 15.08.2018. Zugriff auf https://www.ksta.de/koeln/nippes/klimawandel-in-koeln--es-gibt-zu-viele--autos-in-der-stadt--31117386 am 25.06.2019

Rixner, Florian 2018: § 12 BauNVO Stellplätze und Garagen, In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 1607-1614

Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline 2018: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO. Bearbeitet von Adam, Alexander et al., 3. Auflage. Köln

RKW Architektur +/ AE Anette Ehlers/ seecon Ingenieure 2018: Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“ in Leipzig. Mobilitätskonzept, Stand: 13.08.2018. Zugriff auf https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/OEffentlichkeitsbeteiligung_und_Auskuenfte/Aktuelle_Planungen/Aktuelle_Planungen_2018/323-2_Mobilitaetskonzept.pdf am 03.09.2019

RMV/ Dadina 2019: Liniennetzplan Stadt Darmstadt. Zugriff auf https://www.heagmobilo.de/sites/default/files/media/Liniennetzplan%20Stadtgebiet%20Darmstadt.pdf am 28.05.2020

Ruf, Dietmar 1996: Die neue Bauordnung in Baden-Württemberg. Handkommentar. München

Runkel, Peter/ DV Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (Hg.) 2014: Thesen: Wohnungsbau braucht Bauland - zu Akzeptanz und Grenzen der Innenentwicklung. Berlin

Ruttloff, Tobias 2014: Modellquartier für nachhaltige Mobilität – welche Mobilitätsbedürfnisse haben die zukünftigen Bewohner des Domagkparks und welche Empfehlungen ergeben sich für ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept? Masterthesis an der TU München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, Masterstudiengang Umweltingenieurwesen, Bearbeitung: 01.06.2014 - 01.12.2014, München. Zugriff auf https://mediatum.ub.tum.de/doc/1304075/1304075.pdf am 20.05.2020

RWTH Aachen 2014: Lernen von Vauban. Ein Studienprojekt und mehr ... PT_Materialien 32. Vorgelegt von Ulrike Sommer und Carolin Wiechert. Durchgeführt von Studierenden an der Fakultät Architektur der RWTH Aachen. Aachen. Zugriff auf http://publications.rwth-aachen.de/record/231115/files/6_pt_materialien_32-1.pdf am 05.05.2020

Sachs, Michael 2017: Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen. Bericht des Expertengremiums zum Umsetzungsstand der Wohnungsbau-Offensive. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Zugriff auf http://www.bid.info/wp-content/uploads/2017/09/Bericht_zur_Wohnungsbauoffensive.pdf am 01.11.2020

Sächsischer Landtag 2015a: Drucksache 6/2773. Gesetzentwurf der Staatsregierung. Thema: Zweites Gesetz zur Änderung der Sächsischen Bauordnung. Zugriff auf edas.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=2773&dok_art=Drs&leg_per=6&pos_dok=&dok_id=223024 am 20.08.2020

Sächsischer Landtag 2015b: Stenografisches Protokoll. (Wortprotokoll als Ergänzung der Niederschrift nach § 41 der Geschäftsordnung des Sächsischen Landtags) der Anhörung durch den Innenausschuss am 5. November 2015. 12. November 2015. Zugriff auf e-das.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=60110&dok_art=APr&leg_per=6&pos_dok=&dok_id=224851 am 20.08.2020

Sächsischer Landtag 2015c: Drucksache 6/3502. Beschlussempfehlung und Bericht des Innenausschusses zu Drs 6/2773 Thema: Zweites Gesetz zur Änderung der Sächsischen Bauordnung. Zugriff auf edas.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=3502&dok_art=Drs&leg_per=6&pos_dok=&dok_id=224888 am 20.09.2020

Sächsischer Landtag 2015d: Plenarprotokoll 6/25. Mittwoch, 16. Dezember 2015, 25. Sitzung. Zugriff auf e-das.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=25&dok_art=PlPr&leg_per=6&pos_dok=&dok_id=225421 am 20.09.2020

Sächsisches Oberverwaltungsgericht 2015: Aktenzeichen 1 B 321/14. Beschluss. Zugriff auf https://www.justiz.sachsen.de/ovgentschweb/documents/14B321.pdf am 28.09.2020

Sächsisches Staatsministerium des Innern 2005: Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) vom 18.03.2005

Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020: Umweltgutachten 2020. Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa. Berlin. Zugriff auf https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.pdf?__blob=publicationFile&v=28 am 28.10.2020

Sauter, Helmut 2020: LBO BW § 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen. In: Sauter, Helmut et al. 2020: Landesbauordnung für Baden-Württemberg. Kommentar. 57. Lieferung September 2020.

Schaller Consulting 2018: The New Automobility: Lyft, Uber and the Future of American Cities. Zugriff auf http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.pdf am 26.10.2020

Schenk, Leonhard 2017: Das Wohnhochhaus als Stadtbaustein - eine Wettbewerbskritik. In: Bauverlag GmbH: Stadtbauwelt. 108. Jahrgang, 19.2017, S. 8-11.

Schenk, Leonhard 2018: Stadt Entwerfen. Grundlagen, Prinzipien, Projekte. Basel.

Schieder, Angelica 2001: Der Verkehr bewegt uns weiter (2). In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/2002, S. 8-9, Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2018/03/vauban-actuel-2002-1.pdf am 05.05.2020

Schilder, Hendrik 2018: § 23 Überbaubare Grundstücksfläche. In: Bönker, Christian/ Bischopink, Olaf 2018: Baunutzungsverordnung. Baden-Baden. S. 635-647

Schleswig-Holsteinischer Landtag 2015: Gesetzentwurf der Landesregierung. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Landesbauordnung. Federführend ist das Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten. Drucksache 18/2778. 2015-03-04. Zugriff auf http://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl18/drucks/2700/drucksache-18-2778.pdf am 21.09.2020

Schlotterbeck, Karlheinz 2003: § 37 Stellplätze und Garagen. IN: Schlotterbeck, Karlheinz/ von Arnim, Achim/ Hager, Gerd 2003: Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO), 5., überarbeitete Auflage, Stuttgart, u.a.

Schlotterbeck, Karlheinz 2016: §§ 1-4, §§ 7-11, §§ 16-25, § 37, §§ 47, 48, §§ 51-65, §§ 68-72, § 74, §§ 77-79 (Bearbeitung) IN: Schlotterbeck, Karlheinz/ Hager, Gerd/ Busch, Manfred/ Gammerl, Bernd 2016: Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) und LBOAVO. Kommentar. 7. Auflage. Stuttgart

Schlotterbeck, Karlheinz/ Hager, Gerd/ Busch, Manfred/ Gammerl, Bernd 2016: Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) und LBOAVO. Kommentar. 7. Auflage. Stuttgart

Schmidt-Eichstaedt, Gerd 2005: Städtebaurecht. Einführung und Handbuch mit allen Neuerungen des Europarechtsanpassungsgesetzes EAG Bau 2004 sowie des Gesetzes zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes vom 3. Mai 2005. 4. Auflage. Stuttgart

Schmidt-Eichstaedt, Gerd/ Weyrauch, Bernhard/ Zemke, Reinhold 2018: Städtebau. Einführung und Handbuch. Stand: Dezember 2018. Stuttgart.

Schnabel, Bernd/ Selle, Klaus/ Yachkaschi, Schirin 2000: Einen „nachhaltigen Stadtteil" gemeinsam entwickeln? Kooperation und lernende Planung für die Wiedernutzung des Vauban-Areals in Freiburg im Breisgau. In: Selle, Klaus (Hg.) 2000: Siedlungen bauen, Quartiere entwickeln. Beispiele aus der Praxis. Dortmund. S. 131-168.

Schnabel, Werner/ Lohse, Dieter 2011: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Band 2. Verkehrsplanung. Berlin, Wien, Zürich.

Schneider-Sedlaczek Architekten o.J.a: Autofreier Städtebau vom Flächenkonzept zur Realisierung. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/2_Plan12_SchneiderSelaczek_300812.pdf am 27.06.2019

Schneider-Sedlaczek Architekten o.J.b: Modellprojekt Autofreie Siedlung Köln. Begleitung einer Projektidee. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/plan12/02d_Plan12_SchneiderSelaczek_300812.jpg am 10.04.2020

Schneider-Sedlaczek, Angela 2000: Städtebaulicher Wettbewerb. EAW Köln-Nippes entschieden. Nr. 30 Dezember 2000. Herausgeber: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS). Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/nachrichten60detail/hintergrundinformation-zur-entstehung-der-autofreien-siedlung-koeln.html?file=files/NewsletterFiles/2000_12_Staedtebaulicher_Schneider-Sedlaczek.pdf am 27.06.2019

Schnell, Rainer/ Hill, Paul B./ Esser, Elke 2013: Methoden der empirischen Sozialforschung. 10. Auflage. München

Schrödter, Wolfgang 2015: § 9 BauGB. Inhalte des Bebauungsplans. In: Schrödter, Wolfgang 2015: Baugesetzbuch. Baden-Baden. S. 555-678.

Schröteler-von Brandt, Hildegard 2007: Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte. Basiswissen Architektur. Herausgegeben von Dirk Bohne. Stuttgart.

Schröter, Frank 2017: Elektromobilität - aktuelle Herausforderungen für die Stadt- und Verkehrsplanung. In: vhw - Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung: Forum Wohnen und Stadtentwicklung. Heft 2 / 2017, S. 63-66.

Schulte, Niklas 2019: § 48. In: Schulte, Bernd. H. et al. 2019: Die neue Bauordnung für Nordrhein-Westfalen. Handkommentar. Heidelberg, München. Landsberg, Frechen, Hamburg. S. 348-364

Schwäbisches Tagblatt 2018: Legal? Illegal? Parken im Viertel. Ankündigung der Veranstaltung am 11.03.2018 im Schwäbischen Tagblatt vom 09.03.2018

Schweizer, Thomas 2017: Mobilitätsmanagement in Wohnbauten - ein Schlüssel zur nachhaltigen Stadtentwicklung. In: vhw - Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung: Forum Wohnen und Stadtentwicklung. Heft 2 / 2017, S. 75-78.

Schwier, Volker 2002: Handbuch der Bebauungsplan-Festsetzungen. Mit über 3000 Beispielen für die Planungspraxis. München

seecon Ingenieure 2018: Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe". Verkehrskonzept, Stand: 28.02.2018. Zugriff auf https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/OEffentlichkeitsbeteiligung_und_Auskuenfte/Aktuelle_Planungen/Aktuelle_Planungen_2018/323-2_Verkehrskonzept.pdf am 03.09.2019

Senat für Stadtentwicklung und Wohnen, Oberste Bauaufsicht 2018a: Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB Bln) vom 19. April 2018 (ABl. S. 2095). Berlin

Senat für Stadtentwicklung und Wohnen, Oberste Bauaufsicht 2018b: Technische Baubestimmungen. Anlage der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB Bln) vom 19. April 2018. Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007: Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 11.12.2007

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2008: Verordnung über die Höhe der Ablösebeträge für Fahrradabstellmöglichkeiten (FahrAbVO) vom 17.09.2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2016: Entscheidungshilfen der Berliner Bauaufsicht. Stand: 03.11.2016. Zugriff auf https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/bauaufsicht/download/ehb-print.pdf am 04.04.2019

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2020: Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze), Vom 15. Juli 2020, (ABl. S. 4318); berichtigt ABl. S. 4513. Zugriff auf https://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/AVStellplaetze.pdf am 20.08.2020

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018a: Quartiersgaragen in Berlin. Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. Bearbeitung: LK Argus GmbH, Berlin. Zugriff auf https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf 10.11.2020

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018b: Steckbriefe zu den recherchierten Projektbeispielen. Quartiersgaragenstudie | Anlage 2. Inhaltsverzeichnis. Berlin. Zugriff auf https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragen_Anlage_2.pdf am 10.11.2020

SHP Ingenieure 2012: Mobilitätskonzept. Klinikum Bremen-Mitte / Neues Hulsberg-Viertel. Freie Hansestadt Bremen. Hannover. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2012/05/Mobilitaet.pdf am 09.08.2019

Siedlungswerk GmbH o. J.: Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein. Veröffentlichungsbericht. Im Rahmen des Forschungsprojektes Schaufenster Elektromobilität Baden-Württemberg „LivingLab BW^{e} mobil". Stuttgart. Zugriff auf https://www.siedlungswerk.de/sites/default/files/seite-anhang/13624-6682-13624-veroeffentlichungsberichtweb.pdf am 08.08.2018

Sill, Otto 1981: Parkbauten: Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen. Wiesbaden, Berlin.

Sill, Otto 1981a: 1. Parkbauten - ein wichtiges Mittel zur Behebung der Verkehrsnöte in den Stadtkernen. In: Parkbauten: Handbuch für Planung, Bau und Betrieb von Parkhäusern und Tiefgaragen. Wiesbaden, Berlin, S. 1-38

SIM Sozialplanung und Quartiersentwicklung 2020: Sozialraumanalyse Prinz Eugen Park. Erster Zwischenstandsbericht. München. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/files/pep/geqo/Sozialraumanalyse%20Prinz%20Eugen%20Park_Erster%20Zwischenbericht.pdf am 20.05.2020

Simon-Philipp, Christina/ Steimle, Kathrin 2017: Quartier am Wiener Platz. Stuttgart-Feuerbach. P 89. In: Simon-Philipp, Christina: WohnOrte$^{2.}$ 90 Wohnquartiere in Stuttgart von 1890 bis 2017. Stuttgart. S. 344-345

Skerra, Marion 2014: Stand der Planung. Bremen. In: Bücking, Robert et al. 2014: Zwischenbilanz der Spezialveranstaltungen. Entwurf, Stand 12. Mail 2014. Bremen. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2014/05/140512_Report-Spezial-gesamt.pdf am 09.08.2019. S. 6-9.

Skerra, Marion 2016: Neues Hulsberg-Viertel – vom Krankenhausareal zum lebendigen Stadtquartier. Bremen. In: Wékel, Julian/ Schaber, Carsten/ Zdiara, Anna 2016: Planungspraxis deutscher Städte – Neue Materialien zur Planungskultur. Darmstadt. S. 56-61.

Smeddinck, Ulrich 1998: Stellplatzpflicht und umweltpolitische Steuerung. Der Rechtsrahmen des privaten Stellplatzbaus als Instrument der Verkehrsregulierung: verkehrs- und verwaltungswissenschaftliche Implikationen, verfassungs- und verwaltungsrechtliche Grundlagen. Dissertation im Bereich Umweltrecht und Umweltpolitik, Baden-Baden

Soehlke, Cord 2014: Städtebauliche Qualitäten in Tübingen. Neue Projekte jenseits des Französischen Viertels. In: RaumPlanung (Hg.): Guter Städtebau. September/ Oktober 2014. S. 40-45.

Soehlke, Cord 2015: Das Tübinger Modell. Das „Viertel" - eine subjektive Würdigung. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 51-55

Söfker, Wilhelm 2017: Einführung. In: dtv Verlagsgesellschaft 2017: Baugesetzbuch. 49. Auflage, Stand: 15. August 2017, München. S. IX-LII

Söhnchen, Andrea 1995: Innovative Technologie für den ruhenden Verkehr in Stadtzentren und verdichteten Wohngebieten: eine Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 14. November 1994 in Jena. (Bericht zur Tagung wurde von Andrea Söhnchen verfasst), Bonn. Zugriff auf ttp://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00363toc.htm; aus Internet ausgedruckt; gelesen am 05.11.2019

Sozialreferat 2014: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01418. Neuerrichtung eines Nachbarschaftstreffs auf dem Gelände der ehemaligen „Funkkaserne" zukünftig „Domagkpark". München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3456453.pdf am 20.05.2020

Sozialreferat 2018: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12740, Einrichtung eines Quartiersmanagements in der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme" (SEM) Prinz-Eugen-Kaserne. Beschluss des Sozialausschusses vom 18.10.2018. Amt für Wohnen und Migration. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5159173.pdf am 20.05.2020

Spannowsky, Willi 2016: Grundlagen des Bauordnungsrechts in Deutschland. IN: Spannowsky, Willi/ Eiding, Lutz: Beck´scher Online-Kommentar Bauordnungsrecht Hessen. 3. Auflage. München. Stand: 01.06.2016 (Seitenzahl bezieht sich auf auf die pdf-Version des Online-Kommentars)

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln 2016: AN/1155/2016: Stellplatz- und Parkraummanagement in Köln. 16.06.2016. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=566216&type=do&#search=%22AN/1155/2016%22 am 18.11.2018

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln 2018: AN/1534/2018: Anfrage: Sachstand, Terminierung und geplantes Vorgehen bei der Erstellung einer städtischen Stellplatzsatzung. 02.11.2018. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=687801&type=do&#search=%22AN/1534/2018%22 am 18.11.2018

Spieß, Gerhard 2018: § 40 BauGB Entschädigung in Geld oder durch Übernahme, In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 607-618

Staatsministerium Baden-Württemberg 1983a: Gesetzblatt für Baden-Württemberg. Ausgegeben Stuttgart, Freitag, 15.07.1983, Nr. 12. Zugriff auf https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/gesetzblaetter/1983/GBl198312.pdf am 20.08.2018

Staatsministerium Baden-Württemberg 1983b: Gesetzblatt für Baden-Württemberg. Ausgegeben Stuttgart, Freitag, 23.12.1983. Nr. 24. Zugriff auf https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/gesetzblaetter/1983/GBl198324.pdf am 20.08.2018

Staatsministerium Baden-Württemberg 2019: Gesetzblatt für Baden-Württemberg. 2019. Ausgegeben Stuttgart, Mittwoch, 31. Juli 2019, Nr. 16, S. 313-316. Stuttgart. Zugriff auf https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/gesetzblaetter/2019/GBl201916.pdf am 20.08.2020

Stadt Aschaffenburg 2014: Sitzungsvorlage aus der 9. Sitzung des Stadtrates am 02.06.2014, Änderung der Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/19067183/26516482 am 23.11.2018

Stadt Aschaffenburg 2015: Sitzungsvorlage für die 10. Sitzung des Planungs- und Verkehrssenates am 17.11.2015. Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für den sozialen Wohnungsbau. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/24082759/26522132 am 23.11.2018

Stadt Aschaffenburg 2016a: Sitzungsvorlage aus der 1. Sitzung des Stadtrates am 18.01.2016, Änderung der Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/28769440/26522305 am 23.11.2018

Stadt Aschaffenburg 2016b: Sitzungsvorlage aus der 4. Sitzung des Stadtrates am 11.04.2016, Änderung der Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/28770826/26523097 am 23.11.2018

Stadt Aschaffenburg 2017: Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Garagen-, Stellplatz- und Abstellplatzsatzung - GaStAbS) geändert durch Änderungssatzung vom 22.11.2017. Zugriff auf https://www.aschaffenburg.de/dokumente/Buerger-in-Aschaffenburg/Gewerbe-Sicherheit-und-Recht/60-4.pdf am 23.11.2018

Stadt Augsburg 2016a: Satzung der Stadt Augsburg über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder. Stellplatzsatzung (StPlS) vom 25.11.2010 zuletzt geändert am 17.03.2016. Zugriff auf https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/rathaus/stadtrecht/pdf/69/6900.pdf am 12.12.2018

Stadt Augsburg 2016b: Anlage 1. Tabelle zur Berechnung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder. Zugriff auf https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/rathaus/stadtrecht/pdf/69/6900.pdf am 12.12.2018

Stadt Baden-Baden 2017a: Drucksache Nr. 17.239. Stand: 22.06.2017. Fassung: Satzung. Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Westliche Wörthstraße". Textliche Festsetzungen. Zugriff auf https://baden-baden.more-rubin1.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20170627102342.pdf&_vorl_nr=320172905100243&_nid_nr=&_nk_nr=32017 am 05.06.2019

Stadt Baden-Baden 2017b: Drucksache Nr. 17.239. Stand: 22.06.2017. Fassung: Satzung. Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Westliche Wörthstraße". Begründung. Zugriff auf https://baden-baden.more-rubin1.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20170627102347.pdf&_vorl_nr=320172905100243&_nid_nr=&_nk_nr=32017 am 05.06.2019

Stadt Balingen 1997: Satzung über die örtlichen Bauvorschriften zur Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Balingen vom 29. Januar 1997. Zugriff auf https://www.balingen.de/site/Balingen/get/documents_E2052140744/balingen/Balingen_Objekte/Stadtrecht/Internet-6-6-Satzung-ber-rtliche-Bauvorschriften-zur-Ste-205.pdf am 05.06.2019

Stadt Bamberg 2014a: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung StS) vom 11. August 2014. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F329_88_1.PDF%3F1467026340&fn=stadt_satzung_stellplatzsatzung_StS am 10.01.2019

Stadt Bamberg 2014b: Anlage 1 zur Stellplatz-Satzung vom 11.08.2014. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F1829_10601_1.PDF%3F1409559528&fn=stadt_satzung_stellplatz_02 am 10.01.2019

Stadt Bamberg 2014c: Sitzungsvorlage VO/2014/0963-A6: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung - StS). Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810365243338 91/524333891/00044195/95.pdf am 10.01.2019

Stadt Bamberg 2015: Stellplatzsatzung der Stadt Bamberg aus dem Jahr 2014 - Erfahrungsbericht. VO/2015/1998-A6. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810365243338 91/524333891/00057044/44.pdf am 10.01.2019

Stadt Bamberg 2015a: Fortschreibung Gesamtstädtisches städtebauliches Entwicklungskonzept. Perspektive Ost|Bamberger Konversionen. Städtebauliches Gesamtkonzept | SEK 2015. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/1829_13776_1.PDF?1450094196 am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2015b: Fortschreibung Gesamtstädtisches städtebauliches Entwicklungskonzept. Perspektive Ost | Bamberger Konversionen. Dialogorientiertes Gutachterverfahren. Bamberg. Zugriff auf http://www.bamberg.de/download/Bamberg_Fortschreibung%20SEK_Dialogorientiertes%20Gutachterverfahren_bildschirm.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2015c: Der Bamberger Stadtrat. Amtsperiode 2014 - 2020. Zugriff auf http://www.bamberg.de/download/Stadtrat_2014_2020.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2016a: Sitzungsvorlage VO/2016/0386-15. Rahmenplan Konversion „Zielkonzept 2035" – Ergänzung Rahmenplan Lagarde-Campus. 01.08.2016. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810369028868 72/902886872/00063517/17.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2016b: Zweite Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans. Wohnen bis zum Jahr 2030. Bearbeitung: Dr. Klaus Peter Möller (Büro für Systemanalysen), Pestel Institut e.V. Hannover. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F1829_8264_1.PDF%3F1481860814&fn=Kon_11_2016_Bamberg_Studie_2 am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2016c: Lizenzgebiete. Übersicht. Baureferat, Stadtplanungsamt. 01.07.2016. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F1829_359_1.PDF%3F1469178213&fn=a61_%FCbersicht_parklizenzam 28.05.2020

Stadt Bamberg 2017: Sitzungsvorlage VO/2017/1230-A6. Stellplatznachweis. Weiteres Vorgehen. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810365243338 91/524333891/00130421/21.pdf am 10.01.2019

Stadt Bamberg 2017a: Stadtsanierung „Lagarde-Campus". Abschlussbericht der Vorbereitenden Untersuchungen. Stand: 07.11.2017. Zugriff auf am 28.05.2020. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810369028868 72/902886872/00131121/21.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2017b: Bekanntmachung Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Lagarde-Campus" gemäß Beschluss des Stadtrates vom 29.11.2017. In Rathaus Journal. Amtsblatt der Stadt Darmstadt. 25/2017, 08.12.2017. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F1829_18619_1.PDF%3F1513066505&fn=a61_bek_Lagarde am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2017c: Sitzungsvorlage VO/2017/0916-15. Ergebnisse des 3. Interfraktionellen Workshops „Lagarde" am 28.04.2017 und Durchführung eines Investorenauswahlverfahrens Lagarde Campus - Wohnungsneubau. 15.05.2017. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810369028868 72/902886872/00124568/68.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2018a: Sitzungsvorlage VO/2018/1835-61. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Bamberg Sachstand und weiteres Vorgehen. 02.08.2018. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810369028868 72/902886872/00145787/87.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2018b: Sitzungsvorlage VO/2018/1901-15. Investorenauswahlverfahren Lagarde 8. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810367259231 83/725923183/00147002/02.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2019a: Sitzungsvorlage Nr. VO/2019/2209-01. Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren für das Gebiet „Lagarade - Campus" zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 8 Abs. 3 BauGB. 21.01.2019. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810369028868 72/902886872/00154584/84.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2019b: Sitzungsvorlage Nr. VO/2019/2195-61. Bebauungsplan 328 C für das Gebiet „Lagarade-Campus" zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße - Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauBG. 14.01.2019. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810369028868 72/902886872/00154350/50.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2019c: Bamberger Zahlen 2018. Statistisches Jahrbuch der Stadt Bamberg. 65. Jahrgang. Referat 1. Bamberg. Zugriff auf http://www.bamberg.de/download/bamberger_zahlen_2018.pdf am 01.06.2020

Stadt Bamberg 2019d: Sitzungsvorlage Nr. VO/2019/2585-15. Bebauungsplan 328 C für das Gebiet „Lagarde – Campus“ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Billigung der Planung. Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Beschluss über die Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/4508103618126169/18126169/00162472/72.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020a: Mietspiegel Bamberg 2020. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2730_3124_1.PDF%3F1581937418&fn=bambwerger_mietspiegel_2020am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020b: Sitzungsvorlage VO/2020/2999-15. Bebauungsplan 328 C für das Gebiet „Lagarde – Campus“ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/4508103618132381/18132381/00173270/70.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020c: Anlage 1 zu Sitzungsvorlage VO/2020/2999-15. Bebauungsplanverfahren Nr. 328 C mit integriertem Grünordnungsplan für den Bereich „Lagarde - Campus“ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/4508103618132381/18132381/00173283/83-Anlagen/01/Anlage_01_2020_01_22_B328C_Abwaegungstabelle.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020d: Anlage 2 zu Sitzungsvorlage VO/2020/2999-15. Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan 328 C. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/4508103618132381/18132381/00173283/83-Anlagen/02/Anlage_02_2020_01_22_B328C_Lagarde_Entwurf-Pla.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020e: Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan für das Gebiet „Lagarde Campus“ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. 328 C. Vorabzug. Stand: 14.07.2020. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 28.07.2020

Stadt Bamberg 2020f: Medieninformation. Kulturquartier könnte früher realisiert werden. Parkpalette statt Tiefgarage auf der Lagarde? Zugriff auf https://www.stadtwerke-bamberg.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Unternehmen/Stadt_2020_Lagarde_TG_Kulturquartier.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020g: Information zur Konversion. Ausgabe 07. 26.02.2020. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/2730_3185_1.PDF?1583144540 am 28.05.2020

Stadt Bamberg 2020h: Vorlage-Nr: VO/2020/3272-15. Bebauungsplan 328 C für das Gebiet „Lagarde-Campus“ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/45081036117663853/117663853/00176992/92.pdf am 08.08.2020

Stadt Bamberg 2020i: Rathaus Journal. Amtsblatt der Stadt Bamberg, Nr. 19, 09.10.2020. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2730_4261_1.PDF%3F1602230271&fn=RJ_19_2020 am 18.11.2020

Stadt Bamberg 2020j: Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan 328C für das Gebiet `Lagarde Campus´ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Konversion. Stand 08.07.2020. Planteil und textliche Festsetzungen. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2730_4349_1.PDF%3F1604562630&fn=a61_328c_329 am 18.11.2020

Stadt Bamberg 2020k: Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan 328C für das Gebiet `Lagarde Campus´ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Konversion. Stand 08.07.2020. Begründung. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2730_4349_1.PDF%3F1604562630&fn=a61_328c_329 am 18.11.2020

Stadt Bamberg o.J.a: Anlage 1. Hintergrundinformationen zum Entwurf der „Richtlinie über die Sozialklausel für Wohnungsbau in Bamberg“. Bamberg. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 28.05.2020

Stadt Bamberg o.J.b: Anlage 2. Richtlinie über die Sozialklausel für Wohnungsbau in Bamberg. Bamberg. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2017: Konversion Lagarde, Bamberg. Offenes europaweites Investorenauswahlverfahren mit Präqualifikation. Auslobungstext. Stand 19.12.2017. Zugriff auf https://www.dreso.ch/fileadmin/Ausschreibungen/Verfahrensunterlage_AbisC_20171222.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2018a: Konversion ehemalige Lagarde-Kaserne. Offenes europaweites Investorenauswahlverfahren mit Präqualifikation für die Teilfläche Lagarde 8. Erstinformation IAV Lagarde 8. Stand 15.10.2018. Zugriff auf https://www.dreso.com/fileadmin/Ausschreibungen/Erstinformation_Lagarde_8.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2018b: Konversion Lagarde, Bamberg. Offenes europaweites Investorenauswahlverfahren mit Präqualifikation. Fragen und Antworten. Januar 2018. Bamberg. Zugriff auf https://www.dreso.com/fileadmin/Ausschreibungen/7866_06_84_Fragen_Antworten_20180130.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: Offenes europaweites Investorenauswahlverfahren mit Präqualifikation für die Teilfläche Lagarde 8. Auslobungstext. Stand: 18.01.2019. Zugriff auf https://www.dreso.com/fileadmin/Ausschreibungen/Verfahrensunterlagen.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020a: Konversion Lagarde, Bamberg. Offenes europaweites Investorenauswahlverfahren mit Präqualifikation für die Teilfläche Lagarde 4. Bamberg, Mai 2020. Bamberg, München. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2020b: KONVERSION LAGARDE, BAMBERG. Fragen und Antworten. Stand 03.07.2020. Zugriff auf https://www.dreso.com/de/iav-lagarde-4/ am 20.07.2020

Stadt Bamberg/ Planersocietät 2016: Verkehrsentwicklungsplan Bamberg 2030. Auftakt der Öffentlichkeitsbeteiligung 16. Juni 2016. Präsentation. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/1829_15342_1.PDF?1469181920am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ pp a|s 2017: Qualitätshandbuch Lagarde-Campus. Stand 20. Dezember 2017. Bearbeitung: Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH BDA/ SRL. Bamberg, Stuttgart. Zugriff auf https://www.dreso.ch/fileadmin/Ausschreibungen/Verfahrensunterlage_AbisC_20171222.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ pp a|s 2018: Qualitätshandbuch Lagarde-Campus. Stand 20. Dezember 2017. Überarbeitung 12. September 2018. Bearbeitung: Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH BDA/ SRL. Bamberg, Stuttgart. Zugriff auf https://www.dreso.com/fileadmin/user_upload/Qualitaetshandbuch_Lagarde_Campus.pdf am 28.05.2020

Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: Qualitätshandbuch Lagarde-Campus. Stand 20. Dezember 2017. Überarbeitung 10. Juni 2020. Bearbeitung: Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH BDA/ SRL. Bamberg, Stuttgart. Zugriff auf https://www.dreso.com/fileadmin/Ausschreibungen/2006010_BAM_Qualitaetshandbuch_red.pdf am 11.06.2020

Stadt Bayreuth 2008: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 27.07.2008.

Stadt Bayreuth 2019: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 29.05.2019. Zugriff auf https://formular-server.de/BT_FS/findform?shortname=Stellplatzssatzung&formtecid=2&areashortname=bt_oe am 05.10.2020

Stadt Braunschweig 2016a: Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung) vom 21. Juni 2016. Zugriff auf https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/politik/stadtrecht/6_02_Satzung_ueber_Abloesebetraege_21.06.2016.pdf am 17.11.2018

Stadt Braunschweig 2016b: Beschlussvorlage 16-01734. Neufassung der Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung). 13.04.2016. Zugriff auf https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/___tmp/tmp/45081036893221834/893221834/01024544/44.pdf am 17.11.2018

Stadt Bremen 2012a: Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen – StellplOG) vom 18. Dezember 2012. Zugriff auf https://www.transparenz.bremen.de/vorschrift_detail/bremen2014_tp.c.70002.de am 10.10.2018

Stadt Bremen 2012b: Entwurf einer Bremischen Satzung über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze (Bremische Stellplatzsatzung), Begründung (Stand 24. Mai 2012). Zugriff auf http://bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Begr%FCndung%20Bremische%20Stellplatzsatzung%20Anh%F6rungsfassung%2024.pdf am 10.10.2018

Stadt Bremerhaven 2012: Ortsgesetz der Stadt Bremerhaven über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze (Bremerhavener Stellplatzortsgesetz) vom 6. Dezember 2012. Zugriff auf https://www.transparenz.bremen.de/vorschrift_detail/bremen2014_tp.c.65928.de am 20.11.2018

Stadt Bruchsal 2015: BahnStadt Bruchsal. Nah. Grün. Lebendig. Bruchsal. Zugriff auf https://www.bruchsal.de/site/Bruchsal-Internet/get/params_E1133138202_Dattachment/3150065/Broschüre%20Bahnstadt.pdf am 25.05.2019

Stadt Bruchsal 2017a: Sitzungsvorlage Nr. 0159/2017. Bebauungsplan Bahnstadt Südwest, Randlage -Beschluss des Bebauungsplanes gemäß § 10 BauGB als Satzung -Beschluss der örtlichen Bauvorschriften gemäß §10 BauGB, §74 LBO als Satzung. Bruchsal. Zugriff auf https://session.bruchsal.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=193 am 25.05.2019

Stadt Bruchsal 2017b: Anlage 1 zu Sitzungsvorlage Nr. 0169/2017. Stadt Bruchsal Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Bahnstadt Südwest, Randlage“, Gemarkung, Bruchsal, Satzungsfassung, Bruchsal. Zugriff auf https://session.bruchsal.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=193 am 25.05.2019

Stadt Bruchsal 2017c: Anlage 2 zu Sitzungsvorlage Nr. 0169/2017. Stadt Bruchsal Bebauungsplan. Satzungsfassung. Zeichnerischer Teil. Satzungsfassung. Zugriff auf https://session.bruchsal.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=193 am 25.05.2019

Stadt Bruchsal 2017d: Anlage 3 zu Sitzungsvorlage Nr. 0169/2017. Zusammenstellung der eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB, der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB sowie der erneuten Beteiligung gemäß § 4a BauGB. Zugriff auf https://session.bruchsal.de/bi/getfile.asp?id=1080&type=do&#search=%22Bahnstadt%22 am 25.05.2019

Stadt Bruchsal 2017e: Amtsblatt Bruchsal. 6. Juli 2017. Nummer 27. Zugriff auf https://www.bruchsal.de/site/Bruchsal-Internet/get/documents_E-834264251/bruchsal-internet/StadtBruchsal-Dateien/PDF-Sammlungen/Amtsblatt/2017/Amtsblatt%20KW27%202017.pdf am 25.05.2019

Stadt Celle 2001: Satzung über die Erhebung von Ablösungsbeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen i.d.F. der Änderungssatzung v. 01.10.2001 (In-Kraft-Treten zum 01.01.2002). Zugriff auf https://www.celle.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2092_482_1.PDF&fn=Satzung_%FCber_die_Erhebung_von_Abl%F6sungsbetr%E4gen_f%FCr_notwendige_Einstellpl%E4tze_von_Kraftfahrzeugen_i.d.F._der_%C4nderungssatzung_v._01.10.2001_(In-Kraft-Treten_zum_01.01.2002) am 18.11.2018

Stadt Chemnitz 2000: Stellplatzsatzung der Stadt Chemnitz. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 14.06.2000. Zugriff auf https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/rathaus/satzungen/60_100-1.pdf am 11.11.2018

Stadt Chemnitz 2017: Stellungnahme zum Beschlussantrag Nr. BA-056/2017. Aktualisierung der Stellplatzsatzung der Stadt Chemnitz. 30.11.2017. Zugriff auf am 11.11.2018. Zugriff auf https://session-bi.stadt-chemnitz.de/getfile.php?id=7064398&type=do&am 11.11.2018

Stadt Cottbus 2004a: Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung - StplS) vom 03.11.2004. Zugriff auf https://www.cottbus.de/.files/storage/file/eaee8ed9-d4b4-493b-b59d-975b742a1564/294_2004-11-20.pdf am 20.11.2018

Stadt Cottbus 2004b: Stellplatzablösesatzung der Stadt Cottbus (StAS) vom 03.11.2004. Zugriff auf http://www.cottbus.de/.files/storage/file/14d61185-15a1-4db3-b410-70af7736b343/293_2004-11-20.pdf am 20.11.2018

Stadt Cottbus 2004c: Begründung: zur Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung – StplS). Zugriff auf https://www.cottbus.de/opt/senator/abfrage/index.pl?S_SID=46KxRefo_T2UPCZng7Nd3g:101&G_CONTEXT=Hf_aU9LnwHO9iD1yEYlQdA&G_ID=0:Dokument:103 am 20.11.2018

Stadt Cottbus 2004d: Vorlagen-Nr. StVV IV-046/04. Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung StplS). Inkl. Anlagen. Zugriff auf https://www.cottbus.de/opt/senator/abfrage/index.pl?S_SID=46KxRefo_T2UPCZng7Nd3g:101&G_CONTEXT=Hf_aU9LnwHO9iD1yEYlQdA&G_ID=0:Dokument:98 am 20.11.2018

Stadt Delmenhorst 2001: Satzung über den Ablösungsbetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze in der Stadt Delmenhorst (Ablösungssatzung). Zugriff auf https://www.delmenhorst.de/medien/bindata/rathaus-online/satzungen/Abloesungssatzung.pdf am 18.11.2018

Stadt Dessau-Roßlau 2008: Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 12.03.2008. Zugriff auf https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadt_Buerger/Buergerservice/Stadtrecht/Stellplatz/stellplatzverpflichtungen_abloesung_2008.pdf am 11.11.2018

Stadt Dessau-Roßlau 2010a: Drucksachen Nr. DR/BV/409/2010/VI-63. Satzungsbeschluss für die Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau in der Fassung vom 14. April 2010. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://sessionnet.dessau.de/bi/getfile.asp?id=46134&type=do& am 11.11.2018

Stadt Dessau-Roßlau 2010b: Drucksachen Nr. DR/BV/408/2010/VI-63. Abwägung der im Rahmen der Offenlage des Entwurfs der Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. 10.11.2010. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://sessionnet.dessau.de/bi/getfile.asp?id=46168&type=do& am 11.11.2018

Stadt Dessau-Roßlau 2015a: Stadt Dessau-Roßlau. Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 09.12.2015. Zugriff auf https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadt_Buerger/Buergerservice/Stadtrecht/Stellplatz/stellplatzsatzung_2015.pdf am 11.11.2018

Stadt Dessau-Roßlau 2015b: Drucksachen Nr. BV/315/2015/VI-63. Beschluss über die unbefristete Weitergeltung der Stellplatzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau. 21.10.2015. Zugriff auf https://sessionnet.dessau.de/bi/getfile.asp?id=100203&type=do& am 11.11.2018

Stadt Dortmund 2007: Satzung der Stadt Dortmund nach § 51 Abs. 5 Landesbauordnung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrags für die Ablösung der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Garagen (Stellplatzablösesatzung) vom 13.02.2008

Stadt Dortmund 2017: Drucksache Nr. 07309-17. Erarbeitung einer Stellplatzsatzung. 29.03.2017. Zugriff auf https://rathaus.dortmund.de /dosys/gremrech.nsf/0/E1C8DA19EFCFDF4EC1258107004ACDBA/$FILE/VorlageVG%2307309-17.doc.pdf am 10.10.2018

Stadt Dortmund 2019: Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund. Beschlossen in der Sitzung am 21.02.2019. Zugriff auf https://www.dortmund.de/media/p/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung_bauordnung_downloads/bauordnungsamt/satzungen_2/Stellplatzsatzung_01.03.2019.pdf am 10.10.2020

Stadt Dresden 2016: AF 1313/16. Stellplatzherstellungssatzung in Dresden. Hausmitteilung. 06.09.2016. Zugriff auf http://ratsinfo.dresden.de/getfile.php?id=267669&type=do& am 01.10.2020

Stadt Dresden 2018a: Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (6.3 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS) vom 29. Juni 2018. Zugriff auf https://www.dresden.de/media/pdf/satzungen/satzung_stellplatz_garagen.pdf am 11.11.2018

Stadt Dresden 2018b: Beschlussvorlage V1782/17. Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS). 06.02.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?__kvonr=13908 am 01.10.2020.

Stadt Düren 1993: Satzung der Stadt Düren über den Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen vom 15.11.1990, unter Berücksichtigung der Änderungen vom 29.06.1993. Zugriff auf https://www.dueren.de/assets/userfiles/pdfbereich_verwaltunundpolitik/S6-07_Verzicht_auf_Stellplatz_oder_Garage.pdf am 18.11.2018

Stadt Düren 2018: Satzung der Stadt Düren über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages je Stellplatz nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 01.03.2000, zuletzt geändert 10.04.2018. Zugriff auf https://www.dueren.de/assets/userfiles/pdfbereich_verwaltunundpolitik/S6-06_Stellplatzsatzung.pdf am 18.11.2018

Stadt Düren 2020: Beschlussvorlage 2020-0268. Betreff: Erlass einer Stellplatzsatzung iSd § 48 Abs. 3 LBauO NRW. Zugriff auf https://sessionnet.krz.de/dueren/bi/getfile.asp?id=631534&type=do am 10.10.2020

Stadt Düsseldorf 2015: Beschlussvorlage 01/303/2015. Richtlinien der Landeshauptstadt Düsseldorf für die Berechnung von notwendigen Stellplätzen im Wohnungsbau. Inklusive Anlagen 1-3. Zugriff auf https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/getfile.asp?id=255233&type=do am 10.10.2018

Stadt Düsseldorf 2019: Vorlage 66/ 16/2019 - 1. Beschlussvorlage. Betrifft: Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/getfile.asp?id=341371&type=do am 10.10.2020

Stadt Düsseldorf/ Keller, Stephan 2016: Beantwortung Anfrage Vorlage 61/10/2016. Anfrage der CDU Ratsfraktion zur Sitzung des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung am 20. Januar 2016. „Ungereimtheiten der neuen Stellplatzrichtlinie". Beigeordneter Dr. Keller

Stadt Eisenach 2005: Satzung über die Ablösung der Stellplatzverpflichtung der Stadt Eisenach (Stellplatzablösesatzung) vom 03.05.2005. Zugriff auf https://www.eisenach.de/fileadmin/files_db/Buergerservice/Satzungen/abloese_stellplatzverpflichtung.pdf am 17.11.2018

Stadt Elmshorn 2014: Satzung der Stadt Elmshorn über die Ablösung der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen (Stellplatzablösungssatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.12.2014. Zugriff auf https://www.elmshorn.de/media/custom/2326_3604_1.PDF?1420552063 am 11.11.2018

Stadt Erfurt 2001: Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen. Zuletzt geändert 18.07.2001. Zugriff auf https://www.erfurt.de/mam/ef/rathaus/stadtrecht/6/6902.pdf am 11.11.2018

Stadt Essen 2020: Stellplatzsatzung der Stadt Essen vom 30. Juni 2020. 6.24. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/15/SR6_24neu.pdf am 10.10.2020

Stadt Esslingen am Neckar 2012: Neue Weststadt Esslingen. Rahmenplan. Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt. Zugriff auf https://www.esslingen.de/start/es_themen/Baugebiet+Neue+Weststadt.html am 24.05.2019

Stadt Esslingen am Neckar 2016a: Vorhabenbezogener Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften. Neue Weststadt/ Baublock B in dem Planbereich 03 „Innenstadt III". Plandatum: 16.06.2015. Bekanntmachung in der Esslinger Zeitung vom 07.04.2016, Nr. 80. (von der Stadt Esslingen am Neckar zur Verfügung gestellt)

Stadt Esslingen am Neckar 2016b: Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Neue Weststadt/ Baublock B Planbereich 03 „Innenstadt III" gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch. 20.10.2015. (von der Stadt Esslingen am Neckar zur Verfügung gestellt)

Stadt Esslingen am Neckar 2016c: Vorhabenbezogener Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften. Neue Weststadt/ Baublock C in dem Planbereich 03 „Innenstadt III". Plandatum: 01.12.2015. Bekanntmachung in der Esslinger Zeitung vom 10.12.2016, Nr. 287. (von der Stadt Esslingen am Neckar zur Verfügung gestellt)

Stadt Esslingen am Neckar 2016d: Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Neue Weststadt/ Baublock C Planbereich 03 „Innenstadt III" gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch. 13.05.2016. (von der Stadt Esslingen am Neckar zur Verfügung gestellt)

Stadt Esslingen am Neckar 2018a: Beschlussvorlage 61/333/2018. Betreff: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Neue Weststadt/Baublock D im Planbereich 03 „Innenstadt III" und Satzung über die örtlichen Bauvorschriften hier: Beschluss der Satzungen. Zugriff auf: https://ris.esslingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZ7s4bGwrhiJijvPqf85BA0fm6MTXKpEYX_NHaoLIcIT/Beschlussvorlage_61-333-2018.pdf am 21.05.2019

Stadt Esslingen am Neckar 2018b: Vorhabenbezogener Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften. Neue Weststadt/ Baublock D in dem Planbereich 03 „Innenstadt III". Plandatum: 13.11.2017. Zugriff auf https://www.esslingen.de/site/Esslingen-Internet-2016/get/params_E1433802881/16018212/vorhabenbez%20BPL_Block%20D%20BP%20S.pdf am 10.01.2020

Stadt Esslingen am Neckar 2018c: Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Neue Weststadt/ Baublock D Planbereich 03 „Innenstadt III" gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch. 13.11.2017. Zugriff auf https://www.esslingen.de/site/Esslingen-Internet-2016/get/params_E1179066336/16018216/Begründung%20Baublock%20D.pdf am 10.01.2020

Stadt Esslingen am Neckar 2018d: Vorhaben- und Erschließungsplan. Zugriff auf https://www.esslingen.de/site/Esslingen-Internet-2016/get/params_E-360242031/16018213/VEP_Planzeichnung_Block%20D_sd.pdf am 10.01.2020

Stadt Esslingen am Neckar 2018e: Anlage 7 zur Beschlussvorlage 61/333/2018. Stellungnahmen zum Entwurf mit Plan vom 13.11.2017. Zugriff auf https://ris.esslingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZesBQ7w-YnfutNKbW6IB7PwEzfMRfnm2LPYjkWfe4kja/Behandlung_der_eingegangenen_Stellungnahmen.pdf am 21.05.2019.

Stadt Esslingen am Neckar 2018f: Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch (a.F.). zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Neue Weststadt / Baublock D Planbereich 03 „Innenstadt III“. Zugriff auf https://www.esslingen.de/site/Esslingen-Internet-2016/get/params_E-1002527942/16018214/zsf.%20Erkl.%20BPL%20Neue%20Weststadt_Block%20D.pdf am 10.01.2020

Stadt Esslingen am Neckar/ RVI GmbH 2015: Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Neue Weststadt/ Baublock B“ zwischen der Stadt Esslingen am Neckar und RVI GmbH, 13.11.2015. (von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt)

Stadt Esslingen am Neckar/ RVI GmbH 2018: Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Neue Weststadt/ Baublock D“ zwischen der Stadt Esslingen am Neckar und RVI GmbH, 13.08.2018. (von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt)

Stadt Falkensee 2007: Satzung der Stadt Falkensee. 1. Änderung über die Herstellung von Stellplätzen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei der Errichtung und wesentlichen Änderungen baulicher und anderer Anlagen (Stellplatzsatzung – Beschluss-Nr. 103/37/07 vom 27. Juni 2007). Zugriff auf https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/legalframework/7/1/1/4/Stellplatzsatzung27062007.pdf am 20.11.2018

Stadt Fellbach 2016a: Beschlussvorlage Nr. 098/2016. Aufstellung des Bebauungsplans 01.02/3 „Eisenbahnstraße“, hier: Satzungsbeschluss gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB) und § 74 Landesbauordnung (LBO). 61Hn/Br/11.10.2016. Fellbach. Zugriff auf https://gemeinderat-online.fellbach.de/vo0050.asp?__kvonr=1751 am 21.05.2019

Stadt Fellbach 2016b: Anlage 2 zu SV 098/2016. Bebauungsplan „Eisenbahnstraße“. Übersichtsplan, zeichnerischer Teil mit textlichen Festsetzungen. Zugriff auf https://gemeinderat-online.fellbach.de/vo0050.asp?__kvonr=1751 am 21.05.2019

Stadt Fellbach 2016c: Anlage 4 zu SV 098/2016. Abwägung: Stellungnahmen zum Bebauungsplanentwurf 01/02/3 „Eisenbahnstraße“. Fellbach. Zugriff auf https://gemeinderat-online.fellbach.de/vo0050.asp?__kvonr=1751 am 21.05.2019

Stadt Fellbach 2016d: Anlage 3 zu SV 098/2016. Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes 01.02/3 „Eisenbahnstraße“. Fellbach. Zugriff auf https://gemeinderat-online.fellbach.de/vo0050.asp?__kvonr=1751 am 21.05.2019

Stadt Fellbach 2016e: Beschlussvorlage Nr. 044/2016. Aufstellung des Bebauungsplanes 01.02/3 „Eisenbahnstraße“. hier: 1. Aufstellungsbeschluss etc.. Fellbach. Zugriff auf https://gemeinderat-online.fellbach.de/vo0050.asp?__kvonr=1677&voselect=634 am 21.05.2019

Stadt Fellbach 2016f: Inkrafttreten des Bebauungsplans. Im: Fellbacher Stadtanzeiger, 14. Dezember 2016. 43. Jahrgang, Nr. 50. S. 5. Zugriff auf https://expydoc.com/doc/11437776/aktuellen-stadtanzeiger-downloaden am 21.05.2019

Stadt Flensburg 2015a: Mitteilungsvorlage SUPA-36/2015. Entwurf für eine Stellplatzsatzung der Stadt Flensburg. 27.10.2015. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQHmNSm9Mdn4p6-W8AGd1Ic am 11.11.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWKXL70Ha5RS8vWVoLDuy7knHeepUmqFTOJRf9VGmWkn/Satzungsentwurf.pdf am 11.11.2018

Stadt Flensburg 2015b: Anlage zur Mitteilungsvorlage SUPA-36/2015. Entwurf einer Satzung der Stadt Flensburg über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Begründung. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZR-tttV2oX0cT2Zus2UTZTtW6Z8fmW54ihPM1gjtVKyO/Begruendung.pdf am 11.11.2018

Stadt Flensburg 2015c: Anlage zur Mitteilungsvorlage SUPA-36/2015. Ablaufschema. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbu7DnIrJ0vcmYRoJ5rI4_SBuXtubw0n_DAionPzxWY7/Ablaufschema.pdf am 11.11.2018

Stadt Flensburg 2017a: Satzung der Stadt Flensburg über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Flensburger Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.05.2017. Zugriff auf https://www.flensburg.de/PDF/Flensburger_Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=5019&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1495776519 am 11.11.2018

Stadt Flensburg 2017b: Beschlussvorlage RV-61/2017. Erlass einer Flensburger Stellplatzsatzung als örtliche Bauvorschrift. 12.04.2017. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZfNgIgoPnS66O52N4w7OLzf95mtTT4ClYKz-rLBWZLQg/Beschlussvorlage_RV-61-2017.pdf#search=RV-61/2017 am 11.11.2018

Stadt Frankfurt (Oder) 2003: Satzung über die Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen und Garagen in der Innenstadt. Zugriff auf https://www.frankfurt-oder.de/PDF/Stellplatzeinschr%C3%A4nkungssatzung.PDF?ObjSvrID=2616&ObjID=1787&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1592912681 am 20.11.2018

Stadt Frankfurt (Oder) 2010: Vorlage-Nr: 10/SVV/0634. Satzung der Stadt Frankfurt(Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung- StplS). Hier: Beschluss über den Entwurf der Satzung und dessen öffentliche Auslegung nach § 81 Abs. 9 Satz 3 der Brandenburgischen Bauordnung(BbgBO). 10.09.2010. Zugriff auf https://ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/vo020.asp?VOLFDNR=676 am 20.11.2018

Stadt Frankfurt (Oder) 2011a: Vorlage-Nr. 11/SVV/0989. Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS). Beschluss über die Satzung. Zugriff auf https://ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/___tmp/tmp/450810365962445 26/596244526/00018491/91.pdf am 20.11.2018

Stadt Frankfurt (Oder) 2011b: Begründung zur Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS). Stand 13.09.2011. Zugriff auf https://ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/___tmp/tmp/45081036596244526/596244526/00018495/95-Anlagen/06/3__Begruendung_zur_Stellplatzsatzung.pdf am 20.11.2018

Stadt Frankfurt (Oder) 2012: Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS) vom 02.03.2012. Zugriff auf https://www.frankfurt-oder.de/PDF/Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2616&ObjID=1734&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1592912656 am 20.11.2018

Stadt Frankfurt am Main 1998: Satzung über die Einschränkung der Zahl von notwendigen Stellplätzen oder Garagen für Kraftfahrzeuge im Gebiet der Stadt Frankfurt am Main (Stellplatzbeschränkungssatzung). Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 09.07.1998. Gültig bis 31.01.2017. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Stellplatzeinschraenkungssatzung.pdf am 04.08.2019

Stadt Frankfurt am Main 2016a: Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, zuletzt geändert mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 17.11.2016. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/2017_02_01_Stellplatzsatzung_und_Stellplatzzahlen.pdf am 17.11.2018

Stadt Frankfurt am Main 2016b: Wortprotokoll über die 8. Plenarsitzung der Stadtverordnetenversammlung am Donnerstag, dem 17. November 2016 (16.00 Uhr bis 22.21 Uhr). 12.12.2016. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/N_STVV_8_17-11-2016.pdf am 17.11.2018

Stadt Frankfurt am Main 2018: Wortprotokoll über die 27. Plenarsitzung der Stadtverordnetenversammlung am Donnerstag, dem 27. September 2018. 05.11.2018. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/N_STVV_27_27-09-2018.pdf am 17.11.2019

Stadt Frankfurt am Main 2019: Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, zuletzt geändert mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 12.12.2019. Zugriff auf https://planas.frankfurt.de/infotool/getfile/S002/01_Stellplatzsatzung%20und%20Stellplatzzahlen.pdf am 10.10.2020

Stadt Frankfurt am Main o.J.: Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, Erläuterung der Regelungen der Stellplatzsatzung im Einzelnen. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/2017_02_01_Erlaeuterungen_zur_Stellplatzsatzung.pdf am 17.11.2018

Stadt Frankfurt am Main/ Josef, Mike 2017: Verfügung. Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main. Dezernat IV Planen und Wohnen. Vom 21.06.2017. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Dezernatsverfuegung_Stellplatzsatzung.pdf am 17.11.2018

Stadt Freiberg 2000: Satzung über die Ablösung der Stellplatzpflicht in der Stadt Freiberg (Ablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 02.11.2000. Zugriff auf https://www.freiberg.de/stadt-und-buerger/buergerservice/satzungen-richtlinien?tx_reintdownloadmanager_reintdlm%5Bdownloaduid%5D=84&cHash=0c226093776260e9cb598a26b29dd1ef am 11.11.2018

Stadt Freiburg 1995a: Drucksache G-95/231. Betreff: Entwicklungsmaßnahme Vauban-Gelände. hier: Endgültige Fassung des städtebaulichen Entwurfs. 22.11.1995. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=292110100283.pdf&_nk_nr=29&_nid_nr=292110100283&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-60 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1995b: Beschluss zu Drucksache G-95/231. TOP 8. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=beschl&_doc_n1=be_292110100283_1.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2005-GR-60&_neu_dok=&status= am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1995c: Drucksache G-95/089. Betreff: Entwicklungsmaßnahme Vauban-Gelände. Hier: Vorläufige Fassung des städtebaulichen Entwurfs. 26.04.1995. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=291910100109.pdf&_nk_nr=29&_nid_nr=291910100109&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-52 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1996a: Drucksache G-96/121. Betreff: Bebauungsplan „Vauban“ (Plan-Nr. 6-130) hier: a) Billigung des Planentwurfes b) Offenlagebeschluß c) Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren. 29.05.1996. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=411602100161.pdf&_nk_nr=41&_nid_nr=411602100161&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-98 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1996b: Drucksache G-96/058. Entwicklungsmaßnahme Vauban; hier: Vermarktungskonzept. 24.05.1996. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=411002100074.pdf&_nk_nr=41&_nid_nr=411002100074&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-99 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1997a: Drucksache G 97097. Betreff: Bebauungsplan „Vauban” (Plan-Nr. 6-130). hier: a) Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren b) Entscheidung über Anregungen und Bedenken einschließlich der durchführten Änderungsverfahren nach § 3 Abs. 3 BauGB i. V. m. § 13 BauGB c) Satzungsbeschluß. 26.05.1997. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=790203100122.pdf&_nk_nr=79&_nid_nr=790203100122&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-228 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1997b: Drucksache G 97097.1. Betreff: Bebauungsplan „Vauban” (Plan-Nr. 6-130). hier: a) Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren b) Entscheidung über Anregungen und Bedenken einschließlich der durchführten Änderungsverfahren nach § 3 Abs. 3 BauGB i. V. m. § 13 BauGB c) Satzungsbeschluß. d) Folgekostenzusage 10.07.1997. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=790203100123.pdf&_nk_nr=79&_nid_nr=790203100123&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-228 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1997c: Drucksache G 97213. Entwicklungsmaßnahme Vauban. Hier: Parkierungsanlagen. Verkauf des Grundstücks Flurstück-Nr. 25000/10 an der Merzhauser Straße. 02.12.1997. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=790403100259.pdf&_nk_nr=79&_nid_nr=790403100259&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-234 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1998a: Drucksache BA-98/027. Beschlussvorlage. Betreff: 1. Bebauungsplanänderung Vauban (Plan-Nr. 6-130a). hier: a) Aufstellungsbeschluß b) frühzeitige Bürgerbeteiligung / Beteiligung der Träger öffentl. Belange. 29.09.1998. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=1482510100026.pdf&_nk_nr=148&_nid_nr=1482510100026&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-Bau-95 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 1998b: Anlage 1 zur Drucksache BA 98/027. Kurzbegründung über allgemeine Ziele und Zwecke der Planung. 1. Bebauungsplanänderung „Vauban”, Plan-Nr.: 6-130a. Zugriff auf am 05.05.2020. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=1.pdf&_vorl_nr=1482510100026&_nid_nr=&_nk_nr=148 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2000a: Drucksache G-00/095. Beschlussvorlage. Betreff: Entwicklungsmaßnahme Vauban. hier: Bau der Quartiersgarage an der Lise-Meitner-Straße durch die FKB im Auftrag der Entwicklungsmaßnahme Vauban und Bericht zum derzeitigen Stand des Verkehrskonzeptes. 03.05.2000. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=1252209100111.pdf&_nk_nr=125&_nid_nr=1252209100111&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-190 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2000b: Drucksache G-00/095.1. Informationsvorlage. Betreff: Entwicklungsmaßnahme Vauban. hier: Bau der Quartiersgarage an der Lise-Meitner-Straße durch die FKB im Auftrag der Entwicklungsmaßnahme Vauban und Bericht zum derzeitigen Stand des Verkehrskonzeptes. 03.05.2000. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=1252209100112.pdf&_nk_nr=125&_nid_nr=1252209100112&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-190 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2000c: Drucksache G-00/095.2. Beschlussvorlage. Betreff: Entwicklungsmaßnahme Vauban. hier: Bau der Quartiersgarage an der Lise-Meitner-Straße durch die FKB im Auftrag der Entwicklungsmaßnahme Vauban und Bericht zum derzeitigen Stand des Verkehrskonzeptes. 16.05.2000. Inkl. Beschluss. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=1252209100113.pdf&_nk_nr=125&_nid_nr=1252209100113&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2005-GR-190 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2008a: Anlage 3 zur Drucksache G-08/041.2 6. Änderung des Bebauungsplans Vauban. Spezielle Begründung zur Bebauungsplanänderung. Freiburg im Breisgau. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20080826100328.pdf&_vorl_nr=1983107100223&_nid_nr=&_nk_nr=198 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2008b: Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020 Stadt Freiburg im Breisgau. Endbericht Mai 2008. Bearbeitung: Ingenieurbüro R+T Topp, Skoupil, Huber-Erler. Freiburg im Breisgau. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E1105209077/freiburg/daten/verkehr/vep/Endbericht.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2008c: Statistisches Jahrbuch 2008. Beiträge zur Statistik. Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung. Freiburg. Zugriff auf http://fritz.freiburg.de/Bibliothek/statistik_veroeffentlichungen_jahrbuch_2008-NIEDRIG.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2012: Quartier Vauban. Verkehr - Traffic. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-455690012/412563/Verkehrsberuhigung.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2014: Beiträge zur Statistik. Gemeinde- und Ortschaftsratswahl 2014 in Freiburg. Ergebnisse und Analyse. Freiburg. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-148487561/747353/statistik_veroeffentlichungen_gemeinderatswahl_14-NIEDRIG.pdf am 19.05.2019

