

Pkw-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau: Hebel oder Hemmnis für Mobilitätswende und lebenswerte Städte?

Gestaltungsspielräume und Umsetzung in
schleswig-holsteinischen Kommunen

Janna H. Schulte



BIBLIOGRAFISCHE INFORMATION

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Ebenso abrufbar von der Homepage des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg:
<https://www.tuhh.de/vpl>

und von den Seiten der Universitätsbibliothek,
TUHH Open Research:

Zitierlink: <https://doi.org/10.15480/882.15936>

Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons
Namensnennung 4.0 International Lizenz.

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Technische Universität Hamburg (TUHH),
Institut für Verkehrsplanung und Logistik – W8
Am Schwarzenberg-Campus 3, 21073 Hamburg
Telefon +49 40 42878-3519
Fax +49 40 42731 41 98

SATZ & LAYOUT

Nadia Nabaoui-Engelhard, W8

TITELBILD

Janna H. Schulte

SCHRIFTENREIHE

ECTL WORKING PAPER, Band 58, 2025

ISSN: 1616-0916



**Pkw-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau:
Hebel oder Hemmnis für Mobilitätswende
und lebenswerte Städte?**

Gestaltungsspielräume und Umsetzung in
schleswig-holsteinischen Kommunen

Janna H. Schulte

MASTERTHESIS

STUDIENGANG

Stadtplanung,

HafenCity Universität Hamburg

2025



Erstprüfer

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Technische Universität Hamburg

Zweitprüferin

M.Sc. Julia Matullat

Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Technische Universität Hamburg



Zusammenfassung

Die Pkw-Stellplatzpflicht schreibt fast flächendeckend vor, dass eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen bei Neubauvorhaben in Deutschland hergestellt werden muss. Diese Arbeit untersucht, inwiefern die Pkw-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau die Mobilitätswende hin zu nachhaltiger, autounabhängiger Mobilität behindert oder (perspektivisch) fördert. Anhand einer Literaturrecherche sowie einer Fallbetrachtung von Schleswig-Holstein wird gezeigt, dass die Regelungen bisher die Mobilitätswende behindern, aber Ansätze von Veränderungen im Sinne der Mobilitätswende erkennbar sind. Zudem zeigt eine postalische schriftliche Befragung der 22 größten amtsfreien Kommunen in Schleswig-Holstein, dass geeignetes Wissen in den Verwaltungen überwiegend vorliegt, die Regelungen und Praxis aber dennoch nicht im Sinne der Mobilitätswende sind. Tendenzen in Richtung Mobilitätswende sind aber auch hier erkennbar.

Herausgearbeitet werden drei Hauptthemnisse für Regelungen im Sinne der Mobilitätswende:

- 1 Es besteht keine handhabbare, fundierte Berechnung für den Bedarf an Pkw-Stellplätzen.
- 2 Die Befürchtung, dass sich bei zu geringen Stellplatzvorgaben der Pkw-Verkehr in den öffentlichen Straßenraum verlagert, ist allgegenwärtig und beruht auf der fälschlichen Annahme, dass mehr private Stellplätze das Problem lösen können.
- 3 Es werden aufgrund von Widerständen in Politik und Öffentlichkeit kaum Parkraummanagementmaßnahmen eingesetzt, die der Verlagerung tatsächlich entgegenwirken könnten.

Die Arbeit schließt mit Handlungsempfehlungen für die kommunale Ebene und die Landesebene in Schleswig-Holstein, die sich auch auf andere Bundesländer anwenden lassen.

Lesehinweis

In der vorliegenden Arbeit wird sprachlich mit * gegendert.

Direkte Zitate aus anderen Quellen wurden ebenfalls gegendert, die Änderungen sind durch eckige Klammern sichtbar gemacht.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Forschungsinteresse und Fragestellung	3
1.2	Aufbau der Arbeit	3
2	Methodik	5
2.1	Literatur- und Desktoprecherche	5
2.2	Befragung	6
	2.2.1 Ziel der Befragung	6
	2.2.2 Auswahl der befragten Gemeinden und Städte	7
	2.2.3 Postalische schriftliche Befragung	8
	2.2.4 Versand, Rücklauf, Nachfragen	9
	2.2.5 Fragen, Fragebogenaufbau und -design	10
	2.2.6 Auswertung	13
3	Mobilitätswende und Parken als Schlüssel	16
3.1	Entwicklung, Trends und Folgen von Motorisierung	16
3.2	Mobilitätswende: Avoid, Shift, Improve und Push & Pull	20
3.3	Faktoren des Pkw-Besitzes: Parken als Schlüssel für die Mobilitätswende	23
	3.3.1 Parkraumbewirtschaftung: Parkgebühren & Parkdauerbegrenzung	24
	3.3.2 Parkraumangebot und Angebotsbegrenzung	26
	3.3.3 Entfernung zum Quell- und Zielort	27
3.4	Zwischenfazit	28
4	Die Stellplatzpflicht in Deutschland und Schleswig-Holstein	29
4.1	Rechtliche Verankerung	29
4.2	Typische Regelungen und Steuerungsinstrumente	31
	4.2.1 Stellplatzpflicht und Stellplatzbeschränkung	31
	4.2.2 Richtzahlentabellen	34
	4.2.3 Abminderung von Stellplatzpflichten	35
	4.2.4 Ablösen	38
	4.2.5 Besondere Maßnahmen der Bauherr*innen	39
	4.2.6 Mobilitätskonzepte	40
	4.2.7 Fahrradstellplatzpflicht	42
	4.2.8 Entfernung, Nutzungsregelungen, Beschaffenheit	42
4.3	Die Stellplatzpflicht in Schleswig-Holstein	43
	4.3.1 Entwicklung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung	44
	4.3.2 Die Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung heute	47

5	Kritische Betrachtung von Stellplatzpflichten	54
5.1	Sicht von Politik, Verwaltung und Immobilienwirtschaft	54
5.2	Fehlende empirische Grundlage, fehlende standardisierte Berechnungsmethodik, zu hohe pauschale Mindestvorgaben	58
5.3	Auswirkungen von Stellplatzpflichten	61
5.4	Unzureichende Kombination mit Push-Maßnahmen	64
5.5	Zwischenfazit: Eignung von Stellplatzsatzungen als Instrument für die Mobilitätswende	65
6	Stellplatzpflicht in schleswig-holsteinischen Kommunen: Auswertung der Befragung	68
6.1	Charakterisierung der teilnehmenden Städte	75
6.2	Städte mit örtlicher Bauvorschrift	76
	6.2.1 Prozess der Erstellung der Stellplatzsatzung	76
	6.2.2 Umsetzungspraxis	79
	6.2.3 Reduzierung der Stellplatzpflicht	81
6.3	Städte ohne örtliche Bauvorschrift	89
6.4	Faktoren des Stellplatzbedarfs und flankierende Maßnahmen	89
6.5	Änderungswünsche Landesbauordnung	97
6.6	Abgleich mit der Erhebung aus Baden-Württemberg	102
7	Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse	105
8	Fazit	114
8.1	Beantwortung der Forschungsfragen	115
8.2	Limitationen und Reflektion	117
8.3	Handlungsempfehlungen	119
	8.3.1 Allgemeines: Keine Abschaffung der Stellplatzpflicht, Weiterentwicklung zur Mobilitätspflicht	120
	8.3.2 Landesebene: Bedarfsberechnung, Umrechnungstabelle alternative Mobilitätsmaßnahmen, Wissenstransfer	120
	8.3.3 Kommunale Ebene: Stellplatzsatzungen	121
	8.3.4 Kommunale Ebene: Flankierende Maßnahmen und Wissenstransfer	123
8.4	Forschungsausblick	125
	Literaturverzeichnis	128
	Anhang	148
	Anhang 1: Anschreiben	149
	Anhang 2: Fragebogen	150

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Aufbau des Fragebogens als Flussdiagramm	11
Abbildung 3-1:	Schematische Darstellung der Teilziele, Instrumente und des Grundprinzips von Mobilitätswende	22
Abbildung 6-1:	Karte mit amtsfreien Städten u. Gemeinden > 20.000 Einwohner*innen in Schleswig-Holstein und Teilnahme an Befragung	69

Diagrammverzeichnis

Diagramm 6.1-1:	Charakterisierung der teilnehmenden Städte	75
Diagramm 6.2-1:	Wer war / ist an der Erarbeitung der Pkw-Stellplatzvorgaben beteiligt? Auswertung Frage J2, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	77
Diagramm 6.2-2:	Wie wurde die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze festgelegt? Auswertung Frage J3, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	78
Diagramm 6.2-3:	Werden die örtlichen Bauvorschriften evaluiert? Auswertung Frage J6, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	79
Diagramm 6.2-4:	Wie wird bei der Umsetzung von den Stellplatzvorgaben abgewichen? Auswertung Frage J4, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	80
Diagramm 6.2-5:	Welche Bedeutung hat die Ablöse von Stellplätzen? Auswertung Frage J5, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	80
Diagramm 6.2-6:	Wurden die Stellplatzvorgaben jemals reduziert? Auswertung Frage J7, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	81
Diagramm 6.2-7:	Von wem ging die Initiative für die Reduzierung der Stellplatzpflicht aus? Auswertung Frage A1, Städte, in denen eine Reduzierung durchgeführt / geplant ist	82
Diagramm 6.2-8:	Welche Ziele werden durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht verfolgt? Auswertung Frage A2, Städte, in denen eine Reduzierung durchgeführt / geplant ist	83
Diagramm 6.2-9:	Welche Ziele werden durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht verfolgt? Auswertung Fragen A2+B1 kumuliert, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	84
Diagramm 6.2-10:	Welche Rahmenbedingungen liegen vor? Auswertung Frage A3, Städte, in denen eine Reduzierung durchgeführt / geplant ist	86
Diagramm 6.2-11:	Welche Rahmenbedingungen liegen vor? Auswertung Frage A3+B2 kumuliert, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift	87

Diagramm 6.2-12: Welche Rahmenbedingungen liegen vor? Auswertung Frage B2, Städte in denen keine örtliche Bauvorschrift besteht / geplant ist	88
Diagramm 6.4-1: Sollte der Stellplatzbedarf stärker am tatsächlichen Bedarf ausgerichtet werden? Auswertung Frage C1, alle Städte	90
Diagramm 6.4-2: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte	91
Diagramm 6.4-3: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte, nach Stadttyp	92
Diagramm 6.4-4: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte, nach Leitung / Sachbearbeitung	92
Diagramm 6.4-5: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte, nach mit / ohne örtl. Bauvorschrift	93
Diagramm 6.4-6: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern? Auswertung Frage C3, alle Städte	94
Diagramm 6.4-7: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern? Auswertung Frage C3, alle Städte, nach Stadttyp	95
Diagramm 6.4-8: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern? Auswertung Frage C3, alle Städte, nach Leitung / Sachbearbeitung	95
Diagramm 6.4-9: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern? Auswertung Frage C3, alle Städte, nach mit / ohne örtliche Bauvorschrift	96
Diagramm 6.4-10: Bereits angewendete flankierende Maßnahmen des Parkraummanagements, um die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum zu verhindern Teilauswertung Frage C3, alle Städte	97
Diagramm 6.5-1: Änderungswünsche zur Landesbauordnung Auswertung Frage C4, alle Städte	98

X

Diagramm 6.5-2: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine Richtwerttabelle für Stellplätze“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift	99
Diagramm 6.5-3: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine auf Landesebene festgelegte, pauschale Mindestvorgabe für Stellplätze“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift	99
Diagramm 6.5-4: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine auf Landesebene festgelegte Obergrenze für maximal herzustellende Stellplätze“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift	100
Diagramm 6.5-5: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Ein Bewertungskriterienkatalog für Mobilitätskonzepte“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift	101
Diagramm 6.5-6: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine Vorgabe für eine detaillierte Berechnungsmethode für den individuellen Bedarf pro Bauvorhaben / Baugebiet“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift	101

Exkursverzeichnis

Exkurs 1: Diskussion des Begriffs „notwendige“ Stellplätze	33
Exkurs 2: Begrifflichkeiten der Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze	36
Exkurs 3: Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz in der Freien Hansestadt Bremen	67
Exkurs 4: Regelungen der Stadt Flensburg zu Mobilitätskonzepten	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick Landesbauordnungen und Stellplatzpflichten in den Bundesländern (Stand 14.05.2025)	53
Tabelle 2: Schleswig-holsteinische Städte und Gemeinden > 20.000 Einwohner*innen (Stand 21.05.2025)	73
Tabelle 3: Stellplatzsatzungen schleswig-holsteinische Gemeinden > 20.000 Einwohner*innen (Stand 18.05.2025)	74

Abkürzungsverzeichnis

ARGE SH	Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V.
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
B-Plan	Bebauungsplan
BW-Frage	Frage aus der baden-württembergischen Befragung von Hopfner (2021)
DIN	Deutsche Industrienorm
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (FGSV-Regelwerk)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
IB SH	Investitionsbank Schleswig-Holstein
i. d. F. v.	in der Fassung von
Kfz	Kraftfahrzeug
KLV	(Arbeitsgemeinschaft) Kommunale Landesverbände
LBO	Landesbauordnung
MBO	Musterbauordnung
MiD	Studie „Mobilität in Deutschland“
MIV	motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖP(N)V	Öffentlicher Personen(nah)verkehr
SH	Schleswig-Holstein
Stpl.	Stellplatz
WE	Wohneinheit
Whg.	Wohnung
WoFöRL	Wohnraumförderungsrichtlinie

1 Einleitung

Unsere Städte sind geprägt durch den fließenden und ruhenden Autoverkehr. Dies hat zahlreiche negative Auswirkungen auf das Stadtbild, die Lebensqualität und Sicherheit, die Gesundheit von Menschen, auf die Umwelt, Tierwelt und nicht zuletzt auf das Klima (siehe u. a. Appleyard 2005; Barnes et al. 2019; BfN o. J.; Canzler 2020; Canzler und Radtke 2019; Laußmann et al. 2013; Schmucki 2001). Die Mobilitätswende vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu nachhaltiger Mobilität gewinnt deshalb in Wissenschaft, Gesellschaft, Politik und Verwaltung zunehmend an Bedeutung. Allerdings sind die bisher ergriffenen Maßnahmen noch nicht ausreichend und die strukturelle Bevorzugung des Autoverkehrs zu umfassend (Ruhrt 2019). Ein Teil der strukturellen Bevorzugung des Autoverkehrs ist die Pkw-Stellplatzpflicht. Fast flächendeckend wird in allen Bundesländern und Kommunen vorgeschrieben, dass Bauherr*innen Pkw-Stellplätze bei Neubauvorhaben standortnah errichten müssen (Hopfner 2021). Zugleich ist die Verfügbarkeit sowie die Qualität und der Preis von Parkraum am Quell- und Zielort ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl und damit für das Gelingen der Verkehrswende (Heinrichs und Schreiber 2016). Die Stellplatzpflicht ist damit ein treibendes Instrument für den nach wie vor zunehmenden Pkw-Besitz in den Haushalten (Christiansen et al. 2017). Allerdings wurde der ruhende Verkehr im Vergleich zum fließenden Verkehr durch die Verkehrswissenschaft lange vernachlässigt (Inci 2015). Erst in den letzten Jahren ist der ruhende Verkehr stärker in den Fokus genommen worden, die vorliegende Arbeit reiht sich hier ein.

Die Prinzipien der Mobilitätswende haben auch Eingang in die Stellplatzpflichten der Bundesländer und Kommunen gefunden, dabei jedoch das Grundprinzip der Stellplatzpflicht nicht angetastet. Zunehmend wird es Bauherr*innen ermöglicht, weniger Stellplätze als per örtlicher Bauvorschrift oder Landesbauordnung (LBO) vorgegeben zu errichten, wenn beispielsweise das Bauvorhaben zentral gelegen ist, die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sehr gut ist, es sich um geförderten Wohnungsbau handelt oder wenn alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden (siehe u. a. Bauer et al. 2022b; Heinrichs et al. 2015; Hopfner 2021). Diese Entwicklungen sind im Sinne der Mobilitätswende. Problematisch bleibt, dass die Anzahl der

vorgeschriebenen Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit nicht empirisch fundiert ist und so die Basis, von der die Abminderungen berechnet werden, nicht bedarfsorientiert ist (siehe u. a. Hekler und Gertz 2024; Hopfner 2021; Notz 2017; Shoup 2017; Tahedl 2021). Eine Berechnungsgrundlage für den Stellplatzbedarf fehlt, vereinzelt wissenschaftliche Arbeiten entstanden dazu erst in den letzten vier Jahren, es liegen jedoch noch keine Beispiele aus der Anwendungspraxis vor (Deschermeier et al. 2023; Tahedl 2021). In der Regel sind die Vorgaben großzügig oberhalb des Bedarfs bemessen (siehe u. a. Deschermeier et al. 2023; Hopfner 2021; Notz 2017; Shoup 2017). Durch diese großzügigen Vorgaben soll verhindert werden, dass sich der ruhende Pkw-Verkehr in den öffentlichen Straßenraum verlagert und die Kosten von privater Hand in die öffentliche Hand abgewälzt werden (Gertz 2018; Heinrichs und Schreiber 2016; Hopfner 2021). Allerdings sind Pkw-Stellplätze – insbesondere in Form von Tiefgaragen – ein erheblicher Kostenfaktor im Wohnungsbau, der die Baukosten und damit die Mieten in die Höhe treibt (siehe u. a. BBSR 2017; Deschermeier et al. 2023; Seemann und Knöchel 2018; ZNM NRW 2023). Dies steht im Widerspruch zu den Bestrebungen der Kommunen, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, und der Notwendigkeit dafür.

In Schleswig-Holstein wurde im Jahr 2022 die Landesbauordnung und mit ihr der Stellplatzparagraf novelliert. Seitdem gilt die Regelvermutung, dass 0,7 Stellplätze pro Wohneinheit ausreichend sind, bei gefördertem Wohnungsbau reichen 0,3 Stellplätze (Land Schleswig-Holstein 2024b; Walberg und ARGE e.V. 2022). Diese Werte sind bemerkenswert niedrig, Schleswig-Holstein hat als einziges Flächenbundesland einen Stellplatzschlüssel unter 1 (eigene Auswertung, Tabelle 1, S. 53). Vor diesem Hintergrund wurden für die vorliegende Arbeit die schleswig-holsteinischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen postalisch befragt. Die Befragung ist angelehnt an eine ähnliche Erhebung in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2021 (Hopfner 2021).

1.1 Forschungsinteresse und Fragestellung

Ziel der Arbeit ist es zum einen, den aktuellen Stand der Forschung im Bereich Pkw-Stellplatzpflichten im Geschosswohnungsbau darzulegen, um beurteilen zu können, ob sich die Stellplatzpflicht als Instrument für die Mobilitätswende eignen kann und wie sie im Sinne der Mobilitätswende weiterentwickelt werden müsste. Dafür soll die folgende Frage beantwortet werden:

Inwiefern ist die Pkw-Stellplatzpflicht Hebel oder Hemmnis für die Mobilitätswende?

Zum anderen sollen Erkenntnisse über den Prozess der Erstellung, der Motivation, den vorliegenden Rahmenbedingungen sowie Wissensstand und Änderungsbedarfe bezüglich der Stellplatzpflicht in schleswig-holsteinischen Kommunen gewonnen werden. Dies kann Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der kommunalen Satzungen und der schleswig-holsteinischen Landesbauordnung sowie für besseren Wissenstransfer liefern. Dafür soll die folgende Frage beantwortet werden:

Wie gestaltet sich die Erarbeitungs- und Anwendungspraxis von Pkw-Stellplatzpflichten im Geschosswohnungsbau in schleswig-holsteinischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen und ist dies im Sinne der Mobilitätswende?

1.2 Aufbau der Arbeit

In Kapitel 1.1 werden das Forschungsinteresse und die Fragestellung dargelegt. Kapitel 2 widmet sich der Methodik, es werden die Literatur- und Desktoprecherche (Kapitel 2.1) sowie Erarbeitung, Durchführung und Auswertung der Befragung der schleswig-holsteinischen Kommunen beschrieben (Kapitel 2.2).

Kapitel 3 liefert den fachlichen Hintergrund zur Mobilitätswende. Es zeigt zunächst die Entwicklung und die aktuellen Trends von Motorisierung auf (Kapitel 3.1) und legt das Prinzip der Mobilitätswende und seine Instrumente dar (Kapitel 3.2). Genauer betrachtet werden die Faktoren, die den Pkw-Besitz beeinflussen mit Schwerpunkt auf dem ruhenden Verkehr und das Parkraummanagement als Schlüssel für die Mobilitätswende (Kapitel 3.3).

In Kapitel 4 wird ausführlich die Stellplatzpflicht in Deutschland und Schleswig-Holstein dargelegt und diskutiert. Dafür werden zunächst die rechtliche Verankerung (Kapitel 4.1) sowie typische Regelungen und Steuerungsinstrumente beschrieben (Kapitel 4.2). Es folgt eine Darstellung der rechtlichen Situation in Schleswig-Holstein (Kapitel 4.3).

In Kapitel 5 erfolgt eine kritische Betrachtung des Instrumentes der Stellplatzpflicht anhand der Literatur. Im Anschluss wird ein Zwischenfazit zur Eignung von Stellplatzsätzen als Instrument für die Mobilitätswende gezogen (Kapitel 5.5).

In Kapitel 6 wird die Befragung der schleswig-holsteinischen Kommunen ausgewertet. Dafür werden zunächst die 22 angeschriebenen Kommunen charakterisiert, anschließend die 17 Kommunen, die an der Befragung teilgenommen haben (Kapitel 6.1). Die Auswertung widmet sich dann dem Prozess der Erstellung der Stellplatzsätzen, der Umsetzungspraxis sowie dem Themenschwerpunkt der Reduzierung der mindestens herzustellenden Stellplätze (Kapitel 6.2). Kurz wird auf die Städte ohne örtliche Bauvorschrift – also ohne eigenständige Stellplatzsätzen oder Regelungen im Rahmen von Bebauungsplänen – eingegangen (Kapitel 6.3). Es folgt die Auswertung von Fragen bezüglich des Wissensstandes in den Kommunen zu Faktoren des Stellplatzbedarfs und zu flankierenden Maßnahmen des Parkraummanagements (Kapitel 6.4). Dann werden die Änderungswünsche der Kommunen an die Landesbauordnung ausgewertet (Kapitel 6.5). Zuletzt werden die Ergebnisse mit denen der baden-württembergischen Befragung abgeglichen (Kapitel 6.6).

In Kapitel 7 werden die Ergebnisse der Befragung diskutiert.

Im letzten Kapitel, Kapitel 8, wird die Forschungsfrage beantwortet (Kapitel 8.1) und die vorliegende Arbeit reflektiert (Kapitel 8.2). Es werden Handlungsempfehlungen für das Land Schleswig-Holstein und die Kommunen entwickelt (Kapitel 8.3). Die Arbeit schließt mit der Darstellung des weiteren Forschungsbedarfs (Kapitel 8.4).

2 Methodik

Die vorliegende Arbeit beruht zum einen auf einer umfassenden Literatur- und Desktoprecherche zu den Themen Mobilitätswende, Faktoren des Pkw-Besitzes sowie der Stellplatzpflicht in Deutschland, ihrer rechtlichen Verankerung und Instrumente. Zum anderen wurde eine Befragung der schleswig-holsteinischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen durchgeführt.

2.1 Literatur- und Desktoprecherche

Ziel der Literatur- und Desktoprecherche war es, den aktuellen Stand der Sachlage und Erkenntnisse im Bereich Mobilitätswende und Stellplatzpflichten in Deutschland darzustellen und zu beurteilen, ob Stellplatzsatzungen als Instrument der Mobilitätswende geeignet sind. Die Literatur- und Desktoprecherche lieferte auch das Hintergrundwissen für die durchgeführte Befragung.

Die Literatur- und Desktoprecherche für den fachlichen Hintergrund zu Mobilitätswende und Stellplatzpflichten in Deutschland beschränkt sich überwiegend auf deutschsprachige Literatur, teilweise wurden englischsprachige Quellen einbezogen. Die Recherche erfolgte mithilfe einschlägiger Suchbegriffe in Bibliotheks- und Internetsuchmaschinen. Die Recherche im deutschsprachigen Bereich war sehr umfassend und wurde beendet, nachdem die Suchergebnisse so gut wie keine neuen Erkenntnisse und keine neuen Quellen mehr ergaben. Die Literaturrecherche hat sich auf jüngere Veröffentlichungen fokussiert, außer in Fällen von Grundlagenwerken. Diese Einschränkung wurde vorgenommen, da sich die gesetzlichen Regelungen über die Jahre häufig veränderten und alternative Mobilitätsmaßnahmen erst in den letzten Jahren in den Regelungen und in der Praxis Einzug gefunden haben. Das gilt entsprechend auch für die Wirkungsuntersuchungen.

Ein Schwerpunkt der Literaturrecherche waren Gesetze und Verordnungen. So wurden alle Stellplatzparagrafen der 16 Landesbauordnungen miteinander verglichen, ebenso die Versionshistorie der schleswig-holsteinischen Landesbauordnungen sowie alle kommunalen Satzungen der Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen in Schleswig-Holstein. Die Befragungsergebnisse wurden durch Nachrecherchen ergänzt.

Für statistische Daten wurden die öffentlichen Datenquellen von den Statistikämtern von Bund und Ländern sowie dem Kraftfahrt-

Bundesamt genutzt und in Einzelfällen miteinander verschnitten (vgl. Tabelle 2, S. 73). Die Erstellung einer einheitlichen Datengrundlage sowie die Verknüpfung der Daten miteinander war eine Herausforderung, da in den Datensätzen nicht immer die Gemeindeschlüssel gleich formatiert oder typgleich waren. Zudem bestanden Lücken in der Datenlage z. B. bei Daten zu Haushalten. Die Daten und zugehörigen Recherchen wurden mit Hilfe von Microsoft Excel verarbeitet und in Tabellen dargestellt. Das Geoinformationssystem QGIS wurde für die kartografische Darstellung der befragten Kommunen genutzt.

2.2 Befragung

Für die Arbeit wurde eine Befragung der schleswig-holsteinischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen durchgeführt. Die Befragung orientiert sich an der Arbeit von Hopfner (2021), die 2019 die 55 baden-württembergische Kommunen mit mehr als 30.000 Einwohner*innen zur Stellplatzpflicht befragte. Das Land Baden-Württemberg ermächtigte im Jahr 2015 erstmals seine Kommunen, in örtlichen Bauvorschriften die Zahl der mindestens herzustellen Stellplätze im Wohnungsbau zu reduzieren und von der Landesvorgabe von einem Stellplatz pro Wohneinheit nach unten abzuweichen (Hopfner 2021, S. 227). Die Antwortqualität und die hohe Rücklaufquote von 80 Prozent zeugen von einer guten Methodik, weshalb sich die vorliegende Arbeit daran orientiert (Hopfner 2021, S. 237).

2.2.1 Ziel der Befragung

Ziel der Befragung ist es einerseits, Erkenntnisse aus der Literatur mit der Situation in schleswig-holsteinischen Gemeinden abzugleichen und zu prüfen sowie andererseits, neue Erkenntnisse im Bereich der Stellplatzpflichten zu gewinnen, die bisher nicht von der Literatur abgedeckt werden.

Dafür soll der Prozess der Entstehung von Stellplatzpflichten besser verstanden werden. Dazu gehört die Beantwortung der Forschungsfrage wie, durch wen und aus welcher Motivation heraus Stellplatzsatzungen entstehen und Stellplatzpflichten reduziert werden, welche Rahmenbedingungen und Hemmschwellen dabei bestehen und wie die Umsetzungspraxis aussieht. So sollen Ansatzpunkte für Verbesserungen ermittelt werden. Zudem soll untersucht werden, welches Wissen in den Verwaltungen in Bezug auf die den Stellplatzbedarf beeinflussenden

Faktoren vorliegt sowie hinsichtlich der Relevanz von flankierenden Parkraummanagementmaßnahmen. Darüber hinaus sollen Änderungswünsche an die Landesbauordnung erfasst werden, um Hinweise auf Bedarfe und mögliche Weiterentwicklungen zu ermitteln.

Ein Schwerpunkt der Befragung liegt auf der Reduzierung der geforderten mindestens herzustellenden Stellplätze, da die Literaturanalyse ergeben hat, dass die Stellplatzpflichten regelhaft zu hoch, also über dem Bedarf festgelegt sind.

2.2.2 Auswahl der befragten Gemeinden und Städte

Für die vorliegende Arbeit wurden die 22 schleswig-holsteinischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen postalisch befragt (Stichtag 30.09.2024 nach Hochrechnung Zensus 2011, Statistikamt Nord 2024)¹. Die Grenze wurde gemäß Stadt- und Gemeindetypisierung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) festgelegt, nach der Städte ab 20.000 Einwohner*innen als Mittelstädte gelten, ab 100.000 Einwohner*innen als Großstädte. Die niedrigere Schwelle im Gegensatz zur baden-württembergischen Befragung rührt zum einen daher, dass die schleswig-holsteinische Landesbauordnung seit der Novellierung 2022 eine vergleichsweise niedrige Empfehlung für die Stellplatzpflicht vorsieht, was insbesondere in kleineren, autoabhängigeren Kommunen zu einem Regelungsbedarf führen könnte. Zum anderen argumentieren Birk und Blees (2020, S. 29), dass, auch wenn die negativen Auswirkungen in kleineren Städten weniger spürbar sind, kleinere Städte als Quellort von Pendler*innen insbesondere in Regio-pol- und Metropolregionen relevant für die Mobilitätswende sind. Kleinstädte wurden für die vorliegende Arbeit – auch aus Zeit- und Kostengründen – nicht befragt, da dort überwiegend Ein- und Zweifamilienhäuser errichtet werden (Hopfner 2021, S. 228–229). Der Fokus der Arbeit liegt jedoch auf dem Geschosswohnungsbau und den Auswirkungen des Pkw-Verkehrs in verdichteten städtischen Räumen. Da von den 22 angeschriebenen Gemeinden 17 an der Befragung teilgenommen haben, handelt es sich um eine Teilerhebung. Für einzelne Fragen wurde nachrecherchiert, in diesen Fällen ist es eine

¹ Auf Basis des Zensus 2022 hat Bad Schwartau weniger als 20.000 Einwohner*innen, die neue Statistik wurde jedoch erst am 20.03.2025 nach Durchführung der Befragung herausgegeben (Statistikamt Nord 2025).

Vollerhebung. Der Begriff Stichprobe wird nicht verwendet, da nach Schnell et al. (2023, S. 243) eine Stichprobe nach festgelegten Regeln ausgewählt wird, was hier nicht der Fall war.

2.2.3 Postalische schriftliche Befragung

Die Abwägung zwischen einer Befragung per Internet, per Telefon, persönlich vor Ort oder schriftlich per Post verlief zugunsten der postalischen schriftlichen Befragung.

Die gedruckte Form hat im Gegensatz zur Befragung per Internet oder per Telefon mehrere Vorteile. Die angeschriebenen Baudezernent*innen und Leitungen konnten sich einen Überblick über den Fragebogen und den Beantwortungsaufwand verschaffen und entscheiden, ob sie teilnehmen würden. Sie konnten den Fragebogen weitergeben, mehrere Stellen konnten zuarbeiten und Recherchen für eine höhere Antwortqualität waren möglich. Während der Beantwortung konnte leicht zurückgeblättert werden, die Papierform ermöglichte Notizen und Randbemerkungen, die Befragung konnte jederzeit unterbrochen werden, blieb aber in Papierform sichtbar auf dem Schreibtisch (Hopfner 2021, S. 227–228). Die Antworten sind vermutlich ehrlicher und überlegter als in einem persönlichen Interview (Schnell et al. 2023, S. 329). Da keine spontanen Reaktionen beabsichtigt waren, ist dies auch kein Nachteil. Nachteilig im Gegensatz zu einem Interview war es, dass keine direkten Nachfragen möglich waren. Im Nachhinein wurde jedoch bei Logikfehlern oder fehlenden Antworten per E-Mail oder Telefon nachgefasst.

Die Voraussetzungen für schriftliche postalische Befragungen sind konkrete Zielpersonen mit hoher Beteiligungsmotivation sowie passende Adressen (Häder 2010, S. 248). Die konkreten Ansprechpersonen in den Verwaltungsbereichen Stadtentwicklung, Bauordnungsrecht, Bauen und Wohnen konnten über die Internetseiten der Verwaltungen ermittelt werden. Aus mehreren Gründen konnte vom Interesse am Thema ausgegangen werden: Parkraummanagement, Parken im öffentlichen Raum, Baukosten und Mietpreise sind für kommunale Verwaltungen allgegenwärtige Problematiken und von hoher Aktualität, wie auch die kürzlich erfolgte Novellierung der Landesbauordnung Schleswig-Holstein zeigt.

2.2.4 Versand, Rücklauf, Nachfragen

Dem Fragebogen wurde ein personalisiertes Anschreiben beigefügt (Anhang 1: Anschreiben), das nach den Kriterien von Schnell et al. (2023, S. 332) entworfen wurde. Verwendet wurde das Briefpapier des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg, zusätzlich persönlich unterschrieben durch den betreuenden Professor Dr.-Ing. Carsten Gertz und die Länge wurde auf eine Seite beschränkt, um die Rücklaufquote möglichst zu erhöhen. Die Befragung wurde am Freitag, 08.11.2024 verschickt, sodass die Briefe die Verwaltungen am Anfang der Folgewoche erreichten und eine Beantwortung veranlasst werden konnte (Häder 2010, S. 244). Die dreiwöchige Frist endete am 29.11.2024. Der Literatur (Häder 2010, S. 244–246) und den Erfahrungen von Hopfner (2021, S. 232) zufolge stand zu erwarten, dass ein Nachfassen notwendig werden und einige Kommunen erst nach Weihnachten und Neujahr den Fragebogen bearbeiten würden. Neun Kommunen antworteten innerhalb der Frist, acht Kommunen nachdem per E-Mail und Telefon nachgehakt wurde. Teilweise wurden die PDF-Versionen des Fragebogens auf Nachfrage zusätzlich verschickt und diese digital ausgefüllt. Der letzte Fragebogen traf am 17.02.2025 ein. Überwiegend wurden die Fragebögen eingescannt per Mail und seltener per Post zurückgeschickt. Mit 17 von 22 Rückmeldungen beträgt die Rücklaufquote rund 77 Prozent und ist damit ähnlich hoch wie die Rücklaufquote von Hopfner mit 80 Prozent (Hopfner 2021, S. 237). Eine Stadt meldete zurück, dass sie ganz grundsätzlich nicht an Erhebungen teilnehme, zwei weitere, dass sie aufgrund von Personalmangel keine Teilnahme gewährleisten können. Die Rückläufer setzen sich ähnlich zusammen wie die Städte, die nicht teilgenommen haben: Unter den Rückläufern sind drei von 17 Städten Oberzentren² (rd. 17 Prozent), unter den nicht-teilnehmenden eine von fünf (20 Prozent). Unter den Rückläufern haben zwölf von 17 eine örtliche Bauvorschrift (rd. 70 Prozent), unter den nicht-teilnehmenden drei von fünf (60 Prozent). Das deutet daraufhin, dass die Zusammensetzung der 17 teilnehmenden Städte in etwa vergleichbar mit den Städten ist, die nicht teilgenommen haben, und keine Verzerrung in den Antworten vorliegt.

² Nach zentralörtlichem System Schleswig-Holstein, siehe Kapitel 2.2.6.

2.2.5 Fragen, Fragebogaufbau und -design

Der Fragebogen (Anhang 2: Fragebogen) umfasst 16 Seiten mit 22 Fragen zum Teil mit Unterfragen. Davon mussten antwortabhängig auf Grundlage von Filterfragen maximal 16 beantwortet werden. Die aufgrund des Pretests geschätzte Bearbeitungszeit von zwanzig Minuten wurde durch vereinzelte persönliche Rückmeldungen bestätigt und entspricht der Bearbeitungszeit des baden-württembergischen Fragebogens (Hopfner 2021, S. 230). Der Papierfragebogen wurde einseitig gedruckt, um die Navigation zu erleichtern. Es wurde eine großzügige Schriftgröße (pt 12) verwendet, damit der Fragebogen lesbar und einladend erscheint. Es wurde auf ausreichend Platz in Freitextfeldern und für ergänzende Notizen und Hinweise am Rand geachtet. Dafür wurde eine höhere Anzahl an Seiten in Kauf genommen. Farbige Hervorhebungen wurden nur für Hinweise zur Navigation verwendet (z. B. Frage 01: „Bitte S. 2-10 überspringen und den Teil ‚Nein‘ ab S. 11 beantworten.“). Der Fragebogen wurde personalisiert, der jeweilige Stadtname wurde in der Kopfzeile und in einigen Fragen eingesetzt, um die Identifikation, Verbindlichkeit und Verständlichkeit und so den Rücklauf zu erhöhen.