Stadt Freiburg 2015a: Drucksache G-15/040. Beschlussvorlage. Betreff: Bebauungsplan „Car-Sharing-Stellplatzkonzept“, Plan-Nr. 8-1. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=3150801100039.pdf&_nk_nr=315&_nid_nr=3150801100039&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2015-GR-128 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2015b: Anlage 2 zur Drucksache G-15/040. Planzeichnung. Bebauungsplan „Car-Sharing-Stellplatzkonzept“, Plan-Nr. 8-1. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20150210104409.pdf&_vorl_nr=3150801100039&_nid_nr=&_nk_nr=315 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2015c: Anlage 4b zur Drucksache G-15/040. Beschreibung der Stadtbezirke und der einzelnen Standorte. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20150210104521.pdf&_vorl_nr=3150801100039&_nid_nr=&_nk_nr=315 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2015d: Drucksache G-15/119, Beschlussvorlage. Betreff: Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Stellplatzsatzung), hier: a) Aufstellungsbeschluss b) Billigung des Satzungsentwurfs für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung. V/ Baurecht, 08.07.2015. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/beschluesse_details.php?vid=3151905100127&nid=ni_2015-GR-137&suchbegriffe=Stellplatzsatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=11&y=17 am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2015e: Anlage 1 zur Drucksache G-15/119. Satzung der Stadt Freiburg i.Br. über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung) (Entwurf). Zugriff siehe Stadt Freiburg 2015d

Stadt Freiburg 2015f: TOP 22. Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Stellplatzsatzung). (Beschluss in der Gemeinderatssitzung vom 15.12.2015), Zugriff auf https://ris.freiburg.de/beschluesse_details.php?vid=3151905100127&nid=ni_2015-GR-137&suchbegriffe=Stellplatzsatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=14&y=3 am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2015g: Drucksache G-15/092. Beschlussvorlage. Betreff: 8. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Schildacker“, Plan-Nr. 6-17h (Haslach) – beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB, hier: a) Fortführung des Bebauungsplanverfahrens im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB b) Billigung des Planentwurfs für die förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (Offenlage) c) Zustimmung zu den Inhalten des städtebaulichen Vertrages. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=3153003100094.pdf&_nk_nr=315&_nid_nr=3153003100094&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2015-GR-137 am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2015h: Anlage 2 zur Drucksache G-15/119. Geltungsbereich der Stellplatzsatzung vom ... Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20150701132813.pdf&_vorl_nr=3151905100127&_nid_nr=&_nk_nr=315 am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2016a: Drucksache G-16/111. Informations-Vorlage. Betreff: Entwicklungsmaßnahme Vauban. hier: Abschlussbericht. 03.06.2016. Freiburg. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=3300104100118.pdf&_nk_nr=330&_nid_nr=3300104100118&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2016-GR-143 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2016b: Drucksache G-16/216. Betreff: Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Stellplatzsatzung), hier: a) Entscheidung über die im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, b) Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/beschluesse_details.php?vid=3300108100229&nid=ni_2016-GR-146&suchbegriffe=Stellplatzsatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=8 am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2016c: Anlage 1 zur Drucksache G-16/216. Satzung der Stadt Freiburg i. Br. Über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung). Zugriff siehe Stadt Freiburg 2016b

Stadt Freiburg 2016d: Anlage 2 zur Drucksache G-16/216. Stellungnahmen und Entscheidungsvorschläge zu den bei der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen. Zugriff siehe Stadt Freiburg 2016b

Stadt Freiburg 2016e: Top 8: Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Stellplatzsatzung), (Beschluss in der Gemeinderatssitzung vom 27.09.2016), Zugriff auf https://ris.freiburg.de/beschluesse_details.php?vid=3300108100229&nid=ni_2016-GR-146&suchbegriffe=Stellplatzsatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=8 am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2016f: Weniger Stellplätze machen Bauen billiger. Gemeinderat verabschiedet eine neue Stellplatzsatzung. Amtsblatt M 8334 D, 7. Oktober 2016, Nr. 681, Jahrgang 29. S. 7. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E14118322/freiburg/daten/news/amtsblatt/pdf/Amtsblatt%20Ausgabe%20681.pdf am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2016g: Bekanntmachungen. Amtsblatt M 8334 D, 21. Oktober 2016, Nr. 682, Jahrgang 29, S. 6. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E1050536572/freiburg/daten/news/amtsblatt/pdf/Amtsblatt%20Ausgabe%20682.pdf am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2016h: Drucksache G-16/143. Beschlussvorlage. Betreff: 8. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h (Haslach) – beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB; hier: a) Entscheidung über die im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, b) Satzungsbeschluss nach § 10 BauGB. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=3300905100151.pdf&_nk_nr=330&_nid_nr=3300905100151&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2017-GR-159 am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2016i: Anlage 2 zur Drucksache G-16/143. 8. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h. Bebauungsplan (Planzeichnung). Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20161018145806.pdf&_vorl_nr=3300905100151&_nid_nr=&_nk_nr=330 am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2016j: Anlage 3 zur Drucksache G-16/143. 8. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h. Textliche Festsetzungen. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20161018145848.pdf&_vorl_nr=3300905100151&_nid_nr=&_nk_nr=330 am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2016k: Anlage 4 zur Drucksache G-16/143. 8. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h. Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB. Begründung nach § 9 Abs. 8 BauGB. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20161018145905.pdf&_vorl_nr=3300905100151&_nid_nr=&_nk_nr=330 am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2016l: Drucksache G-16/218. Beschlussvorlage. Betreff: 1. Änderung des Bebauungsplans „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert- Platz (UniCarré)“, Plan-Nr. 5-68a, (Stühlinger) – beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB. hier: a) Entscheidung über die im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen. b) Satzungsbeschluss nach § 10 BauGB. 28.09.2016

Stadt Freiburg 2016m: 1. Änderung des Bebauungsplans „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)“ Plan-Nr. 5-68a. Bebauungsplan (Planzeichnung). Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8050/BP_5_068a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Wohnumfeldverbesserung_Friedrich_Ebert_Platz_UinCarre_Ausfertigung.pdf am 22.07.2019

Stadt Freiburg 2016n: 1. Änderung des Bebauungsplans „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)“ Plan-Nr. 5-68a. Bebauungsplan. Textliche Festsetzungen. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8050/BP_5_068a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Wohnumfeldverbesserung_Friedrich_Ebert_Platz_UinCarre_Text.pdf am 22.07.2019

Stadt Freiburg 2016o: 1. Änderung des Bebauungsplans „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)“ Plan-Nr. 5-68a. Bebauungsplan. Begründung nach § 9 Abs. 8 BauGB. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8050/BP_5_068a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Wohnumfeldverbesserung_Friedrich_Ebert_Platz_UinCarre_Begruendung.pdf am 22.07.2019

Stadt Freiburg 2016p: Anlage 5 zu Drucksache G-16/218. 1. Änderung des Bebauungsplans „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)“ Plan-Nr. 5-68a. Bebauungsplan. Entscheidungsvorschläge
zu den bei der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, (Offenlage vom 20.06.2016 bis zum 22.07.2016)

Stadt Freiburg 2016q: 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften Weingarten Zentrum (beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB). Plandatum: 01.03.2016. Plan-Nr. 6-48a. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/7990/BP_6_048a_1_Aenderung_ des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Weingarten_Zentrum_Ausfertigung.pdf am 28.05.2019

Stadt Freiburg 2016r: 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften Weingarten Zentrum, Plan-Nr. 6-48a. Textliche Festsetzungen. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/7990/BP_6_048a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_ Bauvorschriften_Weingarten_Zentrum_Text.pdf am 28.05.2019

Stadt Freiburg 2016s: 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften Weingarten Zentrum, Plan-Nr. 6-48a. Satzung der Stadt Freiburg i.Br. für die 1. Änderung des Bebauungsplans Weingarten Zentrum, Plan Nr. 6-48a. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/ 7990/BP_6_048a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Weingarten_Zentrum_Satzung.pdf am 28.05.2019

Stadt Freiburg 2016t: 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften Weingarten Zentrum, Plan-Nr. 6-48a. Begründung. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/7990/BP_6_048a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften _Weingarten_Zentrum_Begruendung.pdf am 28.05.2019

Stadt Freiburg 2016u: Anlage 5 zur Drucksache G-16/045. 1. Änderung des Bebauungsplans Weingarten Zentrum, Plan-Nr. 6-48a (Weingarten). Entscheidungsvorschläge zu den bei der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in der Zeit vom 15.06.2015 bis zum 26.06.2015 eingegangenen Stellungnahmen. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20160210081254.pdf&_vorl_nr =3302212100044&_nid_nr=&_nk_nr=330 am 28.05.2019

Stadt Freiburg 2016v: Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)“, Plan-Nr. 5-68a. Zugriff auf
http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8050/BP_5_068a_1_Aenderung_des_Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Wohnumfeldverbesserung_Friedrich_Ebert_Platz_UinCarre_Satzung.pdf am 22.07.2019

Stadt Freiburg 2016w: Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung) vom 27. September 2016. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E-232138051/freiburg/daten/ortsrecht/09%20Bauen%20und%20Sanieren/OrtsR_09_03.pdf am 13.05.2019

Stadt Freiburg 2016x: Verfahrensverlauf. 1. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Wohnumfeldverbesserung Friedrich-Ebert-Platz (UniCarré)“, Plan-Nr. 5-68a. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8050/BP_5_068a_1_Aenderung_des_ Bebauungsplans_mit_oertlichen_Bauvorschriften_Wohnumfeldverbesserung_Friedrich_Ebert_Platz_UinCarre_Verfahr.pdf am 22.07.2019

Stadt Freiburg 2017a: Fahrrad ist das Verkehrsmittel Nummer 1 in Freiburg. Artikel im Amtsblatt vom 24.02.2017. Nr. 690. Jahrgang 30. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E-352422117/freiburg/daten/news/amtsblatt/pdf/Amtsblatt%20Ausgabe%20690.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2017b: Drucksache G-17/230. Beschlussvorlage. Betreff: Wohnungssituation in Freiburg, hier: Analysen, aktueller Bericht, Maßnahmen. 20.11.2017. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=3542310100268.pdf&_nk_nr=354&_nid_ nr=3542310100268&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2018-GR-178 am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2017c: Ergebnisse der Bürgerumfrage 2016. Beiträge zur Statistik. Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung. Freiburg. Zugriff auf https://fritz.freiburg.de/Bibliothek/statistik_veroeffentlichungen_buergerumfrage_2016-NIEDRIG.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2017d: Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die 8. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8180/BP_6_017h_8_Aenderug_des_ Bebauungsplans_Gewerbegebiet_Schildacker_ECA_Siedlung_Satzung.pdf am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2017e: Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften. 8. Änderung des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Schildacker“ (ECA-Siedlung). Plan-Nr. 6-17h; Plandatum: 11.07.2017. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8180/BP_6_017h_8_ Aenderug_des_Bebauungsplans_Gewerbegebiet_Schildacker_ECA_Siedlung_Ausfertigung.pdf am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2017f: Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften. 8. Änderung des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Schildacker“ (ECA-Siedlung). Plan-Nr. 6-17h; Textliche Festsetzungen. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8180/BP_6_017h_8_ Aenderug_des_Bebauungsplans_Gewerbegebiet_Schildacker_ECA_Siedlung_Text.pdf am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2017g: Drucksache G-16/143.1. Beschlussvorlage. Betreff: 8. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h (Haslach) – beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB; hier: a) Entscheidung über die im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, b) Satzungsbeschluss nach § 10 BauGB. c) Zustimmung zu den Inhalten des städtebaulichen Vertrags; 05.07.2017; Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=3303006100299.pdf &_nk_nr=330&_nid_nr=3303006100299&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2017-GR-159 am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2017h: Anlage 1 zur Drucksache G-16/143.1. 8. Änderung des Bebauungsplans mit örtlichen Bauvorschriften „Gewerbegebiet Schildacker (ECA-Siedlung)“, Plan-Nr. 6-17h. Bebauungsplan (Planzeichnung). Zugriff auf https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432= vorl&_doc_n1=20170704135033.pdf&_vorl_nr=3303006100299&_nid_nr=&_nk_nr=330 am 27.07.2019

Stadt Freiburg 2017i: Verfahrensablauf. 8. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Schildacker“, Plan-Nr. 6-17h (Haslach). Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/8180/BP_6_017h_8_Aenderug_des_Bebauungsplans_Gewerbegebiet_Schildacker_ECA_Siedlung_Verfahr.pdf am 27.05.2019

Stadt Freiburg 2018a: Beiträge zur Statistik. Freiburg im Breisgau, Stadtbezirksatlas 2018. Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung. Freiburg. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E794119197/1368400/statistik_veroeffentlichungen _stadtbezirksatlas_2018.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg 2019a: Beiträge zur Statistik. Statistisches Jahrbuch 2019. Freiburg im Breisgau. Zugriff auf
https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-673372508/1465475/statistik_veroeffentlichungen_Jahrbuch_2019.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg o.J.a: Quartier Vauban. Von der Kaserne zum Stadtteil. Abschlussbericht zur Entwicklungsmaßnahme Vauban 1992-2014. Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung. Freiburg. Zugriff auf
https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1393816493/1286985/Abschlussbericht%20Vauban.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg o.J.b: Mietspiegel 2019/2020. gültig vom 01.01.2019 bis 31.12.2020. Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen. Freiburg. Zugriff auf https://www.freiburg.de/servicebw/OnlineMietspiegel2019_2020.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005a: Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften für das Baugebiet 4. Änderung „Vauban“. Grafischer Teil des Bebauungsplanes, Plan-Nr.: 6-130d, Plandatum: 13.11.2004/21.06.2005. Freiburg. Zugriff auf
http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/5760/BP_6_130d_Vauban_4A_Ausfertigung.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005b: Satzung der Stadt Freiburg i. Br. für die 4. Bebauungsplanänderung „Vauban“, Plan-Nr. 6-130d und 6-142. Freiburg. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/5760/BP_6_130d_Vauban_4A_Ausfertigung.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005c: 4. Bebauungsplanänderung „Vauban“, Plan-Nr. 6-130 d. Textliche Festsetzungen (Neufassung) Stand 09.05.2009. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/5760/BP_6_130d_Vauban_4A_Text.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2005d: 4. Bebauungsplanänderung Vauban (Neufassung) und Zusammenfassung der bisherigen rechtskräftigen Bebauungsplanänderungen Plan-Nr. 6-103 a-c. Plan-Nr. 6-130c. Begründung (Neufassung) Stand: 09.05.2005. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/5760/BP_6_130d_Vauban_4A_Ausfertigung.pdf am 05.05.2020

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2007a: 5. Änderung des Bebauungsplans Vauban. Plan-Nr. 6-130e. Plandatum: 18.12.2007. Grafischer Teil des Bebauungsplanes. Freiburg. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/6420/BP_6_130e_Vauban_5A_Ausfertigung.pdf am 05.05.2020.

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2007b: Begründung zur 5. Änderung des Bebauungsplans Vauban. Plan-Nr. 6-130e. Stand: 18.12.2007. Freiburg. Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/BPlan_Raster/6420/BP_6_130e_Vauban_5A_Begruendung.pdf am 05.05.2020

Stadt Friedrichshafen 2018: Drucksache-Nr. 2018 / V 00339. Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Friedrichshafen zur Modifizierung der Richtlinien der Landesbauordnung Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.11.2016. Zugriff auf https://sitzungsdienst.friedrichshafen.de/to0050.asp?__ktonr=300756 am 20.07.2020

Stadt Fulda 2018: Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) der Stadt Fulda. Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 07.05.2018. Zugriff auf https://www.fulda.de/fd/10_Haupt-_und_Personalamt/fuldaer_ortsrecht/63.2_Stellplatzsatzung_komplett__gueltig_ab_01.07.2018_.pdf am 20.11.2018

Stadt Gera 2015: Satzung über die Ablösung der Stellplatzverpflichtung (Ablösesatzung) der Stadt Gera. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 21.05.2015. Zugriff auf https://www.gera.de/fm/193/Satzung%20Stellplatzabl%C3%B6se_12.pdf am 11.11.2018

Stadt Gießen 2016: Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 05.12.2001, zuletzt geändert 23.03.2016. Zugriff auf https://www.giessen.de/media/custom/684_665_1.PDF?direct am 20.11.2018

Stadt Görlitz 2005: Satzung über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen in der Stadt Görlitz -Stellplatzablösesatzung. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 30.06.2005. Zugriff auf https://www.goerlitz.de/uploads/02-Buerger-Dokumente/Ortsrecht/BS021905.pdf am 19.11.2018

Stadt Gotha 2001: Satzung über die Höhe der Ablösebeträge und über die Festlegung der Gebietszonen „Stellplatzablösesatzung“ der Stadt Gotha. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.04.2001. Zugriff auf http://www.anwaltverein-weimar.de/fileadmin/pdf/ortsrecht5.doc.pdf am 11.11.2018

Stadt Gütersloh 2019: Satzung über die Ablösung von Stellplätzen der Stadt Gütersloh vom 08.02.2019. Zugriff auf https://www.guetersloh.de/de-wAssets/docs/ortsrecht/Satzung-ueber-die-Abloesung-von-Stellplaetzen.pdf am 10.10.2020

Stadt Halberstadt 2010a: Begründung zur Aufhebung der Örtlichen Bauvorschrift über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Stellplatzsatzung). Zugriff auf https://ris.halberstadt.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaJgoTPUwY1rIsSiEYUU9nN2tmSm1g12Qea07RHwiBGP/Aufhebung_der_Oertlichen_Bauvorschrift_ueber_die_Zahl_notwendigen_Stellplaetze-.pdf am 19.11.2018

Stadt Halberstadt 2010b: Aufhebung der Örtlichen Bauvorschrift der Stadt Halberstadt über die Zahl der notwendigen Stellplätze – Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://www.halberstadt.de/de/datei/anzeigen/id/41499,1032/2010_05_10_amtsblatt_nr_3.pdf am 19.11.2020

Stadt Halle (Saale) 2011a: Beschlussvorlage V/2010/09495. Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale) - Satzungsbeschluss. 18.01.2011. Zugriff auf http://buergerinfo.halle.de/getfile.asp?id=92998&type=do& am 01.10.2020

Stadt Halle (Saale) 2011b: Anlage zur Beschlussvorlage V/2010/09495. Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung. 18.01.2011. Zugriff auf http://buergerinfo.halle.de/getfile.asp?id=93292&type=do& am 01.10.2020

Stadt Halle (Saale) 2016a: Satzung der Stadt Halle (Saale) über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 28.09.2016. Zugriff auf https://www.halle.de/Publications/7378/Stellplatzsatzung.pdf am 21.11.2018

Stadt Halle (Saale) 2016b: Beschlussvorlage VI/2016/01847. 1. Änderung der Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale) - Satzungsbeschluss. 26.08.2011. Zugriff auf http://buergerinfo.halle.de/getfile.asp?id=170142&type=do& am 01.10.2020

Stadt Hanau 2009: Stellplatzsatzung. Beschluss in der Sitzung der Stadtverordnung am 08.06.2009. Zugriff auf https://www.hanau.de/mam/stellplatzsatzungb.pdf am 20.11.2018

Stadt Heilbronn 2013: GR-Drucks. Nr. 320. Stadtquartier Neckarbogen. Ergebnisse des Leitbildprozesses „Modellprojekt Neckarbogen - interdisziplinäre Fortschreibung des Rahmenplans“ - Zustimmung zum Rahmenplan und Beauftragung des weiteren Vorgehens. 04.11.2013.

Stadt Heilbronn 2014a: GR-Drucks. Nr. 363. Modellbebauung Neckarbogen - Tiefgaragen unter den Baufeldern 1. Antrag der Fraktionen von CDU, SPD und FDP vom 11.11.2014. 2. Anträge der Verwaltung. 03.12.2014. Zugriff auf https://gemeinderat.stadt-heilbronn.de/Drucksachen/2014/Gemeinderat/1212_2014/_files/Drucks_363.pdf am 25.05.2019

Stadt Heilbronn 2014b: Bekanntgabe der Beschlüsse und der Ergebnisse aus der Sitzung des Gemeinderats vom 12. Dezember 2014 - Vorsitz Oberbürgermeister Mergel und Erster Bürgermeister Diepgen. Zugriff auf https://gemeinderat.stadt-heilbronn.de/beschluesse/GR/2014/_files/KB%20GR%2012.12.2014%20oe-RIS.pdf am 25.05.2019)

Stadt Heilbronn 2015a: GR-Drucks. Nr. 135. Betreff: 1. Flächennutzungsplan der Stadt Heilbronn Fortschreibung für das Teilgebiet „Neckarbogen II“ in Heilbronn - Feststellungsbeschluss. 2. Bebauungsplan 19/16 Heilbronn/ Biberach/ Böckingen/ Frankenbach „Neckarbogen Ost“ - Satzungsbeschluss. Heilbronn. Zugriff auf https://gemeinderat.stadt-heilbronn.de/Drucksachen/2015/Gemeinderat/2506_2015/_files/Drucks_135.pdf am 25.05.2019

Stadt Heilbronn 2015b: GR-Drucks. Nr. 65. Betreff: 1. Flächennutzungsplan der Stadt Heilbronn Fortschreibung für das Teilgebiet „Neckarbogen II“ in Heilbronn - Entwurfsbeschluss, 2. Bebauungsplan 19/16 Heilbronn/ Biberach/ Böckingen/ Frankenbach „Neckarbogen Ost“ - Entwurfsbeschluss. 17.02.2015. inklusive Anlagen. Zugriff auf https://gemeinderat.stadt-heilbronn.de/Drucksachen/2015/Gemeinderat/1003_2015/_files/Drucks_65.pdf am 25.05.2019

Stadt Heilbronn 2017a: GR-Drucks. Nr. 152. Betreff: Vorhabenbezogener Bebauungsplan 08B/34 Heilbronn „Weststraße 52/II“ – Aufstellungsbeschluss und Zustimmung zum Entwurf. 22.05.2017. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/getfile.asp?id=4548&type=do am 25.05.2019

Stadt Heilbronn 2017b: GR-Drucks. Nr. 259. Vorhabenbezogener Bebauungsplan 08B/34 Heilbronn „Weststraße 52/II“ – Satzungsbeschluss. 11.09.2017.

Stadt Heilbronn 2019a: Gemeinderatsdrucksache-Nr. 001/2019. Konzeption Aufsiedlung Neckarbogen ab Ende 2019. 06.12.2018. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=667 am 25.05.2019

Stadt Heilbronn 2019b: Anlage 1 zur Gemeinderatsdrucksache-Nr. 001/2019. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=667 am 25.05.2019

Stadt Heilbronn 2020a: Gemeinderatsdrucksache-Nr. 074 / 2020. Vorhabenbezogener Bebauungsplan 08B/34a Heilbronn „Weststraße 52/III“ – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/vo0040.asp am 12.07.2020

Stadt Heilbronn 2020b: Anlage 2 zu Gemeinderatsdrucksache-Nr. 074 / 2020. Weststraße 52/III. 08B/34a. Zugriff auf https://heilbronn-sitzungsdienst.kivbf.de/bi/vo0040.asp am 12.07.2020

Stadt Heilbronn 2020c: Amtsblatt der Stadt Heilbronn. 20. Mai 2020. Amtliche Bekanntmachungen S. 11. Zugriff auf https://www.heilbronn.de/fileadmin/daten/stadtheilbronn/formulare/rathaus/aktuelles/stadtzeitung/2020/Heilbronner_Stadtzeitung_1020.pdf am 17.07.2020

Stadt Homburg 2001: Örtliche Bauvorschriften (Ablösesatzung) über die Festlegung der Höhe des Geldbetrages je Stellplatz im Falle der Herrichtung von Parkeinrichtungen durch die Gemeinde vom 23. Juli 1992, in der Fassung der Änderung vom 12. Juni 2001. Zugriff auf https://www.homburg.de/images/pdf/Ortsrechtsammlung/Bauwesen/60-20BF.pdf am 22.11.2018

Stadt Iserlohn 2008: Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages zur Ablösung von Stellplätzen. Beschluss des Rats der Stadt Iserlohn am 16.12.2008. Zugriff auf https://www.iserlohn.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Rathaus_Online/Satzungen_und_Verordnungen/Stellplatzabloesesatzung.pdf am 10.10.2018

Stadt Iserlohn 2019: Stellplatzsatzung der Stadt Iserlohn. Beschlossen in der Sitzung am 19.03.2019. Zugriff auf fileadmin/user_upload/Dokumente/Rathaus_Online/Satzungen_und_Verordnungen/60.24-2019.pdf 10.10.2020

Stadt Jena 2002: Satzung der Stadt Jena über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen (Ablösesatzung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.02.2002. Zugriff auf https://rathaus.jena.de/sites/default/files/2019-02/g04.pdf am 18.11.2018

Stadt Kaiserslautern 2020: Satzung der Stadt Kaiserslautern über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen (Stellplatzablösesatzung) vom 05.06.2020. Zugriff auf https://www.kaiserslautern.de/mb/themen/stadtverwaltung/ortsrecht/pdf/6_15_stellplatzabloesesatzung_ab_21.06.2020.pdf am 22.10.2020

Stadt Kassel 2013: 6.23 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder, vom 01.03.2004 in der Fassung der ersten Änderung vom 27.05.2013. Zugriff auf https://www.kassel.de/satzungen/satzung-zur-herstellung-abloesung-und-gestaltung-von-stellplaetzen-und-zur-herstellung-von-abstellplaetzen-fuer-fahrraeder.php#-C2A71_Herstellungspflicht_f-C3BCr_Stellpl-C3A4tze_und_Fahrradabstellpl-C3A4tze am 19.11.2018

Stadt Kehl 2015a: Vorlage Nr. 075/15 für den Gemeinderat. Bebauungsplan „Schneeflären“ in Kehl-Stadt, hier: 1. Beschluss über die Abwägung der Stellungnahmen 2. Satzungsbeschluss über den Teilbereich „Gewann Schneeflären“ 3. Beschluss über die Änderung des Flächennutzungsplans 4. Beschluss über die erneute Offenlage des Teilbereichs „Gewann Mosrin“. 08.04.2015. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=33045&type=do& am 30.04.2019

Stadt Kehl 2015b: Anlage zu Vorlage Nr. 075/15. Bebauungsplan Schneeflären, Teilbereich „Gewann Schneeflären“, Verfahrensschritt: Satzungsbeschluss, Datum: 09.04.2015. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=33092&type=do& am 30.05.2019

Stadt Kehl 2015c: Anlage zu Vorlage Nr. 075/15. Bebauungsplan Schneeflären in Kehl-Stadt. Textliche Festsetzungen für den Teilbereich „Gewann Schneeflären“, Stand: 08.04.2015, Fassung: Satzung. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=33093&type=do& am 30.05.2019

Stadt Kehl 2015d: Anlage zu Vorlage Nr. 075/15. Bebauungsplan Schneeflären, Teilbereich „Gewann Schneeflären“ und Änderung des FNP, Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden. Stand: 08.04.2015. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=33090&type=do& am 30.05.2019

Stadt Kehl 2016a: Vorlage Nr. 607/16 für den Gemeinderat. Areal Oase in Kehl-Stadt hier: (a) Grundstücksvergabe (b) Entscheidung über das Bearbeitungshonorar für die Investoren. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=39795&type=do& 29.05.2019

Stadt Kehl 2017a: Vorlage Nr. 178/17 für den Gemeinderat. Bebauungsplan „Oase“ in Kehl-Kernstadt hier: Beschluss über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 und die frühzeitige Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=44381&type=do& am 29.05.2019

Stadt Kehl 2017b: Anlage 3 zu Vorlage Nr. 178/17. Textliche Festsetzungen. Bebauungsplan „Oase“ in Kehl-Kernstadt. Stand: 08.05.2017. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=44439&type=do& am 29.5.2019

Stadt Kehl 2017c: Vorlage Nr. 383/17 für den Gemeinderat. Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Oase“ in Kehl-Kernstadt hier: Entwurfsbilligung und Beschlussfassung über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=47621&type=do& am 29.05.2019

Stadt Kehl 2017d: Anlage zu Vorlage Nr 383/17. Satzung der Stadt Kehl. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=47707&type=do& am 29.05.2019

Stadt Kehl 2017e: Vorlage Nr. 173/17 für den Gemeinderat. Bebauungsplan „Schneeflären“ in Kehl-Stadt hier: Änderung des Bebauungsplans gem. § 2 Abs. 1 BauGB und Beschluss über die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange. 03.05.2017. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=44288&type=do& am 30.05.2019

Stadt Kehl 2017f: Vorlage Nr. 404/17 für den Gemeinderat. Änderung des Bebauungsplans „Schneeflären“ in Kehl-Stadt hier: (A) Behandlung der im Rahmen der fühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen (B) Entwurfsbilligung und Beschlussfassung über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=47804&type=do& am 30.05.2019

Stadt Kehl 2018a: Vorlage Nr. 018/19 für den Gemeinderat. Bebauungsplan „Oase“ in Kehl- Kernstadt 1. Behandlung der Stellungnahmen gem. § 4a Abs. 3 i.V.m. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB, 2. Beschlussfassung über den Bebauungsplan gem. § 10 Abs. 1 BauGB und § 74 LBO als Satzung. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=55160&type=do& am 28.05.2019

Stadt Kehl 2018b: Stadtteil Kehl - Kernstadt. Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften. Plandaten. Planungsdatum: 17.12.2018. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-OASE-Plan.pdf am 28.05.2019

Stadt Kehl 2018c: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Oase in Kehl-Stadt. Textliche Festsetzungen. Stand: 17.12.2018. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-OASE-Text.pdf am 28.05.2019

Stadt Kehl 2018d: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Oase in Kehl-Stadt. Begründung. Stand: 17.12.2018. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-OASE-Begr.pdf am 28.05.2019

Stadt Kehl 2018e: Vorlage Nr. 317/18 für den Gemeinderat. Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Oase“ in Kehl-Kernstadt hier: (A) Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen (B) Entwurfsbilligung und Beschlussfassung über die erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs und die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=53178&type=do& am 28.05.2019

Stadt Kehl 2018f: Vorlage Nr. 020/19 für den Gemeinderat. Bebauungsplan „Oase“ in Kehl- Kernstadt Abschluss des Durchführungsvertrags. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=55284&type=do& am 29.05.2019

Stadt Kehl 2018g: Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Schneeflären“, 1. Änderung, Stadtteil Kehl - Kernstadt. Plandatum: 05.03.1018. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-SCHNEEFLAEREN-1Ae-Plan.pdf am 29.05.2019

Stadt Kehl 2018h: Bebauungsplan Schneeflären in Kehl-Stadt, 1. Änderung, Textliche Festsetzungen. Stand: 26.02.2018. Fassung: Satzung. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-SCHNEEFLAEREN-1Ae-Text.pdf am 29.05.2019

Stadt Kehl 2018i: Bebauungsplan Schneeflären in Kehl-Stadt, Begründung zum Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 8 BauGB. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-SCHNEEFLAEREN-1Ae-Begr.pdf am 29.05.2019

Stadt Kehl 2018j: Bebauungsplan Schneeflären in Kehl-Stadt, 1. Änderung, Begründung zur Änderung des Bebauungsplans gem. § 9 Abs. 8 BauGB. Stand 26.02.2018. Zugriff auf https://www.kehl.de/media-stadt/docs/bebauungsplaene/Kehl-Stadt-SCHNEEFLAEREN-1Ae-Begr.pdf am 29.05.2019

Stadt Kehl 2018k: Vorlage Nr. 086/18 für den Gemeinderat. Änderung des Bebauungsplans „Schneeflären“ in Kehl-Stadt hier: 1. Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB, 2. Beschlussfassung über die Änderung des Bebauungsplans „Schneeflären“ gem. § 10 Abs. 1 BauGB und § 74 LBO als Satzung. Zugriff auf https://session.stadt-kehl.org/buergerinfo/getfile.asp?id=49527&type=do& am 30.05.2019

Stadt Kiel 2016: Antwort auf die Kleine Anfrage, Drucksache 0121/2016. Bemessung erforderlicher Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren des Ratsherrn Wolfgang Homeyer (CDU-Ratsfraktion) vom 25.02.2016 zur Ratsversammlung am 17.03.2016. Zugriff auf https://ratsinfo.kiel.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=18875 am 21.11.2018

Stadt Kiel 2018: Beschlussvorlage 0350/2018. Weiterentwicklung der Kieler Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen im Baugenehmigungsverfahren. Inklusive Anlagen 1-3. 24.04.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.kiel.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21441 am 21.11.2018

Stadt Koblenz 2001: Satzung der Stadt Koblenz über die Festlegung der Höhe des Geldbetrages für die Ablösung der Stellplatzpflicht gemäß § 45 Abs. 4 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz vom 28.11.1986, zuletzt geändert 15.02.2001. Zugriff auf https://www.koblenz.de/downloads/aemter-und-eigenbetriebe/buero-ob/ortsrecht/06-gebuehren-beitraege-abgaben-entgelte/06-09-gebuehrensatzung-abloesung-stellplatzpflicht.pdf?cid=27e am 11.11.2018

Stadt Koblenz 2018: Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0078/2018. Stellungnahme zum Antrag der CDU-Ratsfraktion „Stellplatzsatzung“. 15.06.2018. Zugriff auf https://buergerinfo.koblenz.de/getfile.php?id=229001&type=do am 20.11.2018

Stadt Köln 2004a: Bebauungsplan Köln Nippes. Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks. Nr. 66479/02-02. Köln. Zugriff auf https://geoportal.stadt-koeln.de/BPlan-Public/66479.02.002.00.pdf am 25.06.2019

Stadt Köln 2004b: Richtzahlenliste Fahrradabstellplätze für Köln und für PKW-Stellplätze entsprechend Richtzahlenliste § 51 BauO NW vom 1. Juni 2000. Köln. Zugriff auf https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf63/richtzahlenliste_pkw-u_radverkehr_stand_21052004.pdf am 27.06.2019

Stadt Köln 2008a: Vorlage-Nr. 3885/2008. Beantwortung der Anfrage des RM Kirchmeyer aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 06.05.2008 - TOP 8.2 „Autofreie Siedlung“ in Köln-Nippes. Köln. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=126837&type=do&am 25.06.2019

Stadt Köln 2008b: Vorlage-Nr. 3553/2008. Beantwortung der Anfrage der Fraktion DIE LINKE.PDS in der Bezirksvertretung 5 - Nippes vom 26.04.2007 betr. Autofreie Siedlung. Köln. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=122383&type=do& am 10.04.2020

Stadt Köln 2009: Satzung der Stadt Köln über die Festlegung des Geldbetrages je Stellplatz (Ablösesatzung) vom 9. November 2001 in der Fassung der 3. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Köln über die Festlegung des Geldbetrages je Stellplatz (Ablösesatzung) vom 8. Juli 2009. Zugriff auf https://www.stadt-koeln.de/interne-dienste/noindex_stream.php?fl=/mediaasset/content/satzungen/abl__sesatzung_08_07_2009.pdf am 18.11.2018

Stadt Köln 2013: Vorlagen-Nummer 0371/2013. Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung. Köln. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=396637&type=do& am 25.06.2019

Stadt Köln 2018: „Mobilität in Köln“, Über die Bedeutung der Erhebungsergebnisse der MiD 2017. Präsentation des Amts für Straßen und Verkehrsentwicklung. Köln. Zugriff auf http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiDInKöln.pdf am 27.06.2019

Stadt Köln 2019: Vorlagen-Nummer 3217/2019. Stellplatzsatzung für Köln. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=769764&type=do& am 10.10.2020

Stadt Köln 2020a: Bewohnerparken Nippes II. Amt für Straßen und Verkehrstechnik. Stand März 2020. Köln. Zugriff auf https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/bewohnerparken/nippes2-03-2020.pdf am 10.04.2020

Stadt Köln 2020b: Bewohnerparken Nippes EAW. Amt für Straßen und Verkehrstechnik. Stand März 2020. Köln. Zugriff auf https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/bewohnerparken/nippes-eaw-03-2020.pdf am 10.04.2020

Stadt Köln, Amt für öffentliche Ordnung 2014: Lieferverkehr in der autofreien Zone Köln-Nippes. Hier: Ausnahmegenehmigungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO). Schreiben des Amts für öffentliche Ordnung an Nachbarn 60 vom 07.05.2020. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de//fileadmin/protokolle/20140507_Brief_vom_Ordnungsamt__Antwort_auf_unser_Schreiben_an_Baudezernenten.pdf am 10.4.2020

Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik 2019: Neue Kölner Statistik. Thema: Bevölkerung. Zugriff auf https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistik-einwohner-und-haushalte/1_089_984_k%C3%B6lnerinnen_und__k%C3%B6lner_im_jahr_2018_ew_nks_1_2019.pdf am 10.04.2020

Stadt Konstanz 2017: Beschlussvorlage ö 2017-2685. Betreff: Stellplatzsatzung – Antrag der FGL-Fraktion vom 24.04.2017. Zugriff auf http://www.konstanz.sitzung-online.de/bi/___tmp/tmp/450810367878881437878881 43/01075507/07.pdf am 05.06.2019

Stadt Landshut 2015: Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung-StPlS), Stand 04.05.2015

Stadt Landshut 2019: Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung-StPlS), Stand 09.07.2019. Zugriff auf http://www.landshut.de/fileadmin/files_stadt/downloadbereich_aemter/rechtsamt/ortsrecht/06_Bauverwaltung/Stellplatzsatzung-StPlS.pdf am 06.10.2020

Stadt Leipzig 2005: Neufassung der Satzung über die Ablösung notwendiger Stellplätze in der Stadt Leipzig (Stellplatzablösesatzung), Beschluss der Ratsversammlung vom 14.12.2005. Zugriff auf https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/formulare/?tx_ewerkformsmanager_pi%5Buid%5D=13&tx_ewerkformsmanager_pi%5Baction%5D=download&tx_ewerkformsmanager_pi%5Bcontroller%5D=Statues am 12.11.2018

Stadt Leipzig 2018a: Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Beteiligungsverfahren zur Änderung der gesetzlichen Stellplatzpflicht im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410 87/716041087/01326807/07.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018b: Anlage zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Begründung für den Entwurf einer Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103671604108 7/716041087/01326811/11-Anlagen/05/BegruendungVI-DS-04952.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018c: Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Synopse der Richtzahlentabelle. Juni 2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103671604108 7/716041087/01326811/11-Anlagen/03/Anlage2Synopse190318.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018d: Anlage 3 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Durchschnittliche Anzahl an PKW pro Wohnung und Anteil an Wohnungen nach Anzahl an PKW im Haushalt (nach Wohnungsgröße). Stand: 19.03.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103671604108 7/716041087/01326811/11-Anlagen/04/Anlage3Statistik.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018e: Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Richtzahlentabelle. Juni 2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103671604108 7/716041087/01326811/11-Anlagen/02/Anlage1190318.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018f: Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung). Entwurf 19.03.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103671604108 7/716041087/01326811/11-Anlagen/01/StellplatzsatzungEntwurf.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018g: Bebauungsplan Nr. 323.2. Öffentliche Auslegung. Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe. Zugriff auf https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/OEffentlichkeitsbeteiligung_und_Auskuenfte/Aktuelle_Planungen/Aktuelle_Planungen_2018/323-2_Faltblatt.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019a: Begründung zum Bebauungsplan Nr. 323.2. „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe". Stand: 21.01.2019. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103664369506 8/643695068/01513285/85-Anlagen/08/BegruendungzumBebauungsplan.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019b: Beschlussvorlage Nr. VI-DS-07860. Betreff: Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe"; Stadtbezirk Mitte, Ortsteil Zentrum-Ost; Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103656809590/56809590/01512626/26.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019c: Abwägungsvorschlag zum B-Plan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe". Anlage zu Beschlussvorlage Nr. VI-DS-07860. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103623376506 8/233765068/01513285/85-Anlagen/03/Abwaegungsvorschlag.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019d: Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe". Teil A: Planzeichnung. 21.01.2019. Anlage zu Beschlussvorlage Nr. VI-DS-07860. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103623376879 2/233768792/01513285/85-Anlagen/05/BebauungsplanTeilAPlanzeichnung.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019e: Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe". Teil B: Text. Anlage zu Beschlussvorlage Nr. VI-DS-07860. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103623376988 7/233769887/01513285/85-Anlagen/07/Bebauungsplan_TeilBText.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019f: Ratsversammlung vom 27. Juni 2019. Verlaufsprotokoll vom 27.06.2019. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103623377006 9/233770069/01566102/02-Anlagen/01/2019-06-27RatsversammlungLeipzig.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019g: Beschlussvorlage Neufassung Nr. VI-DS-08112-DS-01-NF-01. Betreff: Städtebaulicher Vertrag zur Planung und Herstellung der straßenseitigen Erschließung, grünordnerischen Maßnahmen und sonstigen mit den Vorhaben und der B-Planumsetzung im Bereich des in Aufstellung befindlichen B-Planes Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe" im Zusammenhang stehenden Sachverhalte. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103623377006 9/233770069/01550812/12.pdf am 03.09.2019

Stadt Leipzig 2019h: Statistisches Jahrbuch 2019. (Vorabversion). Leipzig. Zugriff auf https://statistik.leipzig.de/statpubl/content/12_statistik-und-wahlen/jahrbuecher/Kapitel02.pdf am 08.09.2019

Stadt Leipzig 2019i: Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952-DS-01. Betreff: Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung). Inklusive Anlagen 1-4. Leipzig. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103628228502 5/282285025/01485999/99.pdf am 11.02.2020

Stadt Leipzig 2019j: Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung). Zugriff auf https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/satzungen/?tx_ewerkformsmanager_pi%5Buid%5D=429&tx_ewerkformsmanager_pi%5Baction%5D=download&tx_ewerkformsmanager_pi%5Bcontroller%5D=Statues&cHash=61ac20c7fc6a4930efcf86937dd067e0 am 11.02.2020

Stadt Leipzig 2020k: Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe". Zugriff auf stadtplan.leipzig.de/WebOffice/pub/BPlaene/Plaene/BP_323_2.pdf am 20.08.2020

Stadt Leipzig/ Leipzig 1 GmbH 2019: Städtebaulicher Vertrag. 12.06.2019; Urkundenrolle Nr. 352/2019 Re; Anlage zu Vorlage Nr. VI-DS-08112-DS-01-NF-01. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/4508103677663965 5/776639655/01566102/02-Anlagen/01/2019-06-27RatsversammlungLeipzig.pdf am 03.09.2019

Stadt Ludwigshafen am Rhein 2001: Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen vom 13.05.1988, zuletzt geändert durch Satzung vom 12.11.2001. Zugriff auf https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Buergernah/Rathaus/Ortsrecht/6-09.pdf am 11.11.2018

Stadt Ludwigshafen am Rhein 2007: Satzung der Stadt Ludwigshafen am Rhein als „örtliche Bauvorschrift" gem. § 88 Abs. 3 Nr. 2 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen. – Innenstadt, Bereich Mitte – vom 19.12.2007. Zugriff auf https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Buergernah/Rathaus/Ortsrecht/6-12.pdf am 11.11.2018

Stadt Ludwigshafen am Rhein 2009: Satzung der Stadt Ludwigshafen am Rhein über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen – Bereich Ludwigshafen-Süd – vom 29.10.2009. Zugriff auf https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Buergernah/Rathaus/Ortsrecht/6-38.pdf am 11.11.2018

Stadt Lüneburg 2004: Satzung der Stadt Lüneburg über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen vom 22.05.1997 in der Fassung der 2. Änderung vom 25.03.2004. Zugriff auf https://www.hansestadtlueneburg.de/PortalData/1/Resources/STLG_Dateien/STLG_Dokumente/Ortsrecht_Satzungen/60_04_einstellplaetze_kfz.pdf am 18.11.2018

Stadt Magdeburg 2016a: Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Garagen- und Stellplatzsatzung - GaStS). Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 21.01.2016. Zugriff auf https://www.magdeburg.de/PDF/Amtsblatt_07_2016_Garagen.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=19462&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1457683158 am 01.10.2020

Stadt Magdeburg 2016b: Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates vom 21.01.2016. Zugriff auf https://www.magdeburg.de/PDF/Amtsblatt_07_2016_Abl%C3%B6se_Einstell.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=19461&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1457683110 am 01.10.2020

Stadt Magdeburg 2017: Drucksache DS 0411/17. Aufstellung, Zwischenabwägung und Auslegungsbeschluss zur Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg. 05.09.2017. Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/getfile.asp?id=538259&type=do am 01.10.2020

Stadt Magdeburg 2018a: Entwurf Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder und über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StS). Zugriff auf https://www.magdeburg.de/index.php?object=tx%7c37.14051.1&ModID=10&FID=37.1023.1 am 01.10.2020

Stadt Magdeburg 2018b: Niederschrift der Stadtratsitzung am 14.06.2018. Tagesordnungspunkt 6.31 (Vorlage DS 0411/17). Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/getfile.asp?id=554432&type=do am 01.10.2020

Stadt Magdeburg 2020: Drucksache DS0416/20. Auslegungsbeschluss zum Entwurf der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg. 28.07.2020. Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/getfile.asp?id=604220&type=do am 10.10.2020

Stadt Mainz 2008: Satzung der Stadt Mainz über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen gemäß § 47 Abs. 4 der Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO), zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 23.04.2008. Zugriff auf https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/Satzung_der_Stadt_Mainz_ueber_die_Abloesung_von_Stellplatzverpflichtungen_gemaess___47_Abs._4_der_Landesbauordnung_fuer_Rheinland-Pfalz__LBauO_.php.media/46525/StellplatzS_2008.pdf am 11.11.2018

Stadt Mainz 2015a: Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellanlagen. Inklusive Anlagen. Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 02.12.2015. Zugriff auf https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/satzung-ueber-die-herstellung-von-stellplaetzen-und-garagen-fuer-kraftfahrzeuge-sowie-von-fahrradabstellplaetzen.php.media/103075/Satzung-ueber-die-Herstellung-von-Stellplaetzen-und-Garagen-fuer-Kraftfahrzeuge-sowie-von-Fahrradabstellplaetzen.pdf am 11.11.2018

Stadt Mainz 2015b: Beschlussvorlage 1843/2015. Satzung der Landeshauptstadt Mainz über die Herstellung und Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung). Erlass einer Satzung gemäß § 24 Gemeindeordnung (GemO) i.v.m. § 88 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 3 Nrn. 2 und 4 Landesbauordnung (LBauO), 29.10.2015. Zugriff auf https://bi.mainz.de/getfile.php?id=125569&type=do& am 11.11.2018

Stadt Mainz 2015c: Anlage 3 zur Drucksache Nr. 1843/2015: Stellplatzsatzung Mainz. Herleitung der Kennwerte „Stellplatz je Wohnung". 61-Stadtplanungsamt/ Abteilung Verkehrswesen. August 2015. Zugriff auf https://bi.mainz.de/getfile.php?id=125573&type=do& am 11.11.2018

Stadt Mainz 2015d: Anlage 2 zur Drucksache Nr. 1843/2015. ÖPNV-Bonus. Zugriff auf https://bi.mainz.de/getfile.php?id=125776&type=do& am 11.11.2018

Stadt Mannheim 2015a: Beschlussvorlage Nr. V177/2015. Betreff: Wohnungspolitische Strategie und Wohnraum-Portfolio FRANKLIN. Datum: 22.04.2015. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8057245&type=do am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2015b: Beschlussvorlagen Nr. V309/2015. Betreff: Wohnen auf FRANKLIN. Datum: 24.06.2015. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8060173&type=do am 26.07.2019

Stadt Mannheim 2016a: Informationsvorlage Nr. V057/2016. Betreff: Planungsprozess FRANKLIN. Datum: 17.02.2016 Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8067224&type=do am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016b: Beschlussvorlage 008/2016. Betreff: Bebauungsplan Nr. 71.47 „Franklin Mitte" in Mannheim-Käfertal und Satzung über örtliche Bauvorschriften nach § 74 LBO in dessen Geltungsbereich. Datum: 08.12.2015, Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8066226&type=do&#search=%22008/2016%22 am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016c: Beschlussanlage Nr. 01 zu Vorlage 008/2016. Eckpunkte des städtebaulichen Vertrags. 08.12.2015. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8066221&type=do&#search=%22008/2016%22am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016d: Beschlussanlage Nr. 02 zu Vorlage 008/2016. Planzeichnung (verkleinert). 08.12.2015. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8066222&type=do&#search=%22008/2016%22 am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016e: Beschlussanlage Nr. 03 zu Vorlage 008/2016. Textfestsetzungen, Kennzeichnungen, Hinweise. 08.12.2015. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8066223&type=do&#search=%22008/2016%22 am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016f: Beschlussanlage Nr. 04 zu Vorlage 008/2016. Örtliche Bauvorschriften. 08.12.2015. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8066224&type=do&#search=%22008/2016%22 am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016g: Beschlussanlage Nr. 05 zu Vorlage 008/2016. Begründung. Entwurf. 08.12.2015. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8066225&type=do&#search=%22008/2016%22 am 25.07.2019

Stadt Mannheim 2016h: Informationsvorlage Nr. V170/2016. Betreff: Energetischer Masterplan blue village FRANKLIN. Umsetzung der integrierten und energieeffizienten Quartiersentwicklung. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8068706&type=do am 26.07.2019

Stadt Mannheim 2016i: Weißbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016. Zugriff auf https://www.konversion-mannheim.de/media/downloads/38/weissbuch-iv am 02.03.2020

Stadt Mannheim 2017a: Informationsvorlage Nr. V027/2017. Betreff: Mobilitätskonzept Franklin - Sachstandsbericht. Datum: 23.01.2017. Mannheim. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8076017&type=do am 24.07.2019

Stadt Mannheim 2017b: Anlage 4 zu Informationsvorlage Nr. V027/2017. Teilnehmerübersicht Arbeitsgruppen zum Mobilitätskonzept Franklin. Zugriff auf https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/getfile.asp?id=8076016&type=do am 24.07.2019

Stadt Mannheim 2018: Spinelli. Die Entwicklung eines Modellquartiers. Städtebaulicher Rahmenplan. Mannheim. Zugriff auf https://www.mannheim.de/sites/default/files/2019-05/20181001_Rahmenplan%20Spinelli%20-%20Brosch%C3%BCre.pdf am 08.08.2020

Stadt Mannheim/ Firu mbH 2017: Bebauungsplan Nr. 71.47. „Franklin Mitte" in Mannheim-Käfertal. Begründung. Entwurf. Stand 18.08.2017, Mannheim. Zugriff auf https://www.mannheim.de/sites/default/files/2017-08/BV_05_Nr.%2071.47_BG_170818.pdf am 25.07.2019

Stadt Marburg 2013: Beschlussvorlage VO/2181/2013, Stellplatzsatzungs-Entwurf, 28.06.2013. Zugriff auf https://www.marburg.de/allris/___tmp/tmp/4508103643814077 6/438140776/00286121/21.pdf am 18.11.2018

Stadt Marburg 2014a: Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung), Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 17.10.2014. Zugriff auf https://www.marburg.de/medien/satzungen/900000134_stellplatzsatzung_ab_1.pdf am 18.11.2018

Stadt Marburg 2014b: Beschlussvorlage VO/3445/2014; Marburger Ortsrecht: Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung) inkl. Anhängen 1-8. 29.08.2014. Zugriff auf https://www.marburg.de/allris/___tmp/tmp/4508103643814077 6/438140776/00298134/34.pdf am 18.11.2018

Stadt Münster 1999a: Bebauungsplan Nr. 428. Weißenburgstraße/ Metzer Straße/ Habichthöhe. Gemarkung Münster. Flur 202. Zugriff auf https://geo.stadt-muenster.de/webgis/gdm/bplan/plaene/428_Plan.pdf am 10.03.2020

Stadt Münster 1999b: Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 428: Weißenburgstraße/ Metzer Straße/ Habichtshöhe. Zugriff auf https://geo.stadt-muenster.de/webgis/gdm/bplan/texte/428_Textliche-Festsetzungen.pdf am 10.03.2020

Stadt Münster 2002: Begründung zum Bebauungsplan Nr. 428: Weißenburgstraße/Metzerstraße/Habichtshöhe. Anlage 1 zur Vorlage an den Rat Nr. 266/2002. Zugriff auf https://geo.stadt-muenster.de/webgis/gdm/bplan/begruendungen/428_Begruendung.pdf am 10.03.2020

Stadt Münster 2015a: Vorlagen-Nr.: V/0788/2015. Betrifft „Gartensiedlung Weißenburg“ - Stand zur Autofreiheit / geplante bauliche Komplettierung der Siedlung / weiteres Vorgehen. Öffentliche Berichtsvorlage. 02.10.2015. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=376880&type=do, https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/vo0050.php?__kvonr=2004039344&search=1 am 01.07.2019

Stadt Münster 2015b: Anlage 1 zu Vorlagen-Nr.: V/0788/2015. Bebauungsplan Nr. 428. Weißenburgstraße/ Metzer Straße/ Habichtshöhe. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=377126&type=do, https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/vo0050.php?__kvonr=2004039344&search=1 am 01.07.2019

Stadt Münster 2015c: Niederschrift über die Sitzung (öffentlicher Teil) des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen am Donnerstag, 29.10.2015, 17:05 Uhr - 20:00 Uhr. Münster. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=378936&type=do am 01.07.2019

Stadt Münster 2015d: Niederschrift über die 15. Sitzung (öffentlicher Teil) der Bezirksvertretung Münster-Mitte am Dienstag, 27.10.2015. Münster. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=378387&type=do am 10.03.2020

Stadt Münster 2018: Bevölkerung. Jahres-Statistik 2017. Münster. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/fileadmin//user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/jahr/Jahres-Statistik_2017_Bevoelkerung.pdf am 03.07.2019

Stadt Münster 2019a: Münster im Spiegel der Zahlen. Oktober 2019. Stadtplanungsamt. Presse- und Informationsamt. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/fileadmin//user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/zahlen/Faltblatt_Muenster_im_Spiegel_2019.pdf am 10.03.2020

Stadt Münster 2019b: Amtsblatt der Stadt Münster. 62. Jahrgang, Nr. 24, 20. Dezember 2019. Stellplatzsatzung der Stadt Münster vom 16.12.2019. S. 244-250. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/fileadmin//user_upload/stadt-muenster/13_medien/amtsblatt/191220_Amtsblatt_24.pdf am 10.03.2020

Stadt Neubrandenburg 2012: Beschlussvorlagen Nr. V/853. Satzung zur Aufhebung der Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages nach § 48 Abs. 6 der geltenden Landesbauordnung für die Ablösung der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzablösebetragssatzung). Zugriff auf https://sitzung.ikt-ost.de/svnb/bi/getfile.asp?id=9730&type=do am 18.11.2018

Stadt Neunkirchen 2010: Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS). Beschluss vom 30.06.2010. Zugriff auf https://www.neunkirchen.de/fileadmin/user_upload/neunkirchen/_PDF-Hochladen/100_PDF-Hochladen/64.00.pdf am 11.11.2018

Stadt Neustadt an der Weinstraße 2011: Satzung der Stadt Neustadt an der Weinstraße über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen nach § 47 Abs. 4 Landesbauordnung (Stellplatz-Ablöse-Satzung) vom 28. September 2011. Zugriff auf https://www.neustadt.eu/output/download.php?fid=2579.77.1..PDF&fn=6-5_Stellplatz-Abl%F6se-Satzung am 11.11.2018

Stadt Neustadt an der Weinstraße 2018: Satzung der Stadt Neustadt an der Weinstraße über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge im Bereich der Innenstadt vom 01. Februar 2018. Zugriff auf https://www.neustadt.eu/output/download.php?fid=2636.4329.1.. PDF&fn=6_15_Herstellung_von_Stellp%E4tzen_und_Garagen_f%FCr_Kraftfahrzeuge_im_Bereich_der_Innenstadt am 11.11.2018

Stadt Neuwied 2012: Satzung der Stadt Neuwied vom 20.09.2012 über die Festlegung des Geldbetrages gemäß § 47 Abs. 4 der Landesbauordnung und die Abgrenzung der Gebiete. Zugriff auf https://www.sitzungsdienst-neuwied.de/bi/download/A_Stadt%20Neuwied/6%20Bauwesen%20und%20Liegenschaften/alt_61.00.0-Satzung%20ueber%20die%20Festlegung%20des%20Geldbetrages%20gemae%C3%9F%20Landesbauordnung%20und%20die%20Abgrenzung%20der%20Gebiete-2012-09-20.pdf am 11.11.2018

Stadt Nürnberg 2014: Begründung. Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Anlage zur Beschlussvorlage bei der Sitzung des Stadtrates am 23.07.2014 (TOP OE 10). Zugriff auf https://online-service2.nuernberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=575543&type=do am 15.11.2018

Stadt Nürnberg 2016a: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 14.12.2007 zuletzt geändert durch Satzung vom 15.12.2016. Zugriff auf https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/6/630/630_746.pdf am 15.11.2018

Stadt Nürnberg 2016b: Richtzahlenliste (Anlage zu § 2 Abs. 1 StS). Zugriff auf https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/6/630/630_746a.pdf am 15.11.2018

Stadt Nürnberg 2016c: Vollzugsanweisung der Stadt Nürnberg zu Art. 47 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) über die Erfüllung der Stellplatz- bzw. Abstellplatzverpflichtung und zur Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS – StS). Vom 11. März 2015 geändert durch Vollzugsanweisung vom 15. Dezember 2016. Zugriff auf https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/6/630/630_747.pdf am 15.11.2018

Stadt Oldenburg 2001: Satzung der Stadt Oldenburg über den Ablösebetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze (Ablösesatzung) vom 29.10.2001. Zugriff auf https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/22/6.01_01.01.2002_b.pdf am 22.11.2018

Stadt Oldenburg 2014: Stellplatzsatzung für das Stadtzentrum der Stadt Oldenburg (Oldb). Inkraftgetreten am 14. November 2014. Zugriff auf https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/22/6.02_vom_14.11.2014_b.pdf am 10.10.2020

Stadt Oldenburg 2017a: Beschlussvorlage Nr. 17/0970. Stellplatzsatzung für die Stadt Oldenburg (Oldb), Prüfung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss. Amt für Umwelt und Bodenordnung. 22.11.2017. Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=182449&type=do am 22.11.2018

Stadt Oldenburg 2017b: Anlage zur Vorlage Nr. 17/0970. Satzung über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze und Fahrradabstellplätze für die Stadt Oldenburg (Oldb) (Stellplatzsatzung). Satzungstext inkl. Anlagen. Stand 24.07.2017 (Entwurf). Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=182450&type=do am 22.11.2018

Stadt Oldenburg 2017c: Anlage zur Vorlage Nr. 17/0970. Satzung über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze und Fahrradabstellplätze für die Stadt Oldenburg (Oldb) (Stellplatzsatzung). Begründung. Stand 24.07.2017 (Entwurf). Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=182562&type=do am 22.11.2018

Stadt Oldenburg 2017d: Beschlussvorlage Nr. 17/0609. Stellplatzsatzung für die Stadt Oldenburg (Oldb) - Auslegungsbeschluss. 31.07.2017. Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=177307&type=do am 22.11.2018

Stadt Oldenburg 2020: Vorlagen-Nr: 20/0407. Sachstand Stellplatzsatzung und Bericht des Ausschussvorsitzenden zum difu-Seminar zum Thema Stellplätze - Bericht. Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=218042&type=do am 20.10.2020

Stadt Oranienburg 2012: Satzung der Stadt Oranienburg über die Herstellung und Beschränkung notwendiger Stellplätze sowie die Ablösung von notwendigen Stellplätzen (2. Änderung vom 30.06.2010, mit Ergänzungen von 8/2012). Zugriff auf https://oranienburg.de/media/custom/2967_108_1.PDF?1523341225 am 20.11.2018

Stadt Oranienburg 2018a: Beschlussvorlage des Bürgermeisters Nr. 0977/2018. Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Oranienburg. Zugriff auf https://www.ri-or.oberhavel.de/bi/vo0050.php?__kvonr=108324 am 20.11.2019

Stadt Oranienburg 2018b: Entwurf 6/2018 Satzung der Stadt Oranienburg zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen (Fahrradabstellplatzsatzung – FAS). Satzungstext mit Anlage 1. Zugriff auf https://www.ri-or.oberhavel.de/bi/getfile.php?id=145443&type=do& am 20.11.2018

Stadt Oranienburg 2018c: Entwurf Begründung zur Fahrradabstellplatzsatzung (FAS) Stand 06/2018. Zugriff auf https://www.ri-or.oberhavel.de/bi/getfile.php?id=145112&type=do& am 20.11.2018

Stadt Osnabrück 2016: Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –) vom 5. April 2016.

Stadt Osnabrück 2018a: Beschlussvorlage Nr. VO/2018/2820. Stellplatzsatzung 1. Änderung inkl. Anlagen. 22.08.2018. Zugriff auf https://ris.osnabrueck.de/bi/___tmp/tmp/45081036614552691/614552691/01307051/51.pdf am 10.10.2020

Stadt Osnabrück 2018b: Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –). Begründung, Stand: 19.09.2018. Zugriff auf https://www.osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/StS_Begru%CC%88ndung.pdf am 10.10.2020

Stadt Osnabrück 2019: Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –) vom 5. April 2016 (Amtsblatt 2016, S. 23 ff.), zuletzt geändert durch Satzung vom 29. Januar 2019. Zugriff auf https://www.osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/VI_22_-_Satzung_der_Stadt_Osnabru%CC%88ck_u%CC%88ber_die_Herstellung_und_Bereithaltu....pdf am 10.10.2020

Stadt Plauen 2018: Satzung über die Ablösung notwendiger Stellplätze in der Stadt Plauen (Stellplatzablösesatzung) Vom 02.03.2018. Zugriff auf https://www.plauen.de/media/dokumente/rathaus/satzungen/stellplatzabloesesatzung.pdf am 11.11.2018

Stadt Regensburg 2013: Beschlussvorlage VO 12/8420/63. Gegenstand: Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung StS). Zugriff auf https://srv19.regensburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=8188 am 05.10.2020

Stadt Regensburg 2016a: Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01.02.2013, zuletzt geändert durch Satzung vom 15.01.2016

Stadt Regensburg 2016b: Richtzahlenliste zur Stellplatzsatzung der Stadt Regensburg.

Stadt Regensburg 2019a: Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01.02.2013, zuletzt geändert durch Satzung vom 02.04.2019. Zugriff auf https://www.regensburg.de/sixcms/media.php/140/17.3647494.pdf am 10.10.2020

Stadt Regensburg 2019b: Beschlussvorlage: VO/18/15050/63. Gegenstand: Änderung der Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01. Februar 2013Zugriff auf https://www.regensburg.de/rathaus/stadtpolitik/regensburger-sitzungsdienst/textrecherche am 05.10.2020

Stadt Saarbrücken 2001: 1. Änderungssatzung zur Änderung der örtlichen Bauvorschrift (Satzung) der Landeshauptstadt Saarbrücken über die Höhe des zur Schaffung von zusätzlichen Parkeinrichtungen zu zahlenden Geldbetrages vom 16.03.82. zuletzt geändert durch Beschluss Stadtrates vom 30.10.2001. Zugriff auf https://www.saarbruecken.de/media/download-53970ffb4b8cc am 11.11.2018

Stadt Schwerin 2014: Beschlussvorlage Nr. 01815/2014. Aufhebungssatzung zur Ablösesatzung und zur Stellplatzbeschränkungssatzung der Landeshauptstadt Schwerin. 11.03.2014. Zugriff auf https://bi.schwerin.de/getfile.asp?id=99650&type=do&smcmode=32832 am 12.12.2018

Stadt Stralsund 2017: 7. Satzung der Hansestadt Stralsund über die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen sowie die Ablösebeträge (Stellplatzsatzung) Beschluss-Nr. 2017-VI-01-0535 vom 19.01.2017. Zugriff auf https://www.stralsund.de/export/shared/ortsrecht/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung_vom_01.01.2017.pdf am 18.11.2018

Stadt Trier 2004: Satzung der Stadt Trier über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen - Stellplatzablösesatzung - vom 09. Februar 1996. zuletzt geändert am 26.11.2004. Zugriff auf https://www.trier.de/File/12799-full_2.pdf am 11.11.2018

Stadt Tübingen 1996: Auszug aus dem Gemeinderats-Protokoll. Verhandelt am 1. April 1996. § 48. Vorlagen 5/96 und 78/96. Unterlagen aus dem Stadtarchiv Tübingen

Stadt Tübingen 1998: Verwaltungsbericht 1991-1998 der Stadt Tübingen. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Verwaltungsbericht_1991_1998.pdf am 27.04.2020

Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994: Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel". Städtebaulicher Rahmenplan. Verabschiedet vom Gemeinderat der Stadt Tübingen am 6. Dezember 1993. Tübingen.

Stadt Ulm 2020a: Satzung der Stadt Ulm über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge in den Gebieten „Dichterviertel Nord" und „Am Weinberg" (Stellplatzsatzung „Dichterviertel Nord" und „Am Weinberg") vom 19. Februar 2020. Zugriff auf https://www.ulm.de/-/media/ulm/zdv/downloads/oeffentliche-bekanntmachungen/2020/februar-2020/2020_02_20_satzung-der-stadt-ulm-ber-die-herstellung-notwendiger-stellpltze-fr-kraftfahrzeuge_signed.pdf am 20.07.2020

Stadt Ulm 2020b: Beschlussvorlage GD 007/20. Betreff: Stellplatzsatzung für das „Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier „Am Weinberg". Ulm. Zugriff auf https://buergerinfo.ulm.de/getfile.php?id=80971&type=do& am 20.07.2020

Stadt Villingen Schwenningen 2018: Mietspiegel 2018 Villingen-Schwenningen (gültig vom 01.12.2018 bis 30.11.2020). Amt für Stadtentwicklung. Statistikstelle. Erstellung: EMA-Institut für empirische Marktanalysen. Zugriff auf: https://www.villingen-schwenningen.de/fileadmin/01BuergerPolVerw/Verwaltung/Presse/04122018_Mietspiegel_2018.pdf am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017a: Sitzungsdrucksache: 1284; Erlass von örtlichen Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung): Beteiligung der Öffentlichkeit, Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, Dienststelle STE-Baurecht. 04.07.2017. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=62604101414.pdf&_nk_nr=6&_nid_nr=62604101414&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2017-TA-197 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017b: Kurzprotokoll über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 26.07.2017 in der neuen Tonhalle. Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2017-TA-197_kurz.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2017-TA-197&_neu_dok=&status=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017c: Nr. 11/ 2017 Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 26.07.2017 in der Neuen Tonhalle, Stadtbezirk Villingen. Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2017-TA-197_oeff.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2017-TA-197&_neu_dok=&status=1 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017d: Anlage 1 zu DS 1284, Satzung (Entwurf) über örtliche Bauvorschriften für die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung), Stadtgebiet Villingen-Schwenningen, Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20170630124503.pdf&_vorl_nr=62604101414&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017e: Nr. 13/2017. Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 18.10.2017 in der Mensa der Hochschule HFU/ DHBW, Stadtbezirk Schwenningen. Zugriff auf am 08.05.2019. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2017-GR-258_oeff.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2017-GR-258&_neu_dok=&status=1 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017f: Sitzungsdrucksache: 1463. Erlass von örtlichen Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung): Beteiligung der Öffentlichkeit, Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, Dienststelle STE-Baurecht. 28.08.2017. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=62808101602.pdf&_nk_nr=6&_nid_nr=62808101602&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2017-GR-259 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017g: Anlage 4 zu Sitzungsdrucksache: 1463. Gegenüberstellung Regelungsinhalte Entwurf Stellplatzsatzung zu den gesetzlichen Regelungen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20171027105509.pdf&_vorl_nr=62808101602&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017h: Nr. 15/2017 Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 15.11.2017 im Münsterzentrum, Stadtbezirk Villingen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2017-GR-259_oeff.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2017-GR-259&_neu_dok=&status=1 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017i: Nr. 9/ 2017 Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Technischen Ausschusses am 18.07.2017 im Matthäus-Hummel-Saal, Stbz. Villingen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2017-TA-197_oeff.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2017-TA-197&_neu_dok=&status=1 am 09.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017j: Drucksache 1284. Anlage 3. Übersichtsplan zur Stellplatzsatzung im Stadtbezirk Villingen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20170630124527.pdf&_vorl_nr=62604101414&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2017k: Drucksache 1284. Anlage 4: Übersichtsplan zur Stellplatzsatzung im Stadtbezirk Schwenningen. Zugriff auf am 08.05.2019. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20170630124547.pdf&_vorl_nr=62604101414&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018a: Sitzungsdrucksache 1622. Erlass von örtlichen Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung): Beschluss der Abwägung, Satzungsbeschluss, 16.01.2018. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=61601101766.pdf&_nk_nr=6&_nid_nr=61601101766&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2017-TA-206 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018b: Anlage 1 zu DS 1622. Abwägung der Stellungnahme von städtischen Dienststellen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20180118162349.pdf&_vorl_nr=61601101766&_nid_nr=&_nk_nr=6 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018c: Anlage 2 zu DS 1622. Abwägung der Stellungnahme von städtischen Dienststellen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20180118162530.pdf&_vorl_nr=61601101766&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018d: Anlage 3 zu DS 1622. Abwägung der Stellungnahme von städtischen Dienststellen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20180118162610.pdf&_vorl_nr=61601101766&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018e: Nr. 2/ 2018 Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Technischen Ausschusses am 06.02.2018 im Rathaus Schwenningen, Stbz. Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2017-TA-206_oeff.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2017-TA-206&_neu_dok=&status=1 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018f: Sitzungsdrucksache 1622-1. Erlass von örtlichen Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung): Beschluss der Abwägung, Satzungsbeschluss, 07.02.2018. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=60702101805.pdf&_nk_nr=6&_nid_nr=60702101805&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2018-GR-272 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018g: Anlage 1 zu DS 1622-1. Abwägung der Stellungnahme von städtischen Dienststellen. Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20180208082350.pdf&_vorl_nr=60702101805&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018h: Anlage 2 zu DS 1622-1. Abwägung der Stellungnahme von städtischen Dienststellen. Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20180208082530.pdf&_vorl_nr=60702101805&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018i: Anlage 4 zu DS 1622-1. Satzung (Entwurf) über die örtliche Bauvorschriften für die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung). Stadtgebiet Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20180208082713.pdf&_vorl_nr=60702101805&_nid_nr=&_nk_nr=6 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018j: Nr. 2/ 2018 Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 21.02.2018 im Münsterzentrum, Stadtbezirk Villingen. Zugriff auf https://ris.villingen-schwenningen.de/ris/show_pdf.php?_typ_432=nied&_doc_n1=ni_2018-GR-272_oeff.pdf&_nk_nr=&_nid_nr=ni_2018-GR-272&_neu_dok=&status=1 am 08.05.2019

Stadt Villingen-Schwenningen 2018k: Satzung über örtliche Bauvorschriften für die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung). Stadtgebiet Villingen-Schwenningen. Beschluss des Gemeinderats am 21.02.2018. Zugriff auf https://www.villingen-schwenningen.de/fileadmin/01BuergerPolVerw/Verwaltung/Satzungen/20180307_Satzung_Stellplatzverpflichtung.pdf am 08.05.2019

Stadt Völklingen 2001: Öffentliche Bauvorschrift (Satzung),2. Satzung zur Änderung der Satzung der Mittelstadt Völklingen vom 10.11.1989, zuletzt geändert durch Satzung vom 12.09.2001, über die Festlegung der Gebietszonen und des Geldbetrages gemäß § 50 Abs. 7 der Landesbauordnung (LBO) (Stellplatz – Ablösesatzung). Zugriff auf https://www.voelklingen.de/fileadmin/user_upload/Buergerservice/Ortsrecht/6/6-60-11.pdf am 18.11.2018

Stadt Weimar 2001: Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen in der Fassung der Änderung durch die Artikelsatzung zur Anpassung des Ortsrechts vom 14.11.2001

Stadt Wien, Magistratsabteilung (MA) 18 2017: Wohnzufriedenheit in fünf Stadterweiterungsgebieten. Bearbeitung: MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008498.pdf am 13.07.2019

Stadt Wiesbaden 2008: Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung), zuletzt geändert durch Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 14.02.2008. Zugriff auf https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/rathaus/stadtrecht/6_-_1.1_Stellplatzsatzung__1_.pdf am 20.11.2018

Stadt Witten 2001: Stellplatzablösesatzung der Stadt Witten vom 21.07.1989; Fassung der Änderungssatzung vom 12.06.2001. Zugriff auf https://www.witten.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/sta10/orecht/or6/684.pdf am 18.11.2018

Stadt Wittenberg 2010: Beschlussvorlage Nr. 150/2010. Örtliche Bauvorschrift „Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze" (Stellplatzsatzung) / Geltungszeitraum. 09.12.2010. Zugriff auf https://ratsinfo.wittenberg.de/bi/getfile.asp?id=184781&type=do& am 11.11.2018

Stadt Wittenberg 2011: Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 23.02.2011. Zugriff auf https://wittenberg.de/pics/medien/1_1314074754/VI_1_5_1.pdf am 11.11.2018

Stadt Wittenberg 2012: Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Erhebung von Ablösebeträgen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.02.2012. Zugriff auf https://wittenberg.de/pics/medien/1_1330355918/VI_1_5_2.pdf am 11.11.2018

Stadt Worms 2010: Satzung der Stadt Worms über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen vom 27.01.2010. Zugriff auf https://www.worms.de/de-wAssets/docs/rathaus/ortsrecht_satzungen/6401_Abloesung_Stellplatzverpflichtungen.pdf am 11.11.2018

Stadt Zwickau 2001: Satzung der Stadt Zwickau über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages für die Ablösung der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Garagen (Stellplatzablöse-Satzung) vom 09.11.2001. Zugriff auf https://www.zwickau.de/media/downloads/image/01_buerger/ortsrecht/6_3_Stellplatzabloeesatzung_v091101.pdf am 11.11.2018

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 2017: Lebensqualität in Neubaugebieten. Nordbahnhof, Sonnwendviertel, Aspern Seestadt, Mautner-Markhof-Gründe, Liesing. Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien (Nummer 174). Wien. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008508.pdf am 13.07.2019

Stadtgemeinde Bremen 2018a: Städtebaulicher Vertrag zum Bebauungsplan 2450 Neues Hulsberg-Viertel. Bremen. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2018/06/180529-01-Staedtebaulicher-Vertrag-Digitale-Ausfertigung.pdf am 08.08.2019

Stadtgemeinde Bremen 2018b: Anlagen zum städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 2450. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/wp-content/uploads/2018/06/180529-02-Anlagen-aus-Staedtebaulichem-Vertrag-Neues-Hulsberg-Viertel.pdf am 08.08.2019

Stadtsanierungsamt Tübingen 1997: Stadt mit Eigenschaften. Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel". Tübingen.

Stadtteilverein Vauban e.V. 2012: Mobil sein in Vauban. Informationen zum Verkehrskonzept. Zugriff auf http://stadtteilverein-vauban.de/infos/publikationen_files/mobil.pdf am 05.05.2020

Stadtteilverein Vauban e.V. 2019: Autofrei-Verein sucht neue Geschäftsführung. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 1/2019. S. 9. Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2019/04/actuel_2019-1_web.pdf am 05.05.2020

Stadtwandel Verlag 2015: Chronologie und Fakten. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 56-59

Stadtwerke Tübingen GmbH 2019: Geschäftsbericht 2018. Tübingen. Zugriff auf https://www.swtue.de/fileadmin/user_upload/4Unternehmen/DatenFakten/SWT_GB2018_Web_72.pdf am 27.04.2020

Stadtwerke Tübingen o.J.: Parken in der Südstadt. Zugriff auf https://www.swtue.de/fileadmin/user_upload/1Privatkunden/Parken/10_06_01_NutzungsanleitungAutomatischeParkhaeuser.pdf am 27.04.2020

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2019: Wohnen in Deutschland. Zusatzprogramm des Mikrozensus 2018. Zugriff auf http://www.statistikportal.de/sites/default/files/2020-03/Wohnen_in_Deutschland.xlsx am 29.10.2020

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: Bevölkerung in Hamburg am 31.12.2018. Statistische Berichte Kennziffer: A I/S 1 - j 18 HH. Auszählung aus dem Melderegister. Herausgegeben am: 29. März 2019. Zugriff auf https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_S_1_j_H/A_I_S1_j18.pdf am 22.07.2019

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2019: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2019. Zugriff auf https://www.laiv-mv.de/static/LAIV/Statistik/Dateien/Publikationen/Statistisches%20Jahrbuch/Z011%202019%2000.pdf am 20.08.2020

Statistisches Amt München o.J.a: Statistisches Jahrbuch. Jahreszahlen 2018. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Bev-lkerung/Archiv.html am 20.05.2020

Statistisches Amt München o.J.b: Die Ein- und Auspendler/ -innen in den Jahren 2010 - 2018. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:6863d0d2-0b86-41d1-ad4e-98951675b5c7/jt190605.pdf am 20.05.2020

Statistisches Amt München/ Bayerisches Landesamt für Statistik o.J. : Die Fertigstellungen neu errichteter Wohn- und Nichtwohngebäude 2018 nach Art des Gebäudes und Bauherren. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:3eaea90d-7dd3-41c0-b463-1ab765c0ef87/jt190407.pdf am 20.05.2020

Statistisches Amt München/ LH München Planungsreferat o.J.: Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:abb4e68e-8042-4bf1-ad3c-d4e8a44f35fc/jt190406.pdf am 20.05.2020

Statistisches Bundesamt 2003: Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe - Ausstattung privater Haushalte mit langlebigen Gebrauchsgütern. 2003. Fachserie 15 Heft 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00007386/2152601039004.pdf am 10.10.2020

Statistisches Bundesamt 2005: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Beruf, Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Erwerbstätigen. Ergebnisse des Mikrozensus 2004, Fachserie 1 / Reihe 4.1.2, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt 2008: Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe - Ausstattung privater Haushalte mit langlebigen Gebrauchsgütern. 2008. Fachserie 15 Heft 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00007387/2152601089004.pdf am 10.10.2020

Statistisches Bundesamt 2012: Bautätigkeit und Wohnungen. Bautätigkeit. Fachserie 5 Reihe 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00013012/2050100117004.pdf am 28.10.2020

Statistisches Bundesamt 2013: Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Wohnverhältnisse privater Haushalte. Fachserie 15 Sonderheft 1. Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2014: Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern. Fachserie 15 Heft 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00012243/2152601139004.pdf am 20.10.2020

Statistisches Bundesamt 2015: Mikrozensus. Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Beruf, Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Erwerbstätigen in Deutschland. Fachserie 1 Reihe 4.1.2

Statistisches Bundesamt 2017: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus zum Arbeitsmarkt. Fachserie 1 Reihe 4.1, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2017a: Gebäude und Wohnungen. Bestand an Wohnungen und Wohngebäuden. Bauabgang von Wohnungen und Wohngebäuden. Lange Reihen ab 1969 - 2016. Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2018: Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern und Versicherungen. 2018. Fachserie 15 Heft 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/Publikationen/Downloads-Ausstattung/evs-ausstattung-privater-haushalte-2152601189004.pdf?__blob=publicationFile am 20.10.2020

Statistisches Bundesamt 2019: Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Wohnverhältnisse privater Haushalte. 2018. Fachserie 15 Sonderheft 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/evs-wohnverhaeltnis-haushalte-2152591189004.pdf;jsessionid=5F59489D97C2564C6C97C8C7B1A56E55.internet8712?__blob=publicationFile am 01.10.2020

Statistisches Bundesamt 2020a: Verkehr. Verkehr aktuell. 09/2020. Fachserie 8 Reihe 1.1. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Publikationen/Downloads-Querschnitt/verkehr-aktuell-pdf-2080110.pdf?__blob=publicationFile am 10.10.2020

Statistisches Bundesamt 2020b: Bautätigkeit und Wohnungen. Bestand an Wohnungen. 31. Dezember 2019. Fachserie 5 Reihe 3. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/bestand-wohnungen-2050300197004.pdf?__blob=publicationFile am 10.10.2020

Statistisches Bundesamt 2020c: Bautätigkeit und Wohnungen. Bautätigkeit. Fachserie 5 Reihe 1. Wiesbaden. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Bauen/Publikationen/Downloads-Bautaetigkeit/bautaetigkeit-2050100197004.pdf?__blob=publicationFile am 28.10.2020

Statistisches Bundesamt/ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung 2016: Datenreport 2016. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. In Zusammenarbeit mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP) am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin), Bonn

Statistisches Landesamt Bremen 2019: Bremen in Zahlen 2019. Bremen. Zugriff auf https://www.statistik.bremen.de/sixcms/media.php/13/biz2019_pdfa.pdf am 09.08.2019

Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2019: Statistisches Jahrbuch Sachsen 2019. 28. Jahrgang. Zugriff auf https://www.statistik.sachsen.de/download/jahrbuch/jahrbuch_statistik-sachsen_kapitel-02_bevoelkerung.pdf am 20.08.2020

stattbau München GmbH/ team red Deutschland GmbH 2019: Erstellung eines Stadtteil-Mobilitätskonzeptes zur Förderung der alternativen Mobilität in Freiham-Nord. Bericht Stand 20.05.2019. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:6928b451-3e51-4933-a930-3b580a91c3aa/Stadtteil_Mobilitaetskonzept_Freiham.pdf am 20.05.2020

Stete Planung/ Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017: Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung - Veranstaltung für Bewohnerinnen und Bewohner. Mittwoch, 15. März 2017, 17:30 bis 20:00 Uhr in der Mobilitätszentrale Lincoln. Dokumentation. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/2017-03-15_buergerinfo_doku_.pdf am 16.06.2019

StMWi Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie 2018: Anhang 1 - Zentrale Orte (zu 2.1.2) Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, geändert am 01.03.2018. Zugriff auf https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/Dokumente_und_Cover/Instrumente/LEP_nicht-amtliche_Lesefassung_2020/LEP_Stand_2018_Anhang_1_-_Zentrale_Orte.pdf am 20.05.2020

Stock, Jürgen 2016: § 12 BauNVO Stellplätze und Garagen. In: Ernst, Werner/ Zinkahn, Willy/ Bielenberg, Walter/ Krautzberger, Michael 2016: Baugesetzbuch. Kommentar. Stand: 1. Oktober 2016. München

Strauss, Anselm L. 1994: Grundlagen qualitativer Sozialforschung. München

Strübing, Jörg 2004: Grounded Theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung des Verfahrens der empirisch begründeten Theoriebildung. Wiesbaden

Sutter-Schurr, Heidi 2000: „Mischen Sie mit". Städtebaulicher Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel. In: Selle, Klaus (Hg.): Siedlungen bauen, Quartiere entwickeln. Beispiele aus der Praxis. Dortmund. S. 225-256

SWT/ TU Dresden 2015: Mobilität in Städten – SrV 2013. Ergebnisse für Tübingen. Präsentation der Ergebnisse von Lars Hilscher von den Stadtwerken Tübingen. Bearbeitet von der Technischen Universität Dresden. Zugriff auf https://www.swtue.de/fileadmin/user_upload/ImportedNews/Praentation_PK_Mobilitaet_2015-07-14.pdf am 08.02.2019

Tank, Hannes 1995: Vorbemerkung. In: Innovative Technologie für den ruhenden Verkehr in Stadtzentren und verdichteten Wohngebieten : eine Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 14. November 1994 in Jena. (Bericht zur Tagung wurde von Andrea Söhnchen verfasst), Bonn, S. 1-2

team red 2018: Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen. Endbericht. Zugriff auf https://www.cambio-carsharing.de/cms/downloads/d8d44462-f940-423c-8b0c-fc44d1f3bc39/tr_Endbericht_Bremen_.pdf am 20.10.2020

Teichgräber, Wolfgang/ Sprenger, Joachim/ Wiebusch-Wothge, Rainer 1985: Zweckmäßige Anordnung und Ausbildung von Einstellplätzen in hochverdichteten und neuen Baugebieten. Schriftenreihe Lehrstuhl für Verkehrswesen I, Ruhr-Universität Bochum, Heft 3, Bochum

Thiel, Fritz/ Frohberg, Günther 1956: Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung - RGaO) vom 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219) in d. Fassung d. Erl. vom 13. Sept. 1944 (RABl. I S. 325). Düsseldorf

Thoma, Klaus/ Hauth, Michael / Spilsbury, Jennifer 2018: § 17 BauNVO Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung, In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 1664-1669

Thoma, Klaus/ Hauth, Michael/ Gerlach, Bettina 2018: § 21a BauNVO Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 1695-1703

Thoma, Klaus/ Hauth, Michael/ Spilsbury, Jennifer 2018a: § 19 BauNVO Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche In: Rixner, Florian/ Biedermann, Robert / Charlier, Jacqueline: Systematischer Praxiskommentar BauGB/ BauNVO, 3. Auflage. Köln. S. 1675-1681

Thöne, Günther 2015: Urbanität und Mobilität. Stadtplanung braucht ein klares Verkehrskonzept. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 41-45

Thüringer Landtag 2013: Drucksache 5/5768. Gesetzentwurf der Landesregierung Thüringer Bauordnung (ThürBO). Zugriff auf http://www.parldok.thueringen.de/ParlDok/dokument/47980/thueringer_bauordnung_thuerbo.pdf am 21.09.2020

Thüringer Landtag 2020: Drucksache 7/112. Unterrichtung durch die Landesregierung Erfahrungsbericht an den Thüringer Landtag nach § 91 der Thüringer Bauordnung. Zugriff auf http://www.parldok.thueringen.de/ParlDok/dokument/72875/erfahrungsbericht_an_den_thueringer_landtag_nach_91_der_thueringer_bauordnung.pdf am 21.09.2020

Tiemann, Marion/ Avantario, Vito/ Kress, Timm 2018: Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkeh in Städten. Greenpeace. Hamburg. Zugriff auf https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf am 28.10.2020

Trinczek, Rainer 2009: Wie befrage ich Manager? Methodische und methodologische Aspekte des Experteninterviews als qualitative Methode empirischer Sozialforschung. In: Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.) 2009: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. 3. Auflage. Wiesbaden. S. 225-238

Umweltbundesamt 2017: Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf am 01.11.2020

Umweltbundesamt 2020a: Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf am 10.10.2020

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2012: Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Bereitstellung notwendiger Stellplätze sowie die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung), zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.06.2012. Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung.pdf am 22.11.2018

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017a: Drucksachen-Nr.: 06/1295; Beratungsgegenstand: Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße -, Zustimmung zum Masterplankonzept der UTB. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc62872.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017b: Drucksachen-Nr. 06/1045. Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße – der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Entwurf, 2. Durchgang), Entwurfs- und Auslegungsbeschluss. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc58868.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017c: Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße – der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Begründung und Umweltbericht zum Entwurf. Anlage zu Drucksachen-Nr. 06/1045. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl58860!2 am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017d: Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße - Gemarkung Greifswald, Flur 44 und 45. Entwurf. Anlage zu Drucksachen-Nr. 06/1045. Stand 17.07.2017. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl58860!1 am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018a: Drucksachen-Nr. 06/1563.1. Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung). 16.10.2018. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc67164.pdf am 22.11.2018

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018b: Anlage 2: Synppose Stand 09.10.2018. zu Drucksachen-Nr. 06/1563.1. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/vo020?0--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-1-attachment-link&VOLFDNR=6616&refresh=false am 22.11.2018

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018c: Niederschrift des öffentlichen Teils der 25. Sitzung der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom Donnerstag, 22. Februar 2018. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc64014.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018d: Drucksachen-Nr.: 06/1594.1. Beratungsgegenstand: Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung). Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc67251.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018e: Niederschrift des öffentlichen Teiles der 29. Sitzung der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom Donnerstag, 13. September 2018. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc66571.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018f: Protokoll der Sitzung des Ausschusses für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung am Dienstag, 28. August 2018 im Bürgerschaftssaal des Rathauses. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc67507.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a: LESEFASSUNG. Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung) (rechtskräftig seit 19.03.2019). Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Stellplatzsatzung/Stellplatz-und-Fahrradabstellplatzsatzung-UHGW-Rechtskraft-19.03.2019.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019b: Drucksachen-Nr.: 06/1746.3. Maßnahmenkatalog zur Unterstützung der Schaffung von sozialem und bezahlbarem Wohnraum in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc69512.pdf am 18.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019c: Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße – der Universitäts- und Hansestadt Greifswald – Begründung mit Umweltbericht. Stand 07.02.2019. Anlage 3 zur Drucksachen-Nr. 06/1763. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl68770!3 am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019d: Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße - Gemarkung Greifswald, Flur 44 und 45. Stand: 06.02.2019, Anlage 2 zur Drucksachen-Nr. 06/1763. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl68770!2 am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019e: Drucksachen Nr. 06/1763. Beratungsgegenstand: Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße - ; Satzungsbeschluss. Dez. II, Amt 60. Greifswald. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc68781.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019f: Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Abwägung der Stellungnahmen im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach§ 2, § 3, § 4 und § 4a BauGB. Anlage 1 zur Drucksachen-Nr. 06/1763. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl68770!1#page=1&zoom=auto,-158,842 am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019g: Niederschrift des öffentlichen Teiles der 33. Sitzung der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom Montag, 29. April 2019. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc69576.pdf am 14.08.2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019h: Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße. Gemarkung Greifswald, Flur 44 und Flur 45. Satzung. Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Bebauungsplaene_Satzungen/Bebauungsplan-Nr.-55-Hafenstrasse-Satzung.pdf am 20.08.2020

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019i: Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße. Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10a Absatz 1 BauGB. Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Bebauungsplaene-Zusammenfassende-Erklaerungen/Bebauungsplan-Nr.-55-Hafenstrasse-Zusammenfassende-Erklaerung.pdf am 20.08.2020.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Statistikstelle 2020: Bevölkerung (Hauptwohnsitz) nach Stadtteilen am 31.12.2018. Daten aus dem Einwohnermelderegister nach Anfrage per Mail.

Universitätsstadt Tübingen 1996a: Bebauungsplan „Hindenburgareal - West". In der Fassung vom 24.05.1995/ 03.06.1996. B-Plan Nr. 430. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/430.zip am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 1996b: Begründung zum Bebauungsplan „Hindenburgareal-West". Anlage 2 zur Vorlage 163/96. Stadtplanungsamt der Universitätsstadt Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/430.zip am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2000a: Bebauungsplan „Französisches Viertel/ Wankheimer Täle". Ausfertigung 15.12.2000. B-Plan Nr. 440. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/444.zip am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2000b: Begründung zum Bebauungsplan „Französisches Viertel/ Wankheimer Täle". Anlage 3 zur Vorlage 366/00. Stadtplanungsamt der Universitätsstadt Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/444.zip am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2002: Verkehrskonzept. Französisches Viertel. Lageplan. 250902. Südstadt Entwicklung. Tübingen - Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel". Tübingen (Planmaterial auf einer Informations-CD der Stadt)

Universitätsstadt Tübingen 2006a: Bebauungsplanänderung „Französisches Viertel - West", Nr. 451. Planteil und textliche Festsetzungen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/451.zip am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2006b: Begründung zur Bebauungsplanänderung „Französisches Viertel - West", Nr. 451. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/451.zip am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2006c: Vorlage 235/06. Betreff: Parkraumbewirtschaftung Wennfelder Garten, Gebiet 22. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=2850 am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2007: Verwaltungsbericht 1999-2006. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Verwaltungsbericht_1999_2006.pdf am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2008a: Entwicklungsbereich Südstadt. Die Tübinger Südstadt-Entwicklung. Infoblatt der Stadtverwaltung. Tübingen.

Universitätsstadt Tübingen 2008b: Städtebaulicher Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel. Schwarzplan Stand 2008. Plan auf der Informations-CD zum Französischen Viertel der Stadtverwaltung.

Universitätsstadt Tübingen 2008c: Isometrie, Stand 2008. Plan auf der Informations-CD zum Französischen Viertel der Stadtverwaltung.

Universitätsstadt Tübingen 2009a: Beschlussvorlage 344/2009, Betreff: Parkraumbewirtschaftung. 21.09.2009. FB Planen Entwickeln Liegenschaften. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=1091&type=do& am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2009b: Beschlussvorlage 229/09. Betreff: Finanzielle Unterstützung für die „Parkierungsanlagen Französisches Viertel GbR mbH" (PFV). 72/ FAB Projektentwicklung. 26.05.2009. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=1662&type=do& am 14.02.2019

Universitätsstadt Tübingen 2009c: Vorlage 553a/2008. Betreff: Parkraumbewirtschaftung Südstadt. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=1328 am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2010: Vorlage 370/2010. Betreff: Bebauungsplan „Alte Weberei", Tübingen - Lustnau – Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=6063&type=do& am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2011a: Vorlage 322/2011. Betreff: Bebauungsplan „Alte Weberei" in Tübingen - Lustnau. Tübingen. Zugriff aufhttps://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=3290 am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2011b: Vorlage 228/2011. Betreff: Bebauungsplan „Alte Weberei" in Tübingen - Lustnau. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=3290 am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2011c: Vorlage 57/2011. Betreff: Bebauungsplan „Alte Weberei" in Tübingen - Lustnau. Billigung des Bebauungsplanentwurfs und des Entwurfs der örtlichen Bauvorschriften und Auslegungsbeschluss. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=1188&voselect=143 am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2012: Begründung zum Bebauungsplan „Wennfelder Garten". Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/483.zip am 20.01.2020

Universitätsstadt Tübingen 2015: Sozialkonzeption für die Universitätsstadt Tübingen. Das Soziale in Tübingen weiter denken. Herausgegeben vom Fachbereich Familie, Schule, Sport und Soziales. Bearbeitet von Weeber + Partner. Stuttgart/ Berlin. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/sozialkonzeption_2015.pdf am 25.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2016a: Vorlage 264/2016. Betreff: Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung/Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung). 08.07.2016. Fachabteilung Stadtplanung. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=6950&search=1 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016b: Anlage 1 zur Vorlage 264/2016, Kfz-Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Tübingen, Entwurf vom 22.06.2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=30411&type=do& am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016c: Anlage 2 zur Vorlage 264/2016, Begründung zur Kfz-Stellplatzsatzung, Entwurf vom 22.06.2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=30420&type=do& am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016d: Kfz-Stellplatzsatzung (neuer Verwaltungsvorschlag zur Vorlage 264/2016). Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/to0040.php?__ksinr=1985&toselect=41620 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016e: Beratungsergebnis Kfz-Stellplatzsatzung. Vorlage 264/2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/to0040.php?__ksinr=1985&toselect=41620 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016f: Vorlage 423/2016. Betreff: Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) - erneuter Auslegungsbeschluss. 01.12.2016. Fachabteilung Stadtplanung. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7247&search=1 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016g: Anlage 1 zur Vorlage 423/2016. Kfz-Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Tübingen. Entwurf am 16.11.2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=33168&type=do& am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016h: Anlage 2 zur Vorlage 423/2016. Begründung zur Kfz-Stellplatzsatzung. Entwurf 16.11.2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=33170&type=do& am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016i: Anlage 3 zur Vorlage 423/2016. Kfz-Stellplatzsatzung. Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=33171&type=do& am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2016j: Tübingen 2016. Statistischer Bericht. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/statistischer_bericht_2016.pdf am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2016k: Begründung zum Bebauungsplan „Alte Weberei“ in Tübingen - Lustnau vom 30.12.2016. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=33643&type=do& am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2016l: Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan „Alte Weberei“ in Tübingen - Lustnau vom 30.12.2016. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/501.zip am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2016m: Zeichnerischer Teil zum Bebauungsplan „Alte Weberei“ in Tübingen - Lustnau vom 30.12.2016. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/blpdoc/Bebauungsplaene/501.zip am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2017a: Vorlage 94/2017. Betreff: Örtliche Bauvorschriften über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung über Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) - Satzungsbeschluss. 10.04.2017. Fachabteilung Stadtplanung. Zugriff auf www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7436&search=1 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2017b: Anlage 1 zur Vorlage 94/2017. Kfz-Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Tübingen. Entwurf vom 16.11.2016/ 19.12.2016/ 24.04.2017. Zugriff auf www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7436&search=1 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2017c: Anlage 2 zur Vorlage 94/2017. „Kfz-Stellplatzsatzung“ Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung (13.01.2017-13.02.2017). Stand: 06.03.2017. Zugriff auf www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7436&search=1 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2017d: Anlage 4 zur Vorlage 94/2017. Begründung zur Kfz-Stellplatzsatzung. Entwurf vom 16.11.2016/24.04.2017. Zugriff auf www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?__kvonr=7436&search=1 am 15.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2017e: Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) vom 8. Mai 2017. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/kfz_stellplatzsatzung.pdf am 18.05.2019

Universitätsstadt Tübingen 2017f: Vorlage 200/2017. Betreff: Satzung zur Änderung der Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen; Sondernutzung Carsharing. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=36758&type=do& am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2018a: Vorlage 173/2018. Betreff: Rahmenbedingungen zur Abstimmung zwischen der Stadtwerke Tübingen GmbH und der Universitätsstadt Tübingen - Nachfolge des Parkhauses Franz. Viertel. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=48884&type=do& am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2018b: Parkraumbewirtschaftung. Karte mit Festlegung der Grenzen für Bewohnergebiete und Gebührenzonen. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/parkzonen_gebuehren.pdf am 09.02.2019

Universitätsstadt Tübingen 2018c: Qualifizierter Mietspiegel 2018. Fortschreibung des qualifizierten Mietspiegels 2016. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/mietspiegel_2018.pdf am 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2019: Wohnraumbericht 2018. Herausgegeben von der Universitätsstadt Tübingen, Beauftragte für Wohnraum und barrierefreies Bauen. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/wohnraumbericht.pdf an 20.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2019a: Vorlage 62/2019. Betreff: Grundsatzbeschluss Rahmenplan Quartier „Marienburger Straße“. Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=54195&type=do& am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2019b: Vorlage 62/2019. Anlage 1: Rahmenplan Marienburger Straße. Rahmenplanentwurf. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=60073&type=do& am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen 2019c: Vorlage 64/2019. Grundsatzbeschluss Rahmenplan Quartier „Marienburger Straße“. Tübingen. Betreff: Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/getfile.php?id=54532&type=do& am 27.04.2020

Universitätsstadt Tübingen o.J.a: Erfolgreiche Baugemeinschaften - kommunaler Rahmen. Vortrag der Stadtverwaltung auf der Website der AKBW, Zugriff auf https://www.akbw.de/fileadmin/download/Freie_Dokumente/Fortbildung_IFBau/Fachtagung_2013/Erfolgreiche_Baugemeinschaften_Wulfrath.pdf am 09.02.2019

Universitätsstadt Tübingen o.J.b: Städtebaulicher Wettbewerb. Lustnau – Süd. Auslobung. (Entwurf des Auslobungstexts von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt)**UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH 2018a:** Masterplankonzept Bebauungsplan Nr. 55 Quartier Hafenstraße. Stand: 23.01.2018. Anlage zu Drucksachen-Nr.: 06/1295. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl62984!1 am 14.08.2019

UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH 2018b: Erläuterung des Masterplankonzeptes für das Quartier Hafenstraße (B-Plan 55). Stand: 23.01.2018. Erläuterung des Masterplankonzeptes für das Quartier Hafenstraße (B-Plan 55). Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl62984!2 am 10.09.2019

Uttke, Angela 2009: Supermärkte und Lebensmitteldiscounter. Wege der städtebaulichen Qualifizierung. Dortmund.

Velini, Roberta/ Bäumer, Doris 2013: 2. Demonstrationsvorhaben. n: o. Hg.: Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement. Projektdokumentation des EU-Projektes ADD HOME. S. 4-23. Zugriff auf https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/sites/default/files/projekt_addhome_final_brochure_deutsch.pdf am 26.10.2020

Verein Domagkpark 2015: Satzung. Verein für Quartiersnachbarschaft, Soziales und Kultur Domagkpark e.V. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/files/domagk/verein/downloads/Domagkpark-eV-Satzung-2015-06-15.pdf am 18.03.2019)

Verein für autofreies Wohnen 2011: Satzung des Verein für autofreies Wohnen e.V. (Stand: 07.06.2011) Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/der-verein/satzung am 11.03.2019

Verein für autofreies Wohnen o.J.a: Vertrag zur Übernahme von Nachweispflichten zur Bereitstellung potenzieller Stellplätze sowie zur Gewährleistung der Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze durch den Verein für autofreies Wohnen e.V. Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/images/autofrei/unterlagen/Autofrei-Vertrag.pdf am 11.03.2019)

Verein für autofreies Wohnen o.J.b: Autofreierklärung des/ der Wohnungseigentümer(s) (Selbstnutzer). Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/images/autofrei/unterlagen/AFE%20Selbstnutzer.pdf am 05.05.2020

Verein für autofreies Wohnen o.J.c: Autofreierklärung des/ der Wohnungseigentümer(s) (Vermieter). Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/images/autofrei/unterlagen/AFE%20Vermieter.pdf am 05.05.2020

Verein für autofreies Wohnen o.J.d: Autofreierklärung des/ der Wohnungseigentümer(s) (Mieter). Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/images/autofrei/unterlagen/AFE%20Mieter.pdf am 05.05.2020

Verkehrs- und Tiefbauamt Stadt Leipzig o.J.: SrV 2015 Informationen zu Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig; „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2015“. Zugriff auf https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/SrV-2015-Information-zu-Kennziffern-der-Mobilitat-fur-die-Stadt-Leipzig.pdf am 09.09.2019

Vietmeier, Hans 2018: § 12 BauNVO Stellplätze und Garagen. In: Bönker, Christian/ Bischopink, Olaf 2018: Baunutzungsverordnung. Baden-Baden. S. 445-459

VM BW Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016 (Hg.): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Zugriff auf https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf am 07.11.2020

Volpert, Raimund/ Bachmann, Peter/ Diederichsen, Lars 2003: Bauplanungs- und Bauordnungsrecht. Rechtsprechung kompakt. Grundsatzurteile mit Sachverhalt, Entscheidung und Praxishinweisen. Berlin

Vorstand des Bewohnervereins Autofreie Siedlung Nachbarn60 e.V. 2008: Offener Brief an die AnwohnerInnen der Werkstattstraße. 23. Juni 2008. Köln. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2008_06_23_Offener_Brief_an_Anwohner_Werkstattstrasse.pdf) am 27.06.2019

Walberg, Dietmar/ Gniechwitz, Timo / Halstenberg, Michael 2015: Kostentreiber für den Wohnungsbau. Untersuchung und Betrachtung der wichtigsten Einflussfaktoren auf die Gestehungskosten und auf die aktuelle Kostenentwicklung von Wohnraum in Deutschland. Walberg, Dietmar / Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen (Hg.). Bauforschungsbericht Nr. 67, Kiel. Zugriff auf https://www.impulse-fuer-den-wohnungsbau.de/fileadmin/images/Studien/kostentreiber/kostentreiber-fuer-den-wohnungsbau_studie.pdf am 09.11.2020

Walberg, Dietmar/ Gniechwitz, Timo / Schulze, Thorsten/ Cramer, Antje 2014: Optimierter Wohnungsbau. Untersuchung und Umsetzungsbetrachtung zum bautechnisch und kostenoptimierten Mietwohnungsbau in Deutschland. Hg.: Walberg, Dietmar/ Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. . Kiel. Zugriff auf https://www.enbausa.de/fileadmin/user_upload/Bauen_und_Sanieren/Finanzen_Beratung/arge-praxis-untersuchungt-optimierter-wohnungsbau.pdf am 09.11.2019

Warnstorf, Jörg 2019a: „Einzigartiges Verkehrs-/Mobilitätskonzept gefährdet!". In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 3/2019. S. 14. Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2019/10/actuel_2019-3_web.pdf am 05.05.2020

Warnstorf, Jörg 2019b: Parkproblematik im Stadtteil Vauban. In: Forum Vauban e.V. (Hg.): vauban actuel. 4/2019. S. 11. Freiburg. Zugriff auf http://stadtteil-vauban.de/wp-content/uploads/2020/01/actuel_2019-4_web.pdf am 05.05.2020

WBV-GPA/ trans_city et al. o.J.: Bauträgerwettbewerb – Wien 22., Podhagskygasse II „Kostengünstiges Wohnen", Modell: Anger. Beietrag für Bauplatz 2. Wien. Zugriff auf http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1315906743.pdf am 17.07.2019

Website ADAC 2020: Elektroauto in der Tiefgarage laden: So kommt der Strom zum Wagen. Zugriff auf https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/laden-garage-e-auto/ am 26.10.2020

Website ADAC 2020a: Verkehrstote 2019: Weniger Menschen bei Unfällen gestorben. Zugriff auf https://www.adac.de/news/bilanz-verkehrstote/ am 10.10.2020

Website ADAC 2020b: ADAC Autokosten. Zugriff auf https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/ am 11.10.2020

Website Albers, Wolfgang 2009: Der Verkehr macht Sorge. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 19.06.2009. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Der-Verkehr-macht-Sorge-269132.html am 20.04.2020

Website Altlastenforum 2016: Tübinger „Alte Weberei" erhält den Flächenrecyclingpreis Baden-Württemberg 2016. Zugriff auf https://www.altlastenforum-bw.de/component/k2/item/26-flaechenrecyclingpreis am 20.04.2020

Website Ampido o.J.: Ruth-Drexel-Straße 211, 81927 München. Zugriff auf https://www.ampido.com/parken_in/muenchen/ruth-drexel-strasse-211 am 20.05.2020

Website APA 2013: U2 fährt ab 5. Oktober zum ehemaligen Wiener Flugfeld Aspern. Artikel in der Standard am 03.04.2013. Zugriff auf https://www.derstandard.at/story/1363706767620/u2-faehrt-ab-5-oktober-zum-ehemaligen-wiener-flugfeld-aspern am 03.04.2020

Website Architekturwettbewerb 2011: Wohnanlage Kostengünstiges Wohnen, Wien Donaustadt, Zugriff auf http://www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=828 am 16.07.2019

Website Aretz, Eckart 2019: Norwegen gibt das Tempo vor. Ende des Verbrennungsmotors . Zugriff auf https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbrennungsmotor-international-101.html am 26.10.2020

Website Argenta o.J.: Die Parkstadt Schwabing. Zugriff auf https://www.argenta.de/?page_id=136 20.03.2019

Website Aspern Seestadt 2018: Das Seeparkquartier. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/seeparkquartier_plan_online_2018_2018-06-14_1406560.pdf am 03.04.2020

Website AURELIS 2016: Aurelis verkauft Grundstück „Leipzig Hauptbahnhof Westseite" . Zugriff auf https://www.aurelis-real-estate.de/aurelis/presse/pressemitteilungen/2016/aurelis-verkauft-grundstueck-leipzig-ha am 07.09.2019

Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2018: Die Siedlungsstruktur bis März 2018. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=siedlung;struktur am 10.03.2020

Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019a: Leben ohne PKW - und trotzdem mobil! Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=siedlung;leben-ohne-pkw am 02.07.2019

Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019b: Der Verein. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=verein am 04.07.2019

Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019c: Die Schlichtungsstelle (Kfz). Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=verein;schlichtungsstelle am 04.07.2019

Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019d: Erklärung der SiedlungsbewohnerInnen. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=verein;erklaerung am 04.07.2019

Website Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2019e: Die Siedlungsstruktur bis März 2018. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=siedlung;struktur am 19.03.2020

Website Baars-Werner, Iris 2014a: Ratsmehrheit für Tiefgaragen. Artikel auf der Website der Heilbronner Stimme vom 13.12.2014. Zugriff auf https://www.stimme.de/archiv/region-hn/region/Ratsmehrheit-fuer-Tiefgaragen;art87698,3260113 am 10.02.2020

Website Baars-Werner, Iris 2014b: Streitpunkt Tiefgaragen. Ideologie oder Pragmatismus? Über das Verkehrskonzept für den Neckarbogen wird heiß diskutiert. Artikel auf der Website der Heilbronner Stimme vom 19.11.2014. Zugriff auf https://www.stimme.de/archiv/region-hn/region/Streitpunkt-Tiefgaragen;art87698,3239958 am 10.02.2020

Website BadenOnline 2017: Kehler Neubaugebiet Schneeflären nimmt Formen an. Zugriff auf https://www.bo.de/lokales/kehl/baugebiet-schneeflaeren-nimmt-form am 31.05.2019

Website BadenOnline 2018: Wasserfontänen für den Schneeflärenplatz. Zugriff auf https://www.bo.de/lokales/kehl/wasserfontaenen-fuer-den-schneeflaerenplatz am 31.05.2019

Website Bauausschuss der Greifswalder Bürgerschaft o.J.: Hafenstrasse - Modellgebiet für Bezahlbares Wohnen? Zugriff auf http://hafenstrasse-hgw-bezahlbares-wohnen.xobor.de/ am 18.08.2019

Website Bauer, Uta/ Bracher, Tilman 2020: Bewohnerparken in den Städten – wie teuer darf es sein? Zugriff auf https://difu.de/nachricht/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein am 06.11.2020

Website Baulinks 2020: Nach Corona: „Zuwanderung wird den Wohnraumbedarf weiter erhöhen“. Zugriff auf https://www.baulinks.de/webplugin/2020/1235.php4 am 10.10.2020
Website Baumeister, Klaus 2014a: 90 Prozent der Bewohner autofrei. Bewohner in der Weißenburg-Siedlung sind überzeugt: Konzept funktioniert. Münster. Artikel in den Westfälischen Nachrichten vom 18.08.2014. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2014/08/1691483-Bewohner-in-der-Weissenburg-Siedlung-sind-ueberzeugt-Konzept-funktioniert-90-Prozent-der-Bewohner-autofrei am 07.07.2019
Website Baumeister, Klaus 2014b: Autobesitzer im autofreien Quartier. Weißenburgsiedlung: Gericht kippt Fahrzeug-Verbot für Mieter. Artikel in den Westfälischen Nachrichten am 24.07.2014. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2014/07/1663824-Weissenburgsiedlung-Gericht-kippt-Fahrzeug-Verbot-fuer-Mieter-Autobesitzer-im-autofreien-Quartier am 07.07.2019
Website Baumeister, Klaus 2015a: Mieter können nicht zu Autoverzicht gezwungen werden. Autofreie Siedlung Weißenburg. Münster. Artikel in den Westfälischen Nachrichten vom 22.10.2015. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2015/10/2151881-Autofreie-Siedlung-Weissenburg-Mieter-koennen-nicht-zu-Autoverzicht-gezwungen-werden am 07.07.2019
Website Baumeister, Klaus 2015b: Bewährungsprobe. Autofreie Weißenburg-Siedlung. Münster. Artikel in den Westfälischen Nachrichten vom 22.10.2015. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2015/10/2151881-Autofreie-Siedlung-Weissenburg-Mieter-koennen-nicht-zu-Autoverzicht-gezwungen-werden/2152078-Autofreie-Weissenburg-Siedlung-Bewaehrungsprobe am 07.07.2019
Website Baunetz 2000: Städtebaulicher Realisierungswettbewerb. Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) in Köln-Nippes inkl. Modellprojekt: Autofreies Stadtquartier. Zugriff auf https://www.baunetz.de/wettbewerbe/Ehemaliges_Eisenbahnausbesserungswerk_97615.html?infopage=118287 am 10.04.2020
Website Baunetz 2020: Ran an die B14. Wettbewerb zum Stadtraum in Stuttgart entschieden. Zugriff auf https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Wettbewerb_zum_Stadtraum_in_Stuttgart_entschieden_7453693.html am 09.11.2020
Website Bauverein 2019a: Lincoln-Siedlung: Baustart für Parkgarage Nord / Quartiersgarge mit 158 Stellplätzen und grüner Fassade. Zugriff auf https://www.bauvereinag.de/unternehmen/presse/parkgarage-nord am 17.06.2019
Website Bauverein 2019b: Lincoln-Siedlung: Baustart für Parkgarage Nord / Quartiersgarage mit 158 Stellplätzen und grüner Fassade. Zugriff auf https://www.bauvereinag.de/unternehmen/presse/parkgarage-nord am 19.06.2019
Website Bauverein 2019c: Zugriff auf https://www.bauvereinag.de/kunde-werden/mietimmobilien-suchen#art=3&city=0&rooms=0&support=99 am 24.06.2019
Website BBSR o.J.: Laufende Stadtbeobachtung - Raumabgrenzungen. Zugriff auf https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp_node.html am 25.08.2019
Website Beule, Jelka Louisa 2016: Auf dem Gelände der ECA-Siedlung haben die Bauarbeiten begonnen. Artikel auf der Website der Badischen Zeitung am 17.12.2016. Zugriff auf https://www.badische-zeitung.de/freiburg/auf-dem-gelaende-der-eca-siedlung-haben-die-bauarbeiten-begonnen--131344252.html am 27.05.2019.
Website Beule, Jelka Louisa 2018: Autofrei-Verein will Grünfläche retten. Artikel in der Badischen Zeitung am 12.01.2018. Zugriff auf https://www.badische-zeitung.de/freiburg/autofrei-verein-will-gruenflaeche-retten--148132633.html am 05.05.2020
Website Bitkom 2019: Das Auto der Zukunft spaltet die Deutschen. Zugriff auf https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Auto-Zukunft-spaltet-Deutschen am 13.11.2020
Website BMAS 2020: Mobile Arbeit stärken. Zugriff auf https://www.bmas.de/DE/Themen/Arbeitsrecht/mobile-arbeit.html am 26.10.2020
Website BMI 2020: Fakten zum Wohnungsmarkt. Zugriff auf https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/wohnungswirtschaft/fakten-wohnungsmarkt/fakten-wohnungsmarkt-node.html am 21.20.2020
Website BMU 2016: Bundesregierung beschließt Wohnungsbau-Offensive. Zugriff auf https://www.bmu.de/pressemitteilung/bundesregierung-beschliesst-wohnungsbau-offensive/ am 29.10.2020
Website BMU 2020: Förderung der Elektromobilität. Zugriff auf https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/foerderung/ am 26.10.2020
Website BMVI 2018: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html am 24.08.2019
Website BMVI 2018: Bikesharing – Chance oder Risiko für Kommunen? Zugriff auf https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/bikesharing-chance-oder-risiko-fuer-kommunen am 26.10.2020
Website BMVI 2019: Deutsches Mobilitätspanel (MOP). Zugriff auf https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/deutsches-mobilitaetspanel.html am 03.03.2020
Website BMW 2020: BMW X5: technische Daten. Zugriff auf https://www.bmw.de/de/all-models/x-series/X5/2019/bmw-x5-technical-data.html am 05.11.2020
Website BO Gruppe 2018: Werkswohnungen – Bezahlbarer Wohnraum für Mitarbeiter. Zugriff auf https://www.bo-gruppe.de/magazin/bau-und-gebaeudetechnik/werkswohnungen-bezahlbarer-wohnraum-fuer-mitarbeiter/ am 20.05.2020
Website BOE Gebäudemanagement 2020: 1220 - Wien Sonnenallee 16, Seehub. Zugriff auf http://www.boe-parking.at/boe/de/garagen/custom.garagen/710.html am 03.04.2020
Website Boldt, Kirsten 2013: Aus Nippes nach Nippon. Aritkel im Kölner Stadt-Anzeiger am 11.02.2013. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2013_02_11_K%e2%95%9f%d0%87lner_Stadt-Anzeiger.pdf am 10.04.2020
Website book-n-drive 2019: Standorte, Darmstadt. Zugriff auf https://web.book-n-drive.de/@49.8730327,8.6547278,13z am 28.05.2020
Website Borst Immobilien 2020: Die Borstei. Zugriff auf https://www.borstei.de/die-borstei/ am 10.10.2020
Website Bosch o.J.a: Effizientes Parkraummanagement in der Smart City. Zugriff auf https://www.bosch-connectivity.com/de/use-cases/parkraummanagement-in-der-smart-city/ am 08.11.2020
Website Bosch o.J.b: Case Study. Alles unter Kontrolle dank vernetzter Parkplatzsensoren. Zugriff auf https://www.bosch-connectivity.com/de/use-cases/alles-unter-kontrolle-dank-vernetzter-parkplatzsensoren/ am 08.11.2020
Website Bühler, Gerhard 2017: Mannheimer „Franklin“-Quartier bekommt zukunftsweisendes Verkehrskonzept. Artikel in der Rhein-Neckar-Zeitung am 10.02.2017. Zugriff auf https://www.rnz.de/nachrichten/mannheim_artikel,-Mannheim-Mannheimer-Franklin-Quartier-bekommt-zukunftsweisendes-Verkehrskonzept-_arid,254176.html am 27.07.2019
Website Bundesagentur für Arbeit 2019: Pendleratlas (Datenstand Juni 2019). Zugriff auf https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav am 28.05.2020
Website Bundesregierung 2019a: Mehr Ladestationen für Elektroautos. Zugriff auf https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/ladeinfrakstruktur-1692644 am 26.10.2020

Website Bundesregierung 2020a: Zusätzliche Milliardenhilfen für den ÖPNV. Zugriff auf https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/gvfg-1688836 am 26.10.2020
Website Bundesregierung 2020b: Kaufprämie für Elektroautos erhöht. Zugriff auf https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/energiewende/kaufpraemie-fuer-elektroautos-erhoeht-369482 am 26.10.2020
Website Bundesregierung 2020c: Grundlage für CO2-Preis steht. Zugriff auf https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/nationaler-emissionshandel-1684508 am 13.11.2020
Website Bundestag 2020: Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG). Zugriff auf http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/searchProcedures/simple_search_detail.do?vorgangId=259792 am 26.10.2020
Website Bundesverband CarSharing 2020: Aktuelle Zahlen und Fakten zum CarSharing in Deutschland. Zugriff auf https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland am 13.11.2020
Website Buss, Silvia 2017: Mit Schildern ist es beim Parken nicht getan. 28. Mai 2017. Online-Artikel auf der Website der Saarbrücker Zeitung. Zugriff auf https://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarbruecken/saarbruecken/saarbruecken/mit-schildern-ist-es-beim-parken-nicht-getan_aid-1951425 am 20.08.2020
Website Bußgeldkatalog 2020: Halten und Parken im deutschen Straßenverkehr. Zugriff auf https://www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/#parkenneuebussgelder am 02.11.2020
Website Butz, Elena 2018: Gemeinsam geht's besser. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung am 11.09.2018. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/oberfoehring-gemeinsam-gehts-besser-1.4125266 am 30.03.2019
Website BVD NL o.J.a: Mobilitätsberatung. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/mobilitaetsberatung am 20.05.2020
Website BVD NL o.J.b: Mobilitätskonzept. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/mobilitaetskonzept am 25.05.2020
Website Cambio o.J.: Zugriff auf https://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms_f2_32/stdws_info/stationen/region/44.html am 10.04.2020
Website Cannstatter Zeitung 2017: Startschuss für ein Leuchtturmprojekt. Zugriff auf https://www.cannstatter-zeitung.de/start_artikel,-startschuss-fuer-ein-leuchtturmprojekt-_arid,2110149.html am 21.05.2019
Website cargobike.jetzt o.J.: Lastenrad Förderung: Gewusst wo! Zugriff auf https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/ am 26.10.2020
Website Carsharing News 2019: Carsharing München. Zugriff auf https://www.carsharing-news.de/carsharing-muenchen/ am 20.05.2020
Website Carsharing-News 2017: Carsharing Freiburg. Zugriff auf https://www.carsharing-news.de/carsharing-freiburg/ am 05.05.2020
Website competitionline 2008: Workshopverfahren Leipzig Hauptbahnhof Westseite. Zugriff auf https://www.competitionline.com/de/ergebnisse/15111 am 07.09.2019
Website competitionline 2011: Kostengünstiges Wohnen in Wien Donaustadt. Zugriff auf https://www.competitionline.com/de/ausschreibungen/59568 am 20.03.2020
Website competitionline 2020a: Parkpaletten im Lagarde-Campus, Bamberg. Verhandlungsverfahren. Zugriff auf https://www.competitionline.com/de/ergebnisse/350020 am 28.05.2020
Website competitionline 2020b: Parkpaletten im Lagarde-Campus in Bamberg. Ergebnis. Zugriff auf https://www.competitionline.com/de/beitraege/188803 am 28.05.2020
Website Czaja, Wojciech 2016: Der Schlüssel in die billige Wohnung Artikel in: DER STANDARD am 8.6.2016. Zugriff auf https://www.derstandard.at/story/2000038410926/der-schluessel-in-die-billige-wohnung am 17.07.2019
Website Daimler 2020 : Fahrerloses Parken. Automated Valet Parking. Zugriff auf https://www.daimler.com/innovation/case/autonomous/fahrerlos-geparkt.html am 20.10.2020
Website DB 2019: Fahrplan 2020: Mehr Bahn für Bayern . Zugriff auf https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Fahrplan-2020-Mehr-Bahn-fuer-Bayern--4512390 am 20.05.2020
Website Degrassi, Katharina 2017a: Ist die Vision von 7,50 Euro je Quadratmeter unrealistisch? Artikel in der Ostsee Zeitung am 02.05.2017. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Ist-die-Vision-von-7-50-Euro-je-Quadratmeter-unrealistisch am 18.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2017b: Autofreies Wohnen am Ryck. Artikel in der Ostsee Zeitung am 28.06.2017. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Autofreies-Wohnen-am-Ryck am 18.08,2019
Website Degrassi, Katharina 2017c: Hitzige Debatte über das neue Wohngebiet am Ryck. Artikel in der Ostsee Zeitung am 19.07.2017. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Hitzige-Debatte-ueber-das-neue-Wohngebiet-am-Ryck am 18.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2017d: Ein Großauftrag für eine Vision. Artikel in der Ostsee Zeitung am 15.04.2017. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Ein-Grossauftrag-fuer-eine-Vision am 18.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2018a: Wohngebiet am Ryck: Deutlich mehr Parkplätze möglich. Artikel in der Ostsee Zeitung am 25.09.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Wohngebiet-am-Ryck-Deutlich-mehr-Parkplaetze-moeglich am 14.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2018b: Weichen für neues Wohngebiet Hafenstraße gestellt. Artikel in der Ostsee Zeitung am 14.09.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Weichen-fuer-neues-Wohngebiet-Hafenstrasse-gestellt am 14.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2018c: Wohngebiet Hafenstraße geht in die nächste Phase. Artikel in der Ostsee Zeitung am 11.09.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Wohngebiet-Hafenstrasse-geht-in-die-naechste-Phase am 14.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2018d: Warum verzögert sich das neue Wohngebiet? Artikel in der Ostsee Zeitung am 30.07.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Warum-verzoegert-sich-das-neue-Wohngebiet am 14.08.2019
Website Degrassi, Katharina 2018e: Innovativ oder 0815-Platte? - Streit um neues Wohngebiet. Artikel in der Ostsee Zeitung am 25.02.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Innovativ-oder-0815-Platte-Streit-um-neues-Wohngebiet am 14.08.2019
Website Destatis 2018: Preise rund ums Auto seit 2000 um 36 % gestiegen. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2018/PD18_38_p002.html am 10.10.2020
Website Destatis 2020: 1121-0001: Baufertigstellungen im Hochbau: Deutschland, Jahre, Bautätigkeiten, Gebäudeart/Bauherr. Zugriff auf https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=31121-0001&bypass=true&levelindex=1&levelid=1602175349609#abreadcrumb am 01.10.2020
Website Destatis 2020a: Wohngebäude, Wohnungen, Wohnfläche: Bundesländer, Stichtag. Zugriff auf https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1603276262095&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=31231-0003&auswahltext=&werteabruf=Werteabruf#abreadcrumb am 10.10.2020