Abbildung 2-1 zeigt den Aufbau des Fragebogens als Flussdiagramm. Der Fragebogen enthielt zwei Filterfragen, denen je nach Antwort vier verschiedene Antwortteile folgten (Teil „Ja“ mit Teil A und B sowie Teil „Nein“). Die Schlussteile wurden von allen Teilnehmer*innen beantwortet (Teil C und Personenangaben).

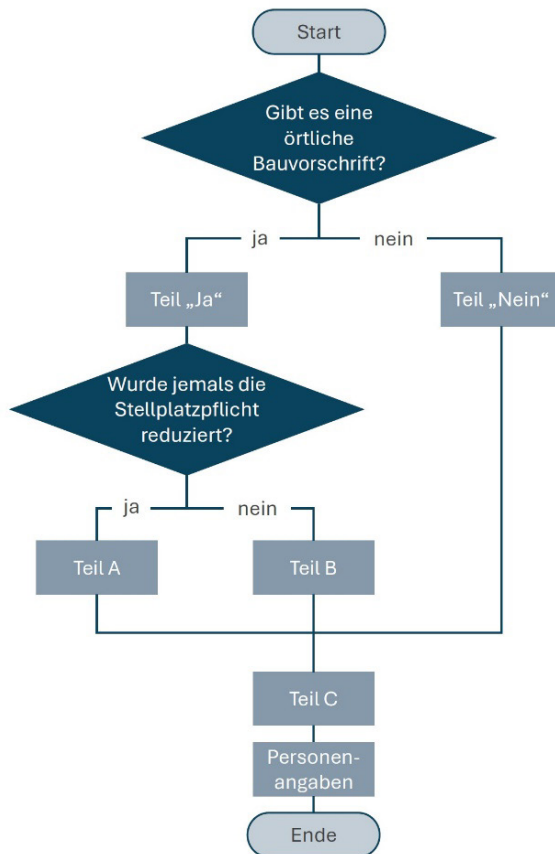


Abbildung 2-1: Aufbau des Fragebogens als Flussdiagramm

Quelle: eigene Darstellung

Der Fragebogen umfasste sowohl Fakten- als auch Meinungsfragen. Die Fragen waren überwiegend geschlossen oder halboffen gestellt, die Antwortoptionen nach Möglichkeit dichotom (ja / nein, sinnvoll / nicht sinnvoll, trifft zu / trifft nicht zu usw.), offene Antwortfelder wurden für freiwillige Antwortoptionen („Sonstiges“) und der Bitte um Beispiele eingesetzt. Der Fokus auf geschlossene und halboffene Fragen ermöglicht eine bessere Vergleichbarkeit der Daten und sorgt zudem für mehr beantwortete Fragen, da sie schnell zu bearbeiten sind (Steiner und Benesch 2008, S. 47-49, 53). Die Antwortoption „weiß nicht“ bzw. „kann ich nicht beurteilen“ wurde nur bei Meinungsfragen eingesetzt (Fragen B1, N3, C2), da davon auszugehen war, dass die angeschriebenen Expert*innen fachliche Fragen beantworten können würden. Dennoch besteht die Möglichkeit, dass Antworten durch fehlende Weiß-Nicht-Option

erzungen und damit zufällig gewählt wurden (Schnell et al. 2023, S. 310). Allerdings ermöglichte die Papierform Notizen am Rand, weshalb die zufällige Wahl von Antworten als nicht wahrscheinlich eingeschätzt wird. Fragen mit Antwortskala wurden nicht eingesetzt. Die Fragen beschränkten sich überwiegend auf Informationen, die nicht öffentlich zugänglich sind.

Teilweise wurden ähnlich lautende Fragen in mehreren Antwortteilen gestellt (Anhang 2: Fragebogen, Fragen J1 / N3, A2 / B1, A3 / B2, B3 / N2, B1 / N3), um die Antworten später miteinander vergleichen zu können. Die Fragen gliedern sich inhaltlich in drei Teile: erstens, Fragen zum Prozess der Erstellung, der Umsetzungspraxis sowie zu Erfahrungen mit der Herabsetzung von Stellplatzschlüsseln. Zweitens, Fragen zum vorliegenden Wissen zur Relevanz von flankierenden Parkraummanagementmaßnahmen und zum Zusammenhang zwischen soziodemografischen und geografischen Daten und Autobesitz. Drittens, die Frage nach Änderungswünschen bezüglich des Stellplatzparagrafen in der schleswig-holsteinischen Landesbauordnung.

Inhaltlich war der Fragebogen der baden-württembergischen Befragung nur sehr eingeschränkt für Schleswig-Holstein geeignet, da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen relevant unterscheiden. Der Stellplatzparagraf in der Landesbauordnung von Baden-Württemberg sieht verpflichtend einen Stellplatz pro Wohneinheit vor, erst seit 2015 können Kommunen auch geringere Mindeststellplatzvorgaben festlegen (Hopfner 2021, S. 227). In Schleswig-Holstein besteht diese Möglichkeit hingegen schon seit 1983 (§ 48 LBO SH i. d. F. v. 1983, Land Schleswig-Holstein 1983). Die LBO sieht zwar ebenfalls eine konkrete Stellplatzzahl vor, diese ist mit 0,3 bzw. 0,7 jedoch einerseits deutlich geringer und andererseits eine Empfehlung, keine Pflicht (§ 49 (1) LBO SH i. d. F. v. 2024, Land Schleswig-Holstein 2024b; Kapitel 4.3.1 und 4.3.2). Wenn dies sinnvoll erschien, wurden Fragen und Antwortmöglichkeiten übernommen, um einen späteren Vergleich zu ermöglichen. Im Nachhinein hat sich jedoch gezeigt, dass dies selten umsetzbar war.

Im Vergleich zur Befragung in Baden-Württemberg wurden Fragen zu folgenden Themen ergänzt: Beteiligte bei der Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift (J2), Herkunft der konkreten Zahl der herzustellenden Stellplätze (J3), Rolle von Ablösebeträgen (J5), Evaluation der örtlichen Bauvorschriften (J6), Genehmigungspraxis in Städten ohne örtliche Bauvorschrift (N1), Notwendigkeit der Ausrichtung der Stellplatzschlüssel

am Bedarf (C1), flankierende Maßnahmen (C3). Grundlegend verändert wurden die Fragen nach den Faktoren, die den Pkw-Besitz beeinflussen (C2, BW-Frage 17) sowie der Frage nach Änderungswünschen der Landesbauordnung (C4, BW-Frage 16).

Der Fragebogen wurde von vier Personen aus dem Stadtplanungs- und Verkehrsplanungsbereich aus Forschung und Verwaltung getestet, u. a. durch einen Abteilungsleiter Stadtentwicklung einer Stadt mit weniger als 20.000 Einwohner*innen. Die Verbesserungen umfassten u. a. eine Verringerung der Anzahl der Fragen und Antwortmöglichkeiten, die Vereinfachung der Fragen sowie die Vereinheitlichung von Begrifflichkeiten, die Reihenfolge der Fragen, die Farbgestaltung und Verdeutlichung der Hinweise auf zu beantwortende Folgefragen. Ein Pretest des finalen Fragebogens wurde nicht durchgeführt.

Sowohl beim Anschreiben als auch beim Fragebogen wurde die Mobilitätswende nicht erwähnt, sondern die Formulierung auf Pkw-Stellplatzpflichten beschränkt, um eine Verzerrung in die Mobilitätswende-affine und -nicht-affine Richtung zu vermeiden.

2.2.6 Auswertung

Aufgrund der geringen Fallzahl erfolgte eine deskriptive Auswertung sowie eine Subgruppenanalyse (Schnell et al. 2023, S. 409–413). Ein Rückschluss auf die Grundgesamtheit aller Städte ist nicht möglich, da die Zahl der Fälle zu gering ist und die Auswahl der Städte nicht zufällig erfolgte bzw. es nicht gewährleistet ist, dass die untersuchten Städte in allen Merkmalen auch den nicht untersuchten entsprechen (Schnell et al. 2023, S. 279–281).³ Für die Auswertung wurde der Fragebogen in das Umfragetool Limesurvey übertragen und die Antworten digitalisiert. Die Auswertung inklusive der Darstellungen wurden mithilfe von Microsoft

³ Die hohe Teilnahmequote erlaubt jedoch rechnerisch Verallgemeinerungen: Wenn von den 17 teilnehmenden Städten mindestens elf einer Aussage zustimmen (entspricht rd. 64 Prozent), dann ist die Aussage korrekt, dass von allen 22 angeschriebenen Städten mindestens 50 Prozent rechnerisch zustimmen.

Für den Fall der gruppierten Antworten kann bei den Oberzentren gesagt werden, dass wenn z. B. alle drei befragten Oberzentren einer Aussage zustimmen, mindestens 75 Prozent der insgesamt vier schleswig-holsteinischen Oberzentren zustimmen.

Für die anderen Stadttypen gilt, dass wenn mindestens neun der 14 teilnehmenden Städte einer Aussage zustimmen (entspricht rd. 64 Prozent), dass mindestens 50 Prozent der 18 angeschriebenen Städte zustimmen, die zur Kategorie „alle anderen Stadttypen“ gehören.

Excel durchgeführt. Zwei Fehler traten bei der Beantwortung auf: Zum einen, dass mehr als die geforderten drei Antwortmöglichkeiten ausgewählt wurden (betrifft Frage A2 und B2), zum anderen, dass Antworten nicht gegeben wurden, also beispielsweise eine Zeile übersprungen wurde. Um die ohnehin schon geringe Zahl der Rückmeldungen nicht weiter zu verringern, wurden die Antworten dennoch einbezogen und die fehlerhafte Beantwortung bei der Auswertung berücksichtigt.

Gruppierung der Antworten

Die Antworten wurden für die Auswertung in drei Gruppen eingeteilt. Zwei Gruppen ergaben sich direkt aus dem Fragebogen, zum einen wurde nach Städten mit und ohne örtliche Bauvorschrift differenziert, zum anderen anhand von Leitungsebene und Sachbearbeitungsebene der ausfüllenden Mitarbeiter*innen. Die dritte Gruppe wurde anhand des Stadtyps in Kombination mit dem Mobilitätsverhaltens gebildet, was im Folgenden erläutert wird.

Für die dritte Gruppe wurde die repräsentative Personenbefragung „Mobilität in Deutschland“ herangezogen. Sie weist den Modal Split aus, also den Anteil pro Verkehrsmittel an den täglich zurückgelegten Wegen, der in den sieben verschiedenen regionalstatistischen Raumtypen jeweils durchschnittlich vorliegt („RegioStaR7“, Follmer 2025, S. 15). Grundlage ist die sogenannte RegioStaR7-Raumtypologie des Bundesministeriums für Verkehr (BMV; Follmer 2025, S. 10). Die Raumtypologie dient dazu, „Gruppen von Städten und Gemeinden, die ähnliche Raum- und Siedlungsstrukturen aufweisen“ zusammenzufassen und so erhobene Mobilitätskennwerte aus einzelnen Erhebungen „auf Orte mit vergleichbaren siedlungsstrukturellen Merkmalen übertragen [zu können]“ (BMV 2021).

Die Raumtypen „Stadtregion – Metropole“, „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“ sowie „Ländliche Region – zentrale Stadt“ haben durchschnittlich geringere MIV-Anteile als der bundesdeutsche Durchschnitt mit 40 Prozent MIV-Fahrt und 13 Prozent MIV-Mitfahrt (Stand 2023, Follmer 2025, S. 15). Zu dieser Gruppe gehören die schleswig-holsteinischen Städte Lübeck, Flensburg, Neumünster und Kiel (BMV 2025). Alle anderen Raumtypen weisen höhere durchschnittliche Werte auf.

Die Gruppe der Raumtypen mit niedrigeren MIV-Werten am Modal Split als im deutschen Durchschnitt korrespondiert sowohl mit den Städten mit den meisten Einwohner*innen in Schleswig-Holstein als auch mit

dem Stadttyp „Oberzentrum“ nach dem zentralörtlichen System Schleswig-Holsteins (Tabelle 2, S. 73). Das zentralörtliche System definiert zentrale Orte und Versorgungsbereiche und teilt die Städte nach Einwohner*innenzahl ein, auf dessen Grundlage finanzielle Schlüsselzuweisungen erfolgen (Land Schleswig-Holstein 2024c). Zur sprachlichen Vereinfachung wird in der Auswertung zwischen den zwei Gruppen „Oberzentren“ und „alle anderen Stadttypen“ unterschieden.

Struktur der Auswertung

Zunächst wurde die Gruppe der angeschriebenen Städte charakterisiert, ergänzt durch Nachrecherchen für die Städte, die angeschrieben wurden, aber nicht an der Befragung teilgenommen haben. Im Anschluss erfolgte die weitere Auswertung anhand der teilnehmenden Städte. Die Auswertung gliedert sich wie folgt: Für die Städte, in denen eine örtliche Bauvorschrift vorliegt, werden die Ergebnisse anhand der drei Themenbereiche (1) Prozess der Erstellung der Stellplatzsatzung, (2) Umsetzungspraxis sowie (3) Reduzierung der Stellplatzpflicht beschrieben. Die Ergebnisse der Städte, in denen keine örtliche Bauvorschrift vorliegt, werden ohne weitere Themeneinteilung beschrieben. Die Fragen, die durch alle Städte beantwortet wurden, werden anhand der Themenbereiche Faktoren des Stellplatzbedarfs und flankierende Maßnahmen sowie Änderungswünsche Landesbauordnung beschrieben. Vereinzelt wurden Antworten auf eine Frage in zwei Themenbereichen berücksichtigt.

Vergleich mit den baden-württembergischen Ergebnissen

Auch wenn sich überwiegende Teile der Befragungen aus Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein im Wortlaut nicht gleichen, sind die Befragungen dennoch inhaltlich von der Zielrichtung ähnlich genug, um die Ergebnisse in groben Zügen zu vergleichen. Es wird auf grafische Darstellungen verzichtet, da Fragen und Antwortmöglichkeiten zu selten exakt übereinstimmen. Insbesondere der Themenbereich der Reduzierung und damit zusammenhängend die Aspekte der Initiative, Motivation, Rahmenbedingungen und Hemmschwellen werden miteinander verglichen.

3 Mobilitätswende und Parken als Schlüssel

Menschen sind unterwegs, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen und soziale Kontakte zu pflegen (Emberger und Pfaffenbichler 2017, S. 17; Schimohr et al. 2022a, S. 9). Welches Verkehrsmittel sie dafür wählen, hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab, wird jedoch entscheidend durch die zur Verfügung gestellte Infrastruktur beeinflusst (Dangschat 2020; Schimohr et al. 2022a). Infrastruktur umfasst sowohl die bauliche Infrastruktur inklusive der übergeordneten Landschafts- und Stadtstruktur sowie das bereitgestellte Mobilitätsangebot. Seit Jahrzehnten und insbesondere in den 1950er- bis 1970er-Jahren wurde die Infrastruktur für den Kfz-Verkehr ausgebaut und der motorisierte Individualverkehr mit besonderen Privilegien ausgestattet. Die Verkehrsmittelwahl erfolgt damit unter ungleichen Wettbewerbsbedingungen zu Ungunsten von Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Personenverkehr (ÖPV). Dies spiegelt sich auch im Modal Split wider, der die Verteilung der Anteile von Verkehrsmitteln an den zurückgelegten, täglichen Wegen: Die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ weist seit 2002 einen Modal Share des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 53 bis 58 Prozent aus (Summe Pkw-Fahrer*in und -Mitfahrer*in, Anteil schwankend über die vier Erhebungen 2002, 2008, 2017, 2023, Follmer 2025, S. 15). Die Dominanz des Kfz-Verkehrs hat zahlreiche negative Folgen für den Städtebau, die Lebensqualität und Sicherheit in Städten, die Gesundheit der Menschen, für die Umwelt, die Tierwelt und das Klima. Die Mobilitätswende hin zu nachhaltiger Mobilität hat deshalb zunehmend Bedeutung erhalten, um den Folgen entgegenzuwirken. Allerdings sind die bisher ergriffenen Maßnahmen noch nicht ausreichend.

3.1 Entwicklung, Trends und Folgen von Motorisierung

Nach dem Zweiten Weltkrieg war das Auto der Inbegriff der Wirtschaftswunderjahre in der Bundesrepublik Deutschland. Konsumgüter für das Ideal der Kleinfamilie im eigenen Haus am Stadtrand waren verknüpft mit der stetigen Steigerung des Lebensstandards durch mehr Produktion (Schmitt und Schröteler-von Brandt 2023, S. 71). Die städtebaulichen Leitbilder der „Autogerechten Stadt“ und der „Gegliederten und aufgelockerten Stadt“ waren Ausdruck der gesellschaftlichen Werte

und unterstützten zugleich die Entwicklungen von den 1950er- bis in die 1970er-Jahre. Die Stadt- und Verkehrsplaner*innen bemühten sich um eine Gliederung der Stadt in ihre Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr, um störende Nutzungen räumlich zu trennen und die Stadt zu ordnen (Schmitt und Schröteler-von Brandt 2023, S. 11–14). Für den Kfz-Verkehr wurden die Städte baulich angepasst, Straßen vergrößert, Häuser abgerissen, Grünflächen versiegelt und Vorplätze und Marktplätze zu Straßenkreuzungen und Parkplätzen umgenutzt (Schmucki 2001, S. 105). Diese „historisch beispiellose[n] Förderanstrengungen“ (Ruhrort 2019, S. 252) waren erfolgreich und überstiegen alle Erwartungen: Die Mineralölfirma Shell prognostiziert seit 1959 regelmäßig den Höhepunkt der Motorisierung und damit eine Marktsättigung, die jedes Mal übertroffen wurde (Grosser 1985, S. 267; Knoflacher 2001, S. 15). Grosser weist 1985 darauf hin, dass die Shell-Prognosen „weite Verbreitung und auch Anerkennung durch die Öffentlichkeit gefunden haben“ und u. a. „als Grundlage für den Ausbauplan der Bundesfernstraßen herangezogen [wurden]“ (1985, S. 267). Die Dominanz des Autos ist somit kein „naturwüchsiges‘ Produkt individueller Nutzer[*innen]präferenzen“ (Ruhrort 2019, S. 252), sondern ist ein Indiz für die Faustregel „Infrastruktur sät Verkehr“ (siehe auch Blees et al. 2019, S. 30; Canzler 2020, S. 26; Kondor et al. 2019, S. 2903).