Website Destatis 2020b: Pressemitteilung Nr. 428 vom 29. Oktober 2020. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/10/PD20_428_639.html am 29.10.2020

Website Destatis 2020c: 12411-0001: Bevölkerung: Deutschland, Stichtag. Zugriff auf https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=12411-0001&bypass=true&levelindex=1&levelid=1613795727757#abreadcrumb am 12.12.2020

Website Destatis o.J.a: Bevölkerung. Zukünftige Bevölkerungsentwicklung. Zugriff auf https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Demografischer-Wandel/Aspekte/demografie-bevoelkerungsentwicklung.html am 10.10.2020

Website DLR 2020: Erste Unfallbilanz für E-Scooter - Was sagen die Zahlen über ihre Sicherheit aus? Zugriff auf https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2020/03/20200728_erste-unfallbilanz-fuer-e-scooter.html am 26.10.2020

Website Domagkpark: Zugriff auf https://www.domagkpark.de am 18.03.2019

Website DomagkPark eG o.J.a: Die Quartiersgenossenschaft DomagkPark eG. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/genossenschaft.html am 18.03.2019

Website DomagkPark eG o.J.b: Karte der Mobilitätsangebote im DomagkPark. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/karte-mobilitaet.html am 18.03.2019

Website DomagkPark eG o.J.c: Mobilitätsstation Fritz-Winter-Str. 3. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/mobilitaetsstation-fritz-winter-str-3.html am 18.03.2019

Website DomagkPark eG o.J.d: Übersichtskarte Mobilitätsstationen. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/mobilitaetsstationen.html am 20.05.2020

Website DomagkPark eG o.J.e: Mobilitätsstation Gertrud-Grunow-Str. 7. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/mobilitaetsstation-gertrud-grunow-str-7.html am 20.05.2020

Website DomagkPark eG o.J.f: Mobilitätsstation Max-Bill-Str. 16. Zugriff auf https://www.domagkpark.de/mobilitaetsstation-max-bill-str-16.html am 20.05.2020

Website Domagkwerk o.J.: Domagkwerk. Zugriff auf http://www.domagkwerk.de/ am 20.05.2020

Website Draxel, Ellen 2018: Mehr Münchner, mehr Autos, mehr Wapperl. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung am 07.10.2018. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-mehr-muenchner-mehr-autos-mehr-wapperl-1.4159938 am 20.05.2020

Website DSTGB 2020: Länder können Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise anpassen. Zugriff auf https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2020/L%C3%A4nder%20k%C3%B6nnen%20Geb%C3%BChrenrahmen%20f%C3%BCr%20Bewohnerparkausweise%20anpassen/ am 06.11.2020

Website Duden 2020: Zugriff auf https://www.duden.de/rechtschreibung/Strategie am 20.12.2020

Website ebay Kleinanzeigen 2019: https://www.ebay-kleinanzeigen.de/s-anzeige/tiefgaragenplatz-im-stadtteil-franzoesisches-viertel-tuebingen-baujahr-2002/1049124080-197-9094 (Zugriff am 13.02.2019)

Website EU 2018: Richtlinie (EU) 2018/844 des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz. Zugriff auf am 26.10.2019

Website Fasel, Andreas 2005: Traum vom Leben ohne Abgase und Autolärm. Artikel in der Welt am Sonntag am 01.05.2005. Zugriff auf https://www.welt.de/print-wams/article127308/Traum-vom-Leben-ohne-Abgase-und-Autolaerm.html am 10.04.2020

Website Ferber, Martin 2020: Parkausweise für Anwohner werden deutlich teurer. Zugriff auf https://bnn.de/nachrichten/baden-wuerttemberg/parkausweise-fuer-anwohner-werden-deutlich-teurer a. 06.11.2020

Website Fleischer, Gert 2018: Private Sozialwohnungen müssen sich rechnen. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 18.05.2018. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Private-Sozialwohnungen-muessen-sich-rechnen-373611.html am 20.08.2020

Website Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Freiburger Stadtrat 2015a: Großer Fortschritt: Neue Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://fraktion.gruene-freiburg.de/2015/12/16/grosser-fortschritt-neue-stellplatzsatzung/ am 13.05.2019

Website Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Freiburger Stadtrat 2015b: Neue Landesbauordnung: Weniger Stellplätze senken Baukosten und Mieten. Zugriff auf https://fraktion.gruene-freiburg.de/2015/03/12/neue-landesbauordnung-weniger-stellplaetze-senken-baukosten-und-mieten/ am 13.05.2019

Website Franke, Christian/ Leicht, Oliver/ Schmitt, Lea 2019: Mobilität: Innovative Lösungen im Quartier Franklin in Mannheim. 07.05.2019. Zugriff auf https://www.haufe.de/immobilien/wohnungswirtschaft/mobilitaet-innovative-loesungen-im-quartier-franklin-mannheim_260_489326.html am 26.07.2019

Website FRANKLIN Mobil 2019a: FRANKLIN Mobil. Zugriff auf https://www.franklin-mobil.de/ am 02.03.2020

Website FRANKLIN Mobil 2019b: Unsere Tarife. Zugriff auf https://www.franklin-mobil.de/#Tarife am 02.03.2020

Website FRANKLIN Mobil 2019c: Unser Angebot. Zugriff auf https://www.franklin-mobil.de/angebot/ am 02.03.2020

Website FRANKLIN mobil 2020: Investoren. Zugriff auf https://www.franklin-mobil.de/investoren/ am 04.03.2020

Website Fraunhofer IRB o.J.: Bauforschungsprojekte. Mobil im Geist-Viertel - Konzepte für die autofreie Mobilität der Be- und Anwohner der „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster. Zugriff auf https://www.irb.fraunhofer.de/bauforschung/baufolit/projekt/Mobil-im-Geist-Viertel-Konzepte-f%C3%BCr-die-autofreie-Mobilit%C3%A4t-der-Be-und-Anwohner-der-Gartensiedlung-Wei%C3%9Fenburg-in-M%C3%BCnster/19990850/ am 20.08.2020

Website Freiburger Stadtbau o.J.: Solargarage Vauban. Zugriff auf https://www.freiburger-stadtbau.de/parkhaeuser/solargarage-vauban/ am 05.05.2020

Website Freivogel Mayer Architekten 2020: Wohnbebauung Karlsruhe. Zugriff auf https://www.german-architects.com/de/freivogel-mayer-architekten-ludwigsburg/project/wohnbebauung-karlsruhe?nonav=1 am 22.12.2020

Website Friese, Carsten 2018: Abkehr von Reihenhaus und Jägerzaun. Artikel auf der Website der Heilbronner Stimme vom 11.08.2018. Zugriff auf https://www.stimme.de/heilbronn/nachrichten/stadt/lokales/Abkehr-von-Reihenhaus-und-Jaegerzaun;art140895,4068818 am 10.02.2020

Website Fuldainfo 2018: Neue Stellplatzsatzung beschlossen. Zugriff auf https://www.fuldainfo.de/neue-stellplatzsatzung-beschlossen/ am 20.11.2018

Website Funke, Eva 2018: Widerstand gegen Ausschreibung für Stuttgarter Wohnquartier. Artikel auf der Website der Stuttgarter Zeitung. Zugriff auf https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.widerstand-gegen-ausschreibung-fuer-bauprojekt-im-stuttgarter-norden-wettbewerb-fuer-wohnquartier-gefordert.95034d81-e658-470b-bfd9-939ae7f44d00.html am 10.10.2019

Website Geoportal Baden-Württemberg 2021: Zugriff auf https://www.geoportal-bw.de/ am 02.02.2021

Website Geoportal Bayern 2021: Zugriff auf https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/ am 10.02.2021

Website Geoportal Freiburg 2021a: Zugriff auf https://geoportal.freiburg.de/freigis/ am 03.02.2021 (Abruf von Schwarzplan: Karten > Hintergrundkarten > Flurstücke und Liegenschaften > Stadtkarte (Schwarzplan))

Website Geoportal Freiburg 2021b: Zugriff auf https://geoportal.freiburg.de/freigis/ am 03.02.2021 (Abruf von Luftbild: Karten > Hintergrundkarten > Luftbilder > Orthobild 2019)
Website Geoportal Hamburg 2021: Zugriff auf https://geoportal-hamburg.de/geo-online/# am 05.02.2021
Website Geoportal Münster 2021: Zugriff auf https://geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Geobasisdaten am 10.03.2020
Website Geoportal NRW 2021: Zugriff auf https://www.geoportal.nrw/ am 02.02.2021
Website GeQo o.J.a: GeQo eG - Genossenschaft für Quartiersorganisation. Zugriff auf http://www.prinzeugenpark.de/quartiersgenossenschaft.html am 30.04.2019
Website GeQo o.J.b: Quartierszentrale im Prinz Eugen Park. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/quartierszentrale/quartiersgenossenschaft-kopie.htmlam 20.05.2020
Website GeQo o.J.c: Mobilitätskonzept. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/mobilitaet/mobilitaetskonzept.html am 20.05.2020
Website GeQo o.J.d: Flexi Tiefgaragenstellplätze. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/mobilitaet/tiefgaragenplaetze.html#anchor am 20.05.2020
Website GeQo o.J.e: Carsharing / Autovermietung. Zugriff auf https://www.prinzeugenpark.de/mobilitaet/carsharing-autovermietung.html#anchor am 20.05.2020
Website Goldbeck 2020: Parkdeck Seepark; Zugriff auf https://www.goldbeck-parking.at/parkplatz-suchen/parkhaus/6821/show/ am 02.04.2020
Website Graf Kerssenbrock, Rembert 2019: Hochbau auf dem Oase-Areal beginnt. Zugriff auf https://www.stadtanzeiger-ortenau.de/kehl-stadt/c-marktplatz/hochbau-auf-dem-oase-areal-beginnt_a33267 am 10.02.2020.
Website Gropp Moeller 2020: Wohnbebauung Hanseviertel Ost 2019. Zugriff auf https://groppmoeller.de/de/projekte/details/object/48.html am 20.02.2020
Website Gutachterausschuss für Immobilienwerte 2020: Immobilienmarkt Darmstadt aktuell. Stand März 2020. Zugriff auf http://www.gaa-darmstadt.de/aktuelles.html#news279 am 28.05.2020
Website GWG 2019: Zugriff auf https://www.gwg-tuebingen.de/immo/135/ am 13.02.2019
Website Hafencity Hamburg GmbH 2019a: Viele Wege zur nachhaltigen Stadt. Zugriff auf https://www.hafencity.com/de/konzepte/viele-wege-zur-nachhaltigen-stadt.html am 19.07.2019
Website Hafencity Hamburg GmbH 2019b: Quartier Baakenhafen. Zugriff auf https://hafencity.com/de/konzepte/quartier-baakenhafen.html am 19.07.2019
Website Hafencity Hamburg GmbH 2019c: Was ist das Mobilitätskonzept für die östliche HafenCity?. Zugriff auf https://www.hafencity.com/de/faq-mobilitaet/was-ist-das-mobilitaetskonzept-fuer-die-oestliche-hafencity-.html am 22.07.2019
Website HafenCity Hamburg GmbH 2019d: Viele Wege zur nachhaltigen Stadt. Zugriff auf https://www.hafencity.com/de/konzepte/viele-wege-zur-nachhaltigen-stadt.html am 20.02.2020
Website HafenCity Hamburg GmbH 2019e: Der Aufsichtsrat der HafenCity Hamburg GmbH. Zugriff auf https://www.hafencity.com/de/management/der-aufsichtsrat-der-hafencity-hamburg-gmbh.html am 20.02.2020
Website Hähnig Gemmeke o.J.: Wohnbebauung Alte Weberei - Quartier IV. Zugriff auf https://www.haehnig-gemmeke.de/projekte/201504-tuebingen-lustnau am 20.04.2020
Website HAMBURG TEAM GmbH 2020: Löwitz Quartier. Zugriff auf https://www.hamburgteam.com/projekte/loewitz-quartier/ am 22.11.2020
Website Hase, Petra/ Meerkatz, Cornelia 2018: Lob und Tadel für Hafenstraßenkonzept. Artikel in der Ostsee Zeitung am 18.01.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Lob-und-Kritik-fuer-Hafenstrassenkonzept2 am 14.08.2019
Website Haufe 2020: Arbeitszeit, Arbeitsschutz, Datenschutz: Was Mobilarbeit von Homeoffice unterscheidet. Zugriff auf https://www.haufe.de/personal/arbeitsrecht/arbeitsrecht-was-mobilarbeit-von-homeoffice-unterscheidet_76_498118.html am 18.12.2020
Website Hellstern, Michael/ Ince, Hüseyin 2018: „Nicht einmal die Hälfte der Bäume wurde gepflanzt“ - Anwohner im Domagkpark sind sauer. Artikel im Merkur am 30.10.18. Zugriff auf https://www.merkur.de/lokales/muenchen/schwabing-freimann-ort43408/domagkpark-muenchen-freimann-anwohner-laufen-sturm-und-wollen-mehr-gruen-10412497.html am 20.05.2020
Website Holoch, Kai 2019: Neue Heimat für mindestens 750 Menschen. Esslingens Neue Weststadt. Artikel auf der Website der Stuttgarter Nachrichten. Zugriff auf https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.esslingens-neue-weststadt-neue-heimat-fuer-mindestens-750-menschen.0990c096-6008-4cbf-89ec-af8944b392b6.html am 10.01.2020
Website Holthaus, Matthias 2019: Bewohnerparken als Lösung für Parkchaos in Bremen. Mangelnder Parkraum, zugeparkte Gehwege. Artikel im Weser-Kurier am 30.03.2019. Zugriff auf https://www.weser-kurier.de/bremen/stadtteile/stadtteile-bremen-mitte_artikel,-bewohnerparken-als-loesung-fuer-parkchaos-in-bremen-_arid,1818264.html am 09.08.2019
Website Honold, Klaus 2016: Lincolnsiedlung als Pilotprojekt der Verkehrsplanung in Darmstadt. Zugriff auf https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/lincolnsiedlung-als-pilotprojekt-der-verkehrsplanung-in-darmstadt_16670729 am 08.06.2019
Website IKEM 2020: HEAT startet in den Fahrgastbetrieb. Zugriff auf https://www.ikem.de/heat-fahrgastbetrieb/ am 27.10.2020
Website Immoscout 2020a: TG-Stellplatz Lustnau Alte Weberei Josephine-Lang-Straße. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/116103177?referrer=RESULT_LIST_LISTING&navigationServiceUrl=%2FSuche%2Fcontroller%2FexposeNavigation%2Fnavigate.go%3FsearchUrl%3D%2FSuche%2Fde%2Fbaden-wuerttemberg%2Ftuebingen-kreis%2Fgarage-mieten%3FenteredFrom%253Done_step_search%26exposeId%3D116103177&navigationHasPrev=true&navigationHasNext=true&navigationBarType=RESULT_LIST&searchId=365254f4-15d8-3fa8-bee0-d4b0bdd13b5b&searchType=district#/ am 20.04.2020
Website Immoscout 2020b: Helle 4-Zimmer-Wohnung am Domagkpark. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/112741665/print am 23.05.2020
Website Immoscout 2020c: Neuwertige 2-Zimmer-Wohnung mit Garten. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/93798763/ 23.05.2020
Website Immoscout 2020d: Exklusive, neuwertige 2,5-Zimmer-Loft-Wohnung mit Balkon und Einbauküche in Schwabing, München. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/118494308#/ am 23.05.2020
Website Immoscout 2020e: Teilmöblierte, neuwertige 2-Zimmer-Wohnung mit Balkon. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/118459323?referrer=RES#/ am 23.05.2020
Website Immoscout 2020f: Neubau: Moderne und helle 2,5-Zimmer-Gartenwohnung mit Terrasse und Küche! Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/118326981?referrer=RES#/ am 23.05.2020
Website Immoscout 2020g: Neubaugleiche 2-Zimmerwohnung in Passivhaus Schwabing. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/115671867/print am 23.05.2020

Website Immoscout 2020h: Exklusive, neuwertige 4-Zimmer-Wohnung mit Balkon und EBK in Schwabing. Zugriff auf https://www.immobilienscout24.de/expose/116566420/ am 23.05.2020
Website infranken 2020: Zugriff auf www.infranken.de am 10.10.2020
Website INRIX 2020: INRIX Verkehrsstudie: Stau verursacht Kosten in Milliardenhöhe. Zugriff auf https://inrix.com/press-releases/2019-traffic-scorecard-german/ am 20.05.2020
Website Inrix o.J.: Berlin ist Deutschlands Stauhauptstadt. Zugriff auf https://inrix.com/press-releases/scorecard-2018-de/ am 10.10.2020
Website Janz, Liane 2014: Anwohner möchten möglichst wenig Verkehr. Artikel im Weser-Kurier am 15.05.2014. Zugriff auf https://www.weser-kurier.de/bremen_artikel,-Anwohner-moechten-moeglichst-wenig-Verkehr-_arid,851939.html am 09.09.2019
Website Kapeller, Lukas 2017: Die Seestadt als Mobilitätslabor. STANDARD-Wohnsymposium. Artikel in der Standard am 25. Oktober 2017. Zugriff auf https://www.derstandard.at/story/2000066652152/die-seestadt-als-mobilitaetslabor am 03.04.2020
Website KBA 2020: Zahlen des Jahres 2019 im Überblick. Zugriff auf https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/jahresbilanz/jahresbilanz_inhalt.html?nn=2601598 am 20.10.2020
Website KBA 2020a: Statistiken. Zugriff auf https://www.kba.de/DE/Statistik/statistik_node.html am 20.10.2020
Website KBA 2020b: Bestandsüberblick am 1. Januar 2020. Zugriff auf https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/b_jahresbilanz_inhalt.html?nn=2601598 am 10.10.2020
Website KBA 2020c: Personenkraftwagen am 1. Januar 2020 nach ausgewählten Merkmalen. Zugriff auf https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/fz_b_jahresbilanz_archiv/2020/2020_b_barometer.html;jsessionid=553032F9CCA31C85014FE8C90022ABC6.live11294?nn=2601598 26.10.2020
Website Keck, Christine 2016: Nichts als Pannen. Tübinger Pannenparkhäuser schließen. Zeitungsartikel in den Stuttgarter Nachrichten, 04.07.2016. Zugriff auf https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.tuebingens-pannenparkhaeuser-schliessen-pleiten-pannen-automatik-parkhaeuser.2d18dfb8-868b-4e7a-a19f-07b3c00e03f3.html am 11.02.2019
Website Kirchheim unter Teck 2017: Zugriff auf https://www.kirchheim-teck.de/de/Wirtschaft-Bauen/Planen-Bauen/Wohnungsbau-in-Kirchheim-unter-Teck/Steingauquartier/Nachrichten-Steingauquartier/Nachricht-Steingauquartier?view=publish&item=article&id=1550 am 20.04.2020
Website Kirchheim unter Teck o.J.: Steingauquartier. Zugriff auf https://www.kirchheim-teck.de/de/Wirtschaft-Bauen/Planen-Bauen/Wohnungsbau-in-Kirchheim-unter-Teck/Steingauquartier am 20.04.2020
Website Kistner, Bärbel 2019: Nach der Buga wird am Neckarbogen weitergebaut. Artikel auf der Website der Heilbronner Stimme am 24.01.2019. Zugriff auf https://www.stimme.de/heilbronn/nachrichten/region/Nach-der-Buga-wird-am-Neckarbogen-weitergebaut;art140897,4145456 am 25.05.2019
Website Koopmann, Christoph 2016: Wo niemand mehr ein eigenes Auto braucht. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung am 03.11.2016. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/pilotprojekt-wo-niemand-mehr-ein-eigenes-auto-braucht-1.3231755 am 20.05.2020
Website Korf, Katja 2016: Dieses Parkhaus ist ein Millionengrab. Zeitungsartikel in der Schwäbischen Zeitung, 08.08.2016; Zugriff auf https://www.schwaebische.de/sueden/baden-wuerttemberg_artikel,-dieses-parkhaus-ist-ein-millionengrab-_arid,10504658.html am 11.02.2019
Website Kottkamp + Schneider o.J.: Parkhaus Französisches Viertel | Tübingen. Zugriff auf http://www.kottkamp-schneider.de/html/ph_franz__viertel.html am 11.02.2019
Website Krämer, Sebastian 2019: Am Himmel ist noch Platz. Verkehrswende durch Seilbahnen? Zugriff auf https://www.deutschlandfunkkultur.de/verkehrswende-durch-seilbahnen-am-himmel-ist-noch-platz.976.de.html?dram:article_id=455079 am 10.10.2019
Website Kreisbaugruppe o.J.: Fellbach, Eisenbahnstraße. Zugriff auf https://kreisbaugruppe.de/projekte/beispiel-realisiertes-projekt-mit-langen-titel-2/ am 21.05.2019
Website Krüger-Hundrup, Marion 2019: Mehr Mobilität und weniger Verkehr. Podiumsdiskussion. Zugriff auf https://www.infranken.de/regional/bamberg/mehr-mobilitaet-und-weniger-verkehr;art212,4548447 am 28.05.2020
Website Kurzke, Marcel 2014: Pkw-Stellplatz: Sondernutzungsrecht oder doch besser Sondereigentum?. Zugriff auf https://www.promeda.de/blog/pkw-stellplatz-sondernutzungsrecht-sondereigentum/ am 30.01.2020
Website Küstner, Kai 2020: Autoprämie auch für Verbrenner?. Zugriff auf https://www.tagesschau.de/inland/corona-autopraemie-101.html am 09.11.2020
Website Kutsche, Katharina 2016: Weniger Fahrzeuge gemeinsam nutzen. Münchens erste E-Sharing-Station macht Anwohner ganz nach ihren Bedürfnissen mobil. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung am 31.05.2016. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/neubaugebiet-domagkpark-weniger-fahrzeuge-gemeinsam-nutzen-1.3013883 am 20.05.2020
Website Landeshauptstadt Stuttgart o.J.a: Quartier an der Roten Wand. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/item/show/685037 am 14.07.2020
Website Landgericht Münster 2014a: Landgericht Münster, 03 S 37/14. Zugriff auf http://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/muenster/lg_muenster/j2014/03_S_37_14_Beschluss_20140505.html am 19.03.2020
Website Lenz, Barbara 2019: „Jedes dritte Auto auf Parkplatzsuche“. Zugriff auf https://www.tagesschau.de/inland/verkehrswende-interview-101.html am 10.10.2020
Website LHM 2020: Nachweis von Stellplätzen bei einem Bauvorhaben. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Satzungen/stellplatz.html am 10.10.2020
Website LHM 2020a: Mobilitätskonzept. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Mobilitaetskonzept.html am 01.10.2020
Website LHM o.J.a: Mobilität in München 2017: Haushaltsbefragung. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.b: Tram 23 . Zugriff auf https://www.muenchen.de/verkehr/oeffentlicher-nahverkehr/tram/tram23.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.c: Living Lab. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Civitas-Eccentric/Living-Lab.html am 18.03.2019
Website LHM o.J.d: Domagkpark - ehemalige Funkkaserne. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Funk-Kaserne.html am 16.03.2019
Website LHM o.J.e: Launch des Nachbarschaftsportals. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Civitas-Eccentric/Projekttagebuch/Nachbarschaftsportal.html am 19.03.2019
Website LHM o.J.f: Projektvorstellung. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Civitas-Eccentric/Das-Projekt.html am 29.03.2019

Website LHM o.J.g: Projektinhalte und Rahmenbedingungen. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Civitas-Eccentric/Projektinhalte.html 29.03.2019
Website LHM o.J.h: Projektmaßnahmen. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Civitas-Eccentric/Projektmassnahmen.html am 29.03.2020
Website LHM o.J.i: Öffentlicher Nahverkehr. Zugriff auf https://www.muenchen.de/verkehr/oeffentlicher-nahverkehr.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.j: Sozialgerechte Bodennutzung . Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadt-und-Bebauungsplanung/SoBoN.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.k: Wohnungsbaupolitik. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Wohnungspolitik.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.l: Projekte der Stadtentwicklung. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.m: Tempo-30-Zonen. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrssicherheit/Tempo-30-Zonen.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.n: Verkehr. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Verkehr.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.o: Mobilitätsplan für München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Mobilitaetsplan.html am 20.05.2020
Website LHM o.J.p: Mobilitätskonzept. kompakt – konkret - verbindlich. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Mobilitaetskonzept.html am 20.05.2020
Website LHS o.J. : Parken in der Gebührenzone Stuttgart-City – Ausnahmegenehmigung beantragen. Zugriff auf https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/parken-in-der-gebuehrenzone-stuttgart-city-ausnahmegenehmigung-beantragen.php am 07.11.2020
Website Lilium 2020: Lilium agrees partnership with Dusseldorf and Cologne/Bonn airports. Zugriff auf https://lilium.com/newsroom-detail/lilium-partnership-dusseldorf-cologne a, 26.10.2020
Website Lincolnnews 2019: Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/lincoln-news am 24.06.2019
Website Löffler, Kathrin 2016: Der Gemeinderat will die Stellplatzvorschrift im Wohnungsbau neu regeln. Kein „Heilix Blechle“ mehr. Artikel auf der Website des Schwäbischen Tagblatts am 28.07.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Der-Gemeinderat-will-die-Stellplatzvorschrift-im-Wohnungsbau-neu-regeln-297259.html 21.06.2019
Website Lohr, Sabine 2016: In Tübingen leben die meisten kinderreichen Familien in der Alten Weberei. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 15.07.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/In-Tuebingen-leben-die-meisten-kinderreichen-Familien-in-der-Alten-Weberei-295500.html am 20.04.2020
Website Lohr, Sabine 2017: Tübinger Gemeinderat ermöglicht weniger Stellplätze bei Gebäudeneubau. Weniger Bauplatz für Autos. Artikel auf der Website des Schwäbischen Tagblatts am 09.05.2017. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Tuebinger-Gemeinderat-ermoeglicht-weniger-Stellplaetze-bei-Gebaeudeneubau--330908.html am 19.05.2019
Website Lohr, Sabine 2019: Alte Weberei für Verkehr gesperrt. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 09.10.2019. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Alte-Weberei-fuer-Verkehr-gesperrt-431860.html am 20.04.2020
Website Lohr, Sabine 2020: Alte Weberei: zu viele Autos, zu viel Lärm. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 12.02.2020. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Zu-viele-Autos-zu-viel-Laerm-446967.html am 20.04.2020
Website LUBW 2020: Zugriff auf https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml?mapId=51ebd777-3716-4dec-8df7-a1200583d741&mapSrs=EPSG%3A25832&mapExtent=506427.5193274168%2C5374820.126484441%2C506984.1686991672%2C5375084.260273503&overviewMapCollapsed=false am 20.04.2020
Website Lucà, Katharina 2019: E-Scooter im Alltag. Zugriff auf https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/elektromobilitaet/e-scooter-alltag/ am 26.10.2020
Website Luewobau 2019: Neubau Hanseviertel Ost. Zugriff auf https://www.luewobau.de/aktuell/baustellen/baustellen.html am 29.07.2019
Website Lutz, Simone 2016a: Freiburg reduziert Anzahl der geforderten Stellplätze als erste Stadt im Land. In: Badische Zeitung am 10.10.2016. Zugriff auf https://www.badische-zeitung.de/freiburg-reduziert-anzahl-der-geforderten-stellplaetze-als-erste-stadt-im-land--128445668.html am 13.05.2020
Website Lutz, Simone 2016b: Stadtbahn statt Stellplatz. In: Badische Zeitung am 11.10.2016
Website Lutz, Simone 2016c: Kommentar. Mit der neuen Stellplatzregelung wird´s interessant. In: Badische Zeitung am 11.10.2016. Zugriff auf https://www.badische-zeitung.de/mit-der-neuen-stellplatzregelung-wird-s-interessant--128448852.html am 13.05.2020
Website Marx, Sybille 2018a: Neues Wohnviertel am Ryck ohne Autoverkehr? Artikel in der Ostsee Zeitung am 12.01.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Neues-Wohnviertel-am-Ryck-ohne-Autoverkehr am 18.08.2019
Website Marx, Sybille 2018b: Quartier Hafenstraße: Bleiben Autos draußen? Artikel in der Ostsee Zeitung am 12.01.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Quartier-Hafenstrasse-Bleiben-Autos-draussen am 18.08.2019
Website Mauch, Uwe 2017: Das Uni-Carré ist „eine runde Sache“. Artikel auf der Website der Badischen Zeitung am 07.04.2017. Zugriff auf https://www.badische-zeitung.de/freiburg/das-uni-carr-ist-eine-runde-sache--135423281.html am 22.07.2019
Website meiaudo o.J.a: meiaudo – CarSharing von Ökobil e.V. Bamberg. Zugriff auf https://www.meiaudo.de/ am 01.06.2020
Website meiaudo o.J.b: Modus Wörthstraße. Zugriff auf https://www.meiaudo.de/fahrzeuge/modus-worthstrasse am 24.02.2019
Website Millenet, Jan 2018: Mit Mobilitäts-Flatrate durch die Quadratestadt. Artikel in der SWP. Zugriff auf https://www.swp.de/suedwesten/landespolitik/mit-mobilitaets-flatrate-durch-die-faecherstadt-24711406.html am 26.07.2019
Website MIT 2017: Mobilität in Tabellen (MiT 2017). Zugriff auf https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/login.html?brd am 20.10.2020
Website mobilité 2020: mobilité Unternehmensberatung. Zugriff auf https://mobilite.de/ am 20.08.2020
Website Mühleisen, Stefan 2017: Hand in Hand. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung am 30.08.2017. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/schwabing-hand-in-hand-1.3646648 am 18.03.2019
Website Müller, Karl 2013: Parkplatzsharing: Mit ampido, ParkingList und Co. Parkplätze mieten und vermieten. Zugriff auf https://www.deutsche-startups.de/2013/06/25/parkplatzsharing-parkplaetze-mieten-vermieten/ am 08.11.2020
Website München.Info 2008: Stadtratswahl 2008. Zugriff auf https://www.muenchen.info/wahlen/wahlneu/wahl2008/statisch/srwahl/SRW/hsrw.0.alpha-1.html am 20.05.2020
Website MVG 2020: Erste Mobilitätsstation am DomagkPark eröffnet. Zugriff auf https://carsharing.mvg-mobil.de/ am 20.05.2020
Website MVV 2018: Auf Franklin gehört Zukunftsmusik zum Alltag. Zugriff auf https://partner.mvv.de/1802/franklin-mobil am 26.07.2019
Website MWSP 2018: FRANKLIN mobil gegründet. Zugriff auf https://franklin-mannheim.de/franklin-mobil-gegruendet-5310 am 26.07.2019

Website MWSP 2020a: Eröffnung Nachbarschaftsoase . Zugriff auf https://franklin-mannheim.de/veranstaltungen/eroeffnung-nachbarschaftsoase/ am 02.03.2020
Website MWSP 2020b: Oase in der Nachbarschaft . Zugriff auf https://franklin-mannheim.de/oase-in-der-nachbarschaft-7047/ am 02.03.2020
Website MWSP 2020c: FRANKLIN Mannheim. Ein Quartier mit Charakter. Zugriff auf https://franklin-mannheim.de/wohnen/uebersicht/# am 02.03.2020
Website Nachbarn60 2017: Nachbarn60 ist Stationspartner für zwei Naturstrom-Elektrolastenräder. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/nachrichten60detail/nachbarn60-ist-stationspartner-fuer-zwei-naturstrom-elektrolastenraeder.html am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.a: Protokolle. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/ am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.b: Virtuelle Führung durch die autofreie Siedlung - Wohnen leitet Mobilität. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/virtuelle-fuehrung.html am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.c: Autofreie Siedlung Köln als qualifiziertes Projekt der KlimaExpo.NRW, einer Initiative der NRW-Landesregierung, aufgenommen. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/klimaexpo-nrw-2017.html am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.d: Fahrzeuge. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fahrzeuge.html am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.e: 36 Parkhaus am Siedlungsrand. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/files/material/virtuellefuehrung/autoreduziert/36%20Parkhaus%20am%20Siedlungsrand.JPG am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.f: Ein paar Impressionen vom Urban Gardening. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/urban-gardening.html am 10.04.2020
Website Nachbarn60 o.J.g: Presseberichte. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/presse.html am 10.04.2020
Website Nau, David 2020: Neue Hoffnung auf kostenlosen ÖPNV in Tübingen? Artikel auf der Website des Schwäbischen Tagblatts. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Neue-Hoffnung-auf-kostenlosen-OePNV-448195.html am 12.12.2020
Website Neues Hulsberg 2011: Forum Mobilität, öffentlicher Raum und Natur am 1.11.- oder: „Das Auto hat es nicht ganz so gut wie der Baum." (O. W. Weber, Moderation). Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/bericht-prasentationen-und-protokoll-vom-1-11-2011/ am 09.08.2019
Website Neues Hulsberg 2014: Report der Veranstaltung: Mobilität und öffentlicher Raum am 31.03.14. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/report-der-veranstaltung-mobilitat-und-offentlicher-raum-am-31-03-14/ am 09.08.2019
Website Neues Hulsberg 2019a: Quartiersverein für das Neue Hulsberg-Viertel gegründet. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/quartiersverein-fuer-das-neue-hulsberg-viertel-gegruendet/ am 09.08.2019
Website Neues Hulsberg 2019b: Aktuelle Verfahren. Zugriff auf https://neues-hulsberg.de/verkaufsverfahren/ am 09.08.2019
Website Nextroom 2017: POD - Wohnbebauung Podhagskygasse. Zugriff auf https://www.nextroom.at/building.php?id=37791 am 16.07.2019
Website Nieswandt, Joachim 2018: Lincoln-Siedlung: Viele Autos, wenig Parkraum. Zugriff auf https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/lincoln-siedlung-viele-autos-wenig-parkraum_19095125 am 16.06.2019
Website Northdata 2020: Neueintragung. Zugriff auf https://www.northdata.de/?id=5524798212 am 22.11.2020
Website Oberdörfer, Eckhard 2018: Greifswalder Vorzeigeprojekt wird teurer. Artikel in der Ostsee Zeitung am 28.12.2018. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Moorboden-Greifswalder-Wohngebiet-wird-teuer am 14.08.2019
Website Oberdörfer, Eckhard 2019a: Greifswald: Hausbau am Ryck soll 2022 starten. Artikel in der Ostsee Zeitung am 03.05.2019. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Kaufpreis-fuer-Greifswalder-Vorzeigewohngebiet-am-Ryck-steht-im-Juni-fest am 14.08.2019
Website Oberdörfer, Eckhard 2019b: Günstige Mieten in bester Lage: Das sind die Pläne für Greifwalds Vorzeigewohngebiet. Artikel in der Ostsee Zeitung vom 12.12.2019. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Direkt-am-Ryck-Plaene-fuer-Greifwalds-Vorzeigewohngebiet am 20.02.2020
Website Oberdörfer, Eckhard 2019c: Greifswalder Vorzeigewohngebiet am Ryck vor dem Start. Artikel in der Ostsee Zeitung vom 17.09.2019. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/E-Mediabox/Vorpommern-Greifswald/Greifswalder-Vorzeigewohngebiet-nimmt-letzte-Huerde am 20.02.2020
Website Oberdörfer, Eckhard 2019d: Scheitert Greifswalder Vorzeigewohnprojekt in letzter Minute? Artikel in der Ostsee Zeitung vom 06.09.2019. Zugriff auf https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Streit-um-Greifswalder-Vorzeigewohngebiet-am-Ryck am 20.02.2020
Website Online-Handelsregister 2020: Blue Village FRANKLIN Mobil GmbH. Zugriff auf https://www.online-handelsregister.de/handelsregisterauszug/bw/Mannheim/HRB/729572/Blue-Village-FRANKLIN-Mobil-GmbH am 02.03.2020
Website openJur 2014a: AG Münster, Urteil vom 19.02.2014 - 8 C 2524/13. Zugriff auf https://openjur.de/u/683938.html am 19.03.2020
Website openJur 2014b: LG Münster, Beschluss vom 03.06.2014 - 03 S 37/14; Zugriff auf https://openjur.de/u/733214.html am 20.03.2020
Website openjur 2019: VG Wiesbaden, vom 05.09.2018 - 4 K 1613/15.WI. Zugriff auf https://openjur.de/u/2181238.html am 06.11.2020
Website openstreetmap o.J.: Grundkarten. Zugriff auf https://openstreetmap.de/karte.html am 02.02.2021
Website Otto Wulff 2020: 06.01.2020 | Neues Areal am Leipziger Hauptbahnhof. Zugriff auf https://www.otto-wulff.de/news/neues-areal-am-leipziger-hauptbahnhof-1282 am 09.11.2020
Website OVG NRW 2002a: Bebauungsplan „Weißenburgstraße" der Stadt Münster für unwirksam erklärt. 14. Januar 2002. Zugriff auf https://www.ovg.nrw.de/behoerde/presse/pressemitteilungen/01_archiv/2002/02_020114/index.php am 10.03.2020
Website OVG NRW 2002b: Oberverwaltungsgericht NRW, 7A D 6/00.NE. Zugriff auf http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/ovg_nrw/j2002/7A_D_6_00_NEurteil20020111.html am 10.03.2020
Website Parkhaus60 o.J.: Parkhaus60. Zugriff auf http://parkhaus60.de/ am 10.04.2020
Website parkingday o.J.: park(ing) day. Zugriff auf http://www.parkingday.fr/presentation am 08.11.2020
Website Parlamentsinformationssystem 2019: Tagesordnungspunkt - Details. 18. Sitzung des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20191706100197&nid=ni_2019-Mag-592&suchbegriffe=&select_gremium=&select_art=&status=1&x=11&y=12 am 28.05.2020
Website Parth, Christian 2019: Ohne Ticket wird nicht alles gut. Kostenloser Nahverkehr. Zugriff auf am 10.10.2020
Website Paul, Jochen 2017: Wohnen am Dantebad in München. Zugriff auf https://www.bauwelt.de/themen/bauten/Wohnen-Dantebad-Muenchen-Florian-Nagler-Architekten-GEWOFAG-2826526.html am 01.11.2020
Website Pieper, Kirsten 2004: Lärmfreies Wohnen in Nippes. Artikel in der TAZ am 10.02.2004. Zugriff auf https://taz.de/!792599/ am 10.04.2020
Website Pohl, Micheal 2017: Zugriff auf https://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.villingen-schwenningen-stellplatz-satzung-wird-weiter-diskutiert.496c1fbb-e599-426f-9b9f-6e36c058e86c.html am 08.05.2019

Website Potor, Marinela 2020: Ein Jahr E-Scooter in Deutschland: So ist die Bilanz!. Zugriff auf https://mobilitymag.de/ein-jahr-e-scooter-in-deutschland/ am 26.10.2020
Website QuartierMobil o.J.: QuartierMobil. Zugriff auf http://www.quartiermobil-lincoln.de/ am 28.05.2020
Website Randelhoff, Martin 2019: Amsterdam reduziert bis 2025 die Zahl der Anwohnerparkausweise um 1.500 pro Jahr. Zugriff auf https://www.zukunft-mobilitaet.net/169960/urbane-mobilitaet/parken-in-amsterdam-bewohnerparkausweis-parkgebuehren-rueckbau/ am 06.11.2020
Website Rometsch, Jens 2019: Wohnquartier am Leipziger Hauptbahnhof: Vertrag steht, Stadtrat entscheidet im Juni. Artikel in der Leipziger Volkszeitung am 07.06.2019. Zugriff auf https://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Wohnquartier-am-Leipziger-Hauptbahnhofs-Vertrag-ist-fertig-Stadtrat-entscheidet-im-Juni am 09.09.2019
Website Rosenstielarchitekten o.J.: Parkhaus Vauban Freiburg. Zugriff auf https://www.rosenstielarchitekten.de/projecte#/parkhaus-vauban/ am 05.05.2020
Website RVI o.J.a: KLINKER, GLAS UND METALL. Zugriff auf https://www.lokwest.de/wohnen/bela/gebaeude/architektur/ am 24.05.2019
Website RVI o.J.b: LOK.WEST DESIRO. Zugriff auf https://www.rvi.de/objekte/?L=0 am 31.05.2019
Website RVI o.J.c: GRÖSSE ZEIGEN. Zugriff auf https://www.lokwest.de/wohnen/desiro/gebaeude/konzept/ am 31.05.2010
Website Sager, Milena 2018: Bruchsal | Bye bye, Hotel Mama. Aus RegioMagazin WILLI 1/18. Zugriff auf https://landfunker.de/bruchsal-bye-bye-hotel-mama-willkommen-im-stage76/ am 20.01.2020
Website Schirg, Oliver 2015: Baakenhafen soll soziales Gewissen der HafenCity werden. Artikel im Hamburger Abendblatt. Zugriff auf https://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article136437307/Baakenhafen-soll-soziales-Gewissen-der-HafenCity-werden.html am 22.27.2019
Website Schneemann, Falk 2020: Zugriff auf https://www.falk-schneemann.de/architektur/garagenaufstockungen/ am 01.11.2020
Website Schöneck, Bernd 2013: Nippeser Blaupause für ein Morgen ohne Autos. Artikel im Kölner Stadt-Anzeiger vom 28.05.2013. Zugriff auf https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/2013_05_28_K%e2%95%9f%d0%87lner_Stadt-Anzeiger_UN_S%e2%95%9f%d0%bcdamerika.pdf am 10.04.2020
Website Schulze, Rainer 2010: Investoren hoffen auf Ende der Stellplatzablöse. Artikel auf der Website der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 05.05.2010. Zugriff auf https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/zwangsabgabe-in-frankfurt-investoren-hoffen-auf-ende-der-stellplatzabloese-1572353.html am 20.08.2020
Website Schwäbisches Tagblatt 2013: Automatische Parkhäuser haben zwölf Millionen Euro Verlust gebracht. Stadtwerke wollen aussteigen - aber wie? Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 30.04.2020. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Automatische-Parkhaeuser-haben-zwoelf-Millionen-Euro-Verlust-gebracht-122596.html am 27.04.2020
Website Schwäbisches Tagblatt 2016: Parkhäuser als Verschwendung. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 07.10.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Parkhaeuser-als-Verschwendung-305906.html am 11.02.2019
Website Schwäbisches Tagblatt 2020: Parkhaus im Französischen Viertel schließt nach 15 Jahren. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Parkhaus-im-Franzoesischen-Viertel-schliesst-nach-15-Jahren-457281.html am 20.06.2020
Website Scriba, Arnulf 2014: Motorisierung. Weimarer Republik, Alltagsleben. Zugriff auf https://www.dhm.de/lemo/kapitel/weimarer-republik/alltagsleben/motorisierung.html am 01.10.2019
Website Seehub o.J.: SEEHUB vereint Parking, Office & Sport. Zugriff auf http://www.seehub.at am 07.07.2019
Website Seestadtauto o.J.: Du musst nicht selber ein Auto besitzen…. Zugriff auf https://www.seestadtauto.at/ am 01.04.2020
Website Senator für Umwelt, Bau und Verkehr/ Freie Hansestadt Bremen 2019: Über Sunrise. Zugriff auf https://sunrise-bremen.de/#informationen am 08.08.2019
Website Senatspressestelle 2014: Einladung zum Arbeitsgespräch „Standort Quartiersgaragen im Neuen Hulsberg-Viertel“. Zugriff auf https://www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/detail.php?id=108910 am 08.08.2019
Website Senatspressestelle 2020: Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Zugriff auf https://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?gsid=bremen146.c.342911.de&asl=bremen02.c.732.de am 20.11.2020
Website Spolert, Thomas 2005: Autofreies Wohnen mit eigenem Parkplatz. taz.am Wochenende vom 5.3.2005. Zugriff auf https://taz.de/!637737/ am 27.06.2019
Website SPON 2019a: Behörden genehmigen in Stuttgart Parkhaus für Autos ohne Fahrer. Zugriff auf https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autonomes-fahren-bosch-und-daimler-duerfen-automatisiert-parken-a-1278541.html am 20.10.2020
Website SPON 2019b: Ridesharing-Dienste stoßen mehr CO2 aus als eine gleich lange Autofahrt. Zugriff auf https://www.spiegel.de/auto/ridesharing-dienste-stossen-laut-studie-mehr-co2-aus-als-eine-gleich-lange-autofahrt-a-630446b2-43ae-4911-b79c-fbf487f1a6a1 am 26.10.2020
Website Stadt Bamberg 2020: Die Konversion kommt gut voran. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/B%C3%BCrgerservice/%C3%84mter-A-Z/Strategische-Entwicklung-und-Konversionsmanagement_/Strategische-Entwicklung-und-Konversionsmanagement/Die-Konversion-kommt-gut-voran.php?object=tx,2730.5&ModID=7&FID=3267.1160.1&NavID=1829.730&La=1 am 28.05.2020
Website Stadt Bamberg 2020b: Auszug - Bebauungsplan 328 C für das Gebiet „Lagarde-Campus“ zwischen Zollnerstraße, Berliner Ring, Pödeldorfer Straße und Weißenburgstraße. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/vo020.asp?VOLFDNR=8059 am 20.08.2020
Website Stadt Bamberg o.J.a: Verkehrsentwicklungsplan 2035. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/B%C3%BCrgerservice/%C3%84mter-A-Z/Stadtplanungsamt_/Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-2035 am 28.05.2020
Website Stadt Bamberg o.J.b: Fahrradstadt Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/Leben/Verkehr-Infrastruktur/Fahrradstadt am 25.02.2019
Website Stadt Bamberg o.J.c: Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/B%C3%BCrgerservice/%C3%84mter-A-Z/Strategische-Entwicklung-und-Konversionsmanagement_/Strategische-Entwicklung-und-Konversionsmanagement am 28.05.2020
Website Stadt Bamberg o.J.d: Organigramm Stadt Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/332_235_1.PDF?1582878493 am 28.05.2020
Website Stadt Bamberg o.J.e: Der Konversionssenat - Was ist das?. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/B%C3%BCrgerservice/%C3%84mter-A-Z/Strategische-Entwicklung-und-Konversionsmanagement_/Strategische-Entwicklung-und-Konversionsmanagement/Konversionsmanagement/Konversionssenat am 28.05.2020

Website Stadt Düsseldorf 2019a: Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) vom 28.08.2019. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://www.duesseldorf.de/stadtrecht/6/60-1/60104-satzung-der-landeshauptstadt-duesseldorf-ueber-die-herstellung-von-stellplaetzen-und-garagen-sowie-von-abstellplaetzen-fuer-fahrraeder-nach-48-bauordnung-nrw-stellplatzsatzung.html am 10.10.2020
Website Stadt Düsseldorf 2019b: Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Ablösung von Stellplätzen vom 28.08.2019. Zugriff auf https://www.duesseldorf.de/stadtrecht/6/60-1/60-103.html am 10.10.2020
Website Stadt Esslingen o.J.: Baublock D. Realisierungswettbewerb. Zugriff auf https://www.esslingen.de/start/es_themen/Wettbewerb+Baublock+D.html am 31.05.2019
Website Stadt Fellbach 2016: Zugriff auf https://gemeinderat-online.fellbach.de/to0040.asp?__ksinr=660&toselect=10702 am 21.05.2019
Website Stadt Freiburg 2015: Tagesordnungspunkt - Details. Handlungsprogramm Wohnen. Zugriff auf https://ris.freiburg.de/beschluesse_details.php?vid=3150912100023&nid=ni_2015-GR-131&suchbegriffe=quote+Wohnungen&select_gremium=&select_art=&status=1&x=11&y=6 am 15.05.2019
Website Stadt Freiburg 2019a: Öffentlicher Verkehr. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/,Lde,(anker304975)/207911.html#anker304975 am 03.03.2019
Website Stadt Freiburg 2019b: Die Freiburger Verkehrskonzeption. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231648.html am 05.05.2020
Website Stadt Freiburg 2019c: Wahlergebnisse. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/,Lde/369953.html 05.03.2019
Website Stadt Freiburg 2019d: Bewohnerparken. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/907354.html am 05.05.2020
Website Stadt Freiburg 2019e: 89 geförderte Wohnungen im Schildacker. Der erste Bauabschnitt ist fertig und wird bereits bewohnt. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/1439227.html am 10.02.2020
Website Stadt Freiburg 2020: Zugriff auf http://stadtplan.freiburg.de/mapbender/frames/login.php?mb_user_myGui=stadtplan&name=public&password=public&mb_myPOI2SCALE=3412221,5315960,2883 am 05.05.2020
Website Stadt Freiburg o.J.: Behördenwegweiser. Garten- und Tiefbauamt. Zugriff auf https://www.freiburg.de/pb/-/205348/;oe6001858 am 13.05.2019
Website Stadt Friedrichshafen 2020: Ratsinformationssystem. Zugriff auf https://sitzungsdienst.friedrichshafen.de/suchen01.asp?__swords=Stellplatzsatzung&__sao=1&__swnot=Ausschlussworte&__zsigrnr=-none-&__axxdat_full=25.07.2019&__exxdat_full=&go=Suchen&__sgo=Suchen am 20.07.2020
Website Stadt Halberstadt 2010: Vorgang BV 92 (V/2009-2014). Zugriff auf https://ris.halberstadt.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRdj7RJyRBcMzqp9GJsGAEg am 19.11.2018
Website Stadt Kehl o.J.a: Baugebiet Schneeflären: ein modernes Wohnquartier. Zugriff auf https://schneeflaeren.kehl.de/schneeflaeren/ am 31.05.2019
Website Stadt Köln 2020: Stellplatzsatzung für Köln. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=90432&search=1 am 10.04.2020
Website Stadt Konstanz 2017: Vorlage 2017-2685 - Beschlüsse. Zugriff auf http://www.konstanz.sitzung-online.de/bi/vo021.asp am 05.06.2019
Website Stadt Leipzig 2019: Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/to010.asp?SILFDNR=1004573 am 03.09.2019
Website Stadt Magdeburg 2017: Aufstellung, Zwischenabwägung und Auslegungsbeschluss zur Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg. Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/vo0050.asp?__kvonr=226057 am 01.10.2020
Website Stadt Mainz 2020: Stadtplan Mainz. Zugriff auf https://www.mainz.de/service/co-stadtplan.php am 01.10.2020
Website Stadt Mannheim 2018: Ganzheitliches Mobilitätskonzept auf FRANKLIN. Zugriff auf https://www.mannheim.de/de/nachrichten/ganzheitliches-mobilitaetskonzept-auf-franklin am 26.07.2019
Website Stadt Mannheim o.J.a: Bebauungsplan Nr. 71.47 „Franklin Mitte“. Zugriff auf https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/vorhaben/bebauungsplan-nr-7147-franklin-mitte am 25.07.2019
Website Stadt Münster 1995: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder bei der Errichtung und wesentlichen Änderung baulicher Anlagen (gemäß § 47 (4) LBau0 NW) - Fahrradabstellsatzung - 61.14 - vom 8.11.1995 (Amtsblatt der Stadt Münster 1995 S. 184). Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/recht/ortsrecht/satzungen/detailansicht/satzungsnummer/6114.html am 03.07.2019
Website Stadt Münster 1999: Satzung über den teilweisen Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 428: Weißenburgstraße / Metzer Straße / Habichtshöhe. 61.16. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/recht/ortsrecht/satzungen/detailansicht/satzungsnummer/6116.html am 01.07.2019
Website Stadt Münster o.J._a: Verkehr in Zahlen. Zugriff auf https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html am 03.07.2019
Website Stadt Münster o.J._b: Gute Beispiele zum Handlungsfeld „Boden“: Autofreies Wohnen - Gartensiedlung Weißenburg. Zugriff auf http://www.muenster.de/stadt/exwost/beispiel_l1.html am 07.07.2019
Website Stadt Oranienburg 2018: Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Oranienburg. Zugriff auf https://ratsinfo.oranienburg.de/bi/vo0050.php?__kvonr=108324 am 01.10.2020
Website Stadt Rostock o.J.: Suchergebnis Stellplatzsatzung. Zugriff auf http://rathaus.rostock.de/de/suche/global?page=1&form%5Bquery%5D=Stellplatzsatzung am 18.11.2018
Website Stadt Ulm 2020: TOP Ö 5: Stellplatzsatzung für das „Dichterviertel Nord“ und das Stadtquartier „Am Weinberg“. Zugriff auf https://buergerinfo.ulm.de/to0050.php?__ktonr=21069 am 20.07.2020
Website Stadt Villingen-Schwenningen 2014: Gemeinderatswahl 25.05.2014. Zugriff auf https://www.villingen-schwenningen.de/fileadmin/wahl/kommunal14/gr2014/index.html am 11.05.2019
Website Stadt Villingen-Schwenningen 2019: Zahlen, Daten, Fakten. Zugriff auf https://www.villingen-schwenningen.de/verwaltung/statistik/zahlen-daten-fakten.html am 08.05.2020
Website Stadt Weißenfels: Satzungen und Verordnungen. (dort Rubrik: Bauwesen). Zugriff auf https://www.weissenfels.de/de/satzungen-verordnungen.html am 19.11.2018.
Website Stadt Wien o.J.a: Sechs Sammelgaragen in der Seestadt in Betrieb. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/verkehr/sammelgaragen.html am 08.06.2019
Website Stadt Wien o.J.b: Selbstfahrender Bus in der Seestadt unterwegs. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/verkehr/oeffentlich/selbstfahrender-bus.html am 10.07.2019
Website Stadt Wien o.J.c: Hohe Wohnzufriedenheit in der Seestadt. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/studie-wohnzufriedenheit.html am 13.07.2019

Website Stadt Wien o.J.d: Kurzparkzonen. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/index.html am 03.04.2020
Website Stadt Wien o.J.e: Planungsprozess 2003 bis 2012 - aspern Seestadt. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/planungsprozess/ am 03.04.2020
Website Stadt Wien o.J.f: Weiterentwicklung Masterplan Nord - aspern Seestadt. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/planungsprozess/weiterentwicklung-masterplan.html am 03.04.2020
Website Stadt Wien o.J.g: Anbindung und Verkehr - aspern Seestadt. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/verkehr/ am 03.04.2020
Website Stadt Wien o.J.h: Parken, Büro und Sport im SEEHUB. Zugriff auf https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/seehub.html am 03.04.2020
Website Stadtatlas Darmstadt 2021: Zugriff auf https://stadtatlas.darmstadt.de/ am 03.03.2021
Website Stadtmobil Südbaden 2020: Fahrzeuge und Standorte. Zugriff auf https://www.stadtmobil-suedbaden.de/fuhrpark-standorte/fahrzeugstationen/ am 05.05.2020
Website Stadtmobil Südbaden 2020: Unsere Fahrzeugstationen in ganz Südbaden. Zugriff auf https://www.stadtmobil-suedbaden.de/ueber-uns/leitbild/ am 05.05.2020
Website Stadtteilmanagement Seestadt Aspern 2018: www.seestadtauto.at - Neues Carsharing in der Seestadt!. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/city-news/wwwseestadtautoat_-_neues_carsharing_in_der_seestadt am 11.07.2019
Website Stadtteilzentrum Vauban e.V. o.J.: Verkehr. Zugriff auf https://freiburg-vauban.de/verkehr/ am 06.03.2019
Website Stadtwerke Bamberg 2020: Mit den Stadtbussen bequem durch Bamberg. Zugriff auf https://www.stadtwerke-bamberg.de/mobilitaet/busfahren am 20.06.2020
Website Stadtwerke Bamberg o.J.a: Daten und Fakten. Der Konzern in Zahlen. Zugriff auf https://www.stadtwerke-bamberg.de/de/Meta/Unternehmen/Daten-und-Fakten/ am 23.02.2019
Website Stadtwerke Bamberg o.J.b: Lagarde 4.0. Zukunftsweisende Wärmeversorgung und Mobilität für ein neues Stadtviertel. Zugriff auf https://www.stadtwerke-bamberg.de/unternehmen/beteiligungen/lagarde am 28.05.2020
Website StaLaBW 2020: Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/SRDB/?R=GS416041 am 10.12.2020
Website StaLaBW FR 2020a: Bevölkerungsbilanz nach Geschlecht. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99045020.tab?R=GS311000 am 05.05.2020
Website StaLaBW FR 2020b: Wohnungen nach Gebäudetyp. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/Wohnen/GebaeudeWohnungen/07055020.tab?R=GS311000 am 05.05.2020
Website StaLaBW FR 2020c: Wohnungen nach Größe. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/Wohnen/GebaeudeWohnungen/07055011.tab?R=GS311000 am 05.05.2020
Website StaLaBW FR 2020d: Bevölkerung nach Altersgruppen. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035410.tab?R=GS311000 am 05.05.2020
Website StaLaBW FR 2020e: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Berufspendler über die Gemeindegrenzen. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/Arbeit/Beschaeftigte/03025020.tab?R=GS311000 am 05.05.2020
Website StaLaBW FR 2020f: Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS311000 am 20.06.2020
Website StaLaBW TUE 2020a: Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS416041 am 20.04.2020
Website StaLaBW TUE 2020b: Wohnungen nach Gebäudetyp. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/Wohnen/GebaeudeWohnungen/07055020.tab?R=GS416041 am 20.04.2020
Website StaLaBW TUE 2020c: Gebäude, Wohnungen und Belegungsdichte. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/Wohnen/GebaeudeWohnungen/99045041.tab?R=GS416041 am 20.04.2020
Website StaLaBW TUE 2020d: Bevölkerung nach Altersgruppen. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035410.tab?R=GS416041 am 20.04.2020
Website StaLaBW TUE 2020e: Durchschnittsalter und Altersgruppen nach Geschlecht. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035100.tab?R=GS416041 am 20.04.2020
Website StaLaBW TUE 2020f: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Berufspendler über die Gemeindegrenzen. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/Arbeit/Beschaeftigte/03025020.tab?R=GS416041 am 20.04.2020
Website StaLaBW VS 2019: Haushalteschätzung nach Haushaltsgröße. Zugriff auf https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS326074 am 08.05.2019
Website Startup NDS 2019: AIPARK ist Digitales Startup des Jahres 2019. Zugriff auf https://startup.nds.de/aipark-digitales-startup-2019/ am 08.11.2020
Website Statistik Hessen 2011: Endgültiges Ergebnis der Gemeindewahl am 27. März 2011. 411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt. Zugriff auf https://statistik-hessen.de/K2011/EG411000.htm am 28.05.2020
Website Statistisches Amt München 2020: Monatszahlen-Monitoring München. Zugriff auf https://www.mstatistik-muenchen.de/monatszahlenmonitoring/atlas.html?indicator=i0&date=Jan&select=21,20&select2=JAHR&indicator2=i0 am 20.08.2020
Website Stattauto 2021: Stationsliste. Zugriff auf https://www.stattauto-muenchen.de/stationen-muenchen/ am 16.01.2021
Website Stegert, Gernot 2016: Die Stadtwerke wollen die automatischen Parkhäuser durch konventionelle ersetzen. Ende des Schreckens. Zeitungsartikel im Schwäbischen Tagblatt, 30.08.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Die-Stadtwerke-wollen-die-automatischen-Parkhaeuser-durch-konventionelle-ersetzen-301212.html am 11.02.2019
Website Stegert, Gernot 2016a: Die Tübinger Stadtverwaltung will mit einer Stellplatz-Satzung mehr Flexibilität. Artikel auf der Website des Schwäbischen Tagblatts am 21.07.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Die-Tuebinger-Stadtverwaltung-will-mit-einer-Stellplatz-Satzung-mehr-Flexibilitaet-296307.html am 21.05.2019
Website Stegert, Gernot 2016b: Eine flexible Lösung auch für Autos. Übrigens. Artikel auf der Website des Schwäbischen Tagblatts am 21.07.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Ein-flexible-Loesung-auch-fuer-Autos-296332.html am 21.05.2019
Website Stegert, Gernot 2016c: Wird mehr Freiheit beim Bauen zum Zwang für Autofahrer? Diskussion um Stellplätze. Artikel auf der Website des Schwäbischen Tagblatts am 22.12.2016. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Wird-mehr-Freiheit-beim-Bauen-zum-Zwang-fuer-Autofahrer-314949.html am 19.05.2019

Website Stegert, Gernot 2018: Stadtwerke schließen Millionengrab im Französischen Viertel. Das Ende des automatischen Schreckens. Zeitungsartikel im Schwäbischen Tagblatt, 16.06.2018, Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/-Stadtwerke-schliessen-Millionengrab-im-Franzoesischen-Viertel-376443.html am 11.02.2019

Website Steinbacher, Ulrike 2019: Kunst der Improvisation. Artikel auf der Website der Süddeutschen Zeitung am 13.06.2019. Zugriff auf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/oberfoehring-kunst-der-improvisation-1.4485584 am 20.05.2020

Website Steuernagel, Ulla 2015: Die Alte Weberei hat sich den Neckar und neue Aufenthaltsorte erschlossen / Eine Führung durch das junge Viertel. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 04.08.2015. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Die-Alte-Weberei-hat-sich-den-Neckar-und-neue-Aufenthaltsorte-erschlossen-Eine-Fuehrung-durch-das-232587.html?bPrint=true am 20.04.2020

Website Steuernagel, Ulla 2018: Automatisches Parkhaus am Lorettoplatz: Kein Tag ohne Störungen. Im Inneren des Auto-Automaten. Zeitungsartikel im Schwäbischen Tagblatt, 15.01.2018. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Automatisches-Parkhaus-am-Lorettoplatz-Kein-Tag-ohne-Stoerungen-360213.html am 11.02.2019

Website Stoeber o.J.: Neubau eines Parkhauses. Zugriff auf https://ing-stoeber.de/wp-content/uploads/2015/08/Parkhaus-Stellwerk-Koeln.jpg am 10.04.2020

Website Ströbel, Eckhard 2009: Am liebsten im Konsens. Der Südstadtausschuss des Tübinger Gemeinderats hat ausgedient. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 20.06.2009. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Am-liebsten-im-Konsens-269106.html am 27.04.2020

Website StVO 2019: § 1 Grundregeln. Zugriff auf https://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung/89-1-grundregeln am 19.08.2019

Website SWTUE 2018: Der TüBus kommt an – Gute Ergebnisse bei Kundenumfrage. Zugriff auf https://www.swtue.de/unternehmen/aktuell/neuigkeiten/detail/der-tuebus-kommt-an-gute-ergebnisse-bei-kundenumfrage.html am 20.04.2020

Website SWTUE 2020: swt-Parkhäuser in Tübingen. Zugriff auf https://www.swtue.de/parken.html am 27.04.2020

Website SWTUE o.J.a: Tübus. Zugriff auf https://www.swtue.de/tuebus/fahrgastinformationen/nachrichten-und-pressemeldungen/detail/der-tuebus-kommt-an-gute-ergebnisse-bei-kundenumfrage.html am 08.02.2019

Website SWTUE o.J.b: Fahrpläne und Linienverläufe. Zugriff auf https://www.swtue.de/oepnv/fahrplan-und-liniennetz/fahrplaene.html am 20.04.2020

Website Tagesschau 2020: Fahrrad-Boom hält an. Zugriff auf https://www.tagesschau.de/wirtschaft/fahrradhaendler-coronakrise-101.html am 26.10.2020

Website Tangermann, Geli 2016: Neue Pläne: So wächst die Hafen City. Zugriff auf https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article151615140/Neue-Plaene-So-waechst-die-Hafen-City.html am 23.07.2019

Website teilAuto 2020a: Geschichte. Zugriff auf https://www.teilauto-neckar-alb.de/index.php?id=90&L=2 am 20.04.2020

Website teilAuto 2020b: Auswahl und Buchen. Zugriff auf https://www.teilauto-neckar-alb.de/index.php?id=66&L=2 am 20.04.2020

Website Thalmann, Timo 2020: So sehen die Pläne für das neue Quartier am Hulsberg aus. Zugriff auf https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-so-sehen-die-plaene-fuer-das-neue-quartier-am-hulsberg-aus-_arid,1889966.html am 20.11.2020

Website Thiede, Ulla 2018: Im Stellwerk 60 in Köln fahren keine Autos. Besuch im autofreien Viertel. Artikel im General-Anzeiger Bonn am 06.08.2018. Zugriff auf http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/wirtschaft/region/Im-Stellwerk-60-in-Köln-fahren-keine-Autos-article3914957.html am 27.06.2019

Website trans_city o.J.: Podhagskygasse. Kostengünstiges Wohnen am grünen Anger. Zugriff auf https://trans-city.at/tc/portfolio/podhagskygasse/ am 16.07.2019

Website TU Dresden 2020: Ergebnisse des SrV 2018. Zugriff auf https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018 am 10.10.2020

Website Tuepedia 2018: Parkstreit im Französischen Viertel. Zugriff auf https://www.tuepedia.de/wiki/Parkstreit_im_Franz%C3%B6sischen_Viertel am 27.04.2020

Website Tuepedia 2019: Parken im Französischen Viertel. Letzte Bearbeitung am 24.02.2019. Zugriff auf https://www.tuepedia.de/wiki/Parken_im_Franz%C3%B6sischen_Viertel am 27.04.2020

Website UBA 2019: Daten zur Luftqualität 2018: 57 Städte über dem NO2-Grenzwert Umweltbundesamt veröffentlicht Magazin „Gesunde Luft". Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/daten-zur-luftqualitaet-2018-57-staedte-ueber-dem am 17.06.2019

Website UBA 2020i: Stadtluft wird sauberer: Zahl der Städte über dem NO2-Grenzwert halbiert sich im Jahr 2019. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stadtluft-wird-sauberer-zahl-der-staedte-ueber-dem am 28.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020a: Siedlungs- und Verkehrsfläche. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#anhaltender-flachenverbrauch-fur-siedlungs-und-verkehrszwecke- am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020b: Bodenversiegelung. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#bodenversiegelung-in-deutschland am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020c: Umweltbelastungen durch Verkehr. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#undefined am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020d: Emissionen des Verkehrs. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#minderungsziele-der-bundesregierung am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020e: Feinstaub. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020f: Deutschlandweite Karte zur Lage von Umweltzonen, Durchfahrtsbeschränkungen und Luftreinhalteplänen. Zugriff auf http://gis.uba.de/website/umweltzonen/index.php?tab=karte am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020g: Mobilität privater Haushalte. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#verkehrsaufwand-im-personentransport am 10.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020h: Mobilitätsmanagement. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement am 26.10.2020

Website Umweltbundesamt 2020i: Emissionsdaten. Zugriff auf https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#treibhausgas-emissionen-im-personenverkehr-grafik am 11.11.2020

Website Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a: Quartalszahlen IV/2018. Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/20.3-Wirtschaft-und-Tourismus/PDF-Dokumente/Quartalszahlen-2018-04.pdf am 21.08.2019

Website Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019b: Beschlussvorlage der Verwaltung - 06/1763. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/vo020?3&VOLFDNR=7054&refresh=false am 21.08.2019

Website Universitätsstadt Tübingen 2014: Gemeinderatswahl am 25. Mai 2014. Amtliches Endergebnis. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/wahl/html/gr14.html am 15.05.2019

Website Universitätsstadt Tübingen 2016: Gemeinderat 19.12.2016. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/to0040.php?__ksinr=2314&toselect=45256 am 13.05.2019
Website Universitätsstadt Tübingen 2017: Gemeinderat 08.05.2017. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/gemeinderat/to0040.php?__ksinr=2525&toselect=49522 am 19.05.2019
Website Universitätsstadt Tübingen 2020: Stadtplan. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/stadtplan/ am 12.12.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.a: Stadtverkehr Tübingen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/oepnv.pdf am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.b: Regional-Stadtbahn. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/regionalstadtbahn am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.c: Kraftfahrzeugbestand nach Stadtteilen und Motorisierung am 31.12.2018. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/kfz.pdf am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.d: Zugelassene PKW und Motorräder insg. und je 1.000 Einwohner nach Stadtteilen am 31.12.2018. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/pkw-ew.pdf am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.e: Entwicklung der Bevölkerung mit Hauptwohnung im Jahr 2017 nach Stadtteilen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/bevoelkerung_2017.pdf am 07.02.2019
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.f: Bevölkerung nach Altersgruppen und Stadtteilen am 31.12.2019. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/geschlecht_nationalitaet_nachalter-stadtteile.pdf am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.g: Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnung nach Stadtteilen und Status am 31.12.2018. Zugriff auf am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.h: Gemeinderatswahl am 07. Juni 2009. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/wahl/html/gr09.html am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.i: Stadtplan. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/stadtplan/ am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.j: Autofahren. Carsharing mit der teilAuto Neckar-Alb e.G. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/14103.html#/8833 am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.k: Fachabteilung Projektentwicklung. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/verwaltung/dienststellen#projektentwicklung am 20.04.2020
Website Universitätsstadt Tübingen o.J.l: Preise und Auszeichnungen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/franz_viertel#/1898 27.04.2020
Website UTB 2019: UTB Projektmanagement GmbH. Zugriff auf https://utb-berlin.de/projekte/ am 20.08.2019
Website VAG 2019: Linien & Fahrpläne. Zugriff auf https://www.vag-freiburg.de/fahrplan/linien-fahrplaene am 05.05.2020
Website Vauban im Bild o.J.: Bürgervereine in Vauban. Zugriff auf http://www.vauban-im-bild.de/infos_vauban/buergerverein.php am 05.05.2020
Website VCD o.J.: Straße zurückerobern. Zugriff auf https://www.strasse-zurueckerobern.de/ am 08.11.2020
Website VCD o.J.: Leipzig mobil macht Multimodalität sichtbar. Zugriff auf https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/leipzig-mobil/ am 07.09.2019
Website VCD o.J.a: Domagkpark. Intelligent mobil mit der Mobilitätsstation. Zugriff auf https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/beispiele/domagkpark/ am 20.05.2020
Website VCD o.J.b: Integriert in Wohnanlage - Die Mobilitätstation im Domagpark. Domagkpark. Zugriff auf https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/wogeno-muenchen/ am 20.05.2020
Website VCOE o.J.: Was sind Stickoxide und wie schädlich sind sie? Zugriff auf https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/was-sind-stickoxide-und-wie-schaedlich-sind-sie am 10.10.2020
Website Verein für autofreies Wohnen e.V. 2016a: Autofreies Wohnen. Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/autofrei/autofrei-wohnen am 11.03.2019
Website Verein für autofreies Wohnen e.V. 2016b: Der Weg zum autofreien Wohnen. Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/autofrei/die-schritte am 11.03.2019
Website Verein für autofreies Wohnen e.V. 2016c: Der Wechsel des Status. Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/autofrei/statuswechsel am 11.03.2019
Website Verein für autofreies Wohnen e.V. 2016d: Wir über uns. Zugriff auf https://www.autofrei-verein.de/der-verein/der-verein am 11.03.2019
Website VGN 2019a: Linienfahrpläne. Zugriff auf https://www.vgn.de/netz-fahrplaene/linien/am 28.05.2020
Website VGN 2019b: Alle Preise 2019 im Überblick. Zugriff auf https://www.vgn.de/tickets/preise2019/ am 28.05.2020
Website Vienna.at 2020: „Seehub": Multifunktionale Hochgarage in Wiener Seestadt eröffnet. Artikel vom 25.02.2020. Zugriff auf https://www.vienna.at/seehub-multifunktionale-hochgarage-in-wiener-seestadt-eroeffnet/6531426 am 02.04.2020
Website VM BW 2020: Bund bremst ambitionierte Länderregelungen zur Förderung der Elektromobilität aus. Zugriff auf https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/bund-bremst-ambitionierte-laenderregelungen-zur-foerderung-der-elektromobilitaet-aus/ am 26.10.2020
Website Völker, Karin 2016a: „Autofreiheit ist ein Schwindel". Anlieger der Siedlung Weißenburg fürchten Zunahme des Verkehrs. Münster. Artikel in den Westfälischen Nachrichten vom 13.08.2016. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2016/08/2490670-Anlieger-der-Siedlung-Weissenburg-fuerchten-Zunahme-des-Verkehrs-Autofreiheit-ist-ein-Schwindel am 07.07.2019
Website Völker, Karin 2016b: Es bleibt beim autofreien Konzept. LEG widerspricht kritischen Anwohnern. Münster. Artikel in den Westfälischen Nachrichten vom 21.09.2016. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2016/09/2540770-LEG-widerspricht-kritischen-Anwohnern-Es-bleibt-beim-autofreien-Konzept am 07.07.2019
Website Völker, Karin/ Speckmann, Lukas 2016: Ein gescheitertes Konzept? Pro und Contra Weißenburg. Münster. Artikel in den Westfälischen Nachrichten vom 22.10.2015. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2016/08/2491173-Pro-und-Contra-Weissenburg-Ein-gescheitertes-Konzept am 07.07.2019
Website Volksbau Bamberg o.J.: Lagarde Kaserne Bamberg. Zugriff auf https://volksbau.info/lagarde-kaserne am 28.05.2020
Website von Petersdorff, Winand 2019: Die große Uber-Illusion. Zugriff auf https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-fahrdienste-wie-uber-den-stadtverkehr-nicht-entlasten-15987296.html am 26.10.2020
Website VS BUS 2019: Unsere Fahrpläne – Immer aktuell für Sie!. Zugriff auf https://www.vs-bus.de/fahrplaene/ am 08.05.2019
Website Wagnis o.J.: wagnisART. Zugriff auf https://www.wagnis.org/projekte/realisierte-projekte/wagnisart.html am 29.03.2019
Website Wais, Sepp 2008: Die städtische WIT bringt jetzt die gesamte Egeria-Brache in ihren Besitz. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 11.10.2008. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Die-staedtische-WIT-bringt-jetzt-die-gesamte-Egeria-Brache-in-ihren-Besitz-192522.html am 20.0.4.2020

Website WBV-GPA o.J.: Podhagskygasse 2+4; Zugriff auf http://www.wbv-gpa.at/angebot/bestehende-wohnhaeuser/1220/1340/beschreibung am 16.07.2019

Website Westfälische Nachrichten 2008: Heimliche Autofahrer in der Weißenburg-Siedlung? Artikel in den Westfälischen Nachrichten am 10.09.2008. Zugriff auf https://www.wn.de/Muenster/2008/09/Nachrichten-Muenster-Heimliche-Autofahrer-in-der-Weissenburg-Siedlung am 07.07.2019

Website Wettbewerbe aktuell 2020: Bau von Parkpaletten im Lagarde-Campus , Bamberg/ Deutschland. Zugriff auf https://www.wettbewerbe-aktuell.de/ergebnis/bau-parkpaletten-lagarde-campus-bamberg-111139 am 28.05.2020

Website Wiemers, Wolfgang 2020: Entstehungsgeschichte. Münster - eine Fahrradstadt. Zugriff auf http://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=rueckblick;entstehungsgeschichte am 10.03.2020

Website Wien 3420 aspern Development AG 2019a: Mit dem Auto. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/mobilitaet/mit_dem_auto am 07.07.2019

Website Wien 3420 aspern Development AG o.J.d: Mobilität. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/leben-arbeiten/mobilitaet am 03.04.2020

Website Wien 3420 aspern Development AG o.J.e: Mobilität. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/planung__wirklichkeit/mobilitaet am 03.04.2020

Website WIPARK 2020: Parkplatzsuche Donaustadt. Zugriff auf https://www.wipark.at/eportal3/ep/programView.do/pageTypeId/86850/programId/87099/channelId/-56777 am 02.04.2020

Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018a: Quartiermobil. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/quartiermobil/ am 19.06.2019

Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018b: Lincoln by bike. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/lincoln-by-bike am 28.05.2020

Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018c: Heidelberger Straße. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/heidelberger-strasse am 28.05.2020

Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019a: Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/?6726 am 18.06.2019

Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019b: Mobilitätspreis 2019. Zugiff auf https://www.darmstadt.de/nachrichten/rss/news/mobilitaetspreis-2019/ am 25.05.2020

Website Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: Katharina Metzker wird Leiterin des neu geschaffenen Mobilitätsamts der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/presseservice/archiv-einzelansicht/news/katharina-metzker-wird-leiterin-des-neu-geschaffenen-mobilitaetsamts-der-wissenschaftsstadt-darmstadt am 25.05.2020

Website WIT o.J.: Kontakt. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/wit#/8602 am 20.04.2020

Website Woehr 2020: Multiparker 750. Zugriff auf https://woehr.de/de/projekt/madrid-multiparker-750.html am 21.12.2020

Website Wogeno o.J.a: Fritz-Winter-Straße 3+7. Fritz-Winter-Straße 3+7. Zugriff auf https://www.wogeno.de/haeuser/haeuser-im-portrait/fritz-winter-str.html am 20.05.2020

Website Wogeno o.J.b: Erste Mobilitätsstation am DomagkPark eröffnet. Zugriff auf https://www.wogeno.de/aktuelles-uebersicht/aktuelles-detail/erste-mobilitaetsstation-am-domagkpark-eroeffnet.html am 20.05.2020

Website Wöhr 2020: Wöhr. Produktübersicht. Zugriff auf https://woehr.de/de/produktuebersicht.html am 20.11.2020

Website ZEIT Online 2019: Studieren in Villingen-Schwenningen. Zugriff auf https://ranking.zeit.de/che/de/ort/282 am 08.05.2019

Website Zieglwalner, Martina 2018: Mehr Parkflächen für Studenten gefordert. Artikel auf der Website des Schwarzwälder Boten am 06.02.2018. Zugriff auf https://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.villingen-schwenningen-mehr-parkflaechen-fuer-studenten-gefordert.5cfb1bae-756b-4768-917f-3acc20c2a74a.html am 08.05.2019

Website Zimmermann, Martin 2018: Autos sollen draußen bleiben. Diskussion. Artikel im Schwäbischen Tagblatt am 13.03.2018. Zugriff auf https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Autos-sollen-draussen-bleiben-366700.html am 27.04.2020

Website ZIV 2020: Zahlen - Daten - Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019. Zugriff auf https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PK-2020_11-03-2020_Praesentation.pdf am 26.10.2020

Weeber + Partner 2013: Wohnen und Elektromobilität im Rosensteinviertel Stuttgart: Mobilitätsbedürfnisse künftiger Bewohnerinnen und Bewohner Schaufenster Elektromobilität – LivingLab Bwemobil. IN: Siedlungswerk GmbH o.J.a: Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein. Anlage zum Veröffentlichungsbericht. Stuttgart. S. 7-103

Weeber + Partner 2014: Investitionsprozesse bei Wohnungseigentümergemeinschaften mit besonderer Berücksichtigung energetischer und altersgerechter Sanierungen. Zugriff auf https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2014/DL_Investitionsprozesse.pdf;jsessionid=B9387B9F23BCA42CB2FBB357E00F40CB.live21301?__blob=publicationFile&v=1 am 19.11.2020

Weeber + Partner 2016: Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein: Evaluation des Mobilitätskonzepts. Zwischenbericht. September 2016. Stuttgart IN: Siedlungswerk GmbH o.J.a: Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein. Anlage zum Veröffentlichungsbericht. Stuttgart. S. 105-127. Zugriff auf https://www.siedlungswerk.de/sites/default/files/seite-anhang/13625-6682-13625-veroeffentlichungsberichtanlagenweb.pdf am 19.20.2019

Weeber, Hannes/ Weeber, Rotraut (1997): Parkierungsanlagen im verdichteten Wohnungsbau. Bauforschung für die Praxis. Band 28. Stuttgart

Wegner, Madeleine 2016: Automatische Parkhäuser: Parken, Pech und Pannen. Zeitungsartikel in der Südwest Presse, 30.08.2016, Zugriff auf https://www.swp.de/suedwesten/landespolitik/automatische-parkhaeuser_-parken_-pech-und-pannen-23048579.html am 11.02.2019

Wiechert, Reinald 2013a: § 47 NBauO Notwendige Einstellplätze. IN: Große-Suchsdorf, Ulrich et al. 2013: Niedersächsische Bauordnung. Kommentar. München

Wiechert, Reinald 2013b: § 84 NBauO Örtliche Bauvorschriften. IN: Große-Suchsdorf, Ulrich et al. 2013: Niedersächsische Bauordnung. Kommentar. München

Wien 3420 Aspern Development AG 2018: Stellplatzorganisation. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/180108_Stellplatzorganisation_2018-02-01_1602371.pdf am 07.07.2019

Wien 3420 Aspern Development AG 2020: Mobilitätsangebote 2020. Wien. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/200305_Mobilitaetsplan_neu_2020-03-05_130313.pdf am 03.04.2020

Wien 3420 Aspern Development AG/ Magistratsabteilung 18 (Hg.)/ Gehl Architects 2009: Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. Wien. Bearbeitung Gehl Architects Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/PartiturdesffentlichenRaums_2017-07-12_1607953.pdf am 10.07.2019

Wien 3420 Aspern Development AG/ Magistratsabteilung 18 2018: Fortschreibung Masterplan. Stand der Planung 2017. aspern Die Seestadt Wiens. Wien. Zugriff auf https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Fortschreibung_Masterplan_2018-02-01_1602399.pdf am 07.07.2019

Wieseler, Heiner/ Teuchert, Christian/ Zajonz, Susanne 2016: Landesbauordnung Rheinland-Pfalz. Fassung 2015 mit Erläuterungen. Stuttgart

Wiesmann, Martin 2019: § 89. In: Schulte, Bernd. H. et al. 2019: Die neue Bauordnung für Nordrhein-Westfalen. Handkommentar. Heidelberg, München. Landsberg, Frechen, Hamburg. S. 684-689

Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.a: Die Alte Weberei Lustnau. Allgemeine Informationen. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Infoblatt_AllgemeineInfos_AlteWeberei.pdf am 09.02.2019

Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.b: Die Alte Weberei Lustnau. Infoblatt 2. Der Weg ins neue Viertel. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Infoblatt2_Bauen_AlteWeberei.pdf am 09.02.2019

Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.c: Die Alte Weberei Lustnau. Infoblatt 4. Energiekonzept. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Infoblatt4_Energiekonzept.pdf am 09.02.2019

Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.d: Die Alte Weberei Lustnau. Infoblatt 3. Die wichtigsten Regelungen zum Bauen in der Alten Weberei. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Infoblatt3_Regelungen_AlteWeberei.pdf am 09.02.2019

Wirtschaftsförderung Tübingen o.J.e: Die Weberei Lustnau. Infoblatt 1. Hier finden Sie Antworten auf häufige Fragen zum Bauen und Leben in der Alten Weberei. Zugriff auf https://www.tuebingen.de/Dateien/Infoblatt1_FAQ_AlteWeberei.pdf am 09.02.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009a: Satzung über die Schaffung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Einstellplatzsatzung), vom 04.05.2009. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/satzungen/662.pdf am 03.11.2018

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009b: Magistratsvorlage. Vorlage-Nr. 2008/0576. Betreff: Satzung über die Schaffung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Stadtgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt - Einstellplatzsatzung. 18.02.2009. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/show_pdf.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=82210100472.pdf&_nk_nr=8&_nid_nr=82210100472&_neu_dok=&status=1&sitzungsnummer=ni_2008-Stavo-30 am 03.11.2018

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009c: Statistischer Kurzbericht Jahr 2008. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. Statistik und Stadtforschung. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/kurzberichte/KurzberichtJahr2008.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011a: Vorlage-Nr. 2011/0197. Betreff: Städtebaulicher Vertrag im Rahmen der Konversionsflächenentwicklung der Lincoln- Siedlung, Cambrai-Fritsch-Kaserne sowie der Jefferson-Siedlung. Vorlage vom: 10.05.2011. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=160405100195&nid=ni_2010-Stavo-50&suchbegriffe=2011%2F0197&select_gremium=&select_art=&status=1&x=14&y=10 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011b: Vorlage-Nr. 2011/0202. Betreff: Konversion Cambrai-Fritsch-Kaserne, Jefferson Siedlung und Lincoln Siedlung - Rahmenplanung Bessungen-Süd mit Entwicklungskonzept Lincoln-Siedlung. Vorlage vom: 10.05.2011. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=169520100200&nid=ni_2010-Stavo-50&suchbegriffe=2011+0202&select_gremium=&select_art=&status=1&x=16&y=7 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011c: Anlage zu Vorlage-Nr. 2011/0202. Rahmenplan Darmstadt Bessungen Süd. Lincoln-Siedlung / Jefferson-Siedlung / ehemalige Cambrai-Fritsch-Kaserne. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=169520100200&nid=ni_2010-Stavo-50&suchbegriffe=2011+0202&select_gremium=&select_art=&status=1&x=16&y=7 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2011d: Statistische Berichte. 1. Halbjahr 2011. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/statberichte/StatBer1-2011-internet.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014a: Vorlage-Nr. 2014/0249. Betreff: Konversion Lincoln-Siedlung - Zielvereinbarung mit BVD New Living GmbH & Co KG. Vorlage vom: 30.06.2014. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=232706100248&nid=ni_2014-Stavo-96&suchbegriffe=2014%2F0249&select_gremium=&select_art=&status=1&x=10&y=9 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014b: Anlage 1 zu Vorlage 2014/0249. Zielsetzungen für einen städtebaulichen Vertrag für die Konversion der Lincoln-Siedlung zwischen BVD New Living GmbH & Co. KG und Wissenschaftsstadt Darmstadt (Stand 30.06.2019). Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=232706100248&nid=ni_2014-Stavo-96&suchbegriffe=2014%2F0249&select_gremium=&select_art=&status=1&x=10&y=9 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014c: Vorlage-Nr. 2014/0004. Betreff: Konversion Darmstadt - Aktueller Stand. Vorlage vom: 17.12.2013. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=231712100003&nid=ni_2014-Mag-352&suchbegriffe=2014%2F0004&select_gremium=&select_art=&status=1&x=14&y=10 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014d: Statistischer Kurzbericht Jahr 2013. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. Statistik und Stadtforschung. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/kurzberichte/Kurzbericht-Jahr-2013.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2014e: Fahrradstadtplan Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/fahrrad/2016-11_Fahrradstadtplan.pdfam 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015a: Vorlage Nr. 2015/0457. Betreff: Bebauungsplan S 25 - Lincoln-Siedlung - (Satzungsbeschluss). Vorlage vom 19.10.2015. Darmstadt. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100456&nid=ni_2015-Stavo-108&status=1&suchbegriffe=Satzungsbeschluss+Lincoln&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2015-01-01&datum_bis=2016-08-01&richtung=ASC&entry=&kriterium=be&x=9&y=16 am 07.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015b: Anlage 1 zu Vorlage Nr. 2015/0457. Bebauungsplan S 25 – Lincoln-Siedlung – Prüfung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. 15.10.2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100456&nid=ni_2015-Stavo-108&status=1&suchbegriffe=Satzungsbeschluss+Lincoln&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2015-01-01&datum_bis=2016-08-01&richtung=ASC&entry=&kriterium=be&x=9&y=16 am 07.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015c: Anlage 3 zu Vorlage Nr. 2015/0457. Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“. Teil A. Begründung (§ 9 Abs. 8 BauGB), 15. Oktober 2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100456&nid=ni_2015-Stavo-108&status=1&suchbegriffe=Satzungsbeschluss+Lincoln&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2015-01-01&datum_bis=2016-08-01&richtung=ASC&entry=&kriterium=be&x=9&y=16 am 07.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015d: Anlage 4 zu Vorlage 2015/0457. Bebauungsplan S 25 „Lincoln Siedlung“ mit Satzung über die Gestaltung baulicher Anlagen und zur Schaffung von Anlagen zum Sammeln oder Verwenden von Niederschlagswasser Planteil 1/2. 15.10.2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100456&nid=ni_2015-Stavo-108&status=1&suchbegriffe=Satzungsbeschluss+Lincoln&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2015-01-01&datum_bis=2016-08-01&richtung=ASC&entry=&kriterium=be&x=9&y=16 am 07.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015e: Anlage 5 zu Vorlage 2015/0457. Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“ mit Satzung über die Gestaltung baulicher Anlagen und zur Schaffung von Anlagen zum Sammeln oder Verwenden von Niederschlagwasser Plan 2/2, 15.10.2015, Bebauungsplan Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100456&nid=ni_2015-Stavo-108&status=1&suchbegriffe=Satzungsbeschluss+Lincoln&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2015-01-01&datum_bis=2016-08-01&richtung=ASC&entry=&kriterium=be&x=9&y=16 am 07.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015f: Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“ mit Satzungen über die Gestaltung baulicher Anlagen und zur Schaffung von Anlagen zum Sammeln oder Verwenden von Niederschlagswasser. Planteil 1/2 und Planteil 2/2. Inkraftgetreten am 16.07.2016, Zugriff auf https://stadtatlas.darmstadt.de/BP/S25.pdf am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015g: Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“. Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB. Dezember 2015. Zugriff auf https://stadtatlas.darmstadt.de/BP/S25.pdf am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015h: Vorlage-Nr. 2015/0192. Betreff: Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung (Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung). Vorlage vom 12.05.2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251205100191&nid=ni_2015-Bau-44&suchbegriffe=2015%2F0192&select_gremium=&select_art=&status=1&x=14&y=5 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015i: Anlage 1 zu Vorlage 2015/ 0192. Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung. Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251205100191&nid=ni_2015-Bau-44&suchbegriffe=2015%2F0192&select_gremium=&select_art=&status=1&x=14&y=5 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015j: Vorlage-Nr. 2015/0455. Betreff: Städtebaulicher Vertrag zur Konversion Lincoln-Siedlung. Vorlage vom 19.10.2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100454&nid=ni_2015-Mag-431&suchbegriffe=2015%2F0455&select_gremium=&select_art=&status=1&x=6&y=6 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2015k: Anlage 1 zur Vorlage-Nr. 2015/0455. Städtebaulicher Vertrag gem. § 11 BauGB zur Konversion Lincoln-Siedlung. Stand 01.10.2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=251910100454&nid=ni_2015-Mag-431&suchbegriffe=2015%2F0455&select_gremium=&select_art=&status=1&x=6&y=6 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016a: Vorlage Nr. 2016/0458. Betreff: Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung - (Aufstellungsbeschluss). Vorlage vom 08.11.2016. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=270811100457&nid=ni_2016-Stavo-115&suchbegriffe=Verzichtssatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=5&y=13 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016b: Vorlage-Nr. 2016/0305. Betreff: 1. Änderung der Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung. Vorlage vom 25.07.2016. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=272507100304&nid=ni_2016-Stavo-113&suchbegriffe=Verzichtssatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=18&y=10 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016c: Anlage 1 zu Vorlage-Nr. 2016/0305. Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung. Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=272507100304&nid=ni_2016-Stavo-113&suchbegriffe=Verzichtssatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=18&y=10 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2016d: Anlage 2 zu Vorlage-Nr. 2016/0305. Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung 664. Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung. Vom 03.07.2015. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=272507100304&nid=ni_2016-Stavo-113&suchbegriffe=Verzichtssatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=18&y=10 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017a: Vorlage-Nr. 2017/0017. Betreff: Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements in der Lincoln-Siedlung. Vorlage vom: 19.01.2017. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=291901100016&nid=ni_2017-HFA-129&suchbegriffe=st%E4dtebaulicher+Vertrag+lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=11&y=4 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017b: Anlage zur Vorlage 2017/0017. Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Städtebaulichen Vertrags zur Konversion der Lincoln-Siedlung vom 15.12.2015. Zugriff auf, https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=291901100016&nid=ni_2017-HFA-129&suchbegriffe=st%E4dtebaulicher+Vertrag+lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=11&y=4 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017c: Vorlage-Nr. 2017/0425. Betreff: Bebauungsplan S 25.1 – Lincoln-Siedlung – (Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung). Vorlage vom 05.12.2017. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=290412100424&nid=ni_2018-Stavo-126&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25.1+Lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=17&y=5 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018a: Stellplatzvergabeordnung. Kriterien und Prozedere zur Vergabe von Stellplätzen in der Lincoln Siedlung. Stand 17.12.2018. Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/verkehrsprojekte/Mobilitaet_Lincoln/Stellplatzvergabeordnung.pdf am 16.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019a: Vorlage-Nr. 2019/0066. Betreff: Bebauungsplan S 25.1 – Lincoln-Siedlung – (Offenlagebeschluss). Vorlage vom: 21.02.2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192102100065&nid=ni_2019-Stavo-136&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25.1+Lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=15 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019b: Anlage 1 zu Vorlage Nr. 2019/0066. Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung. Vorläufige Prüfung der Stellungnahme der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. 20.02.2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192102100065&nid=ni_2019-Stavo-136&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25.1+Lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=15 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019c: Anlage 3 zur Vorlage 2019/0066. Entwurf zum Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung zur Änderung des Bebauungsplans S 25 - Lincoln-Siedlung. Begründung zum Entwurf (§ 9 Abs. 8 BauGB). Februar 2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192102100065&nid=ni_2019-Stavo-136&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25.1+Lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=15 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019d: Anlage 4 zur Vorlage 2019/0066. Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung zur Änderung des Bebauungsplanes S 25 - Lincoln-Siedlung mit Satzungen über die Gestaltung baulicher Anlagen und zur Schaffung von Anlagen zum Sammeln und Verwenden von Niederschlagswasser. Planteil 1/2. Februar 2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192102100065&nid=ni_2019-Stavo-136&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25.1+Lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=15 am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019e: Anlage 5 zur Vorlage 2019/0066. Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung zur Änderung des Bebauungsplanes S 25 - Lincoln-Siedlung mit Satzungen über die Gestaltung baulicher Anlagen und zur Schaffung von Anlagen zum Sammeln und Verwenden von Niederschlagswasser. Planteil 2/2. Februar 2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192102100065&nid=ni_2019-Stavo-136&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25.1+Lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=13&y=15 am 06.08.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019f: Zahlen in Kürze 2019. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/ZahlenInKuerze2019_Internet.pdf am 21.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019g: Satzung über die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt-Einstellplatzsatzung vom 26.06.2019. Einstellplatzsatzung 662. Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/satzungen/662.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019h: Datenreport 2019. 2.106 Haushalte in Darmstadt nach Anzahl der Personen zum 31.12.2018. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/02Bevoelkerung/K02-106-108.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019i: Statistische Berichte. 1. Halbjahr 2019. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Statistische_Bericht_1_2019_Internet.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019j: Magistratsvorlage. Vorlage-Nr. 2019/0306. Betreff: Bebauungsplan S 25.1 – Lincoln-Siedlung – (Satzungsbeschluss). Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192409100306&nid=ni_2019-Stavo-143&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25+lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=9&y=7 am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019k: Anlage 1 zu Magistratsvorlage. Vorlage-Nr. 2019/0306. Abschließende Prüfung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung. 24.09.2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192409100306&nid=ni_2019-Stavo-143&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25+lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=9&y=7 am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019l: Anlage 3 zu Magistratsvorlage. Vorlage-Nr. 2019/0306. Entwurf zum Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung - zur Änderung des Bebauungsplans S 25 – Lincoln-Siedlung. Begründung (§ 9 Abs. 8 BauGB), September 2019. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192409100306&nid=ni_2019-Stavo-143&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25+lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=9&y=7 am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019m: Bebauungsplan S 25.1 - Lincoln-Siedlung - zur Änderung des Bebauungsplanes S 25. Darmstadt. Zugriff auf https://stadtatlas.darmstadt.de/BP/S25.1.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019n: Magistratsvorlage Vorlage-Nr. 2019/0331. Betreff: 2. Änderung der Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von notwendigen und nicht notwendigen Stellplätzen in der Lincoln-Siedlung (Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung). Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20191610100331&nid=ni_2019-Stavo-143&suchbegriffe=Bebauungsplan+S+25+lincoln&select_gremium=&select_art=&status=1&x=18&y=7 am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019o: Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von notwendigen und nicht notwendigen Stellplätzen in der Lincoln-Siedlung. Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung. Vom 11.12.2019. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/satzungen/664.pdf am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019p: Magistratsvorlage Vorlage-Nr. 2019/0353. Betreff: Förderprojekt „NaMoLi - Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt“ im Rahmen der „MobilitätsWerkStadt 2025“ – Wettbewerb des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20192810100353&nid=ni_2019-Stavo-143&suchbegriffe=&select_gremium=&select_art=&status=1&x=12&y=15 am 28.05.2020

Wissenschaftsstadt Darmstadt Mobilitätsmanagement 2019a: Einladung an alle derzeitigen und zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung zur Teilnahme an der dritten Sitzung des Arbeitskreises „Mobilität auf Lincoln“. Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/verkehrsprojekte/Mobilitaet_Lincoln/20190123_Aushang_AK_Mobilitaet.pdf am 16.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.a: Moderne Mobilität für ein neues Quartier. Darmstadt. Zugriff auf https://www.lincoln-siedlung.de/download.cfm?folder=6307JE466A8CA07C98629076A06040441&download=0301J44E404060441, https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/mobilitaetskonzept am 08.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.b: lincolnmobil. Nutze deine Möglichkeiten! Modell-Quartier für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Lincoln/lincoln_12seiten_flyer.pdf am 16.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.c: lincolnsiedlung. Mobilitätskonzept. Modell-Quartier für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Lincoln/lincoln_mobil_fachbroschuere.pdf am 16.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.d: lincolnmobil. Nutze deine möglichkeiten! Die Mobilität von morgen schon heute erleben. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Lincoln/lincoln_mobil_imagebroschuere.pdf am 16.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.e: Stellplatzvergabe in der Lincoln-Siedlung. FAQ - häufig gestellte Fragen. Stadtplanungsamt Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/verkehrsprojekte/Mobilitaet_Lincoln/20190123_FAQ.pdf am 16.06.2019

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.f: Statistische Berichte 2. Halbjahr 2019. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Statistische_Berichte_2_2019_Internet.pdf am 20.08.2020

Wittfoht Architekten BDA 2020: parkpaletten im lagarde-campus in bamberg. Pläne des Wettbewerbs. Zugriff auf https://www.stadtwerke-bamberg.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Unternehmen/Wettbewerb_Parkpalette_Lagarde_Platz_1.pdf am 28.05.2020

Wohnbauvereinigung für Privatangestellte o.J.: Sechzig. 60 Jahre Wohnbauvereinigung für Privatangestellte. Wien. Zugriff auf http://www.wbv-gpa.at/media/calameopdf/14_WBV_60_Jahre_Buch_Onlineversion_1_.pdf am 17.07.2019

wohnfonds_wien 2018: aspern – die seestadt wiens. gefördert wohnen in einem neuen stadtteil. Wien. Zugriff auf https://www.wohnfonds.wien.at/media/file/Publikationen/2018_SeesatdtAspern_low_e02.pdf am 09.07.2019

wohnfonds_wien 2019: BEURTEILUNGSBLATT. 4-Säulen Modell. Stand: August 2019. Zugriff auf http://www.wohnfonds.wien.at/downloads/lgs/4-Saeulen-Modell%20Gesamt_2019.pdf am 20.03.2020

wohnfonds_wien o.J.: Bauträgerwettbewerb, 22., Kostengünstiges Wohnen in Wien – Donaustadt. Wien. Zugriff auf http://www.wohnfonds.wien.at/media/file/Neubau/abgeschl_wettbewerbe/2011_22_Kostengnstiges_Wohnen_in_Wien.pdf am 17.07.2019

Wolff, Stephan 2013: Dokumenten- und Aktenanalyse. In: Flick, Uwe/ von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines (Hg.) (2013): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg. S. 502-513

Wulfrath, Uwe 2015: Motivieren, steuern, unterstützen. Wie die Kommune neue Quartiere zur Blüte bringt. In: Stadtwandel Verlag (Hg.): Französisches Viertel Tübingen. Stadt im Wandel Nr. 15. Tübingen. S. 47-49

Zengerling, Cathrin 2017: Rechtsgutachten. e-Quartier Hamburg Elektromobilität in urbanen Wohnquartieren. Hamburg. Zugriff auf https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Cathrin_Zengerling/Rechtsgutachten_e-Quartier_Hamburg_Langfassung.pdf am 26.10.2020

Zimmermann, Daniel 2019: 6.2 Wohnen. In: Statistisches Bundesamt (Destatis)/ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) (Hg.): Datenreport 2018. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. S. 217-238. Zugriff auf https://www.wzb.eu/system/files/docs/sv/iuk/dr2018_bf_pdf_ganzes_buch.pdf am 13.10.2020

Zimmermann, K. 1986: Umwelt-Verbund im Nahverkehr. Städte- und Gemeindebund 41 (2), S. 55–62

Befragungsverzeichnis

Amt für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement 30.09.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Lagarde Campus in Bamberg durch Mitarbeiter des Amts für Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement; Rückmeldung am 30.09.2020

Archy Nova 17.07.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zum Projekt Rote Wand in Stuttgart durch geschäftsführenden Gesellschafter von ARCHY NOVA Projektentwicklung GmbH; Rückmeldung am 17.07.2020

Firmengruppe orbau 16.07.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen durch Leitung Vertrieb bei der Firmengruppe Orbau, zu den Projekten Oase und Schneeflären in Kehl; Rückmeldung am 16.07.2020

Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG 23.11.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt `Neues Hulsberg-Viertel´ in Bremen durch Herrn Florian Kommer (Geschäftsführer der Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG), Rückmeldung am 23.11.2020

HafenCity Hamburg GmbH 23.09.2020: Telefoninterview mit Senior Projektmanagerin und Senior Projektmanager Mobilität und Nachhaltigkeit zur Beantwortung des Fragebogens zum Projekt Baakenhafen in der HafenCity Hamburg, geführt am 23.09.2020, 10:00 - 11:00 Uhr

Hähnig, Anette 07.08.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zu Parkierungsbauwerk in Hof 4 in der Alten Weberei (Tübingen); Architekturbüro Hähnig I Gemmeke Tübingen; Rückmeldung am 07.08.2020

Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 13.08.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zu kleinräumigen statistischen Auswertungen für den Domagkpark durch Mitarbeiterin im Statistischen Amt der Landeshauptstadt München, Rückmeldung am 13.08.2020

Landeshauptstadt München, Statistisches Amt 14.08.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zu kleinräumigen statistischen Auswertungen für den Domagkpark (Wohnungsbestand) durch Mitarbeiterin im Statistischen Amt der Landeshauptstadt München, Rückmeldung am 14.08.2020

Leipzig 2 GmbH 27.10.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Westlich des Hauptbahnhofes in Leipzig durch Projektentwicklungsgesellschaft (erhalten über Stadtverwaltung); Rückmeldung am 27.10.2020

Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland 15.01.2019: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen durch Mitarbeiterin im Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland zu Regelungen zu örtlichen Bauvorschriften in der Landesbauordnung; Rückmeldung am 15.01.2019

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 08.01.2019: persönliches Interview mit einem Mitarbeiter im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg am 08.01.2019; 9:00 – 10:45 Uhr

Referat für Stadtplanung und Bauordnung 13.11.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Domagkpark in München durch mehrere Mitarbeiter des Referats für Stadtplanung und Bodenordnung; Rückmeldung am 13.11.2020

Samaan, Astrid 20.08.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Lincoln-Siedlung in Darmstadt durch Abteilungsleiterin Mobilität im Mobilitätsamt der Stadtverwaltung Darmstadt; Rückmeldung am 20.08.2020

Scheuenstuhl, Peter 26.11.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Lagarde-Campus in Bamberg durch Leiter der Abteilung Verkehr und Bäder der Stadtwerke Bamberg; Rückmeldung am 26.11.2020

Schneider, Franz 05.08.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zu den Bebauungsplänen Neue Weststadt durch Mitarbeiter im Stadtplanungsamt der Stadt Esslingen am Neckar; Rückmeldung am 05.08.2020

Schwark, Hendrik 26.08.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Stellwerk 60 in Köln durch Mitarbeiter im Stadtplanungsamt der Stadt Köln, Stadtbezirk Nippes, Rückmeldung am 26.08.2020

Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt/ Korzer, Marcus 25.11.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Westlich des Hauptbahnhofs in Leipzig durch Mitarbeiter des Verkehrs- und Tiefbauamts und des Stadtplanungsamts der Stadt Leipzig; Rückmeldung am 25.11.2020

Stadt Stuttgart 15.07.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zum Bebauungsplan Keltersiedlung durch Mitarbeiterin im Amt für Stadtplanung und Wohnen, Abteilung Nord der Stadt Stuttgart; Rückmeldung am 15.07.2020

STAGE76, Studenten.Wohnen.Bruchsal. GmbH & Co. KG 14.07.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zum Stellplatzbau beim Projekt Stage76 in der Bahnstadt Bruchsal durch Stage76, Studenten.Wohnen.Bruchsal. GmbH & Co. KG; Rückmeldung am 14.07.2020

Stein, Andreas 24.11.2020: schriftliche Beantwortung von Fragebogen zum Projekt Alte Weberei in Tübingen durch Mitarbeiter in der Fachabteilung Projektentwicklung der Stadtverwaltung Tübingen; Rückmeldung am 24.11.2020

Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Projektentwicklung 10.06.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zu kleinräumigen Daten im Französischen Viertel durch Mitarbeiter in der Fachabteilung Projektentwicklung in der Stadtverwaltung Tübingen; Rückmeldung am 10.06.2020

Warnstorf, Jörg 11.08.2020: Telefoninterview mit Herrn Jörg Warnstorf, Geschäftsführer des Vereins für autofreies Wohnen e.V. (Vauban) am 11.08.2020, 16:45 - 17:15 Uhr

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung 07.09.2020: schriftliche Beantwortung (E-Mail) von Fragen zu kleinräumigen Daten für die Lincoln-Siedlung durch Mitarbeiter im Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung; Rückmeldung am 07.09.2020

Gesetzesverzeichnis

AV Stellplätze	Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze), Vom 15. Juli 2020, (ABl. S. 4318); berichtigt ABl. S. 4513.
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist“
BauO Bln	Bauordnung für Berlin vom 29.09.2005 (GVBl. 2005, S. 495), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.05.2020 (GVBl. S. 322)
BauO LSA	Bauordnung des Landes Sachsen (BauO LSA), in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.09.2013 (GVBLl. LSA 2013, 440, 442), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juli 2018 (GVBl. LSA S. 187)
BauO LSA i.d.F.v. 2005	Bauordnung des Landes Sachsen (BauO LSA) vom 20. Dezember 2005 (GVBl. LSA 2005, 769)
BauO LSA i.d.F.v. 2005	Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) vom 20. Dezember 2005
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. April 2020 (GV. NRW. S. 218b), in Kraft getreten am 15. April 2020
BauO NRW i.d.F.v. 2000	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.03.2000 (GV NRW S. 255)
BauO NRW i.d.F.v. 2016	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 15.12.2016 (GV. NRW. 2016, Nr. 45, S. 1161)
BayAGVwGO	Gesetz zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung (AGVwGO) Bayern. in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1992, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2015
BayBO i.d.F.v. 2007 (geändert 2017)	Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2017
BayBO i.d.F.v. 2007 (geändert 2020)	Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Juli 2020 (GVBl. S. 381)
BayBO i.d.F.v. 2007	Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.8.2007
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981 (BayRS V S. 731) BayRS 91-1-B
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981. (BayRS V S. 731)
BBauG	Bundesbaugesetz (BBauG) vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341)
BbgBO	Brandenburgische Bauordnung (BbgBO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 2018 (GVBl.I/18)
BbgBO i.d.F.v. 2003	Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung vom 16.07.2003
BbgGStV	Brandenburgische Verordnung über den Bau von Garagen und Stellplätzen und den Betrieb von Garagen (Brandenburgische Garagen- und Stellplatzverordnung – BbgGStV), vom 8. November 2017
BetrVO	Verordnung über den Betrieb von baulichen Anlagen (Betriebs-Verordnung - BetrVO) Vom 10. Oktober 2007 (GVBl. S. 516), zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. März 2017 (GVBl. S. 277) (Inkrafttreten am 08. April 2017) (Berlin)
BO für Wien	Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien)
BremGarV	Bremische Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Bremische Garagenverordnung – BremGarV), vom 06.10.2009 (Brem.GBl. S. 401 - 2130-d-1a)
BremLBO	Bremische Landesbauordnung vom 4. September 2018
BwAGVwGO	Gesetz zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung (AGVwGO) Baden-Württemberg. vom 14. Oktober 2008. zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Mai 2017
EinstplS DA	Satzung über die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Einstellplatzsatzung 662 vom 26.06.2019.
FabS M	Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS). Vom 26. Juni 2020.
GarVO	Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und offenen Stellplätzen (Garagenverordnung – GarVO), vom 17.01.2012 (Hamburg)
GarVO M-V	Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung – GarVO M-V), vom 08.03.2013 (Hessen)
GarVO RLP	Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Garagenverordnung - GarVO), vom 13.06.1990, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.2002 (Rheinland-Pfalz)
GarVO Saar	Dritte Verordnung zur Landesbauordnung (Garagenverordnung - GarVO), vom 23.12.1965, in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.08.1976, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.08.2008

GarVO S-H	Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Garagenverordnung - GarVO), vom 22. April 2020
GaStAbS AB	Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Garagen-, Stellplatz- und Abstellplatzsatzung - GaStAbS) geändert durch Änderungssatzung vom 22.11.2017. (Aschaffenburg)
GaStellV	Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung GaStellV) vom 30.11.1993, zuletzt geändert zuletzt durch § 3 der Verordnung vom 7. August 2018 (GVBl. S. 694)
GaStplVO	Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzverordnung - GaStplVO), vom 04.09.1989; zuletzt 2012 geändert (Niedersachsen)
GaV	Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung - GaV) vom 17. November 2014. GVBl. 2014, 286.
GaVO	Verordnung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Garagen und Stellplätze (Garagenverordnung - GaVO) vom 7. Juli 1997, letzte berücksichtigte Änderung: Überschrift und §§ 6 und 11 geändert durch Artikel 131 der Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 114)
GaVO	Verordnung des Wirtschaftsministeriums über Garagen und Stellplätze (Garagenverordnung - GaVO) *) Vom 7. Juli 1997
GaVO S-A	Garagenverordnung (GaVO) Sachsen-Anhalt, vom 14.09.2006, zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.05.2015
GebOSt	Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert
GemO	Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (Gemeindeordnung - GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000, zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Juni 2020 (GBl. S. 403)
GG	Grundgesetz, Ausfertigungsdatum: 23.05.1949, zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 Satz 2 G vom 29.9.2020 I 2048
HBauO	Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14.12.2005 (HmbGVBl. 2005, S. 525), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148, 155)
HBO	Hessische Bauordnung in der Fassung von 28. Mai 2018, zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Juni 2020 (GVBl. S. 378)
HBO i.d.F.v. 2011	Hessische Bauordnung (HBO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.01.2011 (GVBl. I 2011, S. 46 vom 18.02.2011), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.12.2016 (GVBl. S. 294)
HBO i.d.F.v. 2005	Hessische Bauordnung (HBO) vom 18. Juni 2002 (GVBl. I S. 274), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2005 (GVBl. I S. 662)
HBO i.d.F.v. 2015	Hessische Bauordnung (HBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 2011, geändert durch Gesetz vom 30. November 2015
LBau M-V	Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBau M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.2015, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. November 2019 (GVOBl. M-V S. 682)
LBauO	Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.06.2019 (GVBl. S. 112)
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg, in der Fassung vom 5. März 2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2019
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2010, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2019 (GBl. S. 313)
LBO i.d.F.v. 1964	Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) vom 6. April 1964. Gesamtausgabe in der Gültigkeit vom 01.01.1965 bis 30.06.1968
LBO i.d.F.v. 1972	Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1972
LBO i.d.F.v. 1983	Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 1983
LBO i.d.F.v. 1995	Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1995, am 1. Januar 1996 in Kraft getreten
LBO i.d.F.v. 2014	Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. November 2014 (GBl. S. 501)
LBO SH	Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 22.01.2009 (GVOBl. 2009, 2. 6), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.10.2019, GVOBl. S. 398
LBOSaar	Landesbauordnung Saarland (LBOSaar) vom 18.02.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2019 (Amtsbl. I 2020 S. 211, 760)
MBO	Musterbauordnung, Fassung vom November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss der Bauministerkonferenz vom 27.09.2019 (Zugriff auf https://www.is-argebau.de/Dokumente/42323097.pdf am 20.08.2020)
MBO i.d.F.v. 1989	Musterbauordnung in der Fassung vom 11. Dezember 1981, zuletzt geändert durch Beschluss der Ministerkonferenz der ARGEBAU vom 30. November 1989
MBO i.d.F.v. 1997	Musterbauordnung in der Fassung Dezember 1997
MBO i.d.F.v. 2002	Musterbauordnung in der Fassung vom 8. November 2002
MBO i.d.F.v. 2008	Musterbauordnung in der Fassung vom 8. November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss der Bundesministerkonferenz im Oktober 2008
MBO i.d.F.v. 2012	Musterbauordnung in der Fassung vom 8. November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss vom 21. September 2012
MBO i.d.F.v. 2016	Musterbauordnung in der Fassung vom 8. November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss der Bundesministerkonferenz vom 13.05.2016

M-GarVO	Muster einer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Muster-Garagenverordnung M-GarVO), Fassung Mai 1993, geändert durch Beschlüsse vom 19.09.1996, 18.09.1997 und 30.05.2008
NBau O i.d.F.v. 1995	Niedersächsische Bauordnung (NBauO) in der Fassung vom 13. Juli 1995
NBauO	Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. 2012, S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 15.07.2020 (Nds. GVBl. S. 244)
NBauO i.d.F.v. 2003	Niedersächsische Bauordnung (NBauO) in der Fassung vom 10. Februar 2003
RGaO	Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung - RGaO) vom 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219) in d. Fassung d. Erl. vom 13. Sept. 1944 (RABl. I S. 325)
SächsBO	Sächsische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 2016 (SächsGVBl. S. 186), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Dezember 2018 (SächsGVBl. S. 706)
SächsBO i.d.F.v. 1999	Sächsische Bauordnung (SächsBO) in der Fassung vom 18. März 1999
SächsGarStellplVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über Garagen und Stellplätze (Sächsische Garagen- und Stellplatzverordnung – SächsGarStellplVO), vom 13.07.2011
SBauVO	Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO), vom 02.12.2016 (Nordrhein-Westfalen)
SHS	Satzung der Stadt Brandenburg an der Havel über die Festsetzung der Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzherstellungssatzung - SHS) vom 24.01.2014.
StA H	Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen in Hannover. Zuletzt geändert durch Satzung vom 19.04.2001.
StA OLDB	Satzung der Stadt Oldenburg über den Ablösebetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze (Ablösesatzung) vom 29.10.2001
StAB WB	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Erhebung von Ablösebeträgen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.02.2012
StAB WB	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Erhebung von Ablösebeträgen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.02.2012.
StAbIS DE	Stadt Dessau-Roßlau. Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen. Inkraftsetzung: 27. April 2008
StAS CB	Stellplatzablösesatzung der Stadt Cottbus (StAS) vom 03.11.2004.
StAS D	Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Ablösung von Stellplätzen vom 28.08.2019.
StAS L	Neufassung der Satzung über die Ablösung notwendiger Stellplätze in der Stadt Leipzig (Stellplatzablösesatzung), Beschluss der Ratsversammlung vom 14.12.2005
StAS MZ	Satzung der Stadt Mainz über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen gemäß § 47 Abs. 4 der Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO), zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 23.04.2008
StellplOG HB	Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen – StellplOG) vom 18. Dezember 2012.
StErl	Stellplatzerlass StErl, Verwaltungsvorschrift zu § 55 der Landesbauordnung - Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder, Schleswig Holstein, Amtsbl. Schl.-H. 1995, S. 611, 17.07.2000, S. 470 aufgehoben
StGaFaS DD	Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (6.3 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS) vom 29. Juni 2018.
StPlS A	Satzung der Stadt Augsburg über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder. Stellplatzsatzung (StPlS) vom 25.11.2010 zuletzt geändert am 17.03.2016.
StplS CB	Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung - StplS) vom 03.11.2004.
StplS FF	Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS) vom 02.03.2012.
StPlS LA	Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung-StPlS), Stand 09.07.2019.
StPlS M	Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPlS). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 19.12.2007
StpS F	Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, zuletzt geändert mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 12.12.2019.
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg (Straßengesetz - StrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 1992, zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. Februar 2020 (GBl. S. 37, 43)
StS BA	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung StS) vom 11. August 2014. (Bamberg)
StS BRHV	Ortsgesetz der Stadt Bremerhaven über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze (Bremerhavener Stellplatzortsgesetz) vom 6. Dezember 2012.
StS BT	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 29.05.2019. (Bayreuth)

StS D	Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) vom 28.08.2019.
StS DE	Stadt Dessau-Roßlau. Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 09.12.2015.
StS DO	Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund. Beschlossen in der Sitzung am 21.02.2019.
StS E	Stellplatzsatzung der Stadt Essen vom 30. Juni 2020. 6.24.
StS FA	Satzung der Stadt Falkensee. 1. Änderung über die Herstellung von Stellplätzen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei der Errichtung und wesentlichen Änderungen baulicher und anderer Anlagen (Stellplatzsatzung – Beschluss-Nr. 103/37/07 vom 27. Juni 2007).
StS FD	Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) der Stadt Fulda. Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 07.05.2018.
StS FL	Satzung der Stadt Flensburg über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Flensburger Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.05.2017
StS GI	Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 05.12.2001, zuletzt geändert 23.03.2016. (Gießen)
StS H	Satzung über die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge, Stellplatzsatzung (Gem. Abl. 2020, S. 186). (Hannover)
StS HAL	Satzung der Stadt Halle (Saale) über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 28.09.2016.
StS HGW	Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung) (rechtskräftig seit 19.03.2019).
StS HRO	Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung). Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock am 11.10.2017.
StS HST	7. Satzung der Hansestadt Stralsund über die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen sowie die Ablösebeträge (Stellplatzsatzung) Beschluss-Nr. 2017-VI-01-0535 vom 19.01.2017.
StS HU	Stellplatzsatzung. Beschluss in der Sitzung der Stadtverordnung am 08.06.2009. (Hanau)
StS IS	Stellplatzsatzung der Stadt Iserlohn. Beschlossen in der Sitzung am 19.03.2019
StS KS	6.23 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder, vom 01.03.2004 in der Fassung der ersten Änderung vom 27.05.2013. (Kassel)
StS L	Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung). Beschlossen in der Sitzung vom 19.11.2019
StS M	Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung), Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 17.10.2014.
StS MZ	Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellanlagen. Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 02.12.2015.
StS N	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 14.12.2007 zuletzt geändert durch Satzung vom 15.12.2016. (Nürnberg)
StS NK	Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS). Beschluss vom 30.06.2010. (Neunkirchen)
StS OLDB	Stellplatzsatzung für das Stadtzentrum der Stadt Oldenburg (Oldb). Inkraftgetreten am 14. November 2014.
StS OR	Satzung der Stadt Oranienburg über die Herstellung und Beschränkung notwendiger Stellplätze sowie die Ablösung von notwendigen Stellplätzen (2. Änderung vom 30.06.2010, mit Ergänzungen von 8/2012) (Oranienburg)
StS OS	Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS) vom 5. April 2016 (Amtsblatt 2016, S. 23 ff.), zuletzt geändert durch Satzung vom 29. Januar 2019.
StS P	Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam vom 05.12.2018.
StS R	Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01.02.2013, zuletzt geändert durch Satzung vom 02.04.2019.
StS WB	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 23.02.2011.
StS WI	Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung), zuletzt geändert durch Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 14.02.2008. (Wiesbaden)
StVG	Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2020 (BGBl. I S. 1653)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Ausfertigungsdatum: 06.03.2013. Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 20.4.2020 I 814
ThürBO	Thüringer Bauordnung (ThürBO) vom 13.03.2014 (GVBl. S. 49), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. Juli 2019 (GVBl. S. 323, 341)
ThürBO idF 1994	Thüringer Bauordnung (ThürBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Juni 1994
ThürBO idF 2004	Thüringer Bauordnung (ThürBO) in der Fassung vom 16. März 2004
ThürGarVO	Thüringer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Thüringer Garagenverordnung -ThürGarVO) vom 28.03.1995

VollzBekThürBO	Bekanntmachung des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr zum Vollzug der Thüringer Bauordnung (VollzBekThürBO) vom 30. Juli 2018 (ThürStAnz Nr. 34/2018 S. 1052 – 1087)
VV BauO NRW	Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW) RdErl. d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 12.10.2000 II A 3, 100/85, (inkl. Anlage zu Nr. 51.11)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2018
VwV Stellplätze	Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 (Baden-Württemberg), GABl 2015: 216
VwVSächsBO	Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) vom 18.03.2005, zuletzt geändert am 27. November 2019
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
WGarG 2008	Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)
WoEigG	Gesetz über das Wohnungseigentum und das Dauerwohnrecht (Wohnungseigentumsgesetz); Wohnungseigentumsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 403-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2187)

Bildnachweis

Nachfolgend sind die Urheber bzw. Rechteinhaber der in der Arbeit verwendeten Abbildungen aufgeführt. Die Quellen, aus denen die Darstellungen entnommen wurden, sind im Text unterhalb der jeweiligen Abbildung genannt und im Quellenverzeichnis zu finden. Im untenstehenden Bildnachweis sind ebenso die Quellen angeführt, auf deren Grundlage eigene Darstellungen erstellt wurden. Bei Abbildungen, die grafisch überarbeitet wurden, ist beschrieben, in welcher Form die Veränderungen erfolgten.