Neben der baulichen und räumlichen Bevorzugung ist der MIV mit zahlreichen weiteren Privilegien ausgestattet, die Veränderungen im Mobilitätsverhalten hemmen. Die hohen externen Kosten des MIV sind zu großen Teilen nicht internalisiert, das bedeutet, dass die Allgemeinheit für Opportunitäts-, Umwelt-, Infrastruktur- und Unfallkosten aufkommt (Bruns et al. 2002; Gössling et al. 2019; Hennicke et al. 2020, S. 15–16). Nachhaltige Verkehrsmittel haben dagegen weniger hohe externe Kosten und zugleich ist ein höherer Anteil der Kosten internalisiert. Dieser finanzielle Vorteil des Pkw wird durch steuerliche Vorteile und staatliche Subventionen noch weiter ausgebaut, dazu gehören die Pendler*innenpauschale, das Dienstwagenprivileg oder Abwrackprämien (Appel et al. 2020, S. 5; Hennicke et al. 2020, S. 18; Schmucki 2000, S. 34). Im Straßenverkehr und im Straßenverkehrsrecht wird das Auto systematisch bevorzugt (Canzler 2020, S. 17–18; Hennicke et al. 2020, S. 2, 11, 12; Notz 2017, S. 13).

Die negativen Auswirkungen des fließenden und ruhenden Autoverkehrs auf das Stadtbild und die Lebensqualität traten über die Jahre

immer deutlicher hervor. Sie umfassen: Luftschadstoffe, Lärm und die gesundheitlichen Folgen (SRU 2020; Tétreault et al. 2013; WHO 2011, 2018), Auswirkungen auf Tiere und Umwelt (BfN o. J.), Treibhausgasemissionen und Folgen des Klimawandels, Flächenversiegelung und Behinderung der Klimaanpassung (Albrecht et al. 2022, S. 22), Ressourcenverbrauch, Verkehrssicherheitsrisiken, Degeneration des öffentlichen Raumes vom Aufenthalts- zum Verkehrsraum und damit einhergehend der Verlust von funktionierenden Nachbar*innenschaften (Appleyard 2005; Jacobs [1961] 1992; Klinenberg 2015; Kurtenbach et al. 2021) und eine Verstärkung der sozialen Ungerechtigkeit, da Menschen aus finanziell schwachen Haushalten häufiger an viel befahrenen Straßen mit geringen Mieten wohnen (Barnes et al. 2019; Laußmann et al. 2013).

Im Kontext der wirtschaftlichen Rezession, der Ölkrise und der Umweltbewegung in den 1970er- und 1980er-Jahren wandelte sich auch das städtebauliche Leitbild: zunächst von der „verkehrsgerechten Stadt“ zum „stadtgerechten Verkehr“ bis hin zum heutigen Leitbild der „Kompakten und durchmischten Stadt“ (Jessen 2018, S. 1403; Schmitt und Schröteler-von Brandt 2023, Kapitel 3). Mit der Neuen Leipzig-Charta (BMWSB 2020) rücken Lebensqualität und Nachhaltigkeit in den Vordergrund der Stadtentwicklung. Das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ mit seiner Nutzungsmischung soll Wege verkürzen und die Funktionstrennung reduzieren; außerdem soll der Stadtverkehr menschenverträglich und nachhaltig gestaltet werden (BMWSB 2020, S. 6; siehe auch Bormann et al. 2017; Moreno et al. 2021). Die Kommunen bemühen sich, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten und die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren (Blees et al. 2019, S. 29).

Offizielle Zielsetzungen sollen den Pfad zu einer nachhaltigen Mobilität unterstützen, bis 2045 soll Deutschland Netto-Treibhausgasneutralität erreichen in Konformität mit den Klimaschutzzielen der Vereinten Nationen und der Europäischen Union (UBA 2025). Im Sektor Verkehr konnten allerdings bisher nur geringe Emissionsreduktionen erreicht werden (UBA 2025). Auch der Flächenverbrauch soll reduziert werden, bis 2030 sollen pro Tag „nur“ noch 30 Hektar versiegelt werden, heute sind es 52 Hektar täglich (Stand 2022, BMUV 2024). Für den Motorisierungsgrad, also Pkw pro 1.000 Einwohner*innen, liegen keine offiziellen Ziele vor. Eine Studie des Umweltbundesamtes geht von einem Zielwert von 150 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen in den Städten aus, abgeleitet

daraus, „dass dieser Wert etwa der Flächenverfügbarkeit bzw. angemessenen Flächenverteilung in den Städten entspricht“ (Rohs et al. 2023, S. 261). Im Jahr 2017 lag der Motorisierungsgrad in Mittelstädten, Großstädten und Metropolen zwischen 328 und 574 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen, also um ein Vielfaches höher (Nobis und Kuhnimhof 2019, S. 69).⁴ Und die Anzahl der zugelassenen Pkw steigt weiter (Stand 01.01.2025, KBA 2025). Somit scheint auch die aktuelle 26. Shell-Prognose nicht in Erfüllung zu gehen, sie bestimmt für die 2020er-Jahre den Höhepunkt des Pkw-Bestands (Shell 2014, S. 2).

Interessant ist jedoch, dass erstmals der Höhepunkt der Pkw-Fahrleistung erreicht zu sein scheint. Laut MiD 2023 sinkt „das Niveau der täglichen Autonutzung [...] sowohl anteilig als auch absolut bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung“ (Follmer 2025, S. 28), zudem lässt die starke Pkw-Orientierung der Deutschen nach (Follmer 2025, S. 18). Dies stimmt vorsichtig optimistisch und könnte mit der städtebaulichen und verkehrlichen Strategieänderung zusammenhängen sowie damit, dass sich „in der Bevölkerung [...] ein starkes Bewusstsein der Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität entwickelt [hat]“ (Bauer et al. 2022a, S. 5). Auch Canzler und Radtke (2019, S. 37) attestieren „eine bisher unbekannte Offenheit gegenüber der anstehenden Verkehrswende“. Doch Follmer (2025, S. 28) sieht noch keine Trendwende im Verkehr, der beobachtete Rückgang der Verkehrsleistung insgesamt sei zumindest in Teilen auf vermehrtes Homeoffice seit der Coronapandemie zurückzuführen (2025, S. 24). Die nächsten Erhebungen der MiD seien abzuwarten. Auch der seit 2002 unverändert hohe Anteil des Pkw-Verkehrs am Modal Split im Zeitreihenvergleich weist darauf hin, dass die bisherigen Anstrengungen nicht ausreichend sind, um die Mobilität nachhaltig, klimaneutral und menschenverträglich zu gestalten. Das Maßnahmenspektrum der Mobilitätswende muss vollständig und aufeinander abgestimmt ausgeschöpft werden.

⁴ Langfassung des MiD 2023 noch nicht veröffentlicht, deshalb Rückgriff auf MiD 2017.

3.2 Mobilitätswende: Avoid, Shift, Improve und Push & Pull

Der Begriff Mobilitätswende hat seinen Ursprung im Begriff Energiewende, der 1980 durch das Öko-Institut⁵ geprägt wurde. Die Energiewende umfasst heute die Strom-, Wärme-, Gebäude- und Mobilitätswende⁶ mit dem Ziel des Klima- und Ressourcenschutzes (Hennicke et al. 2020, S. 2). Die Mobilitätswende im Personenverkehr zielt darauf ab, autounabhängige Mobilität zu ermöglichen, den Umweltverbund zu stärken, also den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Sharing-Angebote zu stärken, sowie die Dominanz des Autos zu reduzieren. Die Mobilitätswende soll so dazu beitragen, den (fossilen) Energiebedarf zu reduzieren und die Klimaschutz- und Flächenziele zu erreichen. Mittlerweile hat die Mobilitätswende auch eine gesellschaftliche Facette hinzugewonnen: Die Mobilitätswende kann Städte und Dörfer lebenswerter und den Straßenverkehr sicherer machen sowie gerechte Mobilität für alle ermöglichen – unabhängig von Führerschein und Pkw-Besitz (Hennicke et al. 2020, S. 1). „Nachhaltige Verkehrspolitik [...] begründet sich nicht nur aus dem Klimaschutz“, fasst der Deutscher Städtetag in einem Hauptbeschluss zusammen (2018, S. 15). Die beschriebenen Prinzipien der Mobilitätswende im Personenverkehr werden auch auf den Güterverkehr angewendet.

Die Mobilitätswende gliedert sich in die drei Teilziele „Verkehr vermeiden“ (Avoid), „Verkehr verlagern“ (Shift) und „Verkehr verbessern“ (Improve) (Ruhrt 2019, S. 29–30; Abbildung 3-1). Die Teilziele sind hierarchisch: Die Wege, die nicht vermieden werden können, sollen auf den Umweltverbund verlagert werden und für die Wege, die sich nicht verlagern lassen, sollen die Kraftfahrzeuge (Kfz) effizienter genutzt und hinsichtlich ihres Treibhausgasausstoßes verbessert werden (Ruhrt

⁵ Das Öko-Institut e. V. ist ein privates Umweltforschungsinstitut, das 1977 aus der Anti-Atomkraftbewegung hervorging (Öko-Institut e. V. 2017).

⁶ Verbreitet ist auch der Begriff der Verkehrswende. Eine Abgrenzung der Begriffe Verkehrswende und Mobilitätswende ist in der Literatur nicht definiert. Die Lobby-Organisation Verkehrsclub Deutschland e.V. fasst unter Verkehrswende die zwei Teilfelder Mobilitätswende und Antriebswende zusammen (VCD e.V. 2021). Die Lobby-Organisation Agora Verkehrswende unterscheidet ähnlich in die zwei Teilfelder Mobilitätswende und Energiewende im Verkehr (Agora Verkehrswende 2017, S. 10). Diese Definition ist auch zitiert im Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr des BMW (FIS 2023).

2019, S. 29–30). Damit Menschen ihre Bedürfnisse befriedigen und soziale Kontakte halten können, ist es notwendig, dass sie mobil sind (Emberger und Pfaffenbichler 2017, S. 17; Schimohr et al. 2022a, S. 9). Das Teilziel der Vermeidung von Verkehr ist deshalb nicht gleichzusetzen mit der Einschränkung von Mobilität, sondern zielt darauf ab, Wege verzichtbar zu machen, Wegelängen zu verringern und so die Bedürfnisse mit kürzeren und weniger Wegen befriedigen zu können (Ruhrt 2019, S. 30). Nutzungsmischung, das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ oder auch Homeoffice tragen zur Verkehrsvermeidung bei (Hennicke et al. 2020, S. 43; Ruhrt 2019, S. 30). Die Verkehrsvermeidung bleibt jedoch fast ausschließlich Theorie und Teil von Strategiepapieren (Ruhrt 2019, S. 29). Die Verkehrsverlagerung hin zum Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr befindet sich zunehmend in Umsetzung, der Begriff Mobilitätswende wird oft nur für die Verkehrsverlagerung verwendet. In der Praxis und der Debatte liegt der Schwerpunkt oft auf dem dritten Ziel, der „Verbesserung“ des Verkehrs, und dabei vor allem auf dem Aus- und Umbau hin zu alternativen Antrieben wie Wasserstoff- und Elektromobilität (Hennicke et al. 2020, S. 26; Ruhrt 2019, S. 29). Diese Tendenz liegt nahe, da lediglich ein Austausch der fossilen Antriebe durch alternative, (lokal-)CO₂-neutrale erfolgt und eine Transformation von angewöhnten Gesellschafts- und Wirtschaftspraktiken nicht erforderlich ist (Ruhrt 2019, S. 32). Gleichwohl sieht Canzler (2020, S. 24), dass „die Prioritätenfolge ‚vermeiden, verlagern, verbessern‘ [...] Gemeingut im Selbstverständnis der allermeisten Verkehrs- und Stadtplaner[*innen]“ sei.

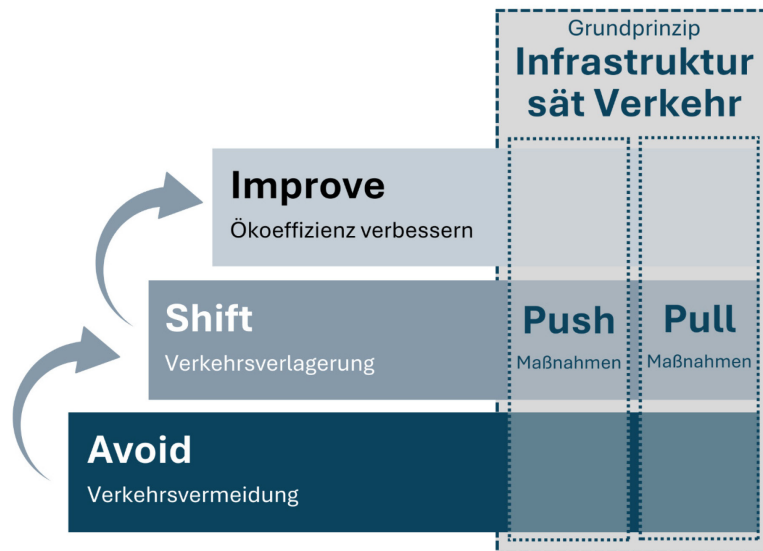


Abbildung 3-1: Schematische Darstellung der Teilziele, Instrumente und des Grundprinzips von Mobilitätswende

Quelle: eigene Darstellung nach Ruhrort 2019, S. 29-30

Die vorliegende Arbeit setzt am zweiten Teilziel an, der Verkehrsverlagerung. Für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl werden sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen eingesetzt, die das Autofahren unattraktiver (Push) und die Alternativen des Umweltverbundes attraktiver gestalten sollen (Pull) (Ruhrort 2019, S. 33; Abbildung 3-1). Dabei können Pull-Maßnahmen für ein Verkehrsmittel zugleich Push-Maßnahmen gegenüber einem anderen Verkehrsmittel sein, z. B. wenn bei einem Ausbau von Fahrradinfrastruktur Autoverkehrsflächen umgewidmet werden (Ruhrort 2019, S. 255). Um wirkungsvoll zu sein, müssen Pull-Maßnahmen mit Push-Maßnahmen kombiniert werden (Ruhrort 2019, S. 258; Schreier et al. 2020, S. 31). Dies ist in der Praxis oftmals nicht der Fall, stattdessen setzen Kommunen Verbesserungen für den Umweltverbund um, ohne dass der MIV eingeschränkt wird. Diese sogenannte Doppelförderung bedeutet mehr Staatsausgaben im Verkehrssektor, ohne dass die Steuerungsziele in Richtung nachhaltiger Mobilität erreicht werden (Ruhrort 2019, S. 251).

3.3 Faktoren des Pkw-Besitzes: Parken als Schlüssel für die Mobilitätswende

Ob ein Haushalt einen Pkw zur Verfügung hat und nutzt, hängt von der übergeordneten Infrastruktur, von sozioökonomischen Faktoren sowie von der lokalen Situation für den ruhenden MIV ab.

Tahedl (2021) hat für die übergeordnete Infrastruktur mehrere statistisch signifikante Faktoren herausgearbeitet, die den Pkw-Besitz beeinflussen. Der Basisfaktor mit dem größten Einfluss ist der Quartiers-typ, der durch die Bevölkerungsdichte und der gemischten Nutzung (der Anteil der Wohnnutzung an der Gebietsfläche) bestimmt wird (Tahedl 2021, S. 16–17). Weitere Hauptfaktoren sind kurze Wege zum Einkaufen, Anzahl verschiedener Nicht-Wohnnutzungen, Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und Taktichte sowie die ÖPNV-Reisezeit ins Zentrum (S. 18-22). Relevant, wenn auch weniger stark, ist die Haushaltsgröße (Anteil der Ein-Personen-Haushalte, S. 23). Diese Faktoren decken sich auch mit den Ergebnissen von Schimohr et al. (2022a, S. 15, 17, 18).

Diese Erkenntnisse zeugen vom zuvor ausgeführten Prinzip der Verkehrsvermeidung und von der Wirkung der Pull-Maßnahmen. Liegen die genannten Faktoren nicht vor, ist ein Haushalt für seine Alltagsmobilität abhängig vom Auto. In diesen Fällen besitzen auch solche Haushalte ein Auto, deren Einkommen so niedrig ist, dass sie – rein statistisch gesehen – eigentlich kein Auto besäßen,⁷ denn mit steigendem Einkommen steigt auch die Pkw-Besitzquote (Christiansen et al. 2017, S. 4196; Schimohr et al. 2022a, S. 18). Neben dem Einkommen bestimmen den Pkw-Besitz zudem u. a. Bildungsgrad, Lebensstil, Wohnort, Gender, Sozialisierung, Werte oder auch Schlüsselereignisse, wie die Geburt eines Kindes oder ein Umzug (Bauer et al. 2022b; Dangschat 2020; Eberhardt und Gering 2020; Schimohr et al. 2022a).

Die lokale Situation für den ruhenden Autoverkehr ist ein entscheidender Faktor für Pkw-Besitz und -Nutzung: Besteht am Quell- oder Zielort schlicht keine Möglichkeit, um den Pkw zu parken, muss ein anderes

⁷ Eigener Vergleich von Hamburger statistischen Gebieten auf Grundlage von Datensätzen des Statistikamts Nord, Stand 2019, Daten zur Verfügung gestellt und ausgewertet im Kurs „Statistik und SPSS“ im Sommersemester 2021 an der HafenCity Universität Hamburg.

Verkehrsmittel gewählt werden (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 1). Grundsätzlich besteht zwar an fast allen Quell- oder Zielorten Infrastruktur für den ruhenden Pkw-Verkehr, diese kann jedoch im Rahmen des Parkraummanagements durch Parkgebühren, die Begrenzung der Parkdauer, einer geringen oder reduzierten Anzahl von Parkplätzen, hohe Nachfrage oder einer höheren Entfernung zum Quell- und Zielort eingeschränkt sein. Wichtig ist, dass Parken gesamtheitlich betrachtet und aufeinander abgestimmt reguliert wird, also sowohl Parken auf privaten Grundstücken, in privaten oder öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen sowie im öffentlichen Straßenraum (Christiansen et al. 2017, S. 4198; Heinrichs und Schreiber 2016, S. 2).

3.3.1 Parkraumbewirtschaftung: Parkgebühren & Parkdauerbegrenzung

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein dynamisches Instrument, das sich mit relativ geringem Aufwand einsetzen lässt (ZNM NRW 2023, S. 10). Klassischerweise zielt Parkraumbewirtschaftung mit Parkdauerbegrenzungen und Parkgebühren darauf ab, die Parkdauer zu verkürzen und so den Parkraum insbesondere in Innenstädten zu Gunsten des Einzelhandels effizienter auszunutzen (Bates und Leibling 2012, S. 53). Eine wirksame Parkraumkontrolle ist Grundvoraussetzung dafür, dass die Regelungen eingehalten werden (Huber-Erler 2010, S. 7). Die damit verbundenen Personalkosten sind Hemmnis für viele Kommunen. Für eine automatisierte und damit kostengünstigere Parkraumkontrolle durch sogenannte Scancars fehlt derzeit noch die Rechtsgrundlage (Bundesrat 2023). Im Mai 2025 startete ein Modellversuch mit Scancars in Stuttgart (WDR 2025).