Sollte es trotz intensiver Nachforschungen nicht gelungen sein, sämtliche Rechteinhaber ausfindig zu machen, setzen Sie sich bitte zur Klärung eventueller Ansprüche mit der Verfasserin der Arbeit in Verbindung.

Abbildung 1: eigene Darstellung **Abbildung 2:** eigene Fotografie (2017) **Abbildung 3:** aus Reichsministerium des Innern 1939: 219 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 4:** aus Sill 1981: 37 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 5:** Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Sammlung Robert Holder **Abbildung 6:** eigene Darstellung auf Grundlage von Nello-Deakin 2019: 706 (siehe Quellenverzeichnis; Originalquelle: Stadtverwaltung Amsterdam) **Abbildung 7:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 8:** eigene vereinfachte Darstellung in Anlehnung an Kuhnimhof 2019: 36 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 9:** aus Nobis 2018: 4 (siehe Quellenverzeichnis; grafische Überarbeitungen: Veränderungen der Farben und Schriften sowie der Anordnung von Elementen) **Abbildung 10:** aus Nobis 2018: 5 (siehe Quellenverzeichnis; grafische Überarbeitungen: Veränderung der Farben sowie der Anordnung von Elementen) **Abbildung 11:** Bundesverband CarSharing e.V. (grafische Überarbeitung: Verschiebung und Vergrößerung von Text) **Abbildung 12:** Bundesverband CarSharing e.V. **Abbildung 13:** eigene Fotografie (2017) **Abbildung 14:** Falk Schneemann Architektur, Karlsruhe (Bauherrin/ Auftraggeberin: Volkswohnung GmbH, Karlsruhe) **Abbildung 15:** Volker Blees (grafische Überarbeitungen: Verschiebung von Elementen, farbliche Anpassungen) **Abbildung 16:** eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Stadt Karlsruhe | Liegenschaftsamt, © OpenStreetMap contributors - Lizenz (https://www.openstreetmap.org/copyright) **Abbildung 17:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 18:** aus Pech et al. 2009: 159 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 19:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 20:** eigene Fotografie (2017) **Abbildung 21:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 22:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 23:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 24:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 25:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 26:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 27:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 28:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 29:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 30:** aus Müller 1937: 151 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 31:** WÖHR Autoparksysteme GmbH **Abbildung 32:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 33:** eigene Fotografie (2018) **Abbildung 34:** eigene Darstellung **Abbildung 35:** eigene Darstellung auf Grundlage von Verwaltungskarte Deutschland: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main (2017) (abrufbar: https://www.bkg.bund.de/SharedDocs/Downloads/BKG/DE/Downloads-Karten/Verwaltungskarte-Deutschland-L-DIN-A3.pdf?__blob=publicationFile&v=2; Zugriff am 13.03.2019) **Abbildung 36:** eigene Darstellung auf Grundlage von Verwaltungskarte Deutschland: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main (2017) (abrufbar: https://www.bkg.bund.de/SharedDocs/Downloads/BKG/DE/Downloads-Karten/Verwaltungskarte-Deutschland-L-DIN-A3.pdf?__blob=publicationFile&v=2; Zugriff am 13.03.2019) **Abbildung 37:** eigene Darstellung **Abbildung 38:** aus BMVI o.J.: 9 (siehe Quellenverzeichnis; Ausschnitt mit grafischen Überarbeitungen: Veränderung von Farben und Schriften, Ergänzung von Beschriftungen) **Abbildung 39:** eigene Darstellung auf Grundlage von Verwaltungskarte Deutschland: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main (2017) (abrufbar: https://www.bkg.bund.de/SharedDocs/Downloads/BKG/DE/Downloads-Karten/Verwaltungskarte-Deutschland-L-DIN-A3.pdf?__blob=publicationFile&v=2; Zugriff am 13.03.2019) **Abbildung 40:** eigene Darstellung **Abbildung 41:** Stadt Freiburg im Breisgau **Abbildung 42:** Universitätsstadt Tübingen, Geoinformation und EDV, Stadtplanung **Abbildung 43:** Villingen-Schwenningen, Amt für Stadtentwicklung **Abbildung 44:** Villingen-Schwenningen, Amt für Stadtentwicklung **Abbildung 45:** Stadt Bruchsal **Abbildung 46:** Stadt Bruchsal (grafische Überarbeitung: Kennzeichnung des Projekts mit Studierendenwohnen mit orangem Kreis) **Abbildung 47:** LEHENdrei Architektur Stadtplanung, Stuttgart (grafische Überarbeitung: Ergänzung der Bezeichnungen der einzelnen Baublöcke) **Abbildung 48:** Stadt Esslingen am Neckar, Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt, Planfertiger: FIRU, Kaiserslautern **Abbildung 49:** Stadt Esslingen am Neckar, Stadtplanungsamt; Planfertiger: FIRU, Kaiserslautern **Abbildung 50:** Stadt Fellbach **Abbildung 51:** Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt; bearbeitet von Klaus Nachtrieb, Städtebau, Umweltplanung **Abbildung 52:** Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt **Abbildung 53:** Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt **Abbildung 54:** Stadt Heilbronn **Abbildung 55:** schaden I hausser architekten, Arbeitsgemeinschaft, Stuttgart **Abbildung 56:** sinai, Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin **Abbildung 57:** Stadt Heilbronn, Planungs- und Baurechtsamt **Abbildung 58:** Stadt Kehl, Stadtplanung/ Umwelt **Abbildung 59:** Stadt Kehl, Stadtplanung/ Umwelt **Abbildung 60:** Stadt Kehl, Stadtplanung/ Umwelt **Abbildung 61:** Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung **Abbildung 62:** Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung **Abbildung 63:** Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung **Abbildung 64:** Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung **Abbildung 65:** eigene Darstellung auf Grundlage folgender

Quellen: Kartengrundlage für alle Baugebiete: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (grafische Überarbeitungen der Karten: Farbanpassungen: Gebäude in Umgebung in grauer Farbe, Gebäude im Untersuchungsgebiet in schwarzer Farbe); bei in Planung befindlichen Baugebieten zusätzlich (siehe jeweils Quellenverzeichnis): Lagarde-Campus: Stadt Bamberg/ Drees & Sommer 2019: 9; Baakenhafen: HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 13; Neues Hulsberg-Viertel: Lorenzen Mayer Architekten GmbH et al. 2017; Westlich des Hauptbahnhofs: Stadt Leipzig 2018g; Hafenstraße: UTB 2018a: 9 **Abbildung 66:** eigene Darstellung auf Grundlage von Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen) **Abbildung 67:** © 2018 ILV Fernerkundung/ Universitätsstadt Tübingen (grafische Überarbeitung: Ergänzung von oranger Abgrenzung des Untersuchungsgebiets) **Abbildung 68:** eigene Darstellung (Nachzeichnung) auf Grundlage folgender Quellen: © 2020 Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Geoinformation (siehe Quellenverzeichnis: Website Universitätsstadt Tübingen 2020); © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen); Kartierung bei der Begehung am 12.02.2019 **Abbildung 69:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 70:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 71:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 72:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 73:** Universitätsstadt Tübingen, Stadtplanung (grafische Überarbeitung: Beschriftungen in grauen Textfeldern ergänzt) **Abbildung 74:** Universitätsstadt Tübingen, Stadtplanung (grafische Überarbeitungen: Beschriftungen in grauen Textfeldern sowie schwarze Kreise mit Strichlinien ergänzt) **Abbildung 75:** Thomas Gauggel | Matthias Gütschow Architekten, Tübingen (grafische Überarbeitungen der Beschriftung und der Farben, geometrische Vereinfachungen) **Abbildung 76:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 77:** eigene Darstellung auf Grundlage von Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen) **Abbildung 78:** Universitätsstadt Tübingen (Plan auf der Informations-CD zum Städtebaulichen Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel der Stadtverwaltung; grafische Überarbeitungen: Veränderung von Farben, Ergänzung von Beschriftungen) **Abbildung 79:** Universitätsstadt Tübingen (Plan auf der Informations-CD zum Städtebaulichen Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel der Stadtverwaltung) **Abbildung 80:** Manfred Grohe, Kirchentellinsfurt **Abbildung 81:** eigene Darstellung (Nachzeichnung) auf Grundlage folgender Quellen: © 2020 Universitätsstadt Tübingen, Fachabteilung Geoinformation (siehe Quellenverzeichnis: Website Universitätsstadt Tübingen 2020); © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen); Lageplan mit Quartiersgaragen und Parkplätzen auf der Informations-CD zum Städtebaulichen Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel der Stadtverwaltung; Kartierung bei der Begehung am 22.02.2019 **Abbildung 82:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 83:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 84:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 85:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 86:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 87:** eigene Fotografie (2019) **Abbildung 88:** Geodaten @ Stadt Freiburg, geoportal.freiburg.de (grafische Überarbeitungen: Einzeichnung des Untersuchungsgebiets, Ergänzung von Beschriftung) **Abbildung 89:** Geodaten @ Stadt Freiburg, geoportal.freiburg.de (grafische Überarbeitung: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets mit oranger Strichlinie) **Abbildung 90:** eigene Darstellung auf Grundlage folgender Quellen: Geodaten @ Stadt Freiburg, geoportal.freiburg.de; Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt 2007a (siehe Quellenverzeichnis); Stadt Freiburg 2012 (siehe Quellenverzeichnis); Kartierung bei der Begehung am 04.09.2020 **Abbildung 91:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 92:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 93:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 94:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 95:** Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt (grafische Überarbeitung: schwarzer Kreis mit Strichlinie ergänzt) **Abbildung 96:** Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt (grafische Überarbeitung: Beschriftung in grauen Textfeldern ergänzt) **Abbildung 97:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 98:** eigene Fotografie (2020) **Abbildung 99:** eigene Darstellung auf Grundlage von Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen) **Abbildung 100:** Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung Nr. 2108-011906. (grafische Überarbeitung: Ergänzung von oranger Abgrenzung des Untersuchungsgebiets). Hinweis: Die Geodaten/Karten dürfen nicht durch Dritte extrahiert und/oder weiter genutzt werden. **Abbildung 101:** eigene Darstellung (Nachzeichnung) auf Grundlage folgender Quellen: Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung Nr. 2108-011906; © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen); Landeshauptstadt München 2011b (siehe Quellenverzeichnis); Landeshauptstadt München 2018: 6 (siehe Quellenverzeichnis); Kartierung bei der Begehung am 16.01.2021 **Abbildung 102:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 103:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 104:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 105:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 106:** eigene Darstellung auf Grundlage von Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen) **Abbildung 107:** © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (grafische Überarbeitung: Ergänzung von oranger Abgrenzung des Untersuchungsgebiets) **Abbildung 108:** eigene Darstellung (tw. Nachzeichnung) auf Grundlage folgender Quellen: Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen); Vermessungsamt Darmstadt (siehe Quellenverzeichnis: Website Stadtatlas Darmstadt 2021;); Kartierung bei der Begehung am 10.01.2021 **Abbildung 109:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 110:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 111:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 112:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 113:** Bohm und Nonnen (Auftrag- und Herausgeber: Wissenschaftsstadt Darmstadt) **Abbildung 114:** Bohm und Nonnen (Auftrag- und Herausgeber: Wissenschaftsstadt Darmstadt) **Abbildung 115:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 116:** eigene Fotografie (2021) **Abbildung 117:** eigene Darstellung auf Grundlage von Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende; Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright (mit grafischen Überarbeitungen) **Abbildung 118:** Geobasisdaten: Bayerische

Vermessungsverwaltung Nr. 2108-011906. (grafische Überarbeitung: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ergänzt). Hinweis: Die Geodaten/Karten dürfen nicht durch Dritte extrahiert und/oder weiter genutzt werden. **Abbildung 119:** eigene Darstellung auf Grundlage folgender Quellen: Stadt Bamberg/ pp a|s 2020: 44 f., 54 f.; Wittfoht Architekten BDA 2020: 1-3; Website Geoportal Bayern 2021 (Quellen siehe jeweils im Quellenverzeichnis) **Abbildung 120:** Stadt Bamberg, Stadtplanungsamt; Bearbeitung: Büro Vogelsang und Büro Klebe (grafische Überarbeitung: schwarze Kreise mit Strichlinien zur Markierung ergänzt) **Abbildung 121:** pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH BDA | SRL **Abbildung 122:** wittfoht architekten bda, Stuttgart **Abbildung 123:** wittfoht architekten bda, Stuttgart **Abbildung 124:** eigene Darstellung (Nachzeichnung) auf Grundlage folgender Quellen: © Geobasis NRW (Website Geoportal NRW 2021, Liegenschaftskataster und digitales Orthofoto; siehe Quellenverzeichnis); Ausführungsplanung Außenanlagen des Büros Lill + Sparla, 2009 (abrufbar: https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/26030_2P_Ausf_Stellwerk_60_verkl.3.1.pdf, Zugriff am 02.02.2021) **Abbildung 125:** Nachbarn60 e.V. **Abbildung 126:** Nachbarn60 e.V. **Abbildung 127:** Nachbarn60 e.V. **Abbildung 128:** eigene Darstellung auf Grundlage folgender Quelle: © Geobasis NRW (Website Geoportal NRW 2021; siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 129:** © Geobasis NRW (Website Geoportal NRW 2021; siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 130:** eigene Darstellung (Nachzeichnung) auf Grundlage folgender Quellen (siehe jeweils im Quellenverzeichnis): HafenCity Hamburg GmbH 2017c: 13, HafenCity Hamburg GmbH 2020: 12 f.; Website Geoportal Hamburg 2021 **Abbildung 131:** HafenCity Hamburg GmbH (grafische Überarbeitung: Veränderung der Farben) **Abbildung 132:** Stuhrmann/ HafenCity Hamburg GmbH 2019 **Abbildung 133:** Lorenzen Mayer Architekten, relais Landschaftsarchitekten (grafische Überarbeitungen: Parkierungsanlagen in oranger Farbe dargestellt, Ergänzung von Beschriftung und schwarzen Kreisen) **Abbildung 134:** Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) **Abbildung 135:** Argus Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg (grafische Überarbeitungen: Verschiebung von Elementen; Anpassung von Schriften) **Abbildung 136:** aus Stadtgemeinde Bremen 2018b: 19 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 137:** RKW Architektur + und bgmr Landschaftsarchitekten GmbH (grafische Überarbeitungen: Entfernung einiger Planelemente, Beschriftung der Straßen sowie des Hauptbahnhofs) **Abbildung 138:** Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt; Planverfasser: Evers & Küssner I Stadtplaner PartGmbH, Hamburg **Abbildung 139:** www.moka-studio.com **Abbildung 140:** RKW Architektur+ und seecon Ingenieure **Abbildung 141:** © Baumschlager Eberle Architekten, Berlin (grafische Überarbeitungen: Änderung der Farben, Ergänzung von Beschriftung bei Mobility Hub) **Abbildung 142:** © Baumschlager Eberle Architekten, Berlin **Abbildung 143:** © Baumschlager Eberle Architekten, Berlin **Abbildung 144:** Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Planverfasser: raith hertelt fuß I Partnerschaft für Stadt-, Landschafts- und Regionalplanung, Stralsund (grafische Überarbeitung: Ergänzung von Beschriftung in grauen Textfeldern) **Abbildung 145:** Elbberg Stadtplanung, Kruse und Rathje Partnerschaft mbH, Hamburg (2017) **Abbildung 146:** Elbberg Stadtplanung, Kruse und Rathje Partnerschaft mbH, Hamburg (2017) (grafische Überarbeitung: schwarzer Kreis mit Strichlinie ergänzt) **Abbildung 147:** Hansestadt Lüneburg; Bearbeitung: Elbberg Stadtplanung, Kruse und Rathje Partnerschaft mbH, Hamburg (grafische Überarbeitung: schwarzer Kreis mit Strichlinie ergänzt) **Abbildung 148:** Bunk & Münch Landschaftsarchitekten PartG mbB (grafische Überarbeitung: schwarzer Kreis mit Strichlinie ergänzt) **Abbildung 149:** © MWSP (grafische Überarbeitung: Mobilitätsangebote nicht dargestellt, nur Grundlagenplan) **Abbildung 150:** © MWSP (grafische Überarbeitung: Legende von Seite 2 auf Plan ergänzt) **Abbildung 151:** aus GBG Mannheim/ Frings 2018: 18 (siehe Quellenverzeichnis) **Abbildung 152:** © Wien3420 Aspern Developement AG **Abbildung 153:** Tovatt Architects & Planners **Abbildung 154:** new_ages rené reiter KG, Graz **Abbildung 155:** trans_city - TC ZT GmbH (Architektur), Gerhard Rennhofer Landschaftsarchitekt (Freiraumplanung) **Abbildung 156:** trans_city - TC ZT GmbH **Abbildung 157:** trans_city - TC ZT GmbH (grafische Überarbeitung: Darstellung der Stellplätze in roter Farbe) **Abbildung 158:** © Lukas Schaller (Wien, Ausschnitt der Fotografie) **Abbildung 159:** eigene Darstellung

Anlagen 1 bis 7

Anlage 1 zu Kapitel 5.3.3 Fragebogen für das Experteninterview

mit einem für die Landesbauordnung zuständigen Mitarbeiter im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau in Baden-Württemberg

Experteninterview mit Landesverwaltung

Dissertation: „Ruhende Mobilität. Der Pkw-Stellplatz im Wohnungsneubau im Spannungsfeld von Kosten, Flächenverbrauch, Stadtraumqualität und Mobilitätsverhalten mit Fokus auf Baden-Württemberg“

Karin Hopfner M. Eng., Hochschule für Technik Stuttgart, karin.hopfner@hft-stuttgart.de, Stand: 23.10.2018

Fragen zur Stellplatzverpflichtung in der LBO

Im Fokus des Interviews stehen rechtliche Fragen sowie Erfahrungen und Einschätzungen der Landesverwaltung zu Regelungen der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO).

Hinweis:
Im Interview wird nur der Begriff Stellplätze verwendet. Es wird nicht wie in der LBO zwischen Stellplätzen und Garagen sowie zwischen Kfz- und Fahrrad-Stellplätzen unterschieden. Unter den Begriff Stellplätze fallen somit alle Arten von Parkierungsanlangen für Pkw außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen (also Tiefgaragen, Garagen, oberirdische Parkplätze).

Stellplatzverpflichtung in der LBO

1. Wie erklären Sie sich aktuell die bundesweit großen Unterschiede bei der Ausgestaltung der Stellplatzverpflichtung, die von der vollständigen Abschaffung über die alleinige Bestimmung durch die Gemeinden bis zur konkreten Forderung einer Stellplatzzahl durch das Land reicht?
2. Einige Bundesländer haben – analog zur Musterbauordnung – die Regelung der Stellplatzverpflichtung den Gemeinden übertragen. Aus welchen Gründen wird in Baden-Württemberg von einer solchen Kommunalisierung der Stellplatzverpflichtung abgesehen?
3. Was spricht aus Sicht der Landesverwaltung für und gegen eine generelle Abschaffung der Stellplatzverpflichtung in Baden-Württemberg?
4. Mit Hilfe einer entsprechenden Ausgestaltung könnte die Stellplatzverpflichtung zu einer Reduzierung von Stellplätzen führen und damit zur Lösung von aktuellen Problemen der Stadtentwicklung beitragen (z.B. Umweltbelastung, Wohnkosten). Inwieweit sind dabei aus Ihrer Sicht dem Bauordnungsrecht rechtssystematische Grenzen gesetzt?

Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen

5. Aus welchen Gründen wird bei Wohnungen die Zahl notwendiger Stellplätze pauschal pro Wohneinheit festgelegt und nicht – wie bei sonstigen Nutzungen – die ÖPNV-Anbindung oder sonstige Kriterien (z.B. Wohnungsgröße, Lage im Stadtgebiet) berücksichtigt?
6. Inwieweit werden für die Festlegung der Zahl notwendiger Stellplätze statistische Daten (z.B. Motorisierungsgrad) zu Grunde gelegt?
7. Welche Rolle spielen wissenschaftliche Untersuchungen und Prognosen zur Mobilitätsentwicklung bei der Gesetzgebung? Werden eigene Untersuchungen durchgeführt?
8. Die Forderung von einem notwendigen Stellplatz pro Wohnung (§ 37 Abs. 1 S. 1 LBO) wurde 1995 in die LBO eingeführt und stellte damals im Vergleich zur vorherigen Regelung eine Reduzierung dar. Gab bzw. gibt es Bestrebungen, die Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen in der LBO weiter zu reduzieren?
9. Gibt es Überlegungen, auf Landesebene die Zahl notwendiger Stellplätze unter den abstrakt festgelegten Bedarf von einem Stellplatz pro Wohnung zu senken, um u.a. den MIV und Kosten zu reduzieren?
10. Seit der Novellierung der LBO 2014/2015 können bei Nicht-Wohnnutzungen bis zu einem Viertel der Kfz-Stellplätze durch Fahrrad-Stellplätze ersetzt werden. Aus welchen Gründen wurde diese Kompensationsmöglichkeit bei Wohnungen ausgeschlossen? Wird eine Ausweitung auf Wohnungen künftig angestrebt?

11. Wie wichtig sind bei der konkreten Ausgestaltung der Stellplatzverpflichtung in der LBO die nachfolgenden Ziele?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	überhaupt nicht wichtig
geringer Prüfaufwand für Baurechtsbehörde (klare, schnelle Anwendbarkeit im Baugenehmigungsverfahren)	☐	☐	☐	☐
Vermeidung von Einzelfallentscheidungen (möglichst wenig Ermessen, eindeutige Entscheidungsgrundlagen)	☐	☐	☐	☐
langfristige Sicherung (z.B. keine Berücksichtigung von veränderbaren Kriterien)	☐	☐	☐	☐
kein Prüf- bzw. Kontrollaufwand für die Verwaltungen nach der Baugenehmigung	☐	☐	☐	☐
Planungssicherheit für Bauherren (korrekte Bestimmung der Stellplatzzahl selbständig möglich)	☐	☐	☐	☐
Bestimmung der Stellplatzanzahl nach dem jeweils spezifischen Bedarf	☐	☐	☐	☐
identische Regelungen für gesamtes Bundesland	☐	☐	☐	☐
Senkung der Baukosten/ Vermeidung von Kostensteigerungen	☐	☐	☐	☐
Vermeidung von Beeinträchtigungen der Stadtgestalt	☐	☐	☐	☐

12. Gab bzw. gibt es Bestrebungen, schon auf Landesebene in der LBO die Zahl der Stellplätze zu begrenzen, die im Wohnungsbau tatsächlich hergestellt werden dürfen (Obergrenze)? Wie schätzen Sie dies rechtlich ein?
13. Die Hamburgische Bauordnung (§ 48 Abs. 4 HBauO) beinhaltet beispielsweise eine Regelung, dass die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise untersagt werden kann, wenn im Bereich des Grundstücks eine Verkehrsüberlastung besteht bzw. droht oder das Grundstück gut mit dem ÖPNV erschlossen ist. Was spricht gegen eine Regelung in der LBO, dass Gemeinden in begründeten Einzelfällen die Herstellung von Stellplätzen untersagen können?

    Gesetzestext: § 48 Abs. 4 HBauO: Die Herstellung von Stellplätzen kann ganz oder teilweise untersagt werden, wenn
    1. die öffentlichen Wege im Bereich des Grundstücks oder die nächsten Verkehrsknoten durch den Kraftfahrzeugverkehr ständig oder regelmäßig zu bestimmten Zeiten überlastet sind oder ihre Überlastung zu erwarten ist oder
    2. das Grundstück durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen ist.
14. Ist im Gespräch, in der LBO Ladeinfrastruktur für Elektroautos zu fordern?

Örtliche Bauvorschriften zur Regulierung von Stellplätzen

15. Bei der Novellierung 2014/2015 wurde in der LBO die Satzungsermächtigung eingeführt, dass Gemeinden auch für Wohnungen in örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze einschränken können, soweit die in § 74 Abs. 2 LBO genannten Gründe vorliegen. Welches waren die wesentlichen Gründe für diese Gesetzesänderung?
16. Haben Sie Kenntnisse darüber, ...

	nein	ja		Informationen zum Umfang
... inwieweit Gemeinden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Zahl notwendiger Wohnungsstellplätze einschränken?	☐	☐	▶	
... ob Bauherren tatsächlich auch weniger Stellplätze errichten, wenn die Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen eingeschränkt wird?	☐	☐	▶	
... inwieweit die Gemeinden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO die Herstellung von Stellplätzen einschränken bzw. untersagen?	☐	☐	▶	
... inwieweit die Gemeinden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO die Errichtung von Stellplätzen in platzsparender Bauweise vorschreiben?	☐	☐	▶	

Ablöse

17. Aus welchen Gründen schließt die LBO eine Ablöse von Stellplätzen für Wohnungen aus?
18. Gibt es auf Landesebene Überlegungen, auch für Wohnungen die Ablöse von Stellplätzen zu ermöglichen? Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen (z.B. nur bei unmöglicher bzw. unzumutbarer Herstellung oder als gleichwertige Alternative zur Realherstellung)?

Abweichungen/ Befreiungen

19. § 56 Abs. 5 S. 1 Nr. 1 LBO sieht vor, dass aus Gründen des Allgemeinwohls von den §§ 4-39 LBO befreit werden kann, wenn die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist. Gemäß Satz 2 fallen darunter auch ausdrücklich Vorhaben zur Deckung dringenden Wohnbedarfs. Satz 3 besagt, dass die Befreiung auch in mehreren vergleichbaren Fällen möglich ist. Haben Sie Kenntnisse darüber, inwieweit auf dieser Gesetzesgrundlage von der Stellplatzverpflichtung befreit wird?
20. Die VwV Stellplätze besagt, dass mit Bezug auf § 56 Abs. 5 S. 1 Nr. 1 LBO in Gebieten mit einem Luftreinhalteplan aus Gründen des Allgemeinwohls eine Befreiung von Wohnungsstellplätzen erteilt werden kann, sofern dies Teil eines Parkraummanagement-Konzepts ist. Was ist unter einem Parkraummanagement-Konzept zu verstehen? Inwieweit wird auf diese Befreiungsmöglichkeit in der Praxis zurückgegriffen?

Rechtliche Detailfragen

21. Einige Regelungen in § 37 LBO erfordern eine „Zustimmung der Gemeinde“ (z.B. § 37 Abs. 5 S. 1 Nr. 3 und S. 3, Abs. 6 S. 1 LBO). Bedeutet „Zustimmung der Gemeinde“ einen Gemeinderatsbeschluss?
22. Gibt es Anhaltspunkte, ab welchen Kosten eine „Unzumutbarkeit“ der Stellplatzherstellung gemäß § 37 Abs. 7 Nr. 1 LBO vorliegt?
23. Aus welchen Gründen wird in der LBO davon abgesehen, dass auf Landesrecht beruhende Regelungen auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB direkt als Festsetzungen in Bebauungspläne aufgenommen werden können?

Anlage 2 zu Kapitel 6: Überblick über die 42 ausgewerteten kommunalen Stellplatzsatzungen

Im Folgenden werden die 42 selbständigen Stellplatzsatzungen, die im Rahmen der vorliegenden Arbeit in Kapitel 6 ausgewertet wurden, mit den wichtigsten Regelungen tabellarisch aufgelistet. Für Stellplatzsatzungen, die nicht bereits vom Satzungsgeber eine eigene Abkürzung erhielten (z.B. StplS M in München), wurden für den Quellennachweis eigene Abkürzungen entwickelt, die in Anlage 3 aufgelistet sind. Die Quellen, die für die Analyse ausgewertet wurden, finden sich einerseits im Gesamtquellenverzeichnis (dort alphabetisch sortiert) und andererseits in Anlage 4 sortiert nach den Städten, um bei Bedarf gezielt Recherchen zu einer Satzung durchführen zu können.

In der nachfolgenden Tabelle sind folgende Daten aufgeführt – sortiert nach Bundesländern:

- **Stadt:** Name der Stadt im jeweiligen Bundesland
- **Einwohner (EW):** Zahl der Einwohner im Jahr 2017
- **Satzung:** Abkürzung der Stellplatz- und Ablösesatzung mit Datum des Beschlusses in Klammern
- **Anzahl notwendiger ST für Wohnungen:** Anzahl der Stellplätze, die in den Satzungen oder zugehörigen Anlagen für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern gefordert werden. Zur Verdeutlichung, um welche Art von Stellplatzschlüssel es sich handelt, wurden die Begriffe aus der Satzung übernommen (z.B. Richtwert, Zahl der Stellplätze).
- **Anpassungen der ST-Zahlen:** In dieser Spalte wird in Kurzform erläutert, ob und unter welchen Voraussetzungen die Stellplatzzahlen in welchem Umfang angepasst werden können.
- **ST für 10 WE:** Wie in Kapitel 6 beschrieben wurde für ein durchschnittliches Mehrfamilienhaus mit zehn Wohneinheiten (jeweils 78 m² Wohnfläche) berechnet, wie viele Stellplätze mindestens hergestellt werden müssten. Für weitere Erläuterungen zur Berechnung siehe Kapitel 6.4.
- **Öffnungsklausel:** Wenn in der Satzung eine Öffnungs- bzw. Generalklausel enthalten ist, wird der jeweilige Paragraf aufgeführt.
- **FST:** Wenn in der Satzung Fahrradabstellplätze gefordert werden, ist in dieser Spalte ein `ja´ vermerkt.
- **Besonderheiten:** Besondere Regelungen oder sonstige Hintergründe der Satzung werden erläutert.

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öffnungsklausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
BAYERN							
München 1.456.039 EW StPlS M (19.12.2007) FabS M (2020)	Richtwert (Anlage 1): 1 ST/ WE	* keine ST-Reduzierungen direkt in Satzung * Öffnungsklausel in § 2 Abs. 2 StPlS M: bei geförd. WE i.d.R. von reduziertem Bedarf auszugehen * Stadtratsbeschluss 2016: je nach Förderung 0,3-0,8 ST/ geförd. WE; Reduzierungen durch Mobilitätskonzepte möglich	10	§ 2 Abs. 2 StPlS M	„Soweit die Unterbringung der Stellplätze, die herzustellen sind, auf dem Baugrundstück oder in Nähe des Baugrundstücks nicht möglich ist, ...“ (§ 4 Abs. 4 StPlS M)	ja	* ST-Reduzierungen je nach Lage und ÖPNV-Anbindung bei Nichtwohnnutzungen möglich (für Wohnen ausgeschlossen) * bis 2008 ST-Beschränkungssatzung (allerdings nicht für Wohnen) * separate Fahrradabstellplatz-Satzung (Neufassung seit 01.10.2020)
Nürnberg 515.201 EW StS N (15.12.2016)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 130 m² Wfl. 2 ST/ WE über 130 m² Wfl. 1 ST/ 2 WE geförd. Miet-WE (Bindung mind. 25 Jahre + Sicherung im Grundbuch; bei vorzeitigem Bindungsende reguläre ST-Pflicht)	* in Zone 1: – 20 % (§ 2 Abs. 4 StS N) * Bestimmung in städtischer Vollzugsanweisung: Zulassung von Abweichung bei Gebäuden mit mind. 5 WE, wenn Bauherr Carsharing-Vertrag abschließt; Aussetzung von 80 % der ST, solange Vertrag läuft (1 CST ersetzt 5 not. ST); Vorhaltung und Begrünung der Flächen für ausgesetzte ST	10	–	„Soweit Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze durch den Bauherrn nicht hergestellt bzw. nachgewiesen werden, kann die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Ablösung erfolgen (Ablösungsvertrag).“ (§ 3 Abs. 1 StS N)	ja	* je 50 not. ST ein zusätzlicher ST für Menschen mit Behinderung auf Grundstück (§ 5 StS N) * Vollzugsanweisung der Stadt sowohl zu § 47 BayBO als auch zur Stellplatzsatzung mit detaillierten Anweisungen für die Anwendung der Regelungen
Augsburg 292.851 EW StPlS A (17.03.2016)	Zahl der ST: 1,1 ST/ WE (davon 10 % für Besucher) 0,5 ST/ geförd. WE mind. 25 Jahre Bindungsdauer (davon 20 % für Besucher; nach Belegungsende ST gemäß StPlS A) 0,5 ST/ WE bei Kleinst-WE bis 25 m² Wfl. 0,5 ST/ Altenwohnung	* Aussetzung der ST-Pflicht: Ersatz von 20 % der not. ST durch ST für stationsgebundenes Carsharing möglich (§ 10 Abs. 1 StPlS A)	10	§ 4 Abs. 3 StPlS A	„Soweit der Nachweis der herzustellenden Stellplätze ... auf dem Baugrundstück ... nicht erfolgt, kann Verpflichtung ... auf Antrag auch dadurch erfüllt werden, dass Kosten ... übernommen werden.“ (§ 7 Abs. 1 StPlS A)	ja	* bei Nichtwohnnutzungen in Kern- + Kernrandzone – 20 % der not. ST * je 50 not. ST ein zusätzlicher ST für Menschen mit Behinderung auf Grundstück (§ 8 Abs. 1 StPlS A)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öff-nungs-klausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
Regens-burg 150.894 EW StS R (02.04.2019)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 85 m² Wfl. 1,5 ST/ WE über 85 m² Wfl. 0,5 ST/ Senioren-WE	* Reduzierung bei zu erwartendem Missverhältnis (z.B. bei Mob.-konzept) (§ 5 Abs. 1 St R) * Zone 1: – 20 % der not. ST (§ 5 Abs. 2 StS R) * außerhalb Zone 1: – 20 %, wenn ÖPNV im Radius von 300 m mit vorgegebener Taktung + Bedienzeit vorhanden (§ 5 Abs. 3 StS R) *– 30 % für geförd. WE bestimmter Einkommensstufen (zusätzliche Reduzierung durch ÖPNV möglich) (§ 5 Abs. 4 StS R)	10	§ 5 Abs. 1 StS R	„Eine Ablösung ... ist möglich, wenn die erforderlichen Stellplätze weder auf dem Baugrundstück noch auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe hergestellt werden können." (§ 7 Abs. 1 StS R) > allerdings nicht zulässig für Wohnen außerhalb Zone 1 (§ 7 Abs. 2 StS R)	ja	* Berücksichtigung von Einkommensgrenzen bei ST-Reduzierung für geförd. WE * Zulassung einer wechselseitigen Nutzung von ST, wenn keine oder geringfügige Überschneidungen * je 50 not. ST ein zusätzlicher ST für Menschen mit Behinderung auf Grundstück (§ 9 StS R)
Bamberg 77.179 EW StS BA (11.08.2014)	Zahl der ST 1 ST/ WE bis 90 m² Wfl. 2 ST/ WE über 90 m² Wfl.	* Stadtratsbeschluss 2017 zu Abweichungstatbeständen auf Grundlage von § 10 StS BA: geringere ST-Zahlen für geförd. WE, öffentl. Carsharing und Pilotprojekte zur Mobilität (vgl. Stadt Bamberg 2017) * Ermäßigungszonen vorhanden, aber Wohnen davon ausgenommen (§ 3 Abs. 2 StS BA)	10	§ 2 Abs. 3 StS BA (allerdings nur Erhöhung)	„Soweit Kraftfahrzeugstellplätze ... aufgrund der objektiven örtlichen Gegebenheiten oder aufgrund geltender Satzungen nicht oder nicht vollständig hergestellt bzw. nachgewiesen werden, kann die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Abschluss eines Ablösungsvertrages ... mit der Stadt Bamberg erfolgen." (§ 5 Abs. 1 StS BA)	ja	* je 50 not. ST ein zusätzlicher ST für Menschen mit Behinderung auf Grundstück (§ 9 StS BA) * Verbot der Zweckentfremdung (§ 8 Abs. 1 StS BA)
Bayreuth 73.999 EW StS BT (29.05.2019)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 60 m² Wfl. 1,5 ST/ WE über 60 m² Wfl. 1 ST/ 4 WE für betreutes Wohnen	* auf Antrag: Umwandlung von max. 25 % der not. ST in FST (5 FST für 1 ST); bei MFH mind. 1 ST/ WE zwingend ; keine Kompensation bei Reduzierung wg. Förderung; Vorhaltung der Fläche für Nachforderung (§ 3a Abs. 1 StS BT) * als Abweichung formuliert: – 50 % für geförderte WE mit 25 Jahre Belegungsbindung + bestimmten Einkommensgruppen (keine Kumulation) (§ 6 Abs. 2 StS BT)	15	§ 2 Abs. 5 StS BT (allerdings nur Erhöhung)	„Soweit Kraftfahrzeugstellplätze durch den Bauherrn nicht hergestellt bzw. nachgewiesen werden, kann die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Ablösung erfolgen (Ablösungsvertrag)." (§ 3 Abs. 1 StS BT)	nein	* Stellplätze für Menschen mit Behinderung für barrierefreie WE gem. BayBO (§ 5 StS BT) * Abweichungen für geförd. WE 2019 neu eingeführt
Landshut 71.193 EW StPlS LA (09.07.2019)	Richtwerte: 1 ST/ WE bis 40 m² Wfl. 1,5 ST/ WE mit 40 bis 130 m² Wfl. 2 ST/ WE ab 130 m² Wfl. 0,7 ST/ Appartement unter 40 m² Wfl. in Wohnheimen	–	15	§ 3 Abs. 4 StPlS LA	* Ablöse außerhalb festgelegter Innenstadtzonen nur möglich, wenn Schaffung von Wohnraum erheblich erschwert oder verhindert (§ 5 Abs. 3 Nr. 4 StplS LA) * im gesamten Stadtgebiet grundsätzlich Ablöse im sozialen Wohnungsbau bis zur Hälfte der not. ST möglich (10.000 €/ ST) > zinslose Stundung auf Dauer der Sozialbindung (§ 5 Abs. 3 Nr. 3, § 6 StplS LA)	ja	* Änderung der Satzung 2019: für Stundung von Ablöse keine Sicherungsleistung mehr notwendig *bei MFH 3 % der ST bzw. mind. 1 ST für Menschen mit Behinderung; ab 10 WE mind. 2 Stellplätze für Menschen mit Behinderung (§ 8 StlplS LA)
Aschaffen-burg 69.928 EW GaStAbS AB (22.11.2017)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 100 m² Wfl. 2 ST/ WE 100-150 m² Wfl. 3 ST/ WE über 150 m² Wfl. 0,8 ST/ geförd. WE 1 ST/ 3 Senioren-WE	* bis zu – 50 % für geförd. WE auf Antrag des Bauherrn bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (mind. 20 WE, 500 m zu ÖPNV mit Andienung mind. 1 Mal pro Stunde, Betrieb + Unterhaltung von Carsharing inkl. ST im Bauantrag) > pro 12 nicht errichteter ST zusätzlich 1 Carsharing-ST erforderlich (§ 2 Abs. 6 GaStAbS AB)	10	§ 2 Abs. 4 GaStAbS AB	§ 4 GaStAbS AB (keine Voraussetzungen geregelt)	ja	* Beschränkungszonen im Kernbereich und Randbereich: nur 100% der Richtzahl darf errichtet werden (§ 3 GaStAbS AB) * Hinweis: Satzung enthält ST-Beschränkung, obwohl BayBO nicht mehr dazu ermächtigt
BRANDENBURG							
Potsdam 175.710 EW StS P (05.12.2018)	Richtzahl: 0,5 ST/ WE	* – 25 % der not. ST, wenn ÖPNV in 300 m Luftlinie, Taktfolge 20 Min. in bestimmten Zeiten (Karte mit Gebieten als Anlage zur Satzung) (§ 3 Abs. 4 StS P)	5	§ 3 Abs. 3 StS P nur Erhöhung	„Die Landeshauptstadt ... kann ... mit der Bauherrschaft vereinbaren, dass diese … Verpflichtung zur Herstellung ganz oder teilweise ... ablöst." (§ 4 Abs. 1 StS P)	ja	* in begründeten Einzelfällen kann Stadt von Zahl not. ST abweichen (§ 3 Abs. 3 StS P) * Mehrfachnutzung möglich, aber nicht für Wohnen (§ 3 Abs. 5 StS P)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öff-nungs-klausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
Cottbus 101.036 EW StplS CB (03.11.2004) StAS CB (03.11.2004)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 100 m² Wfl. 2 ST/ WE über 100 m² Wfl. 1 ST/ 5 WE Alten-WE	* Gemeindegebietsteil I: 50 % der Richtzahl (aber nicht für Wohnen) * Gemeindegebietsteil II: 60 % der Richtzahl * Gemeindegebietsteil III: 80 % der Richtzahl, wenn ÖPNV in 300 m Fußweg-Entfernung mit Taktfolge 20 Min. in bestimmten Zeiten	10	§ 2 Abs. 2 StplS CB	„Die Verpflichtung ... nach Satzung der Stadt Cottbus ... kann gemäß § 43 Abs. 3 und 4 der BbgBO ganz oder teilweise durch Zahlung eines Geldbetrages an die Stadt abgelöst werden." (§ 2 StAS CB) > nur wenn Herstellung nicht möglich (vgl. Stadt Cottbus 2004c: 3)	–	* Mehrfachnutzung möglich, aber nicht für Wohnen (§ 2 Abs. 4 StplS CB) * in Gemeindegebietsteil I Einschränkung der Zahl der herstellbaren ST auf Zahl der not. ST (§ 3 StplS CB)
Brandenburg an der Havel 71.886 EW SHS (24.01.2014)	Zahl der ST 1 ST/ WE bis 100 m² Nutzfl. 2 ST/ WE über 100 m² Nutzfl. 0 ST/ WE Wohngebäude im Sanierungsgebiet 1 ST/ 5 Alten-WE	* bis zu – 70 % der not. ST für gute ÖPNV-Anbindung nach Entfernung, Dichte, Leistungsfähigkeit + Attraktivität > Punktesystem zur Berechnung in Satzung (in Anlehnung an VwV Stellplätze in Baden-Württemberg) (§ 3 SHS)	10	nein	„Die Stadt ... kann durch öffentlich rechtlichen Vertrag mit der Bauherrschaft vereinbaren, dass diese ihre Verpflichtung... ganz oder teilweise ... ablöst." (§ 4a Abs. 1 SHS)	–	* 10 % der not. ST für Menschen mit Behinderung; ab 5 ST mind. 1 ST für Menschen mit Behinderung (§ 1 Abs. 6 SHS) * Mehrfachnutzung möglich, wenn zeitlich keine Überschneidung
Frankfurt (Oder) 58.237 EW StplS FF (02.03.2012)	Zahl der ST 1 ST/ WE bis 100 m² Wfl. 2 ST/ WE über 100 m² Wfl. 1 ST/ 5 Altenwohnungen	*– 20 % der not. ST: auf Antrag Minderung durch Baurechtsbehörde, wenn ÖPNV mit 300 m Fußweg + Taktfolge 1 Mal stündlich in bestimmten Zeiten vorhanden (keine Minderung bei Ablöse) (§ 6 Abs. 1 StplS FF)	10	nein	„Stimmt die Stadt zu, dass die Bauherrschaft ihre Verpflichtung zur Errichtung notwendiger ST ... ablöst, sind ... zu zahlen." (§ 10 StplS FF); allerdings nur wenn Herstellung nicht möglich (Anlage 4 StplS FF); bei Ablöse keine ÖPNV-Reduzierung (§ 6 Abs. 2 StplS FF)	ja	* Mehrfachnutzung möglich, wenn zeitlich keine Überschneidung (§ 4 Abs. 2 StplS FF) *für Innenstadt Einschränkungssatzung vorhanden: Herstellung von Stellplätzen unzulässig, allerdings nicht für Wohnnutzungen
Oranienburg 43.982 EW StS OR (08.2012)	Richtzahl: 1 ST/ WE bis 100 m² Wfl. 2 ST/ WE über 100 m² Wfl. 1 ST/ 5 Alten-WE	*Verringerung, wenn örtliche Verhältnisse oder bes. Art oder Nutzung dies erfordern oder zulassen (§ 5 Abs. 1 StS OR) * – 20 % der not. ST im Einzelfall, wenn ÖPNV mit 300 m Fußweg + Taktfolge max. 40 Min. in bestimmten Zeiten vorhanden (§ 5 Abs. 2 StS OR) * – 50 % der not. ST in Gebiet A	10	§ 5 Abs. 1 StS OR	„Kann der Bauherr der Verpflichtung ... nicht nachkommen und stimmt die Stadt einer Ablösung zu, so kann die Stadt .... den Bauherren verpflichten durch Zahlung eines Geldbetrages ..., die Stellplätze ganz oder teilweise abzulösen." (§ 7 Abs. 1 StS OR); Herstellung hat gegenüber Ablösung Vorrang (§ 7 Abs. 4 StS OR)	–	* besondere Regelungen in Sanierungsgebieten * in Satzung werden alle Straßen je nach Gebiet inkl. Karte aufgezählt * Fahrradabstellplatzsatzung im Jahr 2020 in Aufstellung
Falkensee 43.552 EW StS FA (27.06.2007)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 50 m² Wfl. 2 ST/ WE über 50 m² Wfl. 0,2 ST/ Alten-WE	* – 25 % der not. ST, wenn Bauherr ST nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellen kann oder Grundstück in Nähe von Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel (§ 4 Abs. 2 StS FA)	20	§ 4 Abs. 2 StS FA	„Die Herstellungspflicht... kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, wenn dies aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen vertretbar ist." (§ 6 StS FA)	ja	
BREMEN							
Bremen 568.006 EW StellplOG HB (18.12.2012)	Richtzahlen/ ST-Normbedarf: 1 ST/ WE bis 160 m² Wfl. 2 ST/ WE über 160 m² Wfl. 0,8 ST/ WE bei Bauvorhaben mit mehr als 4 WE bis zu je 90 m² Wfl.	* weitreichende Regelungen zur Aussetzung der ST-Pflicht + späteren Reduzierung: für max. 80 % der ST Ablöse durch Mobilitätsmanagement (z.B. ÖPNV-Zeitkarten, Carsharing) möglich; nach Ablauf einer festgelegten Dauer ST-Pflicht erbracht (§ 9 Abs. 1 StellplOG HB) * für Nichtwohnnutzungen Reduzierungen entsprechend Gebietszonen > für Wohngebäude ausgeschlossen (§ 4 Abs. StellplOG HB)	8	–	„Notwendige ST für Wohnungsbauvorhaben dürfen nur abgelöst werden, wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist." (§ 6 Abs. 2 StellplOG HB)	ja	* zumutbare Entfernung für Wohnen: 200 m (§ 5 Abs. 2 StellplOG HB) * ermäßigte Ablösen für Baulücken (§ 7 Abs. 3 StellplOG HB) * wechselseitige Nutzung zulässig (§ 3 Abs. 3 StellplOG) * 3 Wege der Erfüllung: Realherstellung, Ablöse, Mobilitätsmanagement * 3 % der not. ST bzw. bei Wohngebäuden mit barrierefreien WE mind. 1 behindertengerechter ST (§ 10 Abs. 2 StellplOG HB)
Bremerhaven 113.026 EW StS BRHV (06.12.2012)	Richtzahlen/ ST-Normbedarf: 1 ST/ WE 0,8 ST/ WE bei Bauvorhaben mit mehr als 4 WE bis zu je 90 m² Wfl.	(für Nichtwohnnutzungen Reduzierungen entsprechend Gebietszonen > für Wohngebäude ausgeschlossen)	8	nein	„Notwendige ST für Wohnungsbauvorhaben dürfen nur abgelöst werden, wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist." (§ 8 Abs. 2 StS BRHV)	ja	* zumutbare Entfernung für Wohnen: 200 m (§ 5 Abs. 3 StellplOG BRHV) * wechselseitige Nutzung zulässig (§ 3 Abs. 3 StS BRHV) * 3 % der not. ST bzw. bei Wohngebäuden mit barrierefreien WE mind. 1 behindertengerechter ST (§ 9 Abs. 2 StS BRHV)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öff-nungs-klausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
HESSEN							
Frankfurt am Main 746.878 EW StpS F (12.12.2019)	Zahl der ST: 1,1 ST/ 100 m² BGF außerhalb der Zonen I-IV 1,0 ST/ 100 m² BGF in Zone I 0,8 ST/ 100 m² BGF in Zone II + III 0 ST in Zone IV	* ablösefreier Verzicht auf Herstellung von bis zu 50 % der not. ST, soweit ST-Bedarf durch besondere Maßnahmen (z.B. Carsharing) nachhaltig verringert wird (Einzelfallentscheidung) > bei Beendigung volle ST-Pflicht (§ 1 Abs. 5 StpS F) * bei geförd. WE von geringerem ST-Bedarf auszugehen (§ 2 Abs. 4 StpS F) > weitere Festlegung abhängig von Förderprogramm in Leitfaden (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2017: 14): 0,3 ST/ 100 m² BGF geförd. Mietwohnungsbau * Kompensation von bis zu 25 % der not. ST durch FST (2 FST für 1 ST) (* ÖPNV-Reduzierungen bzw. Beschränkung für Nutzungen außer Wohnen und Hotel)	11	*§ 2 Abs. 4 StpS F	„(1) Die Herstellungspflicht ... kann auf Antrag durch die Zahlung ... vollständig abgelöst werden, wenn die Herstellung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. (2) Die Herstellungspflicht ... kann in den Zonen I bis IV auf Antrag durch die Zahlung ... teilweise abgelöst werden, wenn in den Zonen I bis III mindestens 50 % und in der Zone IV mindestens 25 % der … notwendigen Stellplätze hergestellt werden.“ (§ 6 Abs. 1 und 2 StpS F)	ja	* Erstellung eines Leitfadens zur Stellplatzsatzung durch Bauaufsicht * unter bestimmten Voraussetzungen Ersatz von 5 not. ST durch einen 1 Carsharing-ST (vgl. Bauaufsicht Frankfurt 2017: 13) * Bei Nichtwohnnutzungen dürfen nicht mehr als die notw. ST hergestellt werden (Einschränkung). * Bei Wohnungen darf max. der 2-fache Wert der not. ST errichtet werden. (§ 1 Abs. 3 StpS F) * wechselseitige Nutzung zulässig (§ 2 Abs. 3 StpS F) * Berechnung mit BGF, weil Wfl. immer extra berechnet werden muss * ab 10 not. ST mind. 3 % bzw. mind. 1 ST behindertengerecht (§ 4 StpS F)
Wiesbaden 278.654 EW StS WI (14.02.2008)	Richtzahlen: 1,5 ST/ WE in bestimmten Ortsbezirken 1 ST/ WE im übrigen Stadtgebiet 1 ST/ WE bei Gebäuden mit Appartements oder Kleinwohnungen (unter 45 m² Wfl.)	–	10	§ 3 Abs. 2 StS WI	„Die Pflicht zur Herstellung ... kann auf Antrag durch Zahlung ... abgelöst werden, wenn die Herstellung ... aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Die Ablösung kann ferner auf Antrag zugelassen werden, wenn und soweit städtebauliche Gründe oder Gründe des Verkehrs der Herstellung ... im Einzelfall entgegenstehen.“ (§ 5 Abs. 1 StS WI)	ja	* im Einzelfall Vorgabe möglich, dass ST auf anderem Grundstück herzustellen sind (§ 2 Abs. 2 StS WI) * Untersagung der Herstellung auf Grundstücken, die nur durch Fußgängerbereiche erschlossen sind (§ 2 Abs. 3 StS WI)
Kassel 200.736 EW StS KS (27.05.2013)	Zahl der ST: 1 ST/ WE	–	10	§ 2 Abs. 3 StS KS	„Die Herstellungspflicht... kann auf Antrag ... abgelöst werden, wenn die Herstellung aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht möglich ist.“ (§ 5 Abs. 1 StS KS)	ja	* ST in Wohngebieten nur zulässig, wenn mind. 50 % der Grundstücksfläche gärtnerisch gestaltet oder als Grabeland genutzt wird; bei mehr als 3 ST zentrale Zufahrt nötig (§ 4 Abs. 2 St KS) * wechselseitige Nutzung zulässig (§ 2 Abs. 4 StS KS) * Einschränkung der Zulässigkeit von ST in Vorgärten (§ 4 Abs. 3 StS KS)
Darmstadt 158.254 EW EinstplS DA (26.06.2019)	Zahl der not. ST: MFH: 0,9 ST/ WE 0,7 ST/ WE mit (sehr) hoher Erschließungsqualität Klein-WE bis 58 m²: 0,8 ST/ WE 0,5 ST/ WE mit (sehr) hoher Erschließungsqualität MFH mit geförd. WE: 0,6 ST/ WE 0,5 ST/ WE mit (sehr) hoher Erschließungsqualität Entfall ST-Herstellungspflicht: in Gebieten mit wirksamer Parkraumbewirtschaftung (Innenstadtbereich) (§ 3 Abs. 7 EinstplS DA)	* Umwandlung von bis zu 25 % der not. ST in FST; (4 FST für 1 not. ST) (§ 3 Abs. 3 EinstplS DA)	9	–	„Die Herstellung … kann auf Antrag durch Zahlung … abgelöst werden, wenn die Herstellung der Einstellplätze aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht möglich ist.“ (§ 7 Abs. 1 EinstplS DA)	ja	* zahlreiche Vorgaben zur Gestaltung (§ 4 Abs. 3 + 4 EinstplS DA) * bei Änderung der Satzung: Gutachten vom IWU zum ST-Bedarf bei geförd. WE * viele neue Regelungen 2019: sehr differenzierte ST-Zahlen * ab 10 not. ST mind. 3 % der not. ST bzw. mind. 1 ST barrierefrei (§ 3 Abs. 6 EinstplS DA)
Hanau 96.130 EW StS HU (08.06.2009)	Zahl der ST: 1,5 ST/ WE	* Verzicht auf Herstellung, soweit ST-Bedarf durch besondere Maßnahmen verringert wird (z.B. städtebaulicher Vertrag) (§ 2 Abs. 3 StS HU)	15	§ 4 Abs. 4 StS HU	„Die Pflicht ... kann auf Antrag ... abgelöst werden, wenn die Herstellung ... aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Die Ablösung kann ferner auf Antrag zugelassen werden, wenn und soweit städtebauliche Gründe oder Gründe des Verkehrs der Herstellung von ... Stellplätzen im Einzelfall entgegen stehen.“ (§ 6 Abs. 1 StS HU)	ja	* Verzicht auf notw. ST, wenn in Wohngebieten Kleinstgewerbe betrieben oder freier Beruf ausgeübt wird (§ 2 Abs. 4 StS HU)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öff-nungs-klausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
Gießen 87.343 EW StS GI (23.03.2016)	Zahl der ST: 1,5 ST/ WE 1 ST/ Einzimmerappartement	–	15	§ 3 Abs. 4 StS GI	„Ist die Herstellung ... aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten möglich, kann vom Bauherrn ... Ablösung ... verlangt werden." (§ 5 Abs. 1 StS GI)	ja	* Mindestgröße pro ST (25 m²) festgelegt (§ 2 Abs. 1 StS GI)
Marburg 76.226 EW StS M (17.10.2014)	Zahl der ST: 1,1 ST/ WE (davon 10 % Besucher)	* – 20 % der not. ST in Gebietszone 1 * – 10 % der not. ST in Gebietszone 2 (§ 4 Abs. 1 StS M) * Aussetzung der ST-Pflicht in Zonen I + II , solange und soweit durch Mobilitätsmanagement oder durch Verzicht auf Kfz-Nutzung geringerer ST-Bedarf zu erwarten ist (§ 10 Abs. 1 StS M), Gebühr: 500 €/ ST * Reduzierung von 5 % der not. ST (max. 5 ST), wenn jeder 10. ST mit Ladestation ausgerüstet ist (§ 3 Abs. 6 StS M)	11	–	„Die Herstellungspflicht... kann auf Antrag ... abgelöst werden, wenn die Herstellung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist." (§ 9 Abs. 2 StS M)	ja	* aus Gründen des Verkehrs + Städtebaus kann Herstellung eingeschränkt werden (z.B. zur Förderung von Sanierungsgebieten) > Entfall der Ablöse (§ 11 StplS) * Abweichung von Herstellungspflicht für bis zu 3 ST in Zonen 1+2, wenn ST für Carsharing zur Verfügung gestellt wird (1 CS-ST für 3 not. ST) (§ 10 Abs. 4 StS M) * Gebäude mit mehr als 10 ST für WE: alle ST entweder ebenerdig als Stapelgarage oder als TG zu errichten (§ 6 Abs. 4 StS M)
Fulda 67.973 EW StS FD (07.05.2018)	Richtwert: * 1,5 ST/ WE in Gebäuden mit 3 bis 10 WE (davon 10 % Besucher) * 1,5 ST/ WE bis zur 10. WE, 1,2 ST/ WE ab der 11. WE (davon 10 % Besucher) * 0,75 ST/ geförd. WE (mind. 20 Jahre Bindung) * 1 ST/ 1-Zimmer-WE (davon 10 % für Besucher)	* bei MFH in Zone 2 Ersatz von bis zu einem Viertel der not. ST durch FST (4 FST für 1 ST) (Anlage 1 zur StS FD Nr. 11.2) * Reduzierungen im Einzelfall zulässig, wenn ST-Bedarf durch besondere Maßnahmen verringert bzw. gedeckt wird (z.B. abgestimmtes Verkehrskonzept) > Entscheidung durch Magistrat (§ 8 StS FD)	15	§ 5 Abs. 4 StS FD	„Die Herstellungspflicht ... kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, wenn die Herstellung ... aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist." (§ 7 Abs. 1 StS FD) „Nur wenn ein Nachweis der Stellplätze und Abstellplätze nicht möglich ist, kann ein Antrag nach § 7 gestellt werden." (§ 3 Abs. 6 StS FD)	ja	* Verkehrszone 1 (Innenstadt): Herstellung von ST untersagt (§ 3 Abs. 4 StS FD) * auf Grundlage von Verkehrsentwicklungsplan Herstellungspflicht + Ablösen festgelegt (§ 3 Abs. 2 StS FD)
MECKLENBURG-VORPOMMERN							
Rostock 208.409 EW StS HRO (11.08.2017)	Richtzahlen: 0,7 ST/ WE bis 50 m² Wfl. 1 ST/ WE bei 50-120 m² Wfl. 2 ST/ WE ab 120 m² Wfl.	* – 30 % für geförd. WE (Anlage 1 Nr. 1.3) * – 50 % Gebietszone I + II (§ 4 Abs. 1 StS HRO) * – 30 % Gebietszone III (§ 4 Abs. 1 StS HRO)	10	nein	* „Ist die Herstellung ... nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann ... gegen Zahlung ... von der Pflicht zur Stellplatzherstellung befreit werden." (§ 5 Abs. 1 StS HRO) * tw. Aussetzung oder Befreiung von der Stellplatzablöse durch qualifiziertes Mobilitätskonzept (§ 7 StS HRO)	ja	* Ausschluss von Mehrfachnutzung für Wohnen (§ 3 Abs. 3 StS HRO) * 30 % der Ablöse kann durch wertgleiches Mobilitätskonzept erbracht werden. (§ 7 Abs. 1 StS HRO) * Erstellung eines umfangreichen Leitfadens durch Stadt * ab 10 not. ST: 10 % als Normalladepunkt für E-Autos (§ 8 Abs. 3 StS HRO) * 3 % der not. ST, ab 15 ST mind. 1 ST behindertengerecht (§ 8 Abs. 2 StS HRO)
Stralsund 59.517 EW StS HST 19.01.2017	Richtzahlen: 1-1,5 ST/ WE (davon 10 % für Besucher)	–	12	–	„Die … Regelungen betreffen …lediglich die Fälle, in denen notwendige ST oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten hergestellt werden können." (§ 7 Abs. 1 StS HST)	–	* zur Förderung der Vitalisierung des Altstadtgebiets: bei Berechnung des Ablösebetrags erste 2 ST nicht berücksichtigt Acht (§ 7 Abs. 6 StS HST)
Greifswald 58.886 EW StS HGW (21.02.2019)	Richtzahlen: 0,5 ST/ WE bis 35 m² Wfl. 1 ST/ WE über 35 m² Wfl. 0,5 ST/ WE in Einrichtungen für betreutes Wohnen	* Änderung 2019: in Ausnahmefällen auf Antrag Abweichungen von bis zu 40 % der not. ST möglich (z.B. für kirchliche oder soziale Einrichtungen, für ein auf das Vorhaben abgestimmtes Mobilitätskonzept) (§ 3 Abs. 7 StS HGW)	10	§ 3 Abs. 2 StS HGW	„Ist die Herstellung ... nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann ... gegen Zahlung ... von der Pflicht zur Stellplatzherstellung befreit werden. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist nicht ausreichend." (§ 7 Abs. 1 StS HGW) > Ablöse nur in Ausnahmefall (§ 1 Abs. 3 StS HGW)	ja	* Mehrfachnutzung grundsätzlich möglich, aber für Wohnen ausgeschlossen (§ 3 Abs. 4 StS HGW) * Änderung 2019: Einführung von notwendigen Fahrradabstellplätzen * mind. 3 % der not. ST barrierefrei (§ 4 Abs. 4 StS HGW)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öffnungsklausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
NIEDERSACHSEN							
Hannover 535.061 EW StS H (26.03.2020) StA H (19.04.2001)	Richtzahlen: 0,5 ST/ WE in Zone A 0,6 ST/ WE in Zone B 0,8 ST/ WE in Zone C alle Zonen: 0,2 ST/ WE mit städtischen Belegungsrechten 0,5 ST/ geförd. WE (bei Auslaufen der Bindung Eintritt der regulären ST-Pflicht)	* Reduzierung durch Baurechtsbehörde bei ausreichender Begründung möglich (§ 3 Abs. 1 StS H) * Reduzierung bei Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung von MIV (z.B. Carsharing, überdurchschnittliche ÖPNV-Anbindung) (§ 3 Abs. 2 StS H) *auf Verlangen von Bauherrn Reduzierung der not. ST durch Carsharing: max. 50 % der not. ST (4 CST für 1 ST; max. 4 CST an einem Standort und je 40 WE); bei Wegfall nachträglicher Nachweis (§ 3 Abs. 3 StS H)	8	§ 3 Abs. 2 + 4 StS H	„Der Geldbetrag, den der Bauherr ... dafür zu zahlen hat, daß er notwendige Einstellplätze ausnahmsweise nicht herzustellen braucht (§ 47a Abs. 1, 2 NBauO), wird aus den Herstellungskosten für einen ebenerdigen Stellplatz und dem Bodenrichtwert ermittelt.“ (§ 1 StA H)	– (keine Ermächtigung für Wohnen)	* Begründung der Regelungen im Anhang der Satzung * differenzierte Regelungen für Carsharing * ST-Satzung steht über Regelungen in B-Plänen, außer diese enthalten weniger ST * ausdrückliches Ziel der Satzung: Schaffung von preiswertem Wohnraum * eigens Verfahren für Einteilung der verschiedenen Zonen entwickelt * keine Ermächtigung durch Bauordnung zur Regelung von Fahrradabstellplätzen
Oldenburg 167.081 EW StS Oldb (14.11.2014) StA Oldb (29.10.2001)	nur für Innenstadt und Bahnhofsviertel und für Wohnnutzungen: Zone 1 + 2: 0,6 ST/ WE	* Verringerung durch Carsharing möglich bei öff.-rechtl. Sicherung (1 CST für 6 not. ST); bei Wegfall Nachforderung (ggf. Ablöse) (§ 4 Abs. 2 StS Oldb)	6			–	* 2017 umfangreicher Entwurf für ST-Satzung erarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt > hinterher Erkenntnis , dass geplante Regelungen nicht von Satzungsermächtigung gedeckt sind > Stand 2020: Erarbeitung einer neuen Satzung (vgl. Stadt Oldenburg 2020)
Osnabrück 164.374 EW StS OS (29.01.2019)	Bestimmungszahlen: 0,5 ST/ WE bis 30 m² Wfl. 1 ST/ WE 30-120 m² Wfl. 1,4 ST/ WE über 120 m² Wfl. 0,75 ST/ geförd. WE 0,75 ST/ Alten-WE und betreutes Wohnen	* Zone 1: – 50 % der not. ST; Beschränkung der ST-Herstellung auf 75 % der not. ST Zone 2: – 25 % der not. ST (§ 3 Abs. 5 StS OS) * durch dauerhafte, vertraglich gesicherte CS-Station Aussetzung der ST-Pflicht von bis zu 60 % der not. ST bzw. max. 6 not. ST pro Grundstück > für 1. CST: 30 % der not. ST, für 2. CST: 20 %, für 3. CST 10 % der not. ST anzurechnen; Nachweis zum 1.3. jährlich > ansonsten Widerruf der Aussetzung (§ 7 Abs. 3 StS OS)	10	§ 3 Abs. 2 StS OS	„Verlangt ... der Bauherr, dass die Pflicht zur Herstellung notwendiger Einstellplätze ... durch die Pflicht zur Zahlung eines Geldbetrags ersetzt wird, bedarf es hierzu der Zustimmung der Stadt im Einzelfall. Die Zustimmung kann aus verkehrsplanerischen und städtebaulichen Gründen versagt werden.“ (§ 4 Abs. 1 StS OS)	–	* zumutbare Entfernung von ST bei Wohnungen: 300 m (bei anderen Nutzungen 500 m) (§ 3 Abs. 6 StS OS)
NORDRHEIN-WESTFALEN							
Düsseldorf 617.280 EW StS D (28.08.2019) StAS D (28.08.2019)	* WE unter 40 m² Wfl. ÖPNV sehr gut: 1 ST/ 3 WE ÖPNV gut: 1 ST/ 2 WE ÖPNV mittel: 1 ST/ 1 WE * WE 40-87 m² Wfl. ÖPNV sehr gut: 1 ST/ 2 WE ÖPNV gut: 3 ST/ 4 WE ÖPNV mittel: 1 ST/ 1 WE * WE 88-130 m² Wfl. ÖPNV sehr gut: 2 ST/ 3 WE ÖPNV gut: 1 ST/ 1 WE ÖPNV mittel: 1 ST/ 1 WE * ab 130 m² Wfl. ÖPNV sehr gut: 1 ST/ 1 WE ÖPNV gut + mittel: 2 ST/ 1 WE (Übersichtskarte mit ÖPNV-Lagegunst) * Stud./ Alten-WE + geförd. WE: unter 40 m²: ÖPNV sehr gut + gut: 1 ST/ 3 WE ÖPNV mittel: 1 ST/ 2 WE bis 87 m²: ÖPNV sehr gut + gut: 1 ST/ 2 WE ÖPNV mittel: 3 ST/ 4 WE * alternativ Vorlage von Einzelfallberechnung durch Bauherren (§ 3 Abs. 1 StS D)	*Aussetzung der ST-Pflicht für bestimmte Maßnahmen bis zu je 10 % der ST (Voraussetzung: mehr als 10 not. ST) > nach festgesetzter Aussetzungsdauer ST-Nachweis gilt als erbracht (§ 3 Abs. 7 StS D) * Kompensation von bis zu 25 % der ST durch FST (4 FST für 1 ST) (§ 3 Abs. 8 StS D)	8	§ 3 Abs. 4 StS D	„Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze und/oder notwendiger Abstellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung von Stellplätzen bei der Errichtung … verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten … einen Geldbetrag … zur Ablösung zahlen.“(§ 5 Abs. 1 StS D)	ja	* differenzierte Darstellung für die Bewertung der ÖPNV-Anbindung * zuvor Richtlinie in Düsseldorf angewendet (durch Stadtrat beschlossen,: erst seit 01.01.2019 Ermächtigung für Stellplatzsatzungen in Bauordnung von NRW)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öff-nungs-klausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
Dortmund 586.600 EW StS DO (21.02.2019)	Stellplätze: * 0,9-1,5 ST/ 100 m² BGF (in der Regel sind Mittelwerte zu verwenden) (§ 3 Abs. 1 StS DO)	*Reduzierungen nur in Einzelfällen bei innovativem Mobilitätskonzept möglich > Begründung über Gutachten erforderlich (§ 3 Abs. 4 StS DO)	12	–	„Ist die Herstellung not. ST oder notwendiger FST nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann die Bauaufsichtsbehörde auf die Herstellung... verzichten, wenn die zur Herstellung Verpflichteten ... einen Geldbetrag zahlen." > Ablöse nur in 4 definierten Zonen möglich (§§ 7, 8 StS DO)	ja	*zumutbare Entfernung von FST: 60 m (§ 2 Abs. 3 StS DO) * – 30 % bei überdurchschnittlicher ÖPNV-Anbindung möglich, aber nicht für Wohnen * ermäßigte Ablöse für geförd. WE (§ 9 Abs. 3 StS DD)
Essen 583.393 EW StS E (24.06.2020)	Richtzahlen: 1,5 ST/ 100 m² BGF	* bis zu – 70 % der not. ST für Bauvorhaben mit einfacher bis optimaler ÖPNV-Anbindung entsprechend Karte mit Einzugsbereichen (§ 3 Abs. 7 StS E) * Aussetzung von bis zu 20 % der ST bei Maßnahmen (lt. Anlage) zur Verringerung des MIV (z.B. Carsharing) bei mehr als 50 ST; Nachweis in Gutachten und jährlich gegenüber Verwaltung (§ 3 Abs. 8 StS E) * Minderung um max. 70 % der not. ST (§ 3 Abs. 9 StS E) * ergänzend: Ersatz von bis zu 25 % der not. ST durch FST (4 FST für 1 ST) (§ 3 Abs. 10 StS E)	16	§ 3 Abs. 4 StS E	„Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze ... nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann die Bauaufsichtsbehörde ... auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten, wenn die zur Herstellung Verpflichteten... einen Geldbetrag ... zahlen." (§ 5 StS E)	ja	* Karte mit 4 Zonen für ÖPNV-Anbindung in Anlage *sehr viele und sehr differenzierte Reduzierungsmöglichkeiten bei hoher ST-Richtzahl * Rückgriff auf die Empfehlungen in Leitfaden für die Erstellung von Stellplatzsatzungen (vgl. Blees/ Thiemann-Linden/ Müller 2019)
Iserlohn 92.928 EW StS IS (19.03.2019)	Zahl der ST: 1 ST/ 2 WE unter 55 m² Wfl. 1 ST/ WE zwischen 55 und 120 m² Wfl. 2 ST/ WE mit mehr als 120 m² Wfl. (wobei 1 ST „gefangen" möglich) 1 ST/ 5 WE mit Betreuungsservice	* – 30 % der not. ST in Gebieten mit hoher ÖPNV-Erschließungsqualität (Zone A + B im Innenstadtbereich) (§ 3 Abs. 7 StS IS) * bis zu – 70 % der not. ST durch Mobilitätskonzept + ÖPNV (schriftlicher Nachweis durch Bauherr, öff.-rechtli. Sicherung, bei Entfall reguläre ST-Pflicht, ab 10 ST möglich) (§ 3 Abs. 9 StS IS)	10	§ 3 Abs. 4 StS IS	„Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze und notwendiger Abstellplätze für Fahrräder nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann auf die Herstellung ... verzichtet werden, wenn die zur Herstellung Verpflichteten ... einen Geldbetrag ... zur Ablösung zahlen." (§ 6 Abs. 1 StS Is)	ja	* zur Steigerung und Erhalt von kulturellem Leben: Verzicht auf ST in Innenstadt für Gastronomie + Einzelhandel (§ 4 Abs. 8 StS IS) * für jede rollstuhlgerechte WE 1 behindertengerechter ST (§ 5 StS IS)
RHEINLAND-PFALZ							
Mainz 215.110 EW StS MZ (02.12.2015) StAS MZ (2008)	Stellplatznormbedarf: 1 ST/ WE 0,8 ST/ geförd. WE	* Reduzierung aufgrund integrierter Lage + ÖPNV-Erschließung (Unterscheidung von Gebietszonen, parzellenscharfer Stadtplan) (§ 4 StS MZ): – 30 % in Zone 1 – 20 % in Zone 2 – 10 % in Zone 3 (restliches Stadtgebiet)	10	–	„Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze ... nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich oder ist sie aufgrund einer Satzung ... untersagt oder eingeschränkt, so kann ... der Bauherr, wenn die Gemeinde zustimmt, die Verpflichtungen ... auch durch Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde erfüllen." (§ 1 StAS MZ)	ja	* Abweichungen zulässig, wenn Herstellung nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand (§ 2 Abs. 4 StS MZ) * Verbot der Zweckentfremdung)§ 2 Abs. 6 StS MZ) * Reduzierungen für gesamtes Stadtgebiet wegen gutem ÖPNV * 2015 erstmalig Satzung erarbeitet (detaillierte Herleitung der ST-Zahlen durch Abteilung Verkehrswesen)
SAARLAND							
Neunkirchen 46.767 EW StS NK (30.06.2010)	Richtzahlen: 1 ST/ WE bis 100 m² Wfl. 2 ST/ WE über 100 m² Wfl.	–	10	§ 2 Abs. 3 StS NK (allerdings nur Erhöhung)	„Soweit Kraftfahrzeugstellplätze … nicht hergestellt werden, kann die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Ablöse erfolgen, wenn die Stadt ... zustimmt." (§ 3 Abs. 1 StS NK)	–	* Ablöse liegt als Baulast auf dem Grundstück (§ 4 StS NK)
SACHSEN							
Leipzig 581.980 EW StS L (19.11.2019) StAS L (14.12.2005)	Richtzahlen: 0,5 ST/ WE bis 50 m² Wfl. 0,7 ST/ WE ab 50 m² Wfl.	*bis zu – 30 % der not. ST bei guter ÖPNV-Anbindung (Einzelfallentscheidung; abweichend von VwVSächsBO) (§ 2 Abs. 2 StS L) * Reduzierung durch Carsharing (1 CST für 5 ST) (§ 4 Abs. 6 StS L) * ST-Reduzierung bei Vorlage von Mobilitätskonzept: Abstimmung mit Stadt und Sicherung in öff.-rechtl. Vertrag (§ 4 Abs. 7 StS L)	7	–	„Ist die Herstellung ... aus tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so hat der zur Herstellung Verpflichtete je Stellplatz einen Geldbetrag ... zu bezahlen ..." (§ 1 Abs. 1 StAS L)	ja	* Aufstellung der Satzung nach einem Antrag der Grünen (2016) * im Gegenzug zur Reduzierung der Zahl der not. ST Erhöhung der Zahl der not. FST auf 1-4 FST/ WE (statt 1-2 FST/ WE) * Erarbeitung zunächst nur für Wohnen + soziale Infrastruktur/ Bildungsbauten *mehr als 10 WE: 3 % der ST behindertengerecht (§ 3 StS L)

Stadt Einwohner Satzung	**Anzahl notwendige ST für Wohnungen (nur MFH)**	**Anpassungen der ST-Zahlen**	**ST für 10 WE**	**Öff-nungs-klausel**	**Ablöse: Voraussetzungen für Pkw (Auszug aus Satzungen)**	**FST**	**Besonderheiten**
Dresden 551.072 EW StGaFaS DD (29.06.2018)	Richtzahlen: 1 ST/ WE 0,6 ST/ geförd. WE	* – 5 % der not. ST, wenn alle not. FST überdacht werden (§ 4 Abs. 2 StGaFaS DD) * bis zu – 30 % der not. ST je nach ÖPNV-Angebotskategorie + Entfernung (Tabelle für Berechnung) (§ 4 Abs. 3 StGaFaS DD) * Reduzierung durch Carsharing (1 CST für 5 ST) (§ 4 Abs. 5 StGaFaS DD)	10	–	„Ist die Herstellung ... aus tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, kann ... durch Ablöse erfüllt werden." (§ 6 Abs. 1 StGaFaS DD) > Ablöse nur möglich, wenn keine erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind	ja	* genaue Beschreibung von Unzumutbarkeit in Zusammenhang mit Ablöse (§ 6 Abs. 6 StGaFaS DD) * für 25 % der ST ausreichender Elektroanschluss vorzubereiten (§ 7 Abs. 5 StGaFaS DD) * mind. 3 % bzw. mind. 1 ST behindertengerecht bei mehr als 10 WE (§ 5 StGaFaS DD)
SACHSEN-ANHALT							
Halle (Saale) 239.173 EW StS HAL (28.09.2016)	* Richtzahlen: 0,5-0,75 ST/ WE bis 35 m² Wfl. 1-1,5 ST/ WE für 35-120 m² Wfl. 1,5-2 ST/ WE über 120 m² Wfl. * bei Min-Max-Zahlen örtliche Verhältnisse im Einzelfall einschl. der ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 2 StS HAL)	* – 20 % der not. ST für Vorhaben in Zone 1 (Altstadt)	13	§ 2 Abs. 2 StS HAL	„Ist die Herstellung ... nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, kann verlangt werden, dass der Bauherr ... auch dadurch erfüllt, dass er an die Stadt einen Geldbetrag ... zahlt."(§ 2 Abs. 4 StS HAL)	ja	
Dessau-Roßlau 82.111 EW StS DE (09.12.2015) StAblS DE (12.03.2008)	* Zahl der ST: 1-1,5 ST/ WE 0,5 ST/ WE bei Wohngebäuden für ausschließlich betreutes Wohnen * bei Min-Max-Zahlen örtliche Verhältnisse im Einzelfall und besondere Eigenheiten des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 3 StS DE)	–	13	§ 2 Abs. 3 StS DE	„Ist die Herstellung ... nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich oder ist sie aufgrund einer Satzung nach § 85 BauO LSA untersagt oder eingeschränkt, so kann der Bauherr, wenn die Stadt zustimmt, seine Stellplatzverpflichtungen ... auch dadurch erfüllen, dass er an die Stadt einen Geldbetrag ... zahlt. ... Bei der Ermittlung des Geldbetrages bleiben die ersten acht Stellplätze außer Betracht." (§ 1 Abs. 1 StAblS DE)	–	
Wittenberg 46.272 EW StS WB (23.02.2011) StAB WB (25.02.2012)	* Zahl der ST: 1-1,5 ST/ WE (davon 20 % für Besucher) * bei Min-Max-Zahlen örtliche Verhältnissen im Einzelfall und besonderen Eigenheiten des Vorhaben zu berücsichtign (§ 2 Abs. 4 StS WB)	–	13	§ 2 Abs. 4 StS WB	* „Die Lutherstadt ... kann ... unter den in § 48 Abs. 2 BauO LSA genannten Voraussetzungen eine Ausnahme zur Errichtung der notwendigen Stellplätze zulassen, wenn diese nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten entsprechend den Anforderungen des öffentlichen Baurechts hergestellt werden können. Bei Ausnahmen … ist …. ein Stellplatzablösebetrag zu zahlen." (§ 1 StAB WB) * die ersten 8 ST bleiben außer Betracht (§ 1 Abs. 3 StAB WB)	–	
SCHLESWIG-HOLSTEIN							
Flensburg 88.519 EW StS FL (11.05.2017)	Stellplatznormbedarf/ Richtwert: 0,7 ST/ WE bis 65 m² Wfl. 1 ST/ WE bis 120 m² Wfl. 1,5 ST/ WE über 120 m² Wfl. (davon 10 % für Besucher)	* Sonderzonen abhängig von ÖPNV-Anbindung: Zone 1: – 50 %, Zone 2: – 30 % der not. ST (§ 5 Abs. 1 StS FL) * Aussetzung der St-Pflicht für max. 70 % der not. ST durch Mobilitätsmanagement > nach Vorhaltung über vereinbarte Gesamtdauer ST-Pflicht erfüllt (§ 12 StS FL)	10	–	„Die Verpflichtung zur Herstellung not. ST und FST kann mit Einverständnis der Stadt ... auch durch Zahlung eines Geldbetrages ... erfüllt werden." (§ 7 StS FL); Ermäßigungen bei Ablöse für Baulücken (§ 8 Abs. 2 StS FL)	ja	* Präambel in der Satzung: Verfolgung verkehrspolitischer Ziele durch Satzung (v.a. Stärkung des Umweltverbundes) * für je 30 not. ST 1 behindertengerechter ST (§ 13 Abs. 3 StS FL)

Anlage 3 zu Kapitel 6: Abkürzungen für die Stellplatzsatzungen

EinstplS DA	Satzung über die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Einstellplatzsatzung 662 vom 26.06.2019
FabS M	Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS). Vom 26. Juni 2020
GaStAbS AB	Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Garagen-, Stellplatz- und Abstellplatzsatzung - GaStAbS) geändert durch Änderungssatzung vom 22.11.2017. (Aschaffenburg)
SHS	Satzung der Stadt Brandenburg an der Havel über die Festsetzung der Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzherstellungssatzung - SHS) vom 24.01.2014
StA H	Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen in Hannover. Zuletzt geändert durch Satzung vom 19.04.2001
StA OLDB	Satzung der Stadt Oldenburg über den Ablösebetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze (Ablösesatzung) vom 29.10.2001
StAB WB	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Erhebung von Ablösebeträgen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.02.2012
StAB WB	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Erhebung von Ablösebeträgen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.02.2012
StAbIS DE	Stadt Dessau-Roßlau. Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen. Inkraftsetzung: 27. April 2008
StAS CB	Stellplatzablösesatzung der Stadt Cottbus (StAS) vom 03.11.2004
StAS D	Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Ablösung von Stellplätzen vom 28.08.2019
StAS L	Neufassung der Satzung über die Ablösung notwendiger Stellplätze in der Stadt Leipzig (Stellplatzablösesatzung), Beschluss der Ratsversammlung vom 14.12.2005
StAS MZ	Satzung der Stadt Mainz über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen gemäß § 47 Abs. 4 der Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO), zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 23.04.2008
StellplOG HB	Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen – StellplOG) vom 18. Dezember 2012
StGaFaS DD	Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (6.3 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS) vom 29. Juni 2018
StPlS A	Satzung der Stadt Augsburg über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder. Stellplatzsatzung (StPlS) vom 25.11.2010 zuletzt geändert am 17.03.2016
StplS CB	Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung - StplS) vom 03.11.2004
StplS FF	Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS) vom 02.03.2012
StPlS LA	Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung-StPlS), Stand 09.07.2019
StPlS M	Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPlS). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 19.12.2007
StpS F	Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, zuletzt geändert mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 12.12.2019
StS BA	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung StS) vom 11. August 2014. (Bamberg)
StS BRHV	Ortsgesetz der Stadt Bremerhaven über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze (Bremerhavener Stellplatzortsgesetz) vom 6. Dezember 2012.
StS BT	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 29.05.2019. (Bayreuth)
StS D	Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) vom 28.08.2019
StS DE	Stadt Dessau-Roßlau. Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 09.12.2015
StS DO	Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund. Beschlossen in der Sitzung am 21.02.2019

StS E Stellplatzsatzung der Stadt Essen vom 30. Juni 2020. 6.24

StS FA Satzung der Stadt Falkensee. 1. Änderung über die Herstellung von Stellplätzen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei der Errichtung und wesentlichen Änderungen baulicher und anderer Anlagen (Stellplatzsatzung – Beschluss-Nr. 103/37/07 vom 27. Juni 2007)

StS FD Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) der Stadt Fulda. Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 07.05.2018

StS FL Satzung der Stadt Flensburg über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Flensburger Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.05.2017

StS GI Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 05.12.2001, zuletzt geändert 23.03.2016. (Gießen)

StS H Satzung über die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge, Stellplatzsatzung (Gem. Abl. 2020, S. 186). (Hannover)

StS HAL Satzung der Stadt Halle (Saale) über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 28.09.2016

StS HGW Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung) (rechtskräftig seit 19.03.2019)

StS HRO Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung). Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock am 11.10.2017

StS HST 7. Satzung der Hansestadt Stralsund über die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen sowie die Ablösebeträge (Stellplatzsatzung) Beschluss-Nr. 2017-VI-01-0535 vom 19.01.2017

StS HU Stellplatzsatzung. Beschluss in der Sitzung der Stadtverordnung am 08.06.2009. (Hanau)

StS IS Stellplatzsatzung der Stadt Iserlohn. Beschlossen in der Sitzung am 19.03.2019

StS KS 6.23 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder, vom 01.03.2004 in der Fassung der ersten Änderung vom 27.05.2013. (Kassel)

StS L Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung). Beschlossen in der Sitzung vom 19.11.2019

StS M Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung), Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 17.10.2014

StS MZ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellanlagen. Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 02.12.2015

StS N Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 14.12.2007 zuletzt geändert durch Satzung vom 15.12.2016. (Nürnberg)

StS NK Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS). Beschluss vom 30.06.2010. (Neunkirchen)

StS OLDB Stellplatzsatzung für das Stadtzentrum der Stadt Oldenburg (Oldb). Inkraftgetreten am 14. November 2014

StS OR Satzung der Stadt Oranienburg über die Herstellung und Beschränkung notwendiger Stellplätze sowie die Ablösung von notwendigen Stellplätzen (2. Änderung vom 30.06.2010, mit Ergänzungen von 8/2012) (Oranienburg)

StS OS Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen
für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS) vom 5. April 2016 (Amtsblatt 2016, S. 23 ff.), zuletzt geändert durch Satzung
vom 29. Januar 2019

StS P Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam vom 05.12.2018

StS R Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01.02.2013, zuletzt geändert durch Satzung vom 02.04.2019

StS WB Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 23.02.2011

StS WI Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung), zuletzt geändert durch Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 14.02.2008. (Wiesbaden)

Anlage 4 zu Kapitel 6: Quellen zu den Städten mit Stellplatzsatzungen

Quellen, die für die Auswertung der Stellplatzsatzungen herangezogen wurden – sortiert nach Städten. Diese Quellen finden sich auch im Gesamtquellenverzeichnis.

München	
Landeshauptstadt München 2007a	Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPlS). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 19.12.2007. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/926.html am 11.11.2018
Landeshauptstadt München 2007b	Sitzungsvorlage Nr. 02-08/ V 11225. Anpassung des Münchner Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO – Novelle 2007. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1460655.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt München 2007c	Anlage 3 zur Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 11225. Bezirksausschüsse – Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1306316.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt München 2007d	Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 10357. Anpassung des Münchner Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO-Novelle 2007. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.07.2007 (SB). Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/1187557.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt München 2013a	Wohnraum für Menschen - nicht den für Autos fördern! Antwort des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.02.2013 auf die schriftliche Anfrage der von Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Boris Schwartz, Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Sabine Krieger, Frau StRin Jutta Koller vom 08.11.2012. München. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/2901735.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt München 2014	Die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS). Satzung der Landeshauptstadt München. Broschüre zur Satzung. München. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:2f41eea4-6022-4971-b6d2-ae59a2e77ef4/fabs_brosch%C3%BCre.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt München 2020a	Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS). Vom 26. Juni 2020. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:86182835-6969-4180-95e5-eae6f0a9082f/Neuerlass_FabS_2020.pdf am 10.10.2020
Landeshauptstadt München 2020b	Mobilitätskonzept. kompakt - konkret - verbindlich. Einleitungsblatt. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:ce041744-18ab-4d53-8e48-45fe38798da6/Mobilit%C3%A4tskozept_Juli_2020_Einleitung_web.pdf am 01.10.2020
Landeshauptstadt München 2020c	Mobilitätskonzept. kompakt - konkret - verbindlich. Anlage zum Stellplatznachweis. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:7bc984e1-83f0-4215-ae04-594fd6b03fc4/Mobilit%C3%A4tskonzept_Juli_2020_Formular_web.pdf am 01.10.2020
Landeshauptstadt München 2020d	Erläuterungen und Ausfüllhilfe zum Formblatt „Mobilitätskonzept“. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:177d7ac8-1393-4249-9fd2-58c7ecd75264/Mobilit%C3%A4tskonzept_Juli_2020_Erl%C3%A4uterung_web.pdf am 01.10.2020
Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2001	Neuerlass einer Stellplatzbeschränkungssatzung. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/62516.pdf am 11.11.2018
Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2016b	Sitzungsvorlage Nr. 08-14/ V 13593. Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3163763.pdf am 11.11.2018
Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2017a	Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 8130. Kraftfahrzeugstellplätze in Wohngebieten in bedarfsgerechter Anzahl. Zugriff auf https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4398388.pdf am 11.11.2018
Website LHM 2020	Nachweis von Stellplätzen bei einem Bauvorhaben. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Satzungen/stellplatz.html am 10.10.2020
Website LHM 2020a	Mobilitätskonzept. Zugriff auf https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Mobilitaetskonzept.html am 01.10.2020
Nürnberg	
Stadt Nürnberg 2014	Begründung. Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Anlage zur Beschlussvorlage bei der Sitzung des Stadtrates am 23.07.2014 (TOP OE 10). Zugriff auf https://online-service2.nuernberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=575543&type=do am 15.11.2018
Stadt Nürnberg 2016a	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 14.12.2007 zuletzt geändert durch Satzung vom 15.12.2016. Zugriff auf https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/6/630/630_746.pdf am 15.11.2018
Stadt Nürnberg 2016b	Richtzahlenliste (Anlage zu § 2 Abs. 1 StS). Zugriff auf https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/6/630/630_746a.pdf am 15.11.2018
Stadt Nürnberg 2016c	Vollzugsanweisung der Stadt Nürnberg zu Art. 47 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) über die Erfüllung der Stellplatz- bzw. Abstellplatzverpflichtung und zur Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS – StS). Vom 11. März 2015 geändert durch Vollzugsanweisung vom 15. Dezember 2016. Zugriff auf https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/6/630/630_747.pdf am 15.11.2018
Augsburg	
Stadt Augsburg 2016a	Satzung der Stadt Augsburg über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder. Stellplatzsatzung (StPIS) vom 25.11.2010 zuletzt geändert am 17.03.2016. Zugriff auf https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/rathaus/stadtrecht/pdf/69/6900.pdf am 12.12.2018
Stadt Augsburg 2016b	Anlage 1. Tabelle zur Berechnung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder. Zugriff auf https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/rathaus/stadtrecht/pdf/69/6900.pdf am 12.12.2018
Regensburg	
Stadt Regensburg 2013	Beschlussvorlage VO 12/8420/63. Gegenstand: Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung StS). Zugriff auf https://srv19.regensburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=8188 am 05.10.2020
Stadt Regensburg 2016a	Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01.02.2013 zuletzt geändert durch Satzung vom 15.01.2016
Stadt Regensburg 2016b	Richtzahlenliste zur Stellplatzsatzung der Stadt Regensburg.
Stadt Regenburg 2019b	Beschlussvorlage: VO/18/15050/63. Gegenstand: Änderung der Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01. Februar 2013Zugriff auf https://www.regensburg.de/rathaus/stadtpolitik/regensburger-sitzungsdienst/textrecherche am 05.10.2020
Stadt Regenburg 2019a	Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung - StS) vom 01.02.2013, zuletzt geändert durch Satzung vom 02.04.2019. Zugriff auf https://www.regensburg.de/sixcms/media.php/140/17.3647494.pdf am 10.10.2020

Bamberg	
Stadt Bamberg 2014a	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung StS) vom 11. August 2014. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F329_88_1.PDF%3F1467026340&fn=stadt_satzung_stellplatzsatzung_StS am 10.01.2019
Stadt Bamberg 2014b	Anlage 1 zur Stellplatz-Satzung vom 11.08.2014. Bamberg. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F1829_10601_1.PDF%3F1409559528&fn=stadt_satzung_stellplatz_02 am 10.01.2019
Stadt Bamberg 2014c	Sitzungsvorlage VO/2014/0963-A6: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen der Stadt Bamberg (Stellplatzsatzung - StS). Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810365243338 91/524333891/00044195/95.pdf am 10.01.2019
Stadt Bamberg 2015	Stellplatzsatzung der Stadt Bamberg aus dem Jahr 2014 - Erfahrungsbericht. VO/2015/1998-A6. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810365243338 91/524333891/00057044/44.pdf am 10.01.2019
Stadt Bamberg 2017	Sitzungsvorlage VO/2017/1230-A6. Stellplatznachweis. Weiteres Vorgehen. Zugriff auf https://www.stadt.bamberg.de/buergerinformationssystem/___tmp/tmp/450810365243338 91/524333891/00130421/21.pdf am 10.01.2019
Bayreuth	
Stadt Bayreuth 2008	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 27.07.2008.
Stadt Bayreuth 2019	Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS) vom 29.05.2019. Zugriff auf https://formular-server.de/BT_FS/findform?shortname=Stellplatzssatzung&formtecid=2&areashortname=bt_oe am 05.10.2020
Landshut	
Stadt Landshut 2015	Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung-StPlS), Stand 04.05.2015
Stadt Landshut 2019	Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung-StPlS), Stand 09.07.2019. Zugriff auf http://www.landshut.de/fileadmin/files_stadt/downloadbereich_aemter/rechtsamt/ortsrecht/06_Bauverwaltung/Stellplatzsatzung-StPlS.pdf am 06.10.2020
Aschaffenburg	
Freudenberger, Peter 2016a	Stadtbau lockt Familien nach Damm. In: Main-Echo (Ausgabe für Aschaffenburg und Umgebung) vom 23.02.2016. Zugriff auf https://www.main-echo.de/regional/stadt-kreis-aschaffenburg/stadtbau-lockt-familien-nach-damm-art-3998617 am 23.11.2018
Freudenberger, Peter 2016b	Weg geebnet für 58 Sozialwohnungen. In: Main-Echo (Ausgabe für Aschaffenburg und Umgebung) vom 19.04.2016. Zugriff auf https://www.main-echo.de/regional/stadt-kreis-aschaffenburg/weg-fuer-neue-wohnungen-geebnet-art-6940350 am 23.11.2018
Stadt Aschaffenburg 2014	Sitzungsvorlage aus der 9. Sitzung des Stadtrates am 02.06.2014, Änderung der Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/19067183/26516482 am 23.11.2018
Stadt Aschaffenburg 2015	Sitzungsvorlage für die 10. Sitzung des Planungs- und Verkehrssenates am 17.11.2015. Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für den sozialen Wohnungsbau. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/24082759/26522132 am 23.11.2018
Stadt Aschaffenburg 2016a	Sitzungsvorlage aus der 1. Sitzung des Stadtrates am 18.01.2016, Änderung der Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/28769440/26522305 am 23.11.2018
Stadt Aschaffenburg 2016b	Sitzungsvorlage aus der 4. Sitzung des Stadtrates am 11.04.2016, Änderung der Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder – Satzungsbeschluss. Zugriff auf https://ris.aschaffenburg.de/Agendaitem.mvc/Details/28770826/26523097 am 23.11.2018
Stadt Aschaffenburg 2017	Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Garagen-, Stellplatz- und Abstellplatzsatzung - GaStAbS) geändert durch Änderungssatzung vom 22.11.2017. Zugriff auf https://www.aschaffenburg.de/dokumente/Buerger-in-Aschaffenburg/Gewerbe-Sicherheit-und-Recht/60-4.pdf am 23.11.2018
Potsdam	
Fraktionen FDP/ Familien-Partei, Bündnis 90/ Die Grünen 2009	Antrag Drucksachen-Nr. 09/SVV/1042. Betreff: Abschaffung der Stellplatzsatzung. 10.11.2009. Zugriff https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/450810364498316 18/449831618/00329273/73-Anlagen/07/7_StellplsAbwaegungAnlage3_August2011.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2011a	Beschlussvorlage 11/SVV/0412. Betreff: Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Zugriff auf am 11.11.2018. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=17824#allrisBV am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2011b	Beschlussvorlage 11/ SVV/0412. Beschlüsse. Protokoll der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 31.08.2011. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo021.asp am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2011c	Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen zum Entwurf der Stellplatzsatzung Anlage zur Beschlussvorlage 11/SVV/0412.
Landeshauptstadt Potsdam 2012a	Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam vom 07.03.2012. Zugriff auf https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/amtsblatt_potsdam_01_2019_4_final.pdf am 22.12.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2012b	Begründung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam, Januar 2012. Zugriff auf https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/amtsblatt_potsdam_01_2019_4_final.pdf am 22.12.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2012c	Drucksache Nr. 12/SVV/0121. Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam - Beitrittsbeschluss zur Beanstandung durch die Aufsichtsbehörde. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19010#searchword am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2018a	Beantwortung der Drucksachen-Nr. 18/SVV/0159. Betreff: Stellplatzsatzung. 28.02.2018. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=28037#searchword am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2018b	Beschlussauszug 62. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vom 23.01.2018. Ö 5.5: Erneute öffentliche Auslegung B-Pläne SAN-P 18 und SAN-P 19, einschließlich verbundener Anpassung der Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=115740 am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2018c	Drucksache Nr. 18/SVV/0762. Änderung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Zugriff auf https://egov.potsdam.de/bi/___tmp/tmp/450810364498316 18/449831618/01101062/62.pdf am 11.11.2018
Landeshauptstadt Potsdam 2018d	Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam vom 05.12.2018. Zugriff auf https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/stellplatzsatzung_landeshauptstadt_potsdam_2012_2019.pdf am 01.10.2020
Cottbus	
Stadt Cottbus 2004a	Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung - StplS) vom 03.11.2004. Zugriff auf https://www.cottbus.de/.files/storage/file/eaee8ed9-d4b4-493b-b59d-975b742a1564/294_2004-11-20.pdf am 20.11.2018

Stadt Cottbus 2004b	Stellplatzablösesatzung der Stadt Cottbus (StAS) vom 03.11.2004. Zugriff auf http://www.cottbus.de/.files/storage/file/14d61185-15a1-4db3-b410-70af7736b343/293_2004-11-20.pdf am 20.11.2018
Stadt Cottbus 2004c	Begründung: zur Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung – StplS). Zugriff auf https://www.cottbus.de/opt/senator/abfrage/index.pl?S_SID=46KxRefo_T2UPCZng7Nd3g:101&G_CONTEXT=Hf_aU9LnwHO9iD1yEYlQdA&G_ID=0:Dokument:103 am 20.11.2018
Stadt Cottbus 2004d	Vorlagen-Nr. StVV IV-046/04. Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung StplS). Inkl. Anlagen. Zugriff auf https://www.cottbus.de/opt/senator/abfrage/index.pl?S_SID=46KxRefo_T2UPCZng7Nd3g:101&G_CONTEXT=Hf_aU9LnwHO9iD1yEYlQdA&G_ID=0:Dokument:98 am 20.11.2018
Brandenburg an der Havel	
Brandenburg an der Havel 2013	Vorlagen Nr. 273/2013. Änderung der Satzung der Stadt Brandenburg an der Havel über die Festsetzung der Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzherstellungssatzung - SHS). Zugriff auf https://ctx1.stadt-brandenburg.de/bi/___tmp/tmp/4508103658651180 7/586511807/00075237/37.pdf am 20.11.2018
Brandenburg an der Havel 2014	Satzung der Stadt Brandenburg an der Havel über die Festsetzung der Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatzherstellungssatzung - SHS) vom 24.01.2014. Zugriff auf https://www.stadt-brandenburg.de/fileadmin/pdf/10/Buero_SVV/Satzungen/Stellplatzherstellungssatzung.pdf?no_cache=1 am 20.11.2018
Frankfurt (Oder)	
Stadt Frankfurt (Oder) 2003	Satzung über die Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen und Garagen in der Innenstadt. Zugriff auf https://www.frankfurt-oder.de/PDF/Stellplatzeinschr%C3%A4nkungssatzung.PDF?ObjSvrID=2616&ObjID=1787&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1592912681 am 20.11.2018
Stadt Frankfurt (Oder) 2010	Vorlage -Nr. 10/SVV/0634. Satzung der Stadt Frankfurt(Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung- StplS). Hier: Beschluss über den Entwurf der Satzung und dessen öffentliche Auslegung nach § 81 Abs. 9 Satz 3 der Brandenburgischen Bauordnung(BbgBO). 10.09.2010. Zugriff auf https://ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/vo020.asp?VOLFDNR=676 am 20.11.2018
Stadt Frankfurt (Oder) 2011a	Vorlage-Nr. 11/SVV/0989. Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS). Beschluss über die Satzung. Zugriff auf https://ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/___tmp/tmp/4508103659624452 6/596244526/00018491/91.pdf am 20.11.2018
Stadt Frankfurt (Oder) 2011b	Begründung zur Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS). Stand 13.09.2011. Zugriff auf https://ratsinfo-mobil.de/frankfurt-oder-bi/___tmp/tmp/4508103659624452 6/596244526/00018495/95-Anlagen/06/3__Begruendung_zur_Stellplatzsatzung.pdf am 20.11.2018
Stadt Frankfurt (Oder) 2012	Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StplS) vom 02.03.2012. Zugriff auf https://www.frankfurt-oder.de/PDF/Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2616&ObjID=1734&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1592912656 am 20.11.2018
Oranienburg	
Stadt Oranienburg 2012	Satzung der Stadt Oranienburg über die Herstellung und Beschränkung notwendiger Stellplätze sowie die Ablösung von notwendigen Stellplätzen (2. Änderung vom 30.06.2010, mit Ergänzungen von 8/2012). Zugriff auf https://oranienburg.de/media/custom/2967_108_1.PDF?1523341225 am 20.11.2018
Stadt Oranienburg 2018a	Beschlussvorlage des Bürgermeisters Nr. 0977/2018. Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Oranienburg. Zugriff auf https://www.ri-or.oberhavel.de/bi/vo0050.php?__kvonr=108324 am 20.11.2019
Stadt Oranienburg 2018b	Entwurf 6/2018 Satzung der Stadt Oranienburg zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen (Fahrradabstellplatzsatzung – FAS). Satzungstext mit Anlage 1. Zugriff auf https://www.ri-or.oberhavel.de/bi/getfile.php?id=145443&type=do& am 20.11.2018
Stadt Oranienburg 2018c	Entwurf Begründung zur Fahrradabstellplatzsatzung (FAS) Stand 06/2018. Zugriff auf https://www.ri-or.oberhavel.de/bi/getfile.php?id=145112&type=do& am 20.11.2018
Website Stadt Oranienburg 2018	Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Oranienburg. Zugriff auf https://ratsinfo.oranienburg.de/bi/vo0050.php?__kvonr=108324 am 01.10.2020
Falkensee	
Stadt Falkensee 2007	Satzung der Stadt Falkensee. 1. Änderung über die Herstellung von Stellplätzen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei der Errichtung und wesentlichen Änderungen baulicher und anderer Anlagen (Stellplatzsatzung – Beschluss-Nr. 103/37/07 vom 27. Juni 2007). Zugriff auf https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/legalframework/7/1/1/4/Stellplatzsatzung27062007.pdf am 20.11.2018
Bremen	
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2012	Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Stadt) am 08.11.2012, Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in der Stadtgemeinde Bremen. 02.11.2012. Zugriff https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/18_181_S_Stellplatzpflicht_Endf.pdf am 10.10.2018
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2013	Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 31. Oktober 2013. Neues Stellplatzortsgesetz für innovatives, nachhaltiges Bauen nutzen. 17.10.2013. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_S_Stellplatzortsgesetz_Endf.pdf am 10.10.2018
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2016	Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 19.01.2017. Erfahrungen mit dem Stellplatzortsgesetz. 22.12.2016. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_S_Erfahrungen%2BStellplatzortsgesetz_Endf.pdf am 10.10.2018
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr 2018	Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 09.05.2018. Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans „Carsharing in Bremen stärker bewerben und attraktiver machen!“ und „Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten“. 26.04.2018. Zugriff auf https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/S_TOP_12a_BdV_Car-Sharing_Endf.pdf am 10.10.2018
Stadt Bremen 2012a	Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen – StellplOG) vom 18. Dezember 2012. Zugriff auf https://www.transparenz.bremen.de/vorschrift_detail/bremen2014_tp.c.70002.de am 10.10.2018
Stadt Bremen 2012b	Entwurf einer Bremischen Satzung über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze (Bremische Stellplatzsatzung), Begründung (Stand 24. Mai 2012). Zugriff auf http://bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Begr%FCndung%20Bremische%20Stellplatzsatzung%20Anh%F6rungsfassung%2024.pdf am 10.10.2018
Bremerhaven	
Stadt Bremerhaven 2012	Ortsgesetz der Stadt Bremerhaven über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze (Bremerhavener Stellplatzortsgesetz) vom 6. Dezember 2012. Zugriff auf https://www.transparenz.bremen.de/vorschrift_detail/bremen2014_tp.c.65928.de am 20.11.2018

Frankfurt am Main	
Bauaufsicht Frankfurt 2017	Leitfaden Stellplatzsatzung. Stand 02/2017. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Leitfaeden/17_02_06_Leitfaden_Stellplatzsatzung.pdf am 17.11.2018
Bauaufsicht Frankfurt 2020	Leitfaden Stellplatzsatzung. Stand 02/2020. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Stellplatzsatzung/2020-02_Leitfaden_Stellplatzsatzung.pdf am 01.10.2020
Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2010	Fragen vom 25.05.2010, F 1524. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/F_1524_2010.pdf am 17.11.2018
Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2016	Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung. Betreff: Novellierte Stellplatzsatzung für die Stadt Frankfurt am Main. 11.07.2016. M 143. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/M_143_2016.pdf am 17.11.2018
Stadt Frankfurt am Main 1998	Satzung über die Einschränkung der Zahl von notwendigen Stellplätzen oder Garagen für Kraftfahrzeuge im Gebiet der Stadt Frankfurt am Main (Stellplatzbeschränkungssatzung). Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 09.07.1998. Gültig bis 31.01.2017. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Stellplatzeinschraenkungssatzung.pdf am 04.08.2019
Stadt Frankfurt am Main 2016a	Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, zuletzt geändert mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 17.11.2016. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/2017_02_01_Stellplatzsatzung_und_Stellplatzzahlen.pdf am 17.11.2018
Stadt Frankfurt am Main 2016b	Wortprotokoll über die 8. Plenarsitzung der Stadtverordnetenversammlung am Donnerstag, dem 17. November 2016 (16.00 Uhr bis 22.21 Uhr). 12.12.2016. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/N_STVV_8_17-11-2016.pdf am 17.11.2018
Stadt Frankfurt am Main 2018	Wortprotokoll über die 27. Plenarsitzung der Stadtverordnetenversammlung am Donnerstag, dem 27. September 2018. 05.11.2018. Zugriff auf https://www.stvv.frankfurt.de/download/N_STVV_27_27-09-2018.pdf am 17.11.2019
Stadt Frankfurt am Main 2019	Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, zuletzt geändert mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 12.12.2019. Zugriff auf https://planas.frankfurt.de/infotool/getfile/S002/01_Stellplatzsatzung%20und%20Stellplatzzahlen.pdf am 10.10.2020
Stadt Frankfurt am Main o.J.	Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, Erläuterung der Regelungen der Stellplatzsatzung im Einzelnen. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/2017_02_01_Erlaeuterungen_zur_Stellplatzsatzung.pdf am 17.11.2018
Stadt Frankfurt am Main/ Josef, Mike 2017	Verfügung. Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main. Dezernat IV Planen und Wohnen. Vom 21.06.2017. Zugriff auf https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/Dezernatsverfuegung_Stellplatzsatzung.pdf am 17.11.2018
Wiesbaden	
Stadt Wiesbaden 2008	Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung), zuletzt geändert durch Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 14.02.2008. Zugriff auf https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/rathaus/stadtrecht/6_-_1.1_Stellplatzsatzung__1_.pdf am 20.11.2018
Kassel	
Stadt Kassel 2013	6.23 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder, vom 01.03.2004 in der Fassung der ersten Änderung vom 27.05.2013. Zugriff auf https://www.kassel.de/satzungen/satzung-zur-herstellung-abloesung-und-gestaltung-von-stellplaetzen-und-zur-herstellung-von-abstellplaetzen-fuer-fahrraeder.php#-C2A71_Herstellungspflicht_f-C3BCr_Stellpl-C3A4tze_und_Fahrradabstellpl-C3A4tze am 19.11.2018
Darmstadt	
IWU Institut Wohnen und Umwelt o.J.	Überprüfung der Auswirkungen der „Satzung über die Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen in der Stadt Darmstadt“ - Einstellsatzung - auf die geförderten Mietwohnungen der bauverein AG; Anlage zur Vorlage 2008/0576. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=82210100472&nid=ni_2008-Stavo-30&status=1&suchbegriffe=0576&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2006-01-11&datum_bis=2021-12-09&richtung=ASC&entry=0&kriterium=be&x=13&y=6 am 03.11.2018
Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009a	Satzung über die Schaffung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Einstellplatzsatzung), vom 04.05.2009. Zugriff auf https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/satzungen/662.pdf am 03.11.2018
Wissenschaftsstadt Darmstadt 2009b	Magistratsvorlage. Vorlage-Nr. 2008/0576. Betreff: Satzung über die Schaffung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Stadtgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt - Einstellplatzsatzung. 18.02.2009. Zugriff auf https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=82210100472&nid=ni_2008-Stavo-30&suchbegriffe=Stellplatzsatzung&select_gremium=&select_art=&status=1&x=4&y=9 am 03.11.2018
Hanau	
Stadt Hanau 2009	Stellplatzsatzung. Beschluss in der Sitzung der Stadtverordnung am 08.06.2009. Zugriff auf https://www.hanau.de/mam/stellplatzsatzungb.pdf am 20.11.2018
Gießen	
Stadt Gießen 2016	Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 05.12.2001, zuletzt geändert 23.03.2016. Zugriff auf https://www.giessen.de/media/custom/684_665_1.PDF?direct am 20.11.2018
Marburg	
Stadt Marburg 2013	Beschlussvorlage VO/2181/2013, Stellplatzsatzungs-Entwurf, 28.06.2013. Zugriff auf https://www.marburg.de/allris/___tmp/tmp/4508103643814077 6/438140776/00286121/21.pdf am 18.11.2018
Stadt Marburg 2014a	Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung), Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 17.10.2014. Zugriff auf https://www.marburg.de/medien/satzungen/900000134_stellplatzsatzung_ab_1.pdf am 18.11.2018
Stadt Marburg 2014b	Beschlussvorlage VO/3445/2014; Marburger Ortsrecht: Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung) inkl. Anhängen 1-8. 29.08.2014. Zugriff auf https://www.marburg.de/allris/___tmp/tmp/4508103643814077 6/438140776/00298134/34.pdf am 18.11.2018
Fulda	
Stadt Fulda 2018	Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) der Stadt Fulda. Beschluss der Stadtverordnetensitzung am 07.05.2018. Zugriff auf https://www.fulda.de/fd/10_Haupt-_und_Personalamt/fuldaer_ortsrecht/63.2_Stellplatzsatzung_komplett__gueltig_ab_01.07.2018_.pdf am 20.11.2018
Website Fuldainfo 2018	Neue Stellplatzsatzung beschlossen. Zugriff auf https://www.fuldainfo.de/neue-stellplatzsatzung-beschlossen/ am 20.11.2018

Rostock	
Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2018	Leitfaden zur Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Herausgeberin: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Presse- und Informationsstelle), Stand: 6/2018. Zugriff auf https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/Leitfaden%20Stellplatzsatzung%20HRO%202017%20final.pdf am 18.11.2018
Hansestadt Rostock 2016	Beschlussvorlage, Nr. 2016/BV/1841, Leitlinien und Grundsätze zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock. 10.06.2016. Zugriff auf https://ksd.rostock.de/bi/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1155461.pdf am 18.11.2018
Hansestadt Rostock 2017a	Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung). Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock am 11.10.2017. Inklusive. Anlagen. Zugriff auf https://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/rostock_01.a.1107.de/datei/6_03.pdf am 18.11.2018
Hansestadt Rostock 2017b	Beschlussvorlage Nr. 2017/BV/2872. Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung). 22.06.2017. Zugriff auf https://ksd.rostock.de/bi/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1179637.pdf am 18.11.2018
Website Stadt Rostock o.J.	Suchergebnis Stellplatzsatzung. Zugriff auf http://rathaus.rostock.de/de/suche/global?page=1&form%5Bquery%5D=Stellplatzsatzung am 18.11.2018
Stralsund	
Stadt Stralsund 2017	7. Satzung der Hansestadt Stralsund über die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen sowie die Ablösebeträge (Stellplatzsatzung) Beschluss-Nr. 2017-VI-01-0535 vom 19.01.2017. Zugriff auf https://www.stralsund.de/export/shared/ortsrecht/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung_vom_01.01.2017.pdf am 18.11.2018
Greifswald	
Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2012	Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Bereitstellung notwendiger Stellplätze sowie die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung), zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.06.2012. Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Stellplatzsatzung/Stellplatzsatzung.pdf am 22.11.2018
Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018a	Drucksachen-Nr. 06/1563.1. Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung). 16.10.2018. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc67164.pdf am 22.11.2018
Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2018b	Anlage 2: Synopse Stand 09.10.2018. zu Drucksachen-Nr. 06/1563.1. Zugriff auf https://greifswald.sitzung-mv.de/public/vo020?0–anlagenHeaderPanel-attachmentsList-1-attachment-link&VOLFDNR=6616&refresh=false am 22.11.2018
Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2019a	LESEFASSUNG. Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung) (rechtskräftig seit 19.03.2019). Zugriff auf https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Stellplatzsatzung/Stellplatz-und-Fahrradabstellplatzsatzung-UHGW-Rechtskraft-19.03.2019.pdf am 14.08.2019
Hannover	
Landeshauptstadt Hannover 2001	Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen in Hannover. Zuletzt geändert durch Satzung vom 19.04.2001. Zugriff auf https://www.hannover.de/content/download/407338/8543260/file/Abl%C3%B6sebetr%C3%A4ge.pdf am 10.10.2020
Landeshauptstadt Hannover 2020	Satzung über die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge, Stellplatzsatzung (Gem. Abl. 2020, S. 186). Zugriff auf https://www.hannover.de/content/download/827362/21030425/file/Stellplatzsatzung.pdf am 20.10.2020
Oldenburg	
Stadt Oldenburg 2001	Satzung der Stadt Oldenburg über den Ablösebetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze (Ablösesatzung) vom 29.10.2001. Zugriff auf https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/22/6.01_01.01.2002_b.pdf am 22.11.2018
Stadt Oldenburg 2014	Stellplatzsatzung für das Stadtzentrum der Stadt Oldenburg (Oldb). Inkraft getreten am 14. November 2014. Zugriff auf https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/22/6.02_vom_14.11.2014_b.pdf am 10.10.2020
Stadt Oldenburg 2017a	Beschlussvorlage Nr. 17/0970. Stellplatzsatzung für die Stadt Oldenburg (Oldb), Prüfung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss. Amt für Umwelt und Bodenordnung. 22.11.2017. Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=182449&type=do am 22.11.2018
Stadt Oldenburg 2017b	Anlage zur Vorlage Nr. 17/0970. Satzung über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze und Fahrradabstellplätze für die Stadt Oldenburg (Oldb) (Stellplatzsatzung). Satzungstext inkl. Anlagen. Stand 24.07.2017 (Entwurf). Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=182450&type=do am 22.11.2018
Stadt Oldenburg 2017c	Anlage zur Vorlage Nr. 17/0970. Satzung über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze und Fahrradabstellplätze für die Stadt Oldenburg (Oldb) (Stellplatzsatzung). Begründung. Stand 24.07.2017 (Entwurf). Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=182562&type=do am 22.11.2018
Stadt Oldenburg 2017d	Beschlussvorlage Nr. 17/0609. Stellplatzsatzung für die Stadt Oldenburg (Oldb) - Auslegungsbeschluss. 31.07.2017. Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=177307&type=do am 22.11.2018
Stadt Oldenburg 2020	Vorlagen-Nr.: 20/0407. Sachstand Stellplatzsatzung und Bericht des Ausschussvorsitzenden zum difu-Seminar zum Thema Stellplätze - Bericht. Zugriff auf https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=218042&type=do am 20.10.2020
Osnabrück	
Stadt Osnabrück 2016	Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –) vom 5. April 2016.
Stadt Osnabrück 2018a	Beschlussvorlage Nr. VO/2018/2820. Stellplatzsatzung 1. Änderung inkl. Anlagen. 22.08.2018. Zugriff auf https://ris.osnabrueck.de/bi/___tmp/tmp/45081036614552691/614552691/01307051/51.pdf am 10.10.2020
Stadt Osnabrück 2018b	Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –). Begründung, Stand: 19.09.2018. Zugriff auf https://www.osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/StS_Begru%CC%88ndung.pdf am 10.10.2020
Stadt Osnabrück 2019	Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –) vom 5. April 2016 (Amtsblatt 2016, S. 23 ff.), zuletzt geändert durch Satzung vom 29. Januar 2019. Zugriff auf https://www.osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/VI_22_-_Satzung_der_Stadt_Osnabru%CC%88ck_u%CC%88ber_die_Herstellung_und_Bereithaltu....pdf am 10.10.2020