Huber-Erler (2010, S. 11) zeigt, dass der Preis eine räumlich-steuernde Wirkung hat. Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung reduziert zudem den Parksuchverkehr signifikant von 300-400 Meter je Parkvorgang auf 30 Meter je Parkvorgang, sogar dann, wenn die Auslastung bereits sehr hoch ist (Huber-Erler 2010, S. 18). Die Autofahrer*innen versuchen einerseits nicht, doch noch einen kostenlosen Parkplatz zu finden und andererseits wird durch die kürzere Parkdauer und den höheren Umschlag schneller ein Parkplatz frei. Die Ersparnisse im Parksuchverkehr werden allerdings durch den zunehmenden Parkverkehr aufgrund des höheren Umschlags übertroffen, Parkraumbewirtschaftung kann also insgesamt zu mehr Verkehr führen (Huber-Erler 2010,

S. 18). Soll diese Zunahme des MIV abgewendet werden, „kann es sinnvoll oder sogar erforderlich sein, [...] Kurzparkstände abzubauen“ (Huber-Erler 2010, S. 4). Wird Parkraumbewirtschaftung nicht flächendeckend eingesetzt, konterkariert das kostenlose Parken in umliegenden Straßen die Steuerungswirkung. Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum führt auch zu einer Verlagerung in den privaten Raum und in öffentliche und private Parkhäuser und Tiefgaragen, Voraussetzung dafür ist, dass der Preis im öffentlichen Raum höher ist (Albalade und Gragera 2017, S. 96; Gies und Hertel 2021, S. 37).

Um Parkraumbewirtschaftung flächendeckend einzuführen, bedarf es des Instrumentes der Bewohner*innenparkzonen (Huber-Erler 2010, S. 5). Diese privilegieren allerdings das Parken von Bewohner*innen und stehen damit noch in der Tradition der Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten, was zu Konflikten mit ansässigem Handel und Gewerbe führt (Bundesrat 2023). Die Gebührenhöhe von Bewohner*innenparkausweisen ist mittlerweile nicht mehr bundesweit bei 30,70 Euro pro Jahr gedeckelt, sondern kann von den Bundesländern selbst festgelegt oder die Regelungskompetenz an die Kommunen weitergegeben werden (Bauer und Bracher 2020).

Parkraumbewirtschaftung kann die Übernutzung des gemeinschaftlichen, öffentlichen Raums durch abgestellte private Pkw reduzieren und der „Privatisierung des öffentlichen Raums“ (Notz 2017, Teil des Titels) Einhalt gebieten. Auch nach Canzler (2020, S. 25) sollte „der Grundsatz [...] sein, dass wer für private Zwecke öffentlichen Raum in Anspruch nimmt, dafür zahlen muss“. Shoup (2017, S. xii) fordert, dass die Preise für das Parken nach Angebot und Nachfrage marktorientiert und dynamisch gestaltet werden sollten. Die kostenlose Bereitstellung von Parkraum durch den Staat verzerrt den Markt und verhindert, dass die Herstellungs- und Unterhaltungskosten von denjenigen getragen würden, die sie verursachen (Notz 2017, S. 66, 95). Erst mit einer Parkraumbewirtschaftung können auch den Kosten angemessene Preise für Stellplätze im Wohnungsbau verlangt werden. Zurzeit übersteigen die Betriebs-, Instandhaltungs- und Abschreibungskosten von Stellplätzen in aller Regel die durchschnittlich erhobenen Stellplatzmieten um ein Vielfaches, sofern überhaupt Stellplatzmieten erhoben werden (Christiansen et al. 2017, S. 4193; Deschermeier et al. 2023, S. 39). Das bedeutet, dass die Kosten auf alle Mieter*innen umgelegt

werden (Deschermeier et al. 2023, S. 11), was zu erhöhten Mieten von fünf bis 15 Prozent führt (ZNM NRW 2023, S. 13).

3.3.2 Parkraumangebot und Angebotsbegrenzung

Das Parkraumangebot umfasst das Parken auf privaten Grundstücken, in kommerziellen Parkhäusern und Tiefgaragen in privater oder öffentlicher Hand sowie im öffentlichen Raum auf Straßen und Plätzen. Das Parkraumangebot insgesamt wächst, zurückzuführen auf die kontinuierliche Angebotserweiterung auf privaten Grundstücken verursacht durch die Pkw-Stellplatzpflicht (Huber-Erler 2010, S. 4; Christiansen et al. 2017, S. 4190). In der öffentlichen, medialen und kommunalpolitischen Diskussion wird der Parkdruck, also die zu hohe Nachfrage für das bestehende Angebot, und insgesamt mangelnde Parkmöglichkeiten als Problem adressiert und deshalb mehr Parkraum gefordert (Huber-Erler 2010, S. 7). Huber-Erler (2010, S. 7–8) stellt jedoch fest, dass „oft ein Parkraum-Überangebot vorhanden [ist]“, sich „die Engpässe [...] auf wenige Tage im Jahr [beschränken]“ und dass das „häufig diagnostizierte Mengenproblem [...] meist ein Verteilungsproblem [ist]“ (siehe auch Christiansen et al. 2017, S. 4190). Verschiedene Untersuchungen zeigen zudem hohe Leerstandsquoten in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie nicht funktionsentsprechende Fremdnutzungen von Garagen (siehe Baukostensenkungskommission 2015, S. 89; BBSR 2017, S. 17; Blees 2021; Ruhrort 2019, S. 214; Wachter 2014, S. 71, 72, 89; Weidner 2012, S. 26-29, 111).⁸

Die Parkplatzverfügbarkeit am Quell- und Zielort hat großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 1; Tahedl 2021, S. 9), denn „ein großzügiges kostenfreies Parkraumangebot [...] schafft einen Anreiz zur Pkw-Nutzung“ (Bauer et al. 2022b, S. 27). Das Parkraumangebot kann einerseits physisch zurückgebaut werden, indem Flächen z. B. für den Fuß- und Radverkehr umgenutzt oder für Grünraum entsiegelt werden. Das Angebot kann aber auch durch Nutzungsbeschränkungen reduziert werden, z. B. indem Bewohner*innenparkzonen eingeführt werden. Auch die konsequente Parkraumkontrolle kann das (inoffizielle) Angebot reduzieren, wenn regelwidriges Parken an Bordsteinabsenkungen, Grundstückszufahrten, in Kurven und

⁸ Dies deckt sich mit eigenen Auswertungen eines Parkhauses in der Lüneburger Innenstadt im Rahmen einer Bachelorarbeit an der Leuphana Universität Lüneburg, 2020.

Kreuzungsbereichen, auf Grünflächen und Geh- und Radwegen geahndet wird.

3.3.3 Entfernung zum Quell- und Zielort

Die Entfernung des Stellplatzes oder Parkplatzes zum Quell- oder Zielort hat entscheidenden Einfluss darauf, ob, wie oft und für welche Anlässe der Pkw genutzt wird. Grundsätzlich gilt, je kürzer der Weg vom Quellort zum geparkten Pkw bzw. vom Pkw zum Zielort, desto eher wird der Pkw genutzt. Dies begründet auch, warum oftmals ebenerdig im öffentlichen Straßenraum geparkt wird, auch wenn ein privater Stellplatz z. B. in einer Tiefgarage zur Verfügung steht (Blees 2021, S. 14; Notz 2017, S. 98). Die akzeptierten Distanzen schwanken. Gemeinhin wird eine Entfernung von 300 bis 500 Metern Fußweg angenommen (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 17; ZNM NRW 2023, S. 50). Dadurch, dass der Pkw noch deutlich größere Freiheiten mit sich bringt und Erreichbarkeitsradien abdeckt als der ÖPNV und der Fernverkehr, kann – abhängig vom Reisezweck und der Länge des Aufenthalts am Zielort – die akzeptierte Entfernung deutlich größer sein (van der Waerden et al. 2017). Die akzeptierte Fußwegelänge hängt auch von der Attraktivität des Weges und der Umgebung sowie vom angestrebten Ziel ab (Emberger und Pfaffenbichler 2017, S. 5; Lehm Brock und Uricher 2009, S. 27; van der Waerden et al. 2017). So ergab eine Befragung in Nürnberg eine durchschnittliche Wegelänge vom Parkplatz zum Zielort in der Innenstadt von 1.500 Metern (Lehm Brock und Uricher 2009, S. 27).

Um einen Steuerungseffekt im Sinne der Mobilitätswende zu erwirken, muss die Entfernung zum Pkw-Stellplatz mindestens so groß sein wie zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Gies und Hertel 2021, S. 37), erst dann „sinkt die Pkw-Nutzung messbar“ (Tahedl 2021, S. 9, nach Christiansen). Das Prinzip der Äquidistanz ist auch in einer Verkehrsmodellierung für Wien von Pfaffenbichler und Emberger (2005) das langfristig effektivste Instrument zur Reduzierung des MIV. Sammelgaragen bzw. Quartiersgaragen anstelle von Tiefgaragen oder Parkplätzen direkt an der Wohnung sind insbesondere in Neubaugebieten eine gute Möglichkeit, um die Entfernungen anzugleichen (Gertz 2018, S. 21; Tahedl 2021, S. 26). Wegen des hohen Platzbedarfs können sie in Bestandsquartieren nur schwer nachträglich hergestellt werden und sind entsprechend in Bestandsgebieten eher selten (Bauer et al. 2022b, S. 41).

Die Pkw-Stellplatzpflicht sieht standardmäßig vor, dass Stellplätze auf demselben Grundstück oder in zumutbarer Entfernung – was üblicherweise mit 300 Metern definiert ist – errichtet werden müssen (Kapitel 4.2.8). Das bedeutet, dass die Angebote des ÖPNV regelhaft in größerer Entfernung liegen und folglich strukturell benachteiligt werden. Diese ungleiche Ausgangssituation erschwert die Mobilitätswende.

3.4 Zwischenfazit

Mehr als die Hälfte der täglichen Wege werden mit dem Auto zurückgelegt und die Zahl der zugelassenen Pkw ist weiterhin steigend. Landschaften und Städte sind geprägt vom motorisierten Individualverkehr, der zahlreiche negative Auswirkungen mit sich bringt. Mit der Mobilitätswende sollen die Umwelt- und Klimawirkungen des Verkehrs minimiert, Autounabhängigkeit ermöglicht und eine Mobilität etabliert werden, die die Lebensqualität in Städten und auf dem Land verbessert. Für die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr werden Push- und Pull-Maßnahmen eingesetzt. Pull-Maßnahmen sind Maßnahmen, die das alternative Mobilitätsangebot attraktiver machen und verbessern. Push-Maßnahmen sind Maßnahmen, die die umfassenden Privilegien des Pkw-Verkehrs verringern und so zu einer gleichen Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsmitteln beitragen. Erst die Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen kann eine steuernde Wirkung zugunsten der Mobilitätswende erzeugen. Push-Maßnahmen werden durch die Kommunen noch eher zaghaft eingesetzt, die erforderliche Wirkung bleibt noch aus. Besonderer Bedeutung kommt dem Parkraummanagement zu, für das Parkraum ganzheitlich betrachtet werden muss, also sowohl auf privaten Grundstücken, in kommerziellen Parkhäusern und Tiefgaragen als auch im öffentlichen Raum. Damit die Mobilitätswende gelingt, bedarf es der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung mit angebots- und nachfrageorientierten Preisen, einer konsequenten Parkraumkontrolle, einer Begrenzung des Parkraumangebots sowie die Sicherstellung, dass die Entfernung des Parkplatzes von und zu Quell- und Zielort der Entfernung zum ÖPNV-Angebot entspricht.

Durch die Stellplatzpflicht wird mehr Parkraum im privaten Raum geschaffen, der zudem üblicherweise direkt an der Wohnung errichtet wird. Die Stellplatzpflicht ist damit relevanter Faktor im Parkraummanagement und in der Mobilitätswende.

4 Die Stellplatzpflicht in Deutschland und Schleswig-Holstein

Die Stellplatzpflicht verpflichtet Bauherr*innen bei Neubau oder bei Nutzungsänderungen von Gebäuden Pkw- und Fahrradstellplätze zu errichten, sofern Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist. Die Stellplatzpflicht hat ihren Ursprung in der Reichsgaragenordnung aus dem Jahr 1939, damals mit dem Ziel, den Pkw-Besitz zu fördern sowie Behinderungen des Verkehrs auf den Straßen durch parkende Pkw zu reduzieren (Blees et al. 2019, S. 27; Heinrichs und Schreiber 2016, S. 5). Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Pkw-Stellplatzpflicht beibehalten. Die Pflicht umfasst alle Arten von baulichen Anlagen, die Zu- und Abgangsverkehr erwarten lassen, von Wohnnutzung bis hin zur industriellen Nutzung. Seit den 1990er-Jahren ist zunehmend auch die Errichtung von Fahrradstellplätzen verpflichtend (ZNM NRW 2023, S. 8). Nach wie vor ist das prioritäre Ziel von Stellplatzpflichten, dass der Kfz-Verkehr ungestört fließen kann, indem der ruhende Verkehr auf den privaten Grundstücken statt im öffentlichen Raum untergebracht wird (Hopfner 2021, S. 191). Allerdings treten ökologische und städtebauliche Absichten zunehmend in den Vordergrund, also die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zu Gunsten nachhaltiger Mobilität und hin zu Straßenräumen, die nicht vom Auto geprägt sind, sondern eine hohe Lebensqualität ermöglichen (Hopfner 2021, S. 131; Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 7). Mittlerweile bestehen Regelungsmöglichkeiten, mit denen der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann und Stellplatzpflichten werden zunehmend als aktives Steuerungselement für Mobilität erkannt (Christiansen et al. 2017, S. 4190; Hopfner 2021, S. 191, 224; Ruhrort 2019, S. 214; Seemann und Knöchel 2018, S. 348).

4.1 Rechtliche Verankerung

Die Stellplatzpflicht ist Teil des Bauordnungsrechts, das vor allem der Gefahrenabwehr dient und Art und Maß baulicher Anlagen regelt (Notz 2017, S. 45). Die Errichtung von Stellplätzen ist Voraussetzung dafür, die eigentliche bauliche Anlage errichten zu dürfen (siehe bspw. § 49 LBO SH i. d. F. v. 2024, Land Schleswig-Holstein 2024b). Bauordnungen liegen in der Regelungskompetenz der Bundesländer, weshalb sie sich teilweise deutlich unterscheiden. Bemühungen um die Vereinheitlichung der Landesbauordnungen (LBO) zeigen sich in der unverbind-

lichen Musterbauordnung (MBO), die durch die Bauminister*innenkonferenz regelmäßig überarbeitet und beschlossen wird (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 5). Einerseits finden Entwicklungen in den einzelnen Bundesländern Eingang in die MBO, andererseits werden richtungsweisende Änderungen beschlossen. So ist z. B. seit den 1990er-Jahren in einigen Bauordnungen eine Fahrradstellplatzpflicht vorgesehen, dies wurde 2002 auch in die MBO übernommen (Hopfner 2021, S. 125). Ebenfalls 2002 wurde in der MBO die Stellplatzpflicht vollständig in die Kompetenz der Gemeinden übertragen und auf Regelungen in der MBO selbst verzichtet, obwohl dies keine gängige Praxis in den Bundesländern war (Hopfner 2021, S. 124). Zehn Jahre später wurde die Kompetenzübertragung auch für die Fahrradstellplatzpflicht nachgezogen. Begründet wurde die Kompetenzverschiebung damit, 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 zit. in Hopfner 2021, S. 125). Die Stellplatzpflicht hat damit in der Musterbauordnung ihre bauordnungsrechtliche Bedeutung der Gefahrenabwehr verloren. Die „Gefahr“ des unzureichenden Stellplatzbaus ist der MBO zufolge nun noch Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements. Die LBOs werden nicht selten durch weitere Verordnungen und Verwaltungsvorschriften ergänzt (Hopfner 2021, S. 131).

Trotz der klaren Empfehlung durch den „Stellplatzparagrafen“ § 49 Musterbauordnung gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Ländern, die in drei Kategorien eingeteilt werden können (Albrecht et al. 2022, S. 25): erstens Länder, die in ihren Landesbauordnungen weitgehend pauschale Regelungen treffen und nur eine geringe Flexibilität für lokale Regelungen einräumen; zweitens Länder, die es ihren Kommunen ermöglichen, eigene Stellplatzsatzungen aufzustellen und teilweise gänzlich auf eigene Regelungen verzichten (Kommunalisierung); drittens Länder, die die Stellplatzpflicht für den Wohnungsbau abgeschafft haben. Die Mehrheit der Länder folgt mittlerweile der Musterbauordnung und räumt ihren Kommunen ein, eigene Stellplatzsatzungen zu erlassen (Albrecht et al. 2022, S. 25; Bauer et al. 2022b, S. 29; Blees et al. 2019, S. 28; Tabelle 1 auf S. 53). Die Kommunen haben beim Erlass von örtlichen Bauvorschriften hinsichtlich von Stellplatzpflichten üblicherweise große Spielräume (Hopfner 2021, S. 145). Die Landesbauordnung

setzt dabei den Rahmen der Möglichkeiten. Wird eine örtliche Bauvorschrift erlassen, so ist diese maßgeblich. Die Kommunen können entweder im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens eine örtliche Bauvorschrift miterlassen, die für den gesamten Bebauungsplan (B-Plan) oder Teilbereiche gilt. Oder sie können eine eigenständige Satzung für das gesamte Gemeindegebiet oder Teilbereiche erlassen (Hopfner 2021, S. 151). Durch eine eigenständige Satzung können auch die Bauvorhaben reguliert werden, die nicht auf Grundlage eines neuen B-Plans genehmigt werden, was auf viele Neubauvorhaben zutrifft (Hopfner 2021, S. 198). Insbesondere Großstädte haben von der Kommunalisierung bereits Gebrauch gemacht, doch auch die Mittelstädte ziehen nach (Blees et al. 2019, S. 28).

4.2 Typische Regelungen und Steuerungsinstrumente

Die Steuerungsinstrumente in Bezug auf Stellplätze in Landesbauordnungen und örtlichen Bauvorschriften umfassen die Anzahl der herzustellenden Pkw-Stellplätze, Ausnahmeregelungen sowie Vorgaben zur baulichen Ausführung. Dies ist ebenso für Fahrradabstellplätze der Fall, der Fokus der Arbeit liegt jedoch auf Pkw-Stellplätzen. Kommunale Stellplatzsatzungen erlauben dabei eine deutlich differenziertere Ausgestaltung, indem sie auf örtliche Gegebenheiten eingehen können (ZNM NRW 2023, S. 16).

4.2.1 Stellplatzpflicht und Stellplatzbeschränkung

Die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze wird in aller Regel durch Untergrenzen vorgeschrieben. Die sogenannte Stellplatzpflicht schreibt die mindestens zu errichtenden Pkw-Stellplätze vor, die üblicherweise als „notwendige“ Stellplätze bezeichnet werden (Hopfner 2021, S. 134). Der Begriff „notwendig“ wird in der vorliegenden Arbeit nicht verwendet, dies wird in Exkurs 1 (S. 33) diskutiert. Bauherr*innen steht es frei, mehr Stellplätze zu errichten. **Mindestvorgaben** sind nicht nur in Deutschland, sondern auch im europäischen und internationalen Vergleich der Standardfall (Andersson et al. 2016, S. 207–208; Gies und Hertel 2021, S. 5; Lower und Szumilas 2021, S. 3; Shoup 2017, S. 34). Im Wohnungsbau wird meist ein Stellplatz pro Wohneinheit vorgeschrieben, „in ländlichen und suburbanen Gebieten [...] liegt der durchschnittliche Stellplatzschlüssel bei 1,5 Pkw-Stellplätzen je Wohneinheit“

(Gies und Hertel 2021, S. 7). Häufig werden die Vorgaben anhand der Wohnfläche gestaffelt. Üblich – aber nicht die Regel – sind geringere Stellplatzschlüssel für sozialgeförderten Wohnungsbau oder Staffellungen anhand der Qualität der ÖPNV-Anbindung (Hopfner 2021, S. 206, 211, 212). Häufig sind unter bestimmten Voraussetzungen Abweichungen von den Standardvorgaben möglich, die bei der Verwaltung beantragt und durch sie sowie teilweise durch die Gemeindevertretung genehmigt werden müssen (siehe nachfolgende Kapitel).

Eine andere Möglichkeit, um die Anzahl zu steuern, ist eine Stellplatzbeschränkung, also eine **Obergrenze** bzw. eine Maximalvorgabe, die jedoch eher selten genutzt und nicht immer durch LBOs ermöglicht wird (Hopfner 2021, S. 219). Eine Obergrenze ist beispielsweise in der LBO von Nordrhein-Westfalen (NRW) nicht vorgesehen (ZNM NRW 2023, S. 12). Laut dem entsprechenden Stellplatzleitfaden ist dies auch in Schleswig-Holstein nicht vorgesehen (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 30). Werden Obergrenzen eingesetzt, sind Wohnnutzungen häufig davon ausgenommen (Hopfner 2021, S. 220). Dies spiegelt sich auch im europäischen und internationalen Vergleich wider (Gies und Hertel 2021, S. 10). Obergrenzen gibt es bspw. im britischen London sowie in einigen polnischen und schwedischen Städten (Lower und Szumilas 2021). Selten sind Vorgaben, in denen Untergrenze und Obergrenze gleich sind, die Stellplatzpflicht statisch ist und keinen Spielraum zulässt, dies ist z. B. in der estnischen Hauptstadt Tallinn der Fall (Gies und Hertel 2021, S. 12). Teilweise werden Bagatellgrenzen eingeräumt, in diesen Fällen muss bei kleinen Bauvorhaben keine Mindeststellplatzzahl errichtet werden, ebenso wie bei Dachausbauten oder der Teilung von Wohnungen (Baukostensenkungskommission 2015, S. 88; Heinrichs und Schreiber 2016, S. 10; Hopfner 2021, S. 137).

Exkurs 1: Diskussion des Begriffs „notwendige“ Stellplätze

Der Begriff der „notwendigen“ Stellplätze findet sich schon im Jahr 1960 in der ersten Musterbauordnung (§ 67 (2) MBO i. d. F. v. 1960, BMK 1960) und steht auch in der aktuellen MBO (§ 49 MBO i. d. F. v. 2023, BMK 2023). Entsprechend ist er auch in fast allen Stellplatzparagrafen der Landesbauordnungen und den kommunalen Stellplatzsatzungen zu finden. Definiert werden „notwendige“ Stellplätze gemeinhin als die „ausreichende“ Anzahl von Stellplätzen entsprechend des Zu- und Abgangsverkehrs, der bei der Errichtung einer baulichen Anlage zu erwarten ist (§ 67 (2) MBO i. d. F. v. 1960, BMK 1960). Der Begriff scheint so eindeutig und unhinterfragt zu sein, dass in der aktuellen MBO auf eine Definition von „notwendigen“ Stellplätzen verzichtet wird (§ 49 MBO i. d. F. v. 2023, BMK 2023).

Bei genauerer Betrachtung wirft jedoch die Definition von notwendigen Stellplätzen als „ausreichende“ Stellplätze neue Fragen auf. Der Begriff „ausreichend“ wird nicht konkret quantifiziert, sondern wiederum definiert als „Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer[*innen] und der Besucher[*innen] der Anlagen“ (§ 67 (2) MBO i. d. F. v. 1960, BMK 1960). Ähnlich wird es auch beispielsweise in der aktuellen Fassung der LBO von Schleswig-Holstein formuliert (§ 49 LBO SH i. d. F. v. 2024, Land Schleswig-Holstein 2024b). Allerdings wurde bisher keine Berechnungsmethodik definiert, wie die Zahl der zu erwartenden Fahrzeuge zu ermitteln ist, weder in der MBO noch an anderer Stelle (Gertz 2018, S. 19; Hopfner 2021, S. 176). Dies und das Fehlen von Evaluationen wird vielfach kritisiert und in Kapitel 5.2 näher ausgeführt.

Abgesehen von der methodischen Unklarheit ist auch der Begriff „notwendig“ selbst infrage zu stellen. Der Duden definiert notwendig als „im Zusammenhang mit etwas nicht zu umgehen; von der Sache selbst gefordert; unbedingt erforderlich; unerlässlich“, „unbedingt, unter allen Umständen“ und als „in der Natur einer Sache liegend, zwangsläufig“ (duden.de o. J.). Pkw-Stellplätze sind gemäß dieser Definition nicht zu umgehen, unerlässlich und in der Natur der Sache liegend – entsprechend kann die Zahl der notwendigen Stellplätze nicht null sein. Der Begriff „notwendig“ vermittelt, dass Kfz-Verkehr unausweichlich, unvermeidbar und seine Größe von Natur aus gegeben ist, weshalb mit ihm umgegangen, er geordnet und untergebracht werden muss. Dies widerspricht den Erkenntnissen aus der Mobilitätsforschung (Kapitel 3.3),

spiegelt aber wider, wie Autoverkehr bis heute in Gesellschaft, Verwaltung und Politik wahrgenommen wird.

Unbestritten ist, dass fast jede bauliche Anlage Zu- und Abgangsverkehr hervorruft. „Verkehr“ ist jedoch nicht gleichzusetzen mit Kfz-Verkehr, sondern umfasst alle Arten der Mobilität, zu Fuß, im Rollstuhl, per Fahrrad, E-Scooter, Motorroller, Pkw, Bus, Straßenbahn usw. „Notwendig“ ist es deshalb, für den Verkehr – nicht zwangsläufig für den Autoverkehr – Vorkehrungen zu schaffen, Stellplätze selbst sind folglich nicht per se notwendig. In der vorliegenden Arbeit wird deshalb der Begriff der „notwendigen“ Stellplätze nicht verwendet.

4.2.2 Richtzahlentabellen

Die Stellplatzpflicht wird üblicherweise in Richtzahlentabellen als Anlage zur Stellplatzsatzung bzw. zur Landesbauordnung näher definiert. Die Richtzahlentabellen sind oft sehr detailliert und umfassen eine Vielzahl an Nutzungen, von Wohnungen über Krankenhäuser, Hotels, Schulen, Gewerbe- und Industrieflächen bis hin zu Friedhöfen. Für die verschiedenen Nutzungen werden standardisierte Stellplatzschlüssel festgelegt, die je nach Nutzungsart pro Quadratmeterzahl, Anzahl der Schüler*innen, Anzahl der Betten, Anzahl der Grabstätten usw. aufgeschlüsselt sind (siehe z. B. Stadt Elmshorn 2021, Anlage 1). Über Jahrzehnte waren Richtzahlentabellen als Anlage zu LBOs Standard. Seit in der MBO darauf verzichtet wird, sind auch immer mehr Richtzahlentabellen der Länder ersatzlos außer Kraft getreten (Hopfner 2021, S. 176). Dennoch werden sie in den Kommunen oft weiterhin zurate gezogen (Hopfner 2021, S. 177). Ausdifferenzierte Stellplatzpflichten sorgen für einen geringen Berechnungs- und Prüfaufwand durch die Verwaltungen und sorgen für Planbarkeit und Verlässlichkeit für die Investor*innen, weshalb pauschale Richtzahlen bis heute bevorzugt werden (Hopfner 2021, S. 176–177). Gleichzeitig sind sie unflexibel und bergen das Risiko, dass nicht dem Bedarf entsprechend bzw. über den Bedarf hinaus Stellplätze errichtet werden.

4.2.3 Abminderung von Stellplatzpflichten

Abweichungen von der Stellplatzpflicht sind nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich, die in der LBO oder in der kommunalen Stellplatzsatzung geregelt sind. In Baden-Württemberg sind dies beispielsweise „Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung“ (Land Baden-Württemberg 2019, § 74 (2)). In Schleswig-Holstein sind es eine günstige ÖPNV-Anbindung, die gemeinschaftliche Nutzung von Stellplätzen im Rahmen von Mobilitätskonzepten, ausreichende Fahrradwege oder Wohnraum im öffentlichen Interesse, der sonst verhindert würde (Land Schleswig-Holstein 2024b, § 49 (3)). In diesen Fällen sind aus Sicht des Gesetzgebers weniger Pkw-Stellplätze ausreichend als standardmäßig festgelegt.

Werden Abweichungen zugelassen, bleibt die eigentliche Stellplatzpflicht unverändert, wird jedoch nicht oder nur teilweise durch den Bau von Stellplätzen erfüllt. Anstelle einer festgelegten Zahl von Stellplätzen werden alternative Mobilitätsmaßnahmen oder Geldzahlungen bzw. Ablösezahlungen umgesetzt. Das kann temporär erfolgen, die Stellplatzpflicht ist dann für einen festgelegten Zeitraum oder während der Gewährleistung von Maßnahmen ausgesetzt oder sie ist dauerhaft abgegolten, wenn eine bestimmte Anzahl von Pkw-Stellplätzen durch z. B. Carsharingstellplätze oder zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten ersetzt werden (siehe bspw. NRW, ZNM NRW 2023, S. 49–50). Vereinzelt werden Regelungen getroffen, bei denen nicht alle Stellplätze zum Zeitpunkt der Errichtung hergestellt sein müssen, sondern Flächen freigehalten werden, sofern später der Bedarf für mehr Stellplätze entsteht (Gies und Hertel 2021, S. 20).

Für die vorliegende Arbeit wird der zusammenfassende Begriff Abminderung verwendet, der das temporäre Aussetzen sowie den dauerhaften Ersatz durch Maßnahmen oder durch Geldzahlung umfasst. Von einer Reduzierung wird gesprochen, wenn die Stellplatzpflicht, also die Untergrenze, herabgesetzt wird. Exkurs 2 (S. 36) erläutert die Unklarheit und Uneinheitlichkeit der Begriffe in der Literatur.

Exkurs 2: Begrifflichkeiten der Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze

In der Literatur findet sich keine einheitliche Begriffsdefinition zur Beschreibung dessen, wenn und wie die Anzahl der herzustellenden Stellplätze herabgesetzt wird. Verbreitet sind die Begriffe reduzieren, beschränken, abmindern, aussetzen, ersetzen und ablösen.

Bauer et al. (2022b, S. 30) differenzieren zwischen den Steuerungsinstrumenten Reduzierung (aufgrund guter ÖPNV-Erschließung oder gefördertem Wohnungsbau), Ersetzung (durch Carsharing- oder Fahrradstellplätze), Aussetzung (bei Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes) und Ablöse. Die Definition der Aussetzung greift zu kurz, da nicht berücksichtigt wird, dass ein Mobilitätskonzept auch zur dauerhaften Aussetzung führen kann, was dann eher ihrer Definition der Reduzierung oder der Ersetzung entspräche. Wohl auch deshalb führen die Autor*innen an anderer Stelle in der gleichen Veröffentlichung den Begriff der Abminderung ein (Bauer et al. 2022b, S. 34). In Referenz auf u. a. Bremen, Dresden und Mainz wird dieser definiert, wenn aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung oder aufgrund von Mobilitätsmaßnahmen durch die Bauherr*innen dauerhaft weniger Stellplätze hergestellt werden müssen. Abminderung ist dann das Gegenstück zur temporären Aussetzung der Pflicht. Zugleich besteht keine Abgrenzung zum Begriff der Ersetzung, denn auch Carsharing- oder Fahrradstellplätze können Teil des Mobilitätskonzeptes oder der besonderen Maßnahmen der Bauherr*innen sein und sodann eine abmindernde Wirkung haben. Allerdings bietet sich der Begriff des Ersetzens an, da insbesondere für Carsharing- und Fahrradstellplätze teilweise konkrete Schlüssel vorgegeben werden, wie viele Carsharing- oder Fahrradstellplätze einen Pkw-Stellplatz ersetzen (siehe beispielhaft Kapitel 4.2.5). Gleichwohl ist dies noch nicht weit verbreitet und nicht selten werden Carsharing und Fahrradinfrastruktur in ein Mobilitätskonzept integriert, das als Ganzes eine Abminderung der herzustellenden Stellplätze ergibt. Denkbar wäre auch, das Ersetzen als Oberbegriff zu verwenden, denn de facto ersetzen Einzelmaßnahmen oder Mobilitätskonzepte Pkw-Stellplätze – eine Abminderung in der vorgenannten Definition ist nie bedingungslos, sondern setzt Ersatzmaßnahmen voraus. Diese Definition des Ersatzes hat sich jedoch nicht durchgesetzt, da bereits konkrete Schlüssel zur Ersetzung definiert wurden (beispielsweise ersetzt ein Carsharing-Stellplatz fünf Pkw-Stellplätze).

Für die vorliegende Arbeit wird der Begriff der Abminderung übernommen, um auszudrücken, dass die Stellplatzpflicht gleichbleibt, allerdings weniger Stellplätze tatsächlich hergestellt werden. Die Abminderung kann temporär sein – die Stellplatzpflicht ist temporär ausgesetzt – oder dauerhaft: Ein Teil der Stellplatzpflicht ist durch andere Maßnahmen abgegolten, sei es durch Einzelmaßnahmen, die eine definierte Zahl von Stellplätzen ersetzen, durch Mobilitätskonzepte, die mehrere Maßnahmen kombinieren, oder durch Geldzahlungen, also der Ablöse.

Der Begriff der Reduzierung wird dann verwendet, wenn die Stellplatzpflicht selbst reduziert, also herabgesetzt wird, entweder, weil eine neue kommunale Satzung mit geringeren Untergrenzen beschlossen wird oder weil in einer Satzung geringere Werte z. B. für geförderten Wohnungsbau festgelegt sind.

Ein weiterer Definitionswiderspruch betrifft die Stellplatzbeschränkung. Heinrichs und Schreiber (2016, S. 7–8) verwenden den Begriff „beschränken“ synonym für die Herabsetzung der Mindeststellplatzzahl, also der Untergrenze, in ihrer Definition können Bauherr*innen weiterhin freiwillig mehr Stellplätze herstellen. Die Autoren stehen mit dieser Definition abseits der Mehrheit, obwohl der referenzierte Artikel in der Loseblattsammlung „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“ enthalten ist (Becker et al. 2010). Überwiegend wird der Begriff „Beschränkung“ für die Obergrenze verwendet (Hopfner 2021, S. 220; Huber-Erler 2010, S. 20; Notz 2017, S. 47; ZNM NRW 2023, S. 12). Dazu passt das etablierte Instrument der Stellplatzbeschränkungssatzung, die Obergrenzen festlegt (Notz 2017, S. 47; Kapitel 4.2.1). Die vorliegende Arbeit folgt der Mehrheitsdefinition.

Der Begriff der Ablöse ist unumstritten und wird einheitlich verwendet, da es sich um ein gesetzlich definiertes Steuerungsinstrument handelt (Kapitel 4.2.4).

4.2.4 Ablösen

Bauherr*innen können bei der Verwaltung beantragen, einen Teil der verpflichtenden Stellplätze nicht herzustellen und stattdessen eine Ablöse zu zahlen, wenn „Kfz-Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten“ hergestellt werden können (Stadt Ahrensburg 2022, S. 4). Dabei reduziert sich nicht die Stellplatzpflicht, es wird lediglich ein Teil der Stellplätze durch einmalige Geldzahlung abgegolten. Die Höhe der Ablöse können die Kommunen festlegen, üblicherweise wird dies relativ zu den durchschnittlichen Herstellungskosten festgesetzt, verbreitet sind 60 bis 80 Prozent der durchschnittlichen Herstellungskosten (Hopfner 2021, S. 143). Der Antrag muss durch die Gemeinde bzw. die Baurechtsbehörde genehmigt werden. Teilweise bedarf es eines Beschlusses der Gemeindeversammlung, in Baden-Württemberg ist beispielsweise sogar ein mehrstufiger Prozess vorgeschrieben (Hopfner 2021, S. 142). Darüber hinaus besteht kein Recht auf Ablöse (Hopfner 2021, S. 142). Die Ablösebeträge sind zweckgebunden. Ursprünglich war die Gemeinde verpflichtet, anstelle der Bauherr*innen Pkw-Stellplätze für die Bewohner*innen zu errichten, mittlerweile sind die Zwecke erweitert auf investive Maßnahmen des ÖPNV und des Radverkehrs (Hopfner 2021, S. 142).

Ein Sonderfall ist die Pflicht der Bauherr*innen Stellplätze abzulösen, die durch Stellplatzbeschränkungen, also Obergrenzen, ohnehin nicht hergestellt werden dürfen (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 7). Diese Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass beispielsweise in Innenstädten, in denen Obergrenzen gelten, Neubauten dennoch zusätzlichen Verkehr auslösen. Die Ablösebeträge können in Maßnahmen des Umweltverbunds investiert werden. So wird weniger Pkw-Verkehr durch das Bauvorhaben induziert. Die „Zwangsalöse“ ist umstritten und nicht in allen LBOs vorgesehen, teilweise wurde sie wieder abgeschafft. Als Bayern und Hessen beispielsweise die Ablösepflicht abschafften, entgingen München und Frankfurt am Main jährlich Millionen an Einnahmen, die nicht mehr in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden konnten (Hopfner 2021, S. 181, 184). In Baden-Württemberg können Gemeinden Stellplatzbeschränkung und Ablösen zwar noch kombinieren, allerdings sind Wohnnutzungen davon ausgenommen (Hopfner 2021, S. 149).