Düsseldorf	
CDU Ratsfraktion Düsseldorf 2016	Vorlage 61/10/2016. Anfrage der CDU-Ratsfraktion: Ungereimtheiten bei der neuen Stellplatzrichtlinie. Zugriff auf https://ratsinfo.duesseldorf.de/ratsinfo/duesseldorf/65307/NjFfMTBfMjAxNl9VbmdlcmVpbXRoZWl0ZW5fYmVpX2Rlcl9uZXVlbl9TdGVsbHBsYXR6cmljaHRsaW5pZV9BbmZyYWdlIENEVS5wZGY=/12/n/258727.doc am 10.10.2018
Stadt Düsseldorf 2015	Beschlussvorlage 01/303/2015. Richtlinien der Landeshauptstadt Düsseldorf für die Berechnung von notwendigen Stellplätzen im Wohnungsbau. Inklusive Anlagen 1-3. Zugriff auf https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/getfile.asp?id=255233&type=do am 10.10.2018
Stadt Düsseldorf 2019	Vorlage 66/ 16/2019 - 1. Beschlussvorlage. Betrifft: Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/getfile.asp?id=341371&type=do am 10.10.2020
Stadt Düsseldorf/ Keller, Stephan 2016	Beantwortung Anfrage Vorlage 61/10/2016. Anfrage der CDU Ratsfraktion zur Sitzung des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung am 20. Januar 2016. „Ungereimtheiten der neuen Stellplatzrichtlinie". Beigeordneter Dr. Keller
Website Stadt Düsseldorf 2019a	Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) vom 28.08.2019. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://www.duesseldorf.de/stadtrecht/6/60-1/60104-satzung-der-landeshauptstadt-duesseldorf-ueber-die-herstellung-von-stellplaetzen-und-garagen-sowie-von-abstellplaetzen-fuer-fahrraeder-nach-48-bauordnung-nrw-stellplatzsatzung.html am 10.10.2020
Website Stadt Düsseldorf 2019b	Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Ablösung von Stellplätzen vom 28.08.2019. Zugriff auf https://www.duesseldorf.de/stadtrecht/6/60-1/60-103.html am 10.10.2020
Dortmund	
Stadt Dortmund 2007	Satzung der Stadt Dortmund nach § 51 Abs. 5 Landesbauordnung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrags für die Ablösung der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Garagen (Stellplatzablösesatzung) vom 13.02.2008
Stadt Dortmund 2017	Drucksache Nr. 07309-17. Erarbeitung einer Stellplatzsatzung. 29.03.2017. Zugriff auf https://rathaus.dortmund.de/dosys/gremrech.nsf/0/E1C8DA19EFCFDF4EC1258107004ACDBA/$FILE/VorlageVG%2307309-17.doc.pdf am 10.10.2018
Stadt Dortmund 2019	Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund. Beschlossen in der Sitzung am 21.02.2019. Zugriff auf https://www.dortmund.de/media/p/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung_bauordnung_downloads/bauordnungsamt/satzungen_2/Stellplatzsatzung_01.03.2019.pdf am 10.10.2020
Essen	
Stadt Essen 2020	Stellplatzsatzung der Stadt Essen vom 30. Juni 2020. 6.24. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/15/SR6_24neu.pdf am 10.10.2020
Iserlohn	
Stadt Iserlohn 2008	Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages zur Ablösung von Stellplätzen. Beschluss des Rats der Stadt Iserlohn am 16.12.2008. Zugriff auf https://www.iserlohn.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Rathaus_Online/Satzungen_und_Verordnungen/Stellplatzabloesesatzung.pdf am 10.10.2018
Stadt Iserlohn 2019	Stellplatzsatzung der Stadt Iserlohn. Beschlossen in der Sitzung am 19.03.2019. Zugriff auf filead-min/user_upload/Dokumente/Rathaus_Online/Satzungen_und_Verordnungen/60.24-2019.pdf 10.10.2020
Mainz	
Stadt Mainz 2008	Satzung der Stadt Mainz über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen gemäß § 47 Abs. 4 der Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO), zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 23.04.2008. Zugriff auf https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/Satzung_der_Stadt_Mainz_ueber_die_Abloesung_von_Stellplatzverpflichtungen_gemaess___47_Abs._4_der_Landesbauordnung_fuer_Rheinland-Pfalz__LBauO_.php.media/46525/StellplatzS_2008.pdf am 11.11.2018
Stadt Mainz 2015a	Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellanlagen. Inklusive Anlagen. Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 02.12.2015. Zugriff auf https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/satzung-ueber-die-herstellung-von-stellplaetzen-und-garagen-fuer-kraftfahrzeuge-sowie-von-fahrradabstellplaetzen.php.media/103075/Satzung-ueber-die-Herstellung-von-Stellplaetzen-und-Garagen-fuer-Kraftfahrzeuge-sowie-von-Fahrradabstellplaetzen.pdf am 11.11.2018
Stadt Mainz 2015b	Beschlussvorlage 1843/2015. Satzung der Landeshauptstadt Mainz über die Herstellung und Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung). Erlass einer Satzung gemäß § 24 Gemeindeordnung (GemO) i.v.m. § 88 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 3 Nm. 2 und 4 Landesbauordnung (LBauO), 29.10.2015. Zugriff auf https://bi.mainz.de/getfile.php?id=125569&type=do& am 11.11.2018
Stadt Mainz 2015c	Anlage 3 zur Drucksache Nr. 1843/2015: Stellplatzsatzung Mainz. Herleitung der Kennwerte „Stellplatz je Wohnung". 61- Stadtplanungsamt/ Abteilung Verkehrswesen. August 2015. Zugriff auf https://bi.mainz.de/getfile.php?id=125573&type=do& am 11.11.2018
Stadt Mainz 2015d	Anlage 2 zur Drucksache Nr. 1843/2015. ÖPNV-Bonus. Zugriff auf https://bi.mainz.de/getfile.php?id=125776&type=do& am 11.11.2018
Website Stadt Mainz 2020	Stadtplan Mainz. Zugriff auf https://www.mainz.de/service/co-stadtplan.php am 01.10.2020
Neunkirchen	
Stadt Neunkirchen 2010	Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen (StellplatzS - StS). Beschluss vom 30.06.2010. Zugriff auf https://www.neunkirchen.de/fileadmin/user_upload/neunkirchen/_PDF-Hochladen/100_PDF-Hochladen/64.00.pdf am 11.11.2018
Leipzig	
Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Stadtrat Leipzig 2016	Antrag Nr. VI-A-02505, Stellplatzsatzung für die Stadt Leipzig erarbeiten! Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410871/716041087/01056250/50.pdf am 01.10.2020
Stadt Leipzig 2005	Neufassung der Satzung über die Ablösung notwendiger Stellplätze in der Stadt Leipzig (Stellplatzablösesatzung), Beschluss der Ratsversammlung vom 14.12.2005. Zugriff auf https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/formulare/?tx_ewerkformsmanager_pi%5Buid%5D=13&tx_ewerkformsmanager_pi%5Baction%5D=download&tx_ewerkformsmanager_pi%5Bcontroller%5D=Statues am 12.11.2018
Stadt Leipzig 2018a	Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Beteiligungsverfahren zur Änderung der gesetzlichen Stellplatzpflicht im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410871/716041087/01326807/07.pdf am 01.10.2020
Stadt Leipzig 2018b	Anlage zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Begründung für den Entwurf einer Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410871/716041087/01326811/11-Anlagen/05/BegruendungVI-DS-04952.pdf am 01.10.2020
Stadt Leipzig 2018c	Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Synopse der Richtzahlentabelle. Juni 2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410871/716041087/01326811/11-Anlagen/03/Anlage2Synopse190318.pdf am 01.10.2020
Stadt Leipzig 2018d	Anlage 3 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Durchschnittliche Anzahl an PKW pro Wohnung und Anteil an Wohnungen nach Anzahl an PKW im Haushalt (nach Wohnungsgröße). Stand: 19.03.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410871/716041087/01326811/11-Anlagen/04/Anlage3Statistik.pdf am 01.10.2020

Stadt Leipzig 2018e	Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Richtzahlentabelle. Juni 2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410 87/716041087/01326811/11-Anlagen/02/Anlage1190318.pdf am 01.10.2020
Stadt Leipzig 2018f	Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952. Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung). Entwurf 19.03.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.leipzig.de/bi/___tmp/tmp/450810367160410 87/716041087/01326811/11-Anlagen/01/StellplatzsatzungEntwurf.pdf am 01.10.2020
Dresden	
Stadt Dresden 2016	AF 1313/16. Stellplatzherstellungssatzung in Dresden. Hausmitteilung. 06.09.2016. Zugriff auf http://ratsinfo.dresden.de/getfile.php?id=267669&type=do& am 01.10.2020
Stadt Dresden 2018a	Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (6.3 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS) vom 29. Juni 2018. Zugriff auf https://www.dresden.de/media/pdf/satzungen/satzung_stellplatz_garagen.pdf am 11.11.2018
Stadt Dresden 2018b	Beschlussvorlage V1782/17. Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS). 06.02.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?__kvonr=13908 am 01.10.2020.
Halle	
Stadt Halle (Saale) 2011a	Beschlussvorlage V/2010/09495. Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale) - Satzungsbeschluss. 18.01.2011. Zugriff auf http://buergerinfo.halle.de/getfile.asp?id=92998&type=do& am 01.10.2020
Stadt Halle (Saale) 2011b	Anlage zur Beschlussvorlage V/2010/09495. Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung. 18.01.2011. Zugriff auf http://buergerinfo.halle.de/getfile.asp?id=93292&type=do& am 01.10.2020
Stadt Halle (Saale) 2016a	Satzung der Stadt Halle (Saale) über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 28.09.2016. Zugriff auf https://www.halle.de/Publications/7378/Stellplatzsatzung.pdf am 21.11.2018
Stadt Halle (Saale) 2016b	Beschlussvorlage VI/2016/01847. 1. Änderung der Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale) - Satzungsbeschluss. 26.08.2011. Zugriff auf http://buergerinfo.halle.de/getfile.asp?id=170142&type=do& am 01.10.2020
Dessau-Roßlau	
Stadt Dessau-Roßlau 2008	Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 12.03.2008. Zugriff auf https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadt_Buerger/Buergerservice/Stadtrecht/Stellplatz/stellplatzverpflichtungen_abloesung_2008.pdf am 11.11.2018
Stadt Dessau-Roßlau 2010a	Drucksachen Nr. DR/BV/409/2010/VI-63. Satzungsbeschluss für die Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau in der Fassung vom 14. April 2010. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://sessionnet.dessau.de/bi/getfile.asp?id=46134&type=do& am 11.11.2018
Stadt Dessau-Roßlau 2010b	Drucksachen Nr. DR/BV/408/2010/VI-63. Abwägung der im Rahmen der Offenlage des Entwurfs der Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. 10.11.2010. Inklusive Anlagen. Zugriff auf https://sessionnet.dessau.de/bi/getfile.asp?id=46168&type=do& am 11.11.2018
Stadt Dessau-Roßlau 2015a	Stadt Dessau-Roßlau. Satzung über notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung) der Stadt Dessau-Roßlau. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 09.12.2015. Zugriff auf https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadt_Buerger/Buergerservice/Stadtrecht/Stellplatz/stellplatzsatzung_2015.pdf am 11.11.2018
Stadt Dessau-Roßlau 2015b	Drucksachen Nr. BV/315/2015/VI-63. Beschluss über die unbefristete Weitergeltung der Stellplatzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau. 21.10.2015. Zugriff auf https://sessionnet.dessau.de/bi/getfile.asp?id=100203&type=do& am 11.11.2018
Wittenberg	
Stadt Wittenberg 2010	Beschlussvorlage Nr. 150/2010. Örtliche Bauvorschrift „Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze“ (Stellplatzsatzung) / Geltungszeitraum. 09.12.2010. Zugriff auf https://ratsinfo.wittenberg.de/bi/getfile.asp?id=184781&type=do& am 11.11.2018
Stadt Wittenberg 2011	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 23.02.2011. Zugriff auf https://wittenberg.de/pics/medien/1_1314074754/VI_1_5_1.pdf am 11.11.2018
Stadt Wittenberg 2012	Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Erhebung von Ablösebeträgen für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 25.02.2012. Zugriff auf https://wittenberg.de/pics/medien/1_1330355918/VI_1_5_2.pdf am 11.11.2018
Flensburg	
Stadt Flensburg 2015a	Mitteilungsvorlage SUPA-36/2015. Entwurf für eine Stellplatzsatzung der Stadt Flensburg. 27.10.2015. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQHmNSm9Mdn4p6-W8AGd1Ic am 11.11.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWKXL70Ha5RS8vWVoLDuy7knHeepUmqFTOJRf9VGmWkn/Satzungsentwurf.pdf am 11.11.2018
Stadt Flensburg 2015b	Anlage zur Mitteilungsvorlage SUPA-36/2015. Entwurf einer Satzung der Stadt Flensburg über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Begründung. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZR-tttV2oX0cT2Zus2UTZTtW6Z8fmW54ihPM1gjtVKyO/Begruendung.pdf am 11.11.2018
Stadt Flensburg 2015c	Anlage zur Mitteilungsvorlage SUPA-36/2015. Ablaufschema. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbu7DnIrJ0vcmYRoJ5rl4_SBuXtubw0n_DAionPzxWY7/Ablaufschema.pdf am 11.11.2018
Stadt Flensburg 2017a	Satzung der Stadt Flensburg über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Flensburger Stellplatzsatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.05.2017. Zugriff auf https://www.flensburg.de/PDF/Flensburger_Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=5019&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1495776519 am 11.11.2018
Stadt Flensburg 2017b	Beschlussvorlage RV-61/2017. Erlass einer Flensburger Stellplatzsatzung als örtliche Bauvorschrift. 12.04.2017. Zugriff auf https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZfNgIgoPnS66O52N4w7OLzf95mtTT4ClYKz-rLBWZLQg/Beschlussvorlage_RV-61-2017.pdf#search=RV-61/2017 am 11.11.2018

Anlage 5 zu Kapitel 6: Quellen zu den Städten nur mit Ablösesatzungen

Braunschweig	Stadt Braunschweig 2016a	Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung) vom 21. Juni 2016. Zugriff auf https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/politik/stadtrecht/6_02_Satzung_ueber_Abloesebetraege_21.06.2016.pdf am 17.11.2018
Braunschweig	Stadt Braunschweig 2016b	Beschlussvorlage 16-01734. Neufassung der Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung). 13.04.2016. Zugriff auf https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/___tmp/tmp/45081036893221834/893221834/01024544/44.pdf am 17.11.2018
Celle	Stadt Celle 2001	Satzung über die Erhebung von Ablösungsbeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen i.d.F. der Änderungssatzung v. 01.10.2001 (In-Kraft-Treten zum 01.01.2002). Zugriff auf https://www.celle.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2092_482_1.PDF&fn=Satzung_%FCber_die_Erhebung_von_Abl%F6sungsbetr%E4gen_f%FCr_notwendige_Einstellpl%E4tze_von_Kraftfahrzeugen_i.d.F._der_%C4nderungssatzung_v._01.10.2001_(In-Kraft-Treten_zum_01.01.2002) am 18.11.2018
Celle	Stadt Celle 2001	Satzung über die Erhebung von Ablösungsbeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen i.d.F. der Änderungssatzung v. 01.10.2001 (In-Kraft-Treten zum 01.01.2002). Zugriff auf https://www.celle.de/output/download.php?file=%2Fmedia%2Fcustom%2F2092_482_1.PDF&fn=Satzung_%FCber_die_Erhebung_von_Abl%F6sungsbetr%E4gen_f%FCr_notwendige_Einstellpl%E4tze_von_Kraftfahrzeugen_i.d.F._der_%C4nderungssatzung_v._01.10.2001_(In-Kraft-Treten_zum_01.01.2002) am 18.11.2018
Chemnitz	Stadt Chemnitz 2000	Stellplatzsatzung der Stadt Chemnitz. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 14.06.2000. Zugriff auf https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/rathaus/satzungen/60_100-1.pdf am 11.11.2018
	Fraktionsgemeinschaft CDU/FDP im Stadtrat der Stadt Chemnitz 2017	Beschlussantrag Nr. BA-056/2017. Aktualisierung der Stellplatzsatzung der Stadt Chemnitz. Zugriff auf http://session-bi.stadt-chemnitz.de/vo0050.php?__kvonr=6972841&search=1 am 11.11.2018
Chemnitz	Stadt Chemnitz 2017	Stellungnahme zum Beschlussantrag Nr. BA-056/2017. Aktualisierung der Stellplatzsatzung der Stadt Chemnitz. 30.11.2017. Zugriff auf am 11.11.2018. Zugriff auf https://session-bi.stadt-chemnitz.de/getfile.php?id=7064398&type=do&am 11.11.2018
Delmenhorst	Stadt Delmenhorst 2001	Satzung über den Ablösungsbetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze in der Stadt Delmenhorst (Ablösungssatzung). Zugriff auf https://www.delmenhorst.de/medien/bindata/rathaus-online/satzungen/Abloesungssatzung.pdf am 18.11.2018
Düren	Stadt Düren 1993	Satzung der Stadt Düren über den Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen vom 15.11.1990, unter Berücksichtigung der Änderungen vom 29.06.1993. Zugriff auf https://www.dueren.de/assets/userfiles/pdfbereich_verwaltunundpolitik/S6-07_Verzicht_auf_Stellplatz_oder_Garage.pdf am 18.11.2018
	Stadt Düren 2018	Satzung der Stadt Düren über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages je Stellplatz nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 01.03.2000, zuletzt geändert 10.04.2018. Zugriff auf https://www.dueren.de/assets/userfiles/pdfbereich_verwaltunundpolitik/S6-06_Stellplatzsatzung.pdf am 18.11.2018
	Stadt Düren 2020	Beschlussvorlage 2020-0268. Betreff: Erlass einer Stellplatzsatzung iSd § 48 Abs. 3 LBauO NRW. Zugriff auf https://sessionnet.krz.de/dueren/bi/getfile.asp?id=631534&type=do am 10.10.2020
Eisenach	Stadt Eisenach 2005	Satzung über die Ablösung der Stellplatzverpflichtung der Stadt Eisenach (Stellplatzablösesatzung) vom 03.05.2005. Zugriff auf https://www.eisenach.de/fileadmin/files_db/Buergerservice/Satzungen/abloese_stellplatzverpflichtung.pdf am 17.11.2018
Elmshorn	Stadt Elmshorn 2014	Satzung der Stadt Elmshorn über die Ablösung der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen (Stellplatzablösungssatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.12.2014. Zugriff auf https://www.elmshorn.de/media/custom/2326_3604_1.PDF?1420552063 am 11.11.2018
Erfurt	Stadt Erfurt 2001	Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen. Zuletzt geändert 18.07.2001. Zugriff auf https://www.erfurt.de/mam/ef/rathaus/stadtrecht/6/6902.pdf am 11.11.2018
Freiberg	Stadt Freiberg 2000	Satzung über die Ablösung der Stellplatzpflicht in der Stadt Freiberg (Ablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss vom 02.11.2000. Zugriff auf https://www.freiberg.de/stadt-und-buerger/buergerservice/satzungen-richtlinien?tx_reintdownloadmanager_reintdlm%5Bdownloaduid%5D=84&cHash=0c2260937762 60e9cb598a26b29dd1ef am 11.11.2018
Gera	Stadt Gera 2015	Satzung über die Ablösung der Stellplatzverpflichtung (Ablösesatzung) der Stadt Gera. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 21.05.2015. Zugriff auf https://www.gera.de/fm/193/Satzung%20Stellplatzabl%C3%B6se_12.pdf am 11.11.2018
Görlitz	Stadt Görlitz 2005	Satzung über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen in der Stadt Görlitz -Stellplatzablösesatzung. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 30.06.2005. Zugriff auf https://www.goerlitz.de/uploads/02-Buerger-Dokumente/Ortsrecht/BS021905.pdf am 19.11.2018
Gotha	Stadt Gotha 2001	Satzung über die Höhe der Ablösebeträge und über die Festlegung der Gebietszonen „Stellplatzablösesatzung" der Stadt Gotha. Zuletzt geändert durch Beschluss vom 11.04.2001. Zugriff auf http://www.anwaltverein-weimar.de/fileadmin/pdf/ortsrecht5.doc.pdf am 11.11.2018
Gütersloh	Stadt Gütersloh 2019	Satzung über die Ablösung von Stellplätzen der Stadt Gütersloh vom 08.02.2019. Zugriff auf https://www.guetersloh.de/de-wAssets/docs/ortsrecht/Satzung-ueber-die-Abloesung-von-Stellplaetzen.pdf am 10.10.2020
Halberstadt	Stadt Halberstadt 2010a	Begründung zur Aufhebung der Örtlichen Bauvorschrift über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Stellplatzsatzung). Zugriff auf https://ris.halberstadt.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaJgoTPUwY1rlsSiEYUU9nN2tmSm1g12Qea07RHwiBGP/Aufhebung_der_Oertlichen_Bauvorschrift_ueber_die_Zahl_notwendigen_Stellplaetze-.pdf am 19.11.2018

	Stadt Halberstadt 2010b	Aufhebung der Örtlichen Bauvorschrift der Stadt Halberstadt über die Zahl der notwendigen Stellplätze – Stellplatzsatzung. Zugriff auf https://www.halberstadt.de/de/datei/anzeigen/id/41499,1032/2010_05_10_amtsblatt_nr_3.pdf am 19.11.2020
	Website Stadt Halberstadt 2010	Vorgang BV 92 (V/2009-2014). Zugriff auf https://ris.halberstadt.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRdj7RJyRBcMzqp9GJsGAEg am 19.11.2018
Homburg	Stadt Homburg 2001	Örtliche Bauvorschriften (Ablösesatzung) über die Festlegung der Höhe des Geldbetrages je Stellplatz im Falle der Herrichtung von Parkeinrichtungen durch die Gemeinde vom 23. Juli 1992, in der Fassung der Änderung vom 12. Juni 2001. Zugriff auf https://www.homburg.de/images/pdf/Ortsrechtsammlung/Bauwesen/60-20BF.pdf am 22.11.2018
Jena	Stadt Jena 2002	Satzung der Stadt Jena über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen (Ablösesatzung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.02.2002. Zugriff auf https://rathaus.jena.de/sites/default/files/2019-02/g04.pdf am 18.11.2018
Kaiserslautern	Stadt Kaiserslautern 2020	Satzung der Stadt Kaiserslautern über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen (Stellplatzablösesatzung) vom 05.06.2020. Zugriff auf https://www.kaiserslautern.de/mb/themen/stadtverwaltung/ortsrecht/pdf/6_15_stellplatzabloesesatzung_ab_21.06.2020.pdf am 22.10.2020
Kiel	Stadt Kiel 2016	Antwort auf die Kleine Anfrage, Drucksache 0121/2016. Bemessung erforderlicher Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren des Ratsherrn Wolfgang Homeyer (CDU-Ratsfraktion) vom 25.02.2016 zur Ratsversammlung am 17.03.2016. Zugriff auf https://ratsinfo.kiel.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=18875 am 21.11.2018
	Stadt Kiel 2018	Beschlussvorlage 0350/2018. Weiterentwicklung der Kieler Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen im Baugenehmigungsverfahren. Inklusive Anlagen 1-3. 24.04.2018. Zugriff auf https://ratsinfo.kiel.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21441 am 21.11.2018
Köln	Die Linke Fraktion im Rat der Stadt Köln 2016	AN/1237/2016: Baukosten senken, Flächengerechtigkeit herstellen! - Änderungsantrag zu TOP 3.1.3 „Stellplatz- und Parkraummanagement in Köln“, 27.06.2016. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=568244&type=do& am 18.11.2018
	Ratgruppe BUNT (im Rat der Stadt Köln) 2018	AN/1222/2018: Spielen Lufttaxis (vertikaler Personennahverkehr) bei den Planungen rund um eine kommunale Stellplatzsatzung eine Rolle? 05.09.2018. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=678098&type=do&#search=%22Spielen%20Lufttaxis%22 am 18.11.2018
	SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln 2016	AN/1155/2016: Stellplatz- und Parkraummanagement in Köln. 16.06.2016. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=566216&type=do&#search=%22AN/1155/2016%22 am 18.11.2018
	SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln 2018	AN/1534/2018: Anfrage: Sachstand, Terminierung und geplantes Vorgehen bei der Erstellung einer städtischen Stellplatzsatzung. 02.11.2018. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=687801&type=do&#search=%22AN/1534/2018%22 am 18.11.2018
	Stadt Köln 2009	Satzung der Stadt Köln über die Festlegung des Geldbetrages je Stellplatz (Ablösesatzung) vom 9. November 2001 in der Fassung der 3. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Köln über die Festlegung des Geldbetrages je Stellplatz (Ablösesatzung) vom 8. Juli 2009. Zugriff auf https://www.stadt-koeln.de/interne-dienste/noindex_stream.php?fl=/mediaasset/content/satzungen/abl__sesatzung_08_07_2009.pdf am 18.11.2018
	Stadt Köln 2019	Vorlagen-Nummer 3217/2019. Stellplatzsatzung für Köln. Zugriff auf https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=769764&type=do& am 10.10.2020
Ludwigshafen	Stadt Ludwigshafen am Rhein 2001	Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen vom 13.05.1988, zuletzt geändert durch Satzung vom 12.11.2001. Zugriff auf https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Buergernah/Rathaus/Ortsrecht/6-09.pdf am 11.11.2018
	Stadt Ludwigshafen am Rhein 2007	Satzung der Stadt Ludwigshafen am Rhein als „örtliche Bauvorschrift“ gem. § 88 Abs. 3 Nr. 2 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen. – Innenstadt, Bereich Mitte – vom 19.12.2007. Zugriff auf https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Buergernah/Rathaus/Ortsrecht/6-12.pdf am 11.11.2018
	Stadt Ludwigshafen am Rhein 2009	Satzung der Stadt Ludwigshafen am Rhein über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen – Bereich Ludwigshafen-Süd – vom 29.10.2009. Zugriff auf https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Buergernah/Rathaus/Ortsrecht/6-38.pdf am 11.11.2018
Lüneburg	Stadt Lüneburg 2004	Satzung der Stadt Lüneburg über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen vom 22.05.1997 in der Fassung der 2. Änderung vom 25.03.2004. Zugriff auf https://www.hansestadtlueneburg.de/PortalData/1/Resources/STLG_Dateien/STLG_Dokumente/Ortsrecht_Satzungen/60_04_einstellplaetze_kfz.pdf am 18.11.2018
Magdeburg	Stadt Magdeburg 2016a	Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Garagen- und Stellplatzsatzung - GaStS). Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates am 21.01.2016. Zugriff auf https://www.magdeburg.de/PDF/Amtsblatt_07_2016_Garagen.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=19462&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1457683158 am 01.10.2020
	Stadt Magdeburg 2016b	Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Stellplatzablösesatzung). Zuletzt geändert durch Beschluss des Stadtrates vom 21.01.2016. Zugriff auf https://www.magdeburg.de/PDF/Amtsblatt_07_2016_Abl%C3%B6se_Einstell.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=19461&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1457683110 am 01.10.2020
	Stadt Magdeburg 2017	Drucksache DS 0411/17. Aufstellung, Zwischenabwägung und Auslegungsbeschluss zur Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg. 05.09.2017. Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/getfile.asp?id=538259&type=do am 01.10.2020
	Stadt Magdeburg 2018a	Entwurf Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder und über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StS). Zugriff auf https://www.magdeburg.de/index.php?object=tx%7c37.14051.1&ModID=10&FID=37.1023.1 am 01.10.2020

	Stadt Magdeburg 2018b	Niederschrift der Stadtratssitzung am 14.06.2018. Tagesordnungspunkt 6.31 (Vorlage DS 0411/17). Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/getfile.asp?id=554432&type=do am 01.10.2020
	Stadt Magdeburg 2020	Drucksache DS0416/20. Auslegungsbeschluss zum Entwurf der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg. 28.07.2020. Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/getfile.asp?id=604220&type=do am 10.10.2020
	Website Stadt Magdeburg 2017	Aufstellung, Zwischenabwägung und Auslegungsbeschluss zur Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg. Zugriff auf https://ratsinfo.magdeburg.de/vo0050.asp?__kvonr=226057 am 01.10.2020
Neubrandenburg	Stadt Neubrandenburg 2012	Beschlussvorlagen Nr. V/853. Satzung zur Aufhebung der Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages nach § 48 Abs. 6 der geltenden Landesbauordnung für die Ablösung der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzablösebetragssatzung). Zugriff auf https://sitzung.ikt-ost.de/svnb/bi/getfile.asp?id=9730&type=do am 18.112018
Neustadt an der Weinstraße	Stadt Neustadt an der Weinstraße 2011	Satzung der Stadt Neustadt an der Weinstraße über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen nach § 47 Abs. 4 Landesbauordnung (Stellplatz-Ablöse-Satzung) vom 28. September 2011. Zugriff auf https://www.neustadt.eu/output/download.php?fid=2579.77.1..PDF&fn=6-5_Stellplatz-Abl%F6se-Satzung am 11.11.2018
Neustadt an der Weinstraße	Stadt Neustadt an der Weinstraße 2018	Satzung der Stadt Neustadt an der Weinstraße über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge im Bereich der Innenstadt vom 01. Februar 2018. Zugriff auf https://www.neustadt.eu/output/download.php?fid=2636.4329.1..PDF&fn=6_15_Herstellung_von_Stellp%E4tzen_und_Garagen_f%FCr_Kraftfahrzeuge_im_Bereich_der_Innenstadt am 11.11.2018
Neuwied	Stadt Neuwied 2012	Satzung der Stadt Neuwied vom 20.09.2012 über die Festlegung des Geldbetrages gemäß § 47 Abs. 4 der Landesbauordnung und die Abgrenzung der Gebiete. Zugriff auf https://www.sitzungsdienst-neuwied.de/bi/download/A_Stadt%20Neuwied/6%20Bauwesen%20und%20Liegenschaften/alt_61.00.0-Satzung%20ueber%20die%20Festlegung%20des%20Geldbetrages%20gemae%C3%9F%20Landesbauordnung%20und%20die%20Abgrenzung%20der%20Gebiete-2012-09-20.pdf am 11.11.2018
Plauen	Stadt Plauen 2018	Satzung über die Ablösung notwendiger Stellplätze in der Stadt Plauen (Stellplatzablösesatzung) Vom 02.03.2018. Zugriff auf https://www.plauen.de/media/dokumente/rathaus/satzungen/stellplatzabloesesatzung.pdf am 11.11.2018
Saarbrücken	Stadt Saarbrücken 2001	1. Änderungssatzung zur Änderung der örtlichen Bauvorschrift (Satzung) der Landeshauptstadt Saarbrücken über die Höhe des zur Schaffung von zusätzlichen Parkeinrichtungen zu zahlenden Geldbetrages vom 16.03.82. zuletzt geändert durch Beschluss Stadtrates vom 30.10.2001. Zugriff auf https://www.saarbruecken.de/media/download-53970ffb4b8cc am 11.11.2018
Schwerin	Stadt Schwerin 2014	Beschlussvorlage Nr. 01815/2014. Aufhebungssatzung zur Ablösesatzung und zur Stellplatzbeschränkungssatzung der Landeshauptstadt Schwerin. 11.03.2014. Zugriff auf https://bi.schwerin.de/getfile.asp?id=99650&type=do&smcmode=32832 am 12.12.2018
Stadt Koblenz	CDU-Ratsfraktion Koblenz 2018	Antrag der CDU-Ratsfraktion: Stellplatzsatzung. Vorlage: AT/0078/2018. 07.06.2018. Zugriff auf https://buergerinfo.koblenz.de/getfile.php?id=229877&type=do am 20.11.2018
	Stadt Koblenz 2001	Satzung der Stadt Koblenz über die Festlegung der Höhe des Geldbetrages für die Ablösung der Stellplatzpflicht gemäß § 45 Abs. 4 der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz vom 28.11.1986, zuletzt geändert 15.02.2001. Zugriff auf https://www.koblenz.de/downloads/aemter-und-eigenbetriebe/buero-ob/ortsrecht/06-gebuehren-beitraege-abgaben-entgelte/06-09-gebuehrensatzung-abloesung-stellplatzpflicht.pdf?cid=27e am 11.11.2018
Stadt Koblenz	Stadt Koblenz 2018	Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0078/2018. Stellungnahme zum Antrag der CDU-Ratsfraktion „Stellplatzsatzung". 15.06.2018. Zugriff auf https://buergerinfo.koblenz.de/getfile.php?id=229001&type=do am 20.11.2018
Trier	Stadt Trier 2004	Satzung der Stadt Trier über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen - Stellplatzablösesatzung - vom 09. Februar 1996. zuletzt geändert am 26.11.2004. Zugriff auf https://www.trier.de/File/12799-full_2.pdf am 11.11.2018
Völklingen	Stadt Völklingen 2001	Öffentliche Bauvorschrift (Satzung),2. Satzung zur Änderung der Satzung der Mittelstadt Völklingen vom 10.11.1989, zuletzt geändert durch Satzung vom 12.09.2001, über die Festlegung der Gebietszonen und des Geldbetrages gemäß § 50 Abs. 7 der Landesbauordnung (LBO) (Stellplatz – Ablösesatzung). Zugriff auf https://www.voelklingen.de/fileadmin/user_upload/Buergerservice/Ortsrecht/6/6-60-11.pdf am 18.11.2018
Weimar	Stadt Weimar 2001	Satzung über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen in der Fassung der Änderung durch die Artikelsatzung zur Anpassung des Ortsrechts vom 14.11.2001
Weißenfels	Website Stadt Weißenfels	Satzungen und Verordnungen. (dort Rubrik: Bauwesen). Zugriff auf https://www.weissenfels.de/de/satzungen-verordnungen.html am 19.11.2018.
Witten	Stadt Witten 2001	Stellplatzablösesatzung der Stadt Witten vom 21.07.1989; Fassung der Änderungssatzung vom 12.06.2001. Zugriff auf https://www.witten.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/sta10/orecht/or6/684.pdf am 18.11.2018
Worms	Stadt Worms 2010	Satzung der Stadt Worms über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen vom 27.01.2010. Zugriff auf https://www.worms.de/de-wAssets/docs/rathaus/ortsrecht_satzungen/6401_Abloesung_Stellplatzverpflichtungen.pdf am 11.11.2018
Zwickau	Stadt Zwickau 2001	Satzung der Stadt Zwickau über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages für die Ablösung der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Garagen (Stellplatzablöse-Satzung) vom 09.11.2001. Zugriff auf https://www.zwickau.de/media/downloads/image/01_buerger/ortsrecht/6_3_Stellplatzabloeesatzung_v091101.pdf am 11.11.2018

Anlage 6 zu Kapitel 7: Anschreiben aus der postalischen Befragung

Hochschule für Technik Stuttgart
Institut für Angewandte Forschung
Zentrum für Nachhaltige Stadtentwicklung

Karin Hopfner M.Eng.
Akademische Mitarbeiterin

Schellingstraße 24
D-70174 Stuttgart

T 0711 8926[redacted]
Mobil 0176[redacted]

www.hft-stuttgart.de
karin.hopfner@hft-stuttgart.de

Hochschule für Technik Stuttgart Postfach 101452 70013 Stuttgart

XXX

Stuttgart, 02. November 2018
Dissertation zur ruhenden Mobilität, gefördert vom MWK Baden-Württemberg
Befragung von Kommunen zur Stellplatzverpflichtung im Wohnungsneubau
Anlage: Fragebogen

Sehr geehrter Herr XX/ Sehr geehrte Frau XX

als akademische Mitarbeiterin am Institut für Angewandte Forschung, Zentrum für Nachhaltige Stadtentwicklung (Prof. Dr. Christina Simon-Philipp) der HFT Stuttgart setze ich mich in verschiedenen Forschungsprojekten mit Zukunftsfragen des Städtebaus auseinander. In meiner Dissertation befasse ich mich mit dem Pkw-Stellplatz im Wohnungsneubau im Spannungsfeld von Kosten, Flächenverbrauch, Mobilitätsverhalten und Stadtraumqualität. Die vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg (MWK) geförderte Dissertation wird von Prof. Dr. Angela Million, TU Berlin und Prof. Dr. Christina Simon-Philipp, HFT Stuttgart betreut.

Forschungsfrage der Dissertation ist, welche Potenziale der Pkw-Stellplatz im Geschosswohnungsneubau für die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung hat und wie diese aktiviert werden können. Zentraler Bestandteil der Forschungsarbeit ist die Befragung aller baden-württembergischen Städte über 30.000 Einwohner zum Thema Stellplatzverpflichtung im Wohnungsneubau. Ziel ist es, praxisorientierte Handlungsempfehlungen für einen sinnvolleren Umgang mit dem ruhenden Verkehr im Wohnungsbau zu erarbeiten. Nur durch die Erhebung der „gelebten Praxis" wird die Arbeit belastbare Erkenntnisse hervorbringen, die das Potenzial haben, die Planungspraxis zu bereichern bzw. zu verändern.

Ich bitte Sie, den beiliegenden Fragebogen zu beantworten. Hierfür benötigen Sie maximal 20 Minuten. Sie unterstützen die Forschungsarbeit damit maßgeblich.

Hochschule für Technik Stuttgart
Institut für Angewandte Forschung
Zentrum für Nachhaltige Stadtentwicklung

Inhalte und Ziele der Befragung
Ein Schwerpunkt der Dissertation liegt auf der gesetzlichen Stellplatzverpflichtung für Wohnungen. Die Regelungen der LBO Baden-Württemberg sind im Vergleich zu anderen Bundesländern sehr weitreichend. Von besonderem Interesse ist die 2015 eingeführte Möglichkeit, dass Gemeinden die Zahl notwendiger Stellplätze auch für Wohnungen in örtlichen Bauvorschriften einschränken können.

Der Fragebogen besteht aus Fakten- und Meinungsfragen. Er sollte idealerweise von Ihnen persönlich ausgefüllt werden. Die Antworten werden vertraulich behandelt und aggregiert. Sollten Meinungsfragen auf eine Stadt zurückgeführt werden können, werden diese nicht ohne Ihr ausdrückliches Einverständnis veröffentlicht. Die Ergebnisse der Arbeit werden Ende 2019 vorliegen und Ihnen selbstverständlich zur Verfügung gestellt.

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen in beiliegendem Rückumschlag bis **spätestens Freitag, 23.11.2018** an folgende Adresse zurück:

Hochschule für Technik Stuttgart
Karin Hopfner
Schellingstraße 24
70174 Stuttgart

Für Rückfragen stehe ich jederzeit gern zur Verfügung
(Mail: karin.hopfner@hft-stuttgart.de; mobil: 0176[redacted]).

Für Ihre Unterstützung danken Prof. Dr. Christina Simon-Philipp und ich Ihnen vorab sehr herzlich!

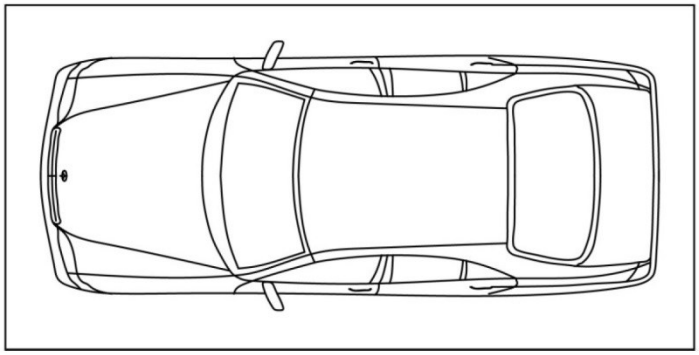
Mit freundlichen Grüßen

Karin Hopfner Prof. Dr. Christina Simon-Philipp

Anlage 7 zu Kapitel 7: Fragebogen aus der postalischen Befragung

Name der Stadt: (XX)

Fragebogen:
Regelung der Stellplatzverpflichtung in (XX) und Baden-Württemberg im Wohnungsneubau



Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens

Beantwortung der Fragen

Im Folgenden finden Sie insgesamt 18 Fragen, von denen Sie je nach Ausgangslage in (XX) mehrere Fragen überspringen können. Der Fragebogen besteht neben wenigen Meinungsfragen hauptsächlich aus Faktfragen, inwieweit in (XX) bestimmte gesetzliche Regelungen zur Stellplatzpflicht angewendet und welche Erfahrungen damit gemacht wurden. Zusätzlich zu den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten können Sie gerne handschriftliche Kommentare einfügen.

Bitte beachten Sie: Bei Meinungsfragen sollte Ihre persönliche Einschätzung mit Bezug auf die Situation in der Stadt, in der Sie tätig sind, im Fokus stehen und nicht Ihre allgemeine planerische Meinung!

Da bei vielen Fragen auf bestimmte Paragrafen der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) Bezug genommen wird und Sie unter Umständen den genauen Wortlaut schnell nachlesen möchten, finden Sie die betreffenden Gesetzestexte auf einem Beiblatt im Fragebogen.

Bei Fragen können Sie sich jederzeit sehr gerne bei mir melden (Kontaktdaten: karin.hopfner@hft-stuttgart.de, Mobilnummer: 0176 [redacted]).

Begriffe und Erläuterungen

- Im Fragebogen wird allgemein der Begriff „Stellplatz“ verwendet. Er umfasst alle Anlagen zum Abstellen von Pkw auf privaten Flächen, also auch Tiefgaragen oder Parkhäuser. Auf die begriffliche Differenzierung der LBO, die zwischen Stellplätzen und Garagen unterscheidet, wird im Fragebogen verzichtet.
- Mit dem Begriff „stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift“ sind örtliche Bauvorschriften gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO gemeint, die die in der LBO geforderte Zahl von einem notwendigen Stellplatz pro Wohnung einschränken (§ 37 Abs. 1 S. 1 LBO). Damit wird nur die Zahl der nachzuweisenden Stellplätze gesenkt – Bauherren können weiterhin auch mehr Stellplätze errichten.
- Die Fragen beziehen sich nur auf Stellplätze für Wohnungen und nicht für andere Nutzungen. Zur einfacheren Lesbarkeit wird im Fragebogen meist auf den ausdrücklichen Hinweis auf Wohnungen verzichtet.

Rücksendung

Bitte senden Sie den Fragebogen bis spätestens 23.11.2018 an folgende Adresse zurück:
Hochschule für Technik Stuttgart
Karin Hopfner
Schellingstraße 24
70174 Stuttgart

Einstiegsfragen

Frage 1

Im Gegensatz zu vielen anderen Bundesländern fordert die LBO in Baden-Württemberg generell für jede Wohnung einen Pkw-Stellplatz (§ 37 Abs. 1 S. 1 LBO). Einige Bundesländer und auch die Musterbauordnung haben z.B. die Regelung der Stellplatzverpflichtung ganz den Gemeinden übertragen – die Stadtstaaten Berlin und Hamburg haben sie ganz abgeschafft. Würden Sie sich in der LBO Baden-Württemberg eine flexiblere Regelung der Stellplatzverpflichtung im Wohnungsneubau wünschen, um besser auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung (z.B. bezahlbarer Wohnraum, MIV-Belastung, Flächenverbrauch) in Stadt (XX) reagieren zu können?

☐ ja

☐ nein

Frage 2

Mit der Novellierung der LBO im Jahr 2015 erhielten die Gemeinden in Baden-Württemberg erstmals die rechtliche Ermächtigung, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl notwendiger Stellplätze auch für Wohnungen einzuschränken (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO). Hat die Stadt (XX) zwischenzeitlich von dieser Möglichkeit der Stellplatzreduzierung für Wohnungen Gebrauch gemacht?

(Bitte beachten Sie, dass sich die Frage auf örtliche Bauvorschriften bezieht, die sowohl selbstständig als auch zusammen mit Bebauungsplänen erlassen wurden. Den Gesetzestext des § 74 Abs. 2 LBO finden Sie zum schnellen Nachschlagen auf dem Beiblatt.)

☐ ja, örtliche Bauvorschrift(en) rechtskräftig > bitte die Fragen 10 bis 14 überspringen

☐ aktuell örtliche Bauvorschrift(en) in Aufstellung, aber noch nicht rechtskräftig > bitte die Fragen 3 bis 9 überspringen

☐ nein, weder rechtskräftige noch in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschrift(en) > bitte die Fragen 3 bis 10 überspringen

Rechtskräftige örtliche Bauvorschrift(en) vorhanden

Frage 3

Örtliche Bauvorschriften zur Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen können entweder als selbstständige Satzung oder zusammen mit einem Bebauungsplan oder einer anderen städtebaulichen Satzung erlassen werden (§ 74 Abs. 6 und 7 LBO). In welcher Form wurden bisher in (XX) örtliche Bauvorschriften zur Stellplatzreduzierung erlassen?

(Mehrfachnennungen sind möglich. Bitte kreuzen Sie beide Kästchen an, wenn sowohl selbstständig als auch zusammen mit einem Bebauungsplan Satzungen zur Stellplatzreduzierung erlassen wurden.)

☐ selbstständige Satzung (§ 74 Abs. 6 LBO)

Welches Gebiet umfasst der Geltungsbereich?

☐ gesamtes Gemeindegebiet

☐ Teilbereich(e) des Gemeindegebiets

☐ zusammen mit einem Bebauungsplan oder einer anderen städtebaulichen Satzung (§ 74 Abs. 7 LBO)

Bitte nennen Sie den Namen des Bebauungsplanes/ der Bebauungspläne oder sonstigen Satzungen, bei denen die Zahl notwendiger Stellplätze eingeschränkt wurde.

_____

_____

_____

_____

_____

Frage 4

Wurde bereits Wohnungsneubau genehmigt, der im Geltungsbereich einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift liegt?

☐ ja

☐ nein > dann bitte weiter mit Frage 6.

Frage 5

Inwieweit konnten Sie feststellen, dass Bauherren weniger als einen Stellplatz pro Wohnung errichten, wenn ihnen dies eine örtliche Bauvorschrift ermöglicht?

(Der Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO verpflichtet Bauherren nicht, tatsächlich weniger Stellplätze herzustellen – für eine Stellplatzbeschränkungssatzung ist § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO heranzuziehen. Falls es mehrere Satzungen oder Vorhaben mit Stellplatzreduzierungen gibt, bitte Aussage verallgemeinern.)

☐ Immer wurden weniger Stellplätze errichtet.

☐ Meistens wurden weniger Stellplätze errichtet.

☐ Selten wurden weniger Stellplätze errichtet.

☐ Nie wurden weniger Stellplätze errichtet.

☐ Antwort nicht möglich, da bei größeren bzw. mehreren Projekten keine entsprechenden Auswertungen vorliegen.

Falls Sie konkrete Informationen haben, wie viel weniger Stellplätze bei beispielhaften Projekten errichtet wurden, bitte hier stichwortartig vermerken. Wenn aufbereitete Daten vorliegen (z.B. Auswertung von Baugenehmigungen, Evaluierung einer Satzung), die für meine Arbeit zur Verfügung gestellt werden könnten, freue ich mich sehr über die Zusendung.

_____

_____

_____

_____

Frage 6

Von wem ging die Initiative für den Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift in (XX) aus?

(Bitte nur eine Nennung. Falls es bereits mehrere stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften gibt, dann beziehen Sie Ihre Antwort auf die erste rechtskräftige Satzung.)

☐ von der Verwaltung

☐ vom Gemeinderat (Beauftragung der Verwaltung).

☐ von Externen (z.B. Wohnungsunternehmen, Planungsbüros regten eine Lockerung des 1:1-Stellplatzschlüssels an.)

☐ Sonstiges: _____

_____

Frage 7

Welche primären Ziele waren ausschlaggebend für die Aufstellung einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift in (XX)?

(Bitte maximal drei Ziele nennen. Falls es bereits mehrere stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschriften gibt, dann beziehen Sie die nachfolgenden Aussagen auf die erste rechtskräftige Satzung.)

- ☐ Die Investitions- bzw. die Wohnkosten sollten gesenkt werden (Stichwort: bezahlbarer Wohnraum).
- ☐ Bauherren sollten mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten.
- ☐ Der MIV sollte verringert werden.
- ☐ Der ÖPNV sollte gefördert werden.
- ☐ Neue Mobilitätskonzepte sollten unterstützt werden.
- ☐ Autoarmes Wohnen sollte ermöglicht werden.
- ☐ Der Stellplatznachweis sollte dem zu erwartenden Bedarf entsprechen.
- ☐ Der Flächenverbrauch für Parkierung sollte reduziert werden.
- ☐ Sonstige Ziele bitte ergänzen:

_____

Frage 8

Welche Rahmenbedingungen lagen beim Erlass der örtlichen Bauvorschrift vor?

(Falls bereits mehrere stellplatzreduzierende Satzungen vorliegen, beziehen Sie Ihre Antworten bitte auf die erste rechtskräftige Satzung.)

	trifft zu	trifft nicht zu
Eine Analyse wurde durchgeführt, die ergab, dass im Wohnungsneubau auch weniger Stellplätze zur Bedarfsdeckung ausreichen.	☐	☐
Als Grundlage für die örtliche Bauvorschrift wurde auf ein Verkehrs(entwicklungs)konzept der Gemeinde zurückgegriffen.	☐	☐
Für den Erlass der örtlichen Bauvorschrift wurde eigens ein Stellplatz- oder Mobilitätskonzept erarbeitet.	☐	☐
In der Verwaltung gab es zunächst große Bedenken, ob im Gemeinderat eine stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift ausreichend Zustimmung findet.	☐	☐
Der Aufwand (zeitlich, personell, finanziell) für die Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift war größer als erwartet.	☐	☐
Die Festlegung, um wie viel die Zahl notwendiger Stellplätze konkret reduziert werden sollte, war schwierig.	☐	☐

Frage 9

Ist nach ersten Erfahrungen derzeit eine Änderung der bestehenden örtlichen Bauvorschrift(en) zur Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen geplant?

☐ ja
☐ nein

Wenn ja, welche Änderungen sind angedacht?
(Bitte stichwortartig vermerken.)

_____

_____

Gehen Sie nun bitte weiter zu den Fragen 15 bis 18. Falls sich aktuell eine stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift in Aufstellung befindet, dann beantworten Sie bitte vorher noch die Frage 10.

Stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift(en) in Aufstellung

Frage 10

In welcher Form soll die stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift erlassen werden, die sich aktuell in Aufstellung befindet?
(Falls mehrere örtliche Bauvorschriften in Aufstellung sind, ist eine Mehrfachnennung möglich).

☐ selbstständige Satzung (§ 74 Abs. 6 LBO)

Welches Gebiet umfasst der Geltungsbereich:
☐ gesamtes Gemeindegebiet
☐ Teilbereich(e) des Gemeindegebiets

Wann ist der Erlass geplant?
_____
_____

☐ zusammen mit einem Bebauungsplan oder einer anderen städtebaulichen Satzung (§ 74 Abs. 7 LBO)

Bitte nennen Sie den Namen des Bebauungsplanes/ der Bebauungspläne oder sonstigen Satzungen, bei denen die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert werden soll:

_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____

Falls es in (XX) bisher keine rechtskräftige Satzung gibt und Sie somit die vorherigen Fragen nicht beantwortet haben, möchte ich Sie bitten, noch die Fragen 6 und 7 zu beantworten, da diese auch für in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschriften von Interesse sind. Danach gehen Sie bitte weiter zu den Fragen 15 bis 18.

Weder rechtskräftige noch in Aufstellung befindliche örtliche Bauvorschrift(en)

Frage 11

Gibt es derzeit in (XX) konkrete Überlegungen, zeitnah eine örtliche Bauvorschrift zur Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen zu erlassen?

☐ ja > dann weiter mit Frage 14

In welcher Form?
- ☐ als selbstständige Satzung
- ☐ zusammen mit Bebauungsplan oder sonstiger Satzung
- ☐ noch offen

☐ nein

Frage 12

Würden Sie in bestimmten Stadtgebieten oder bei bestimmten Projekten eine örtliche Bauvorschrift zur Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen in (XX) begrüßen?

☐ ja

☐ nein

Frage 13

Welches sind aus Ihrer Sicht die Gründe, weshalb in (XX) keine örtlichen Bauvorschriften zur Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze angestrebt werden?

	trifft völlig zu			**trifft überhaupt nicht zu**
Eine örtliche Bauvorschrift, die die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert, erhält im Gemeinderat nicht die erforderliche Zustimmung.	☐	☐	☐	☐
Die Verwaltung sieht keinen Bedarf, da die derzeitige Regelung in der LBO mit einem Stellplatz pro Wohnung (§ 37 Abs. 1 LBO) als sachgerecht erachtet wird.	☐	☐	☐	☐
Die Rechtfertigungsgründe gemäß § 74 Abs. 2 LBO (d.h. Gründe des Städtebaus, Verkehrs und der sparsamen Flächennutzung) reichen für einen rechtssicheren Erlass nicht aus.	☐	☐	☐	☐
Es fehlt ein Verkehrs(entwicklungs)konzept (für Gesamtstadt oder bestimmtes Projekt), auf dessen Grundlage eine stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift erlassen werden kann.	☐	☐	☐	☐
Für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze ist das ÖPNV-Angebot derzeit nicht ausreichend.	☐	☐	☐	☐
Der Aufwand für den Erlass einer stellplatzreduzierenden örtlichen Bauvorschrift und die spätere Anwendung im Baugenehmigungsverfahren wird als zu groß eingeschätzt.	☐	☐	☐	☐
Die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze hat nicht den gewünschten Effekt, weil die meisten Bauherrn weiterhin für jede Wohnung mindestens einen Stellplatz herstellen.	☐	☐	☐	☐
Eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum droht, was kritisch gesehen wird.	☐	☐	☐	☐
Sonstige Gründe: _____				

Frage 14

Ist in (XX) bereits ein Versuch gescheitert, eine stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift zu erlassen?

☐ ja

☐ nein

Wenn ja, aus welchen Gründen?
(Bitte stichwortartig vermerken.)

_____

_____

Allgemeine Fragen zur Regelung der Stellplatzverpflichtung in BW

Frage 15

§ 74 Abs. 2 LBO enthält zahlreiche weitere Satzungsbefugnisse für Gemeinden, um in örtlichen Bauvorschriften die Herstellung von Stellplätzen zu regeln. Hat die Stadt (XX) in den letzten zehn Jahren von den folgenden Möglichkeiten gemäß § 74 Abs. 2 LBO Gebrauch gemacht?

Regelung	ja, örtliche Bauvorschrift(en) rechtskräftig	örtliche Bauvorschrift(en) in Aufstellung	nein (keine Rechtskraft, keine Aufstellung)	keine gesicherte Aussage zu den letzten zehn Jahren möglich
§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO: Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf bis zu zwei Stellplätze pro Wohnung	☐	☐	☐	☐
§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO: Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von Stellplätzen (Stellplatzbeschränkungssatzung)[1]	☐	☐	☐	☐
§ 74 Abs. 2 Nr. 4 LBO: Herstellung von Stellplätzen auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück	☐	☐	☐	☐
§ 74 Abs. 2 Nr. 5 LBO: Herstellung von Stellplätzen nur in platzsparender Bauart	☐	☐	☐	☐

[1] Erläuterung: Im Gegensatz zur bisher im Fragebogen behandelten Regelung in § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO (Einschränkung der Zahl notwendiger Stellplätze) ermächtigt § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO bereits seit dem Jahr 1983 die Gemeinden, die tatsächliche Herstellung von Stellplätzen – auch für Wohnungen – zu beschränken oder ganz zu untersagen. Formal bleibt dabei die Stellplatzverpflichtung gemäß § 37 Abs. 1 S. 1 LBO erhalten.

Frage 16

Wenn Sie in der Rolle des Landesgesetzgebers wären: Wie würden Sie dann die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Baden-Württemberg im Sinne einer zeitgemäßen Stadtentwicklung regeln? Im Folgenden finden Sie hierzu verschiedene Bausteine bzw. Fragen auf Ebene des Landes und der Gemeinden.

Bausteine	Landesebene			Gemeindeebene (LBO-Ermächtigung im Rahmen örtlicher Bauvorschriften)		
1. Grundsätzliche Regelung der Stellplatzverpflichtung	1a	Soll die LBO weiterhin notwendige Stellplätze fordern?	☐ ja ☐ nein[1] (Fragen 2a bis 4a überspringen)	1b	Sollen die Gemeinden ermächtigt werden, die Stellplatzverpflichtung in eigener Verantwortung zu regeln?	☐ ja ☐ nein[1] (falls Fragen 1a + 1b nein > dann bitte nur noch 6a + 6b sowie 7a + 7b beantworten)
2. Anzahl notwendiger Stellplätze	2a	Wie soll die LBO die Zahl notwendiger Stellplätze (ST) bei Wohnungen regeln?	☐ pauschal 1:1 wie bisher [2] ☐ pauschal weniger als 1:1, nämlich: ____ ST/WE ☐ pauschal mehr als 1:1, nämlich: ____ ST/WE ☐ nicht mehr pauschal, sondern Berücksichtigung bestimmter Kriterien (z.B. ÖPNV-Anbindung) ☐ individuelle Festlegung der ST-Zahl pro Vorhaben in Abstimmung mit der Verwaltung (Einzelfallentscheidung) ☐ Sonstiges: _____			
3. Ablöse (Zahlung eines Geldbetrags anstatt Herstellung)	3a	Soll die LBO die Ablöse von Stellplätzen auch für Wohnungen ermöglichen? [3]	☐ ja, aber nur teilweise ☐ ja, in voller Höhe ☐ nein (Frage 3.1a überspringen)	3b	Sollen die Gemeinden ermächtigt werden, die Voraussetzungen für Ablösen (auch für Wohnungen) in eigener Verantwortung festzulegen?	☐ ja ☐ nein
	3.1a	Wenn ja: Unter welchen Voraussetzungen soll eine Ablöse möglich sein?	(Mehrfachnennung möglich) ☐ Wenn die Herstellung der Stellplätze nicht möglich bzw. unzumutbar ist. ☐ Wenn der Bauherr dies wünscht (gleichwertig zur Herstellung, keine behördliche Zustimmung nötig). ☐ Wenn der Bauherr dies wünscht und die Verwaltung zustimmt (Ermessen im Einzelfall). ☐ Wenn der Bauherr dies wünscht und der Gemeinderat zustimmt (Beschluss). ☐ Wenn die Verwaltung dies fordert. ☐ Sonstiges: _____			

Bausteine	Landesebene			Gemeindeebene (LBO-Ermächtigung im Rahmen örtlicher Bauvorschriften)		
4. Abweichungen/ Befreiungen	4a	Soll die LBO weitergehende Abweichungen von der Stellplatzverpflichtung ermöglichen? [4]	☐ ja ☐ nein	4b	Soll die LBO die Gemeinden ermächtigen, eigene Abweichungstatbestände von der Stellplatzverpflichtung festzulegen?	☐ ja ☐ nein
5. Beschränkung der Stellplatzherstellung	5a	Würden Sie es begrüßen, wenn die LBO die Zahl der Stellplätze, die tatsächlich hergestellt werden dürfen, beschränkt?	☐ ja, und zwar nicht mehr als _____ ST/ WE (pauschal) ☐ ja, unter ganz bestimmten Voraussetzungen ☐ nein	5b	Soll die bestehende Ermächtigung, dass Gemeinden selber die Herstellung von Stellplätzen untersagen oder einschränken können, beibehalten werden (§ 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO)?	☐ ja ☐ nein
6. Ausstattung/ Ladeinfrastruktur	6a	Soll die LBO fordern, dass eine bestimmte Zahl an Stellplätzen mit Elektroladestationen auszustatten ist?	☐ ja, und zwar _____ % aller Stellplätze ☐ nein	6b	Soll die LBO die Gemeinden ermächtigen, die Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur zu regeln?	☐ ja ☐ nein
7. Weitere Regelungen	7a	Welche weiteren Regelungen sollte die LBO für Wohnungsstellplätze enthalten?	☐ gewisser Anteil an Stellplätzen für Menschen mit Behinderung ☐ Verbot der Überlassung des Stellplatzes an Dritte außerhalb des Vorhabens (außer wenn nachweislich kein Eigenbedarf) ☐ Sonstiges: _____ _____ _____			

Fußnoten – Hinweise:

[1] Falls Sie der Meinung sind, dass die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ganz abgeschafft werden sollte (d.h. weder Land noch Gemeinden sollen Stellplätze fordern), dann bei den Fragen 1a und 1b „nein" ankreuzen.

[2] 1:1 bedeutet ein Stellplatz pro Wohnung (gemäß § 37 Abs. 1. S. 1 LBO)

[3] Bisher können Wohnungsstellplätze nicht abgelöst werden. Im Falle der unmöglichen oder unzumutbaren Herstellung ist eine Abweichung zuzulassen (§ 37 Abs. 7 LBO).

[4] Bisher sind Abweichungen nur sehr eingeschränkt möglich, § 37 Abs. 7 LBO und § 56 Abs. 2 und 5 LBO.

Frage 17

In der folgenden Auflistung finden Sie Kriterien, die für die Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze bei Wohnungen herangezogen werden können. Für wie sinnvoll halten Sie die Anwendung dieser Kriterien, um auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung in (XX) (z.B. Wohnkosten, MIV-Belastung, Flächenverbrauch) reagieren zu können?

Weniger als einen Stellplatz pro Wohnung ...	**halte ich für vollkommen sinnvoll**			**halte ich für überhaupt nicht sinnvoll**
... für kleine Wohnungen (z.B. unter 60 qm Wohnfläche, in verschiedenen Abstufungen)	☐	☐	☐	☐
... für geförderte Mietwohnungen	☐	☐	☐	☐
... für Wohnungen in zentralen Lagen (z.B. in Innenstädten, Ortskernen)	☐	☐	☐	☐
... für Wohnungen mit guter ÖPNV-Anbindung	☐	☐	☐	☐
... in Projekten, in denen Carsharing langfristig den Bewohnern zur Verfügung steht,	☐	☐	☐	☐
... für Wohnungen mit Fahrradabstellplätzen, die über den vorgeschriebenen Bedarf hinausgehen,	☐	☐	☐	☐
... für Wohnungen, deren Bewohnern Lastenräder zur allgemeinen Benutzung zur Verfügung gestellt werden,	☐	☐	☐	☐
... für Wohnungen, deren Bewohnern im Rahmen eines Mobilitätskonzepts Zeitkarten des ÖPNV vergünstigt oder kostenlos zur Verfügung gestellt werden,	☐	☐	☐	☐
... wenn Stellplätze nicht mehr einer konkreten Wohnung zugeordnet, sondern gemeinschaftlich genutzt werden	☐	☐	☐	☐

Sonstige Kriterien:

_____

_____

_____

Informationen zu Ihrer Person

Frage 18

In welchem Bereich und in welcher Funktion sind Sie in der Stadtverwaltung tätig?

Bereich	Funktion
☐ Dezernent/ Baubürgermeister	
☐ Stabstelle	
☐ Stadtplanung/ Stadtentwicklung →	☐ Leitung ☐ Sachbearbeitung
☐ Verkehrsplanung →	☐ Leitung ☐ Sachbearbeitung
☐ Baurechtsbehörde →	☐ Leitung ☐ Sachbearbeitung
☐ Sonstiges: _____ →	☐ Leitung ☐ Sachbearbeitung

Kontaktdaten:

_____

_____

_____

_____

Falls Sie mir zum Thema noch etwas mitteilen oder für meine weitere Arbeit mit auf den Weg geben möchten:

Abschließende Bitte und Dank

Falls sich in den nächsten Monaten bis Ende 2019 Änderungen bezüglich der Frage einer Stellplatzsatzung in (XX) ergeben, wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mich darüber informieren (Kontaktdaten siehe S. 2).

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Über die Ergebnisse meiner Dissertation werde ich Sie gern informieren.