4.2.5 Besondere Maßnahmen der Bauherr*innen

Bauherr*innen können oftmals besondere Maßnahmen ergreifen und damit die Anzahl der mindestens herzustellenden Stellplätze abmindern. Die eingesparten Herstellungskosten können für die Mobilitätsmaßnahmen verwendet werden. Rechtlich abgesichert werden können die Maßnahmen über städtebauliche Verträge oder privatrechtliche Durchführungsverträge zwischen Kommune und privaten Investor*innen, in Kombination mit Bebauungsplänen, Baugenehmigungen und einer Stellplatz-, Beschränkungs- oder Ablösesatzung (Bauer et al. 2022b, S. 28, 31, 36). Die Umsetzung der Maßnahmen kann z. B. über die geschlossenen Verträge für Mobilitätsdienstleistungen gegenüber der Gemeinde nachgewiesen werden (Bauer et al. 2022b, S. 31). Immer mehr Kommunen berücksichtigen alternative Mobilität in ihren Stellplatzsatzungen (Heinrichs et al. 2015, S. 10).

Die Maßnahmen der Bauherr*innen sind klassischerweise im Pull-Bereich angesiedelt, d. h. sie sollen alternative Mobilitätsangebote attraktiver machen und ausbauen. Im Bereich Carsharing können das sein: Errichtung von Carsharing-Stellplätzen, Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen, Übernahme von Carsharing-Mitgliedschaftsbeiträgen, Unterstützung von privatem Carsharing der Bewohner*innen. Im Bereich ÖPNV sind das beispielsweise die kostenlose oder vergünstigte Bereitstellung von Zeitkarten für Bewohner*innen, Organisation von privaten Bürger*innenbussen oder die Co-Finanzierung einer neuen Buslinie. Im Bereich Radverkehr sind das z. B. Leihradsysteme für Fahrräder, Pedelecs und Lastenfahrräder oder Fahrradanhänger, kostenlose oder rabattierte Mitgliedschaften für das örtliche Leihradsystem, qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten, Einrichtung einer Fahrradwerkstatt oder auch die Errichtung von Mobilpunkten oder Mobilitätsstationen, die die verschiedenen Angebote örtlich bündeln und sie mit Nahversorgung und einer Sammelgarage kombinieren. Darüber hinaus sind Kommunikation und Information unabdingbar (Beispiele entnommen aus Bauer et al. 2022b, S. 42; Heinrichs et al. 2015, S. 49, 58, 59; Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 8). Eine Kombination der Maßnahmen ist effektiver, während eine einzelne Maßnahme eher keinen Effekt auf den Pkw-Besitz und damit den Stellplatzbedarf hat, weshalb kombinierende Mobilitätskonzepte an Bedeutung gewinnen (Bauer et al. 2022b, S. 27; Heinrichs et al. 2015, S. 59, 61; Kapitel 4.2.6).

Die Schwierigkeit für die Verwaltungen besteht darin, zu ermitteln, um wie viel die alternativen Mobilitätsangebote den Stellplatzbedarf abmindern, und basierend darauf die nun mindestens herzustellenden Stellplätze festzulegen. Hier fehlt es an fundierten Untersuchungen. Im Falle des Carsharings treffen bereits einige Kommunen konkrete Festlegungen, so kann ein Carsharing-Stellplatz häufig zwischen drei und sieben Pkw-Stellplätze ersetzen (Heinrichs et al. 2015, S. 51). Theoretisch kann in Kombination mit Nahverkehrsangeboten ein Carsharing-Auto sogar bis zu zwanzig Pkw ersetzen (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 32). Dies und die breite Spanne in der Regelungspraxis deuten auf eine Zufälligkeit in der Festlegung hin.

4.2.6 Mobilitätskonzepte

Mobilitätskonzepte kombinieren verschiedene Maßnahmenbausteine, die in Kapitel 4.2.5 beispielhaft aufgelistet sind, mit dem Ziel, das Verkehrsverhalten in Richtung nachhaltige Mobilität zu lenken (Bauer et al. 2022b, S. 28). Ein Mobilitätskonzept kann die zu errichtende Stellplatzzahl um einen Prozentsatz verringern, der durch die Kommune festgelegt wird (Bauer et al. 2022b, S. 27). Eine gute ÖPNV-Erschließung wird als Voraussetzung für die Umsetzbarkeit angesehen, zudem sollten Nahversorgungsangebote in kurzer Distanz erreichbar sein (Bauer et al. 2022b, S. 30; Schreier et al. 2020, S. 6–7). Entsprechend hoch muss die Bevölkerungsdichte sein, Bauer et al. (2022b, S. 30) schätzen die erforderliche Dichte auf 9.300 bis 14.000 Einwohner*innen pro Quadratkilometer. Der Ansatz der Mobilitätskonzepte wird viel diskutiert und immer häufiger eingesetzt, Mobilitätskonzepte sind aber noch nicht weit verbreitet (Bauer et al. 2022b, S. 27; Oostendorp et al. 2020, S. 181). Dies gilt entsprechend auch für die Erwähnung von Mobilitätskonzepten in Stellplatzsatzungen. Die rechtliche Absicherung erfolgt vergleichbar zu Einzelmaßnahmen (Kapitel 4.2.5).

Bisher liegen wenig Erfahrungen mit Mobilitätskonzepten vor. In den Verwaltungen bestehen oft noch keine Prozesse zur Erstellung, Prüfung und Genehmigung (Oostendorp et al. 2020, S. 192). Die Wirkung von Mobilitätskonzepten kann noch nicht fundiert abgeschätzt werden, da viele Quartiere mit Mobilitätskonzepten erst kürzlich fertiggestellt wurden, sich Mobilitätsverhalten aber nur langsam ändert und somit Evaluationen noch nicht fundiert möglich sind (Bauer et al. 2022b, S. 42–43; Heinrichs und Schreiber 2016, S. 11; Hekler und Gertz 2024, S. 4;

Oostendorp et al. 2020, S. 181; Schreier et al. 2020, S. 11). Vielfach wird von den Immobilienunternehmen ein Wirkungsnachweis gefordert, doch dann geschieht die Evaluation „nicht aus wissenschaftlicher Perspektive, sondern interessen­geleitet [...], d. h. mit dem Ziel des Nachweises der Wirksamkeit“ (Schimohr et al. 2022b, S. 49). Methodisch verlässliche Nachweise sind selten (Bauer et al. 2022a, S. 5). Nichtsdestotrotz sind die ersten Ergebnisse vielversprechend, tendenziell sinken der Motorisierungsgrad, das Kfz-Verkehrsaufkommen, der Flächenverbrauch und die Baukosten (Bauer et al. 2022b, S. 27, 34, 44; Hekler und Gertz 2024, S. 26; Oostendorp et al. 2020, S. 181; Schreier et al. 2020, S. 6). Eine besondere Bedeutung kommt flankierenden Push-Maßnahmen zur Wirkungsentfaltung zu, auf sie darf nicht verzichtet werden (Bauer et al. 2022b, S. 38; Kapitel 3.3). Eine Abminderung der Stellplatzpflicht scheint also angemessen, doch es besteht auch bei Mobilitätskonzepten die Schwierigkeit festzulegen, um wie viel die Stellplatzzahl abgemindert werden sollte.

Die Immobilienwirtschaft wendet Mobilitätskonzepte nur zaghaft an. Oftmals sind Stellplatzsatzungen unflexibel und sehen noch keine Mobilitätskonzepte vor. Wenn Mobilitätskonzepte erwähnt werden, sind die Regelungen rechtlich unklar und schwammig, was Rechtsunsicherheiten für die Investor*innen birgt (Oostendorp et al. 2020, S. 192). Wird die Stellplatzpflicht beispielsweise nur temporär ausgesetzt, kann es für die Investor*innen bedeuten, dass die ausgesetzten Stellplätze zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden müssen, z. B. wenn die Wirkung nicht wie erwartet eintritt oder einzelne Bausteine des Konzeptes nicht mehr angeboten werden (Bauer et al. 2022b, S. 33–34). Auch befürchtet die Immobilienwirtschaft hohe Kosten, die, anders als die Baukosten für Stellplätze, nur sehr eingeschränkt auf die Mieter*innen umgelegt werden können (Bauer et al. 2022b, S. 32, 33). Dies und die langfristige Bereitstellung der alternativen Mobilitätsangebote stellen die Finanzierung vor Herausforderungen. Ansätze sind die Finanzierung aus den Mieterträgen, eine Mobilitätspauschale für Mieter*innen, die Verwendung der Ablösebeträge, die Kosteneinsparungen durch weniger Stellplatzbau und entsprechend weniger Betriebskosten, die Einrichtung eines Mobilitätsfonds oder die Verwendung von Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (Bauer et al. 2022b, S. 33; Gertz 2018, S. 21; Schreier et al. 2020, S. 11).

4.2.7 Fahrradstellplatzpflicht

Witterungsgeschützte, komfortable und quell- und zielortnahe Fahrradstellplätze sind ein entscheidender Baustein für die Nutzung des Fahrrads, was bei steigendem Wert des Fahrrads noch an Bedeutung gewinnt (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 20; ZNM NRW 2023, S. 15). Erstmals sah die Musterbauordnung die Errichtung von Fahrradstellplätzen im Jahr 2002 vor. Zunächst galt die Fahrradstellplatzpflicht nur dann, wenn „mit einem erheblichen Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen“ sei (§ 49 MBO i. d. F. v. 2008, BMK 2008). Die MBO heute macht keine Unterscheidung mehr zwischen Pkw- und Fahrradstellplätzen (§ 49 MBO i. d. F. v. 2023, BMK 2023). In der Regelungspraxis der Länder und Kommunen werden Fahrradstellplätze jedoch oftmals noch nachrangig im Vergleich zu Kfz-Stellplätzen behandelt und die Verpflichtung zum Bau von Fahrradstellplätzen wurde teilweise erst Jahrzehnte später implementiert (Heinrichs und Schreiber 2016, S. 19–20). Das zeigt sich auch daran, dass oft keine befriedigende Qualität und Quantität von Fahrradstellplätzen in Neubauvorhaben realisiert wird (Gertz 2018, S. 21; Heinrichs und Schreiber 2016, S. 20). Auch bei Radabstellplätzen gilt der Leitsatz „Infrastruktur sät Verkehr“ (Kapitel 3.1), in diesem Falle jedoch im Sinne der Mobilitätswende gewollter Verkehr.

4.2.8 Entfernung, Nutzungsregelungen, Beschaffenheit

Die LBOs und kommunalen Satzungen regeln neben der Anzahl auch die Eigenschaften der herzurichtenden Pkw- und Fahrradstellplätze. Stellplätze müssen auf dem Grundstück oder auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung zum Wohngebäude errichtet werden, die zumutbare Entfernung ist jedoch nicht näher definiert (§ 49 MBO i. d. F. v. 2023, BMK 2023). Ein Kommentar zur Landesbauordnung NRW sieht hier 300 Meter Fußweg vom eigenen Grundstück für Pkw-Stellplätze und 100 Meter Fußweg für Fahrradabstellplätze vor (Schlotterbeck in Hopfner 2021, S. 139).⁹ Vorgeschrieben ist auch, dass die Stellplätze zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Neubauvorhabens

⁹ Für eine Diskussion der Länge von zumutbaren Entfernungen siehe Kapitel 3.3.3.

ebenfalls hergestellt sein müssen. Dies trifft üblicherweise auf ÖPNV-Angebote nicht zu und schafft damit ein zusätzliches Ungleichgewicht. Geregelt wird auch das Verbot der zweckfremden Nutzung von Stellplätzen, also wenn die Stellplätze nicht für das Abstellen von Kfz genutzt werden und inkludiert auch das Verbot, Fahrräder auf Stellplätzen abzustellen. Das war jahrzehntelang generell verboten – die MBO sah dies bis 2002 vor – und ist es in einigen Bundesländern bis heute noch (Hopfner 2021, S. 186). Der Stellplatzleitfaden NRW empfiehlt seinen Kommunen, Fahrräder als zweckentsprechende Nutzung von Pkw-Stellplätzen zu definieren (ZNM NRW 2023, S. 20). Darüber hinaus regeln LBOs und kommunale Stellplatzsatzungen Details zur Beschaffenheit, diese umfassen u. a. Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Verweise auf geltende Standards für Kfz-Fahrwege, -Radien, Bodenbeläge, Wasserversickerung, Versiegelung oder Begrünung sowie genauere Definitionen von z. B. Flächen, Bedachung, Sicherheit und Qualität von Fahrradabstellplätzen (siehe beispielhaft NRW, ZNM NRW 2023, S. 20). Oftmals werden weitere Regelungen in Garagenverordnungen und anderen Erlässen und Verordnungen geregelt.

4.3 Die Stellplatzpflicht in Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein ist das nördlichste Bundesland der Bundesrepublik Deutschland und nach dem Saarland das kleinste Flächenbundesland (Statistisches Bundesamt 2025a).¹⁰ Die Einwohner*innenzahl wächst (Prieps und Schuhoff 2024). Von den knapp drei Millionen Einwohner*innen leben 22 Prozent in den beiden Großstädten Kiel (zugleich Landeshauptstadt) und Lübeck sowie in den Städten Flensburg und Neumünster, diese vier Städte sind die kreisfreien Städte des Landes. Weitere 36 Prozent der Einwohner*innen leben in den vier Kreisen, die an Hamburg angrenzen, Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg (Prieps und Schuhoff 2024). Ansonsten ist Schleswig-Holstein eher ländlich geprägt und dünn besiedelt, mit 188 Einwohner*innen je Quadratkilometer liegt die Bevölkerungsdichte unterhalb des deutschen Durchschnitts (237 Einwohner*innen pro Quadratkilometer, Statistisches Bundesamt 2024). Die rund 1.100 selbstständigen

¹⁰ Für die Lage von Schleswig-Holstein in Deutschland sowie die Lage der Städte siehe Abbildung 6-1, S. 69.

Gemeinden sind neben den kreisfreien Städten in 80 amtsfreie Städte und Gemeinden sowie 83 Ämter gegliedert (Priebis und Schuhoff 2024). Unter allen Flächenbundesländern hat Schleswig-Holstein zusammen mit Niedersachsen mit je 15 Prozent den höchsten Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen, der ÖPNV ist mit acht Prozent von eher geringer Relevanz (Stand 2023, Follmer 2025, S. 15). Der motorisierte Individualverkehr hat den höchsten Stellenwert für die tägliche Mobilität, insgesamt werden 55 Prozent der täglichen Wege als MIV-Fahrer*in oder -Mitfahrer*in zurückgelegt (Stand 2023, Follmer 2025, S. 15). Im Vergleich unter den Flächenbundesländern ist das ein durchschnittlicher Wert. Dennoch haben in Schleswig-Holstein 19 Prozent der Haushalte kein Auto zur Verfügung, im deutschen Durchschnitt 22 Prozent (Stand 2017, Nobis und Kuhnimhof 2019, S. 35).

Die Landesbauordnung und der Stellplatzparagraf wurden in Schleswig-Holstein über die Jahre immer wieder verändert, gelockert und modernisiert. Ein Überblick darüber findet sich im folgenden Kapitel 4.3.1. Zuletzt wurde der Stellplatzparagraf 2022 grundlegend neu gefasst, dies wird in Kapitel 4.3.2 ausgeführt. In Kapitel 6 werden die 22 kreis- und amtsfreien Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen näher vorgestellt und die Ergebnisse der Befragung dargestellt.

4.3.1 Entwicklung der Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung

Seit der Einführung der Landesbauordnung in Schleswig-Holstein im Jahr 1950 wurde die LBO 19 Mal angepasst, neun Mal davon wurde auch der Stellplatzparagraf geändert. Der Stellplatzparagraf hat die umfassendsten Veränderungen in den Jahren 1967, 1983, 1994 und 2022 erfahren. Die Entwicklung mit den größeren Änderungen wird im Folgenden zusammengefasst und im Anschluss die aktuell gültige LBO beschrieben.

Einführung, Novellierung und Anpassungen 1950-1983: Die Herstellung von Stellplätzen wird zur Pflicht und Gemeinden erhalten das Recht, eigene Satzungen zu erlassen

Mit der Einführung der LBO in Schleswig-Holstein wird im Jahr 1950 auch ein Stellplatzparagraf aufgenommen (§ 37 (15) LBO SH i. d. F. v. 1950, Land Schleswig-Holstein 1950). Hervorzuheben ist die damalige Kann-Formulierung: Es „kann die Baugenehmigungsbehörde anordnen,

daß Teile der unbebauten Grundfläche als Parkfläche [...] angelegt werden". Im Jahr 1950 gilt der Richtwert im Reihen- und Mehrgeschosswohnungsbau von einem Stellplatz pro 5-15 Wohnungen, was einem Stellplatzschlüssel von 0,07 bis 0,2 entspricht, zudem sollen Stellplätze zusammengefasst werden. 1967 wird aus der Kann-Formulierung eine Herstellungspflicht in Höhe der zu erwartenden Kraftfahrzeuge, Gemeinschaftsanlagen sind nun nicht mehr empfohlen, sondern nur noch möglich (§ 67 LBO SH i. d. F. v. 1967, Land Schleswig-Holstein 1967). Erstmals eingeführt wird die Ablöse für Stellplätze, die die Bauherr*innen nicht herstellen können. Die gezahlten Beträge muss die Gemeinde für die Herstellung von Stellplätzen verwenden. Die zweckfremde Nutzung von Stellplätzen wird wieder verboten, dies war auch in der Reichsgaragenordnung der Fall. Mit der LBO 1975 verändert sich wenig, neu ist lediglich, dass die Bauherr*innen Miteigentümer*innen der Stellplätze werden, für die sie Ablösebeträge bezahlt haben und die die Gemeinde für sie errichtet hat. Gleichzeitig muss die Gemeinde diese Stellplätze innerhalb von nun drei statt fünf Jahren errichten (§ 67 LBO SH i. d. F. v. 1975, Land Schleswig-Holstein 1975). In der LBO des Jahres 1983 werden Stellplätze nun auch sprachlich zur Bedingung für bauliche Anlagen (§ 48 LBO SH i. d. F. v. 1983, Land Schleswig-Holstein 1983). Die größte Änderung ist allerdings, dass den Gemeinden das Recht eingeräumt wird, eine eigene Stellplatzsatzung zu beschließen und darin u. a. die Herstellung von Stellplätzen zu untersagen oder einzuschränken. Bedingung dafür ist, „daß in zumutbarer Entfernung von den Baugrundstücken zusätzliche Parkeinrichtungen [...] zur Verfügung stehen“ (§ 48 (5) LBO SH i. d. F. v. 1983, Land Schleswig-Holstein 1983). Erstmals wird auch die Höhe der Ablösebeträge gedeckelt auf „60 v. H. [vom Hundert] der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen [...] einschließlich der Kosten des Grunderwerbs“ (§ 48 (6) LBO SH i. d. F. v. 1983, Land Schleswig-Holstein 1983).

Novellierung und Anpassungen 1994-2016: Einführung der Fahrradstellplatzpflicht, Erweiterung der Befugnisse der Gemeinden

Mit der Novellierung der LBO im Jahr 1994 wird der Stellplatzparagraf grundlegend neugefasst (§ 55 LBO SH i. d. F. v. 1994, Land Schleswig-Holstein 1994). Neu eingeführt wird die Fahrradstellplatzpflicht. Ablösebeträge können nun bis zu 80 v. H. der Herstellungskosten betragen und können nun auch für investive Maßnahmen im ÖPNV und

Fahrradverkehr verwendet werden, „die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern“ (§ 55 (6) LBO SH i. d. F. v. 1994, Land Schleswig-Holstein 1994). Das Recht der Gemeinde, die Stellplatzpflicht abzumindern, zu reduzieren oder darauf zu verzichten, gilt nach wie vor nur für Teile des Gemeindegebietes, nicht für das gesamte Gemeindegebiet. Konkretisiert wurde die Einschränkung zudem auf Kerngebiete, die vom ÖPNV gut erschlossen sind. Weiterhin muss die Gemeinde Ausnahmen von der Oberen Bauaufsichtsbehörde genehmigen lassen. Mit den Änderungen der LBO 2000 ergeben sich vor allem Neuerungen in diesem Bereich (§ 55 LBO SH i. d. F. v. 2000, Land Schleswig-Holstein 2000). Die Stellplatzsatzungen der Gemeinden müssen nicht mehr genehmigt werden, die Einschränkung oder der Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen ist nun nicht mehr auf Kerngebiete begrenzt, sondern ÖPNV-Anbindung und „ausreichende Fahrradwege“ reichen aus, zudem erweitern sich die Gründe um den Verkehr auf „städtebauliche Gründe oder Gründe des Umweltschutzes“ (§ 55 (5) LBO SH i. d. F. v. 2000, Land Schleswig-Holstein 2000). Die Fahrradstellplatzpflicht wird von Ablösen und Abminderungen ausgenommen, Fahrradstellplätze müssen also immer in voller Zahl hergestellt werden. Mit der LBO 2009 ändert sich wenig, einzig die Vorgabe der Barrierefreiheit wird explizit aufgenommen (§ 50 LBO SH i. d. F. v. 2009, Land Schleswig-Holstein 2009). Auch mit der LBO 2016 ändert sich nicht viel, größte Anpassung ist, dass auf Stellplätze insbesondere dann verzichtet werden kann, wenn „die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum, die im öffentlichen Interesse liegt, erschwert oder verhindert würde“ (§ 50 (1) LBO SH i. d. F. v. 2016, Land Schleswig-Holstein 2016). Der Stellplatzterlass, der die Richtzahlen für den Stellplatzschlüssel vorgab, „trat zum 31.12.2013 ersatzlos außer Kraft. Darin war für Mehrfamilienhäuser [...] 0,7 bis 1,0 [Stellplätze je Wohneinheit] vorgesehen“ (Hopfner 2021, S. 173).

Die LBO wird im Jahr 2022 grundlegend neugefasst und der Stellplatzparagraf um rund zwei Drittel gekürzt, von vormals zwölf Absätzen verbleiben drei (Land Schleswig-Holstein 2022). Sie ist mit kleineren Änderungen im Jahr 2024 bis heute gültig, im Folgenden wird die Fassung von 2024 beschrieben (Land Schleswig-Holstein 2024b).

4.3.2 Die Stellplatzpflicht in der Landesbauordnung heute

Die Novellierung der Landesbauordnung 2022 soll zur bundesweiten Harmonisierung der Regelungen beitragen und dafür die LBO stärker an der Musterbauordnung orientieren. So sollen Erleichterungen für Bauherr*innen und insbesondere für die Wohnungswirtschaft geschaffen werden (MILIG 2020, S. 2). Bezüglich des Stellplatzparagrafen zeigen sich die Ziele der Landesregierung in der Begründung zum Gesetzesentwurf (MILIG 2020, S. 2-5, 180-183) sowie in der Abwägung der Stellungnahmen zum Gesetzesentwurf (MILIG 2021, S. 81–86): Neben der Erleichterung für Bauherr*innen werden auch eine Erleichterung für die Kommunen beim Gesetzesvollzug (MILIG 2021, S. 81, 2020, S. 181), die Senkung der Baukosten und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum (MILIG 2021, S. 83) sowie die Mobilitätswende beabsichtigt (MILIG 2020, S. 183).

Mindeststellplatzvorgaben

Erstmals seit der Einführung im Jahr 1950 enthält der Gesetzestext wieder konkrete Richtzahlen. Wenngleich nicht so niedrig wie 1950, so doch bemerkenswert: In der Regel sind im Geschosswohnungsbau 0,7 Stellplätze ausreichend, bei guter ÖPNV-Anbindung oder bei Vorliegen eines kommunalen Mobilitätskonzeptes reichen 0,3 Stellplätze je Wohnung aus (§ 49 (1) LBO SH i. d. F. v. 2024, Land Schleswig-Holstein 2024b). Die Vorgaben sind bemerkenswert niedrig. Von den 13 Flächenbundesländern haben zehn Länder Vorgaben oder Richtzahlentabellen (Tabelle 1, S. 53). Und neben Schleswig-Holstein hat nur Niedersachsen Richtwerte von unter 1, dort gelten im Wohnungsbau 0,5-2 Stellplätze pro Wohneinheit. Schleswig-Holstein ist das einzige Flächenbundesland mit Empfehlungen für unter einem Stellplatz pro Wohneinheit. Das ist bemerkenswert, da Schleswig-Holstein ein Flächenbundesland mit relativ niedriger Bevölkerungsdichte, wenigen Großstädten und eher hoher Pkw-Abhängigkeit im Vergleich zu beispielsweise Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen ist, die beide mindestens einen Stellplatz pro Wohneinheit vorgeben.

Mit der Novellierung wird der Begriff „notwendige Anzahl“ an Stellplätzen durch „ausreichende Anzahl“ ersetzt. In der Begründung zum Gesetzesentwurf wird jedoch auf die außer Kraft getretene Richtzahlen-

tabelle des Stellplatzerlasses von 1995 verwiesen, um als „Anhaltspunkt[t]“ für kommunale Satzungen zu dienen (MILIG 2020, S. 181).

In der Abwägung der Stellungnahmen zum Gesetzesentwurf wird durch die Landesregierung erläutert, der Stellplatzschlüssel gehe „auf Erfahrungen der Wohnungswirtschaft und die Empfehlung des Referates Wohnraumförderung und der ARGE SH [Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen Schleswig-Holstein e. V.] zurück“ und habe u. a. das Ziel der Baukostensenkung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum (MILIG 2021, S. 83). Die Landesregierung reagierte damit auf eine Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände (KLV), bestehend aus dem Städteverband, dem Landkreistag und dem Gemeindetag. In dieser kritisierten die KLV den Stellplatzschlüssel im Entwurf der LBO als zu niedrig. Er „widerspr[echt] sämtlichen (negativen) Erfahrungen von Kommunen aus den letzten Jahren und auch der aktuellen Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Flächenland Schleswig-Holstein“ (MILIG 2021, S. 83). Die KLV führen weiter aus: „Auch in ländlichen Bereichen, in größeren Gemeinden und kleineren Städten wird vermehrt mehrgeschossig gebaut. Hier sind die Menschen auf das Auto angewiesen, um zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gelangen bzw. um überhaupt mobil zu sein. Der ÖPNV findet oft nur eingeschränkt statt. Bis zur Umsetzung neuer Verkehrskonzepte wird noch eine lange Zeit vergehen. Daher bleibt der Stellplatzbedarf vielerorts sehr viel höher als weitläufig angenommen wird“ (MILIG 2021, S. 84). Die KLV befürchten Mehraufwand in den Kommunen, da nun eigene Satzungen notwendig geworden seien. Dies ist interessant, da zuvor keine Stellplatzvorgaben gemacht wurden und seit zehn Jahren kein Stellplatzerlass mit Richtwerttabelle mehr gültig ist, eine Regelungsnotwendigkeit dürfte somit schon zuvor bestanden haben. Die Landesregierung führt aus, dass der Stellplatzschlüssel ein „ausgewogene[r] Kompromiss“ sei, der die „heterogenen und stark divergierenden Interessenlagen“ berücksichtige (MILIG 2021, S. 84). Der konkrete Stellplatzschlüssel mache kommunale Satzungen verzichtbar, gleichzeitig bestehe nach wie vor die Möglichkeit, eigene Satzungen zu erlassen (MILIG 2021, S. 84). Unangetastet bleibt auch das Recht der Bauherr*innen, mehr Stellplätze herzustellen.

Der Grundeigentümer*innenverein Haus & Grund Schleswig-Holstein e. V. fordert hingegen, dem Hamburger Beispiel zu folgen und die Stellplatzpflicht für Wohnraum gänzlich abzuschaffen, was die Landes-

regierung abschlägig bewertet. Sie weist jedoch darauf hin, dass es Kommunen freisteht, auf die Stellplatzpflicht gänzlich zu verzichten (MILIG 2021, S. 84–85). Die Forderung von Haus & Grund Schleswig-Holstein e. V., den Dachgeschossausbau und die Gebäudeaufstockung von der Pflicht auszunehmen (MILIG 2021, S. 84), wird in der Änderung 2024 berücksichtigt (Land Schleswig-Holstein 2024a, Punkt 15). Der Grundeigentümer*innenverein weist auch darauf hin, dass der Verlagerung von Parken in den öffentlichen Raum vorgegriffen werden kann, indem Parkraum effektiv bewirtschaftet werde. Die Landesregierung beantwortet diesen Hinweis ebenfalls abschlägig: „Anders als wohl derzeit in Hamburg stehen in vielen Gemeinden Flächen für Pkw nicht in dem Maße zur Verfügung, dass allein eine effiziente Parkraumbewirtschaftung den bestehenden Bedarf decken würde“ (MILIG 2021, S. 84). Augenscheinlich lagen hier Missverständnisse vor, die Abschaffung der Stellplatzpflicht wurde damit gleichgesetzt, dass gar keine Stellplätze mehr errichtet werden dürfen, also der Untersagung, Stellplätze zu errichten.

Weitere Regelungen

Die LBO 2024 behält die Fahrradstellplatzpflicht bei, sowie dass Stellplätze auf dem Grundstück oder in zumutbarer Entfernung auf einem anderen Grundstück errichtet werden müssen und dass bei Umnutzung, Ausbau oder Aufstockung die Stellplatzpflicht entfällt (Absatz 1). Beibehalten wird auch, dass Stellplätze die Gesundheit, das Arbeiten, Wohnen, die Ruhe und Erholung „nicht über das zumutbare Maß hinaus [stören]“ dürfen und dass Stellplatzanlagen begrünt werden müssen (Absatz 2). Eine Ablösung von Stellplätzen von bis zu 80 v. H. der Kosten ist weiterhin möglich, sofern dies in einer kommunalen Satzung geregelt ist (Absatz 3). Die Ablösebeträge dürfen nach wie vor für Pkw- und Fahrradparkanlagen sowie für investive Maßnahmen des ÖPNV verwendet werden. Neu ist die Formulierung, dass die Gelder allgemein für „sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr“ verwendet werden dürfen, was den Kommunen mehr Spielräume einräumt. Der Gesetzesbegründung zufolge sieht dieser Satz spezifisch die Verwendung für Maßnahmen der Mobilitätswende vor (MILIG 2020, S. 183). Die Kommune kann weiterhin ganz oder teilweise auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten. Dies ist grundsätzlich und für das gesamte Gemeindegebiet möglich, aber „insbesondere dann, wenn eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

besteht, eine dauerhafte gemeinschaftliche Nutzung von Stellplätzen oder Garagen im Rahmen von Mobilitätskonzepten erfolgt, ausreichende Fahrradwege vorhanden sind oder die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum, die im öffentlichen Interesse liegt, erschwert oder verhindert würde“ (§ 49 (3) LBO SH i. d. F. v. 2024, Land Schleswig-Holstein 2024b). Dies konkretisiert zum einen die vormals geltenden „Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe des Umweltschutzes“ (alter Paragraf § 50 (5)), zum anderen wird erstmals der Begriff der Mobilitätskonzepte in die LBO eingeführt. Weggefallen sind u. a. Regelungen zu Bestandsbauten, zu nachträglichen Forderungen von Stellplätzen sowie zur Barrierefreiheit (die nun ausschließlich in § 50 geregelt sind). Konkrete Vorgaben, Bauvorschriften und Verfahrensvorschriften für die Größe, Beschaffenheit und Errichtung werden in der schleswig-holsteinischen Garagen- und Stellplatzverordnung geregelt (GarVO, Land Schleswig-Holstein 2023).

Normenkonkretisierende Verwaltungsvorschrift: „Handbuch LBO“

Die Landesbauordnung Schleswig-Holstein wird ergänzt durch eine normenkonkretisierende Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Landesbauordnung (VollzBekLBO), auch „Handbuch LBO“ genannt, und bezieht sich auf sechs Seiten auf den Stellplatzparagrafen (Land Schleswig-Holstein 2024d, S. 123–129). Wurde in der LBO der Begriff der „notwendigen“ Stellplätze gestrichen, so ist er hier wieder vorhanden. Auch bekannte – unkonkrete – Formulierungen wie, dass sich die Zahl der Stellplätze nach den „tatsächlich vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge[n] und Fahrräder[n]“ zu richten hat (S. 125), tauchen im Handbuch wieder auf. Hervorzuheben sind vor allem drei Aspekte: Erstens, eine Erhöhung der Stellplatzpflicht muss begründet werden, zuvor war die Reduzierung zu begründen (Punkt 12, Land Schleswig-Holstein 2024d, S. 125). Zweitens wird konkret darauf hingewiesen, dass „identische Gebäude je nach Standort, Einzugsbereich, Anbindung an den [...] ÖPNV usw. einen unterschiedlichen Stellplatzbedarf auslösen“ und dass ein Hinweis darauf „der durchschnittliche Pkw-Besatz pro Privathaushalt“ ist (Punkt 11, Land Schleswig-Holstein 2024d, S. 125). Drittens, die „zumutbare Entfernung“ und die „überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung“ werden definiert: Für Wohnungen sind 300 Meter Fußweg zumutbar, für andere Nutzungen bis zu 1.000 Meter Fußweg (Punkt 5, Land Schleswig-Holstein 2024d, S. 124). Für überdurchschnittliche

ÖPNV-Anbindungen gelten max. 400 Meter zur nächsten ÖPNV-Haltestelle sowie ein Zwanzig-Minuten-Takt und Bedienung durch mindestens eine Linie (Punkt 15, Land Schleswig-Holstein 2024d, S. 126). Bedingung dafür ist jedoch, „dass tatsächlich die Nutzer[*innen] in nennenswertem Umfang den ÖPNV nutzen werden“ (Land Schleswig-Holstein 2024d, S. 126).

Ergänzender Stellplatzleitfaden für Kommunen

Zusätzlich zum Handbuch gibt es einen Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein (Walberg und ARGE e.V. 2022). Der Leitfaden soll bei der Erstellung kommunaler Satzungen unterstützen. Er erläutert Hintergründe zu Mobilitätsverhalten, Mobilität in Schleswig-Holstein, zu Flächenverbrauch, Wohnkosten und der Novellierung der schleswig-holsteinischen Stellplatzsatzung. Darüber hinaus gibt er einen Überblick über die zur Verfügung stehenden Instrumente und Regelungsmöglichkeiten, schlägt konkrete Stellplatzschlüssel für verschiedene Gemeindetypen vor und enthält eine Musterstellplatzsatzung für schleswig-holsteinische Kommunen. Enthalten ist auch eine Richtzahlentabelle, die – entgegen der Landesbauordnung – einen Stellplatzschlüssel von 0,7-1 für Geschosswohnungsbau ausweist (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 23).

Fazit

Schleswig-Holstein ist es gelungen einen bemerkenswert niedrigen Stellplatzschlüssel als Regelvermutung in der Landesbauordnung festzulegen, der sämtliche Flächenbundesländer unterbietet. Als fortschrittlich und im Sinne der Mobilitätswende zu bewerten sind die konkreten Erwähnungen von Mobilitätskonzepten und der gemeinschaftlichen Stellplatznutzung, die Verwendung der Ablösebeträge allgemein für Maßnahmen, die den ruhenden Verkehr auf öffentlichen Straßen reduzieren, die Möglichkeit für Kommunen, gänzlich auf Mindestvorgaben zu verzichten sowie aus Bau- und Mietkostenperspektive, dass für geförderten Wohnungsbau geringere Stellplatzschlüssel gelten können. Doch die Tatsache, dass im schleswig-holsteinischen Stellplatzleitfaden eine Richtzahlentabelle ausgewiesen wird und in der Gesetzesbegründung für die LBO auf die Richtzahlentabelle des 2014 außer Kraft getretenen Stellplatzerlasses von 1995 verwiesen wird, zeugt davon, dass sich die Landesregierung bewusst ist, dass der Stellplatzschlüssel von 0,7 bzw. 0,3 vielen Kommunen nicht reichen dürfte und zugleich Bedarf nach konkreten Vorgaben besteht. Die Herausforderung eines bedarfsorientierten Stellplatzschlüssels meistert die Novellierung nicht.

Tabelle 1: Überblick Landesbauordnungen und Stellplatzpflichten in den Bundesländern (Stand 14.05.2025)

Bundesland	Stellplatzpflicht Geschosswohnungsbau?	Freigabe für Kommunen?	konkrete Vorgaben durch Land?	Kfz-Richtzahlentabelle?	Stellplatzschlüssel	Kurzbeschreibung / Besonderheiten	Stellplatzparagraf in der Bauordnung (Fassung)	zugehörige Verordnung (Fassung)
Bayern	ja	ja	ja	ja	1,0 Stpl./WE	Höhe Stellplatzpflicht durch LBO/GaStellV festgelegt, Kommunen können alternativ eigene Schlüssel festlegen	§ 47 BayBO ¹ (14.08.2007)	§ 20 BayGaStellV ^a (01.01.2025)
Baden-Württemberg	ja	ja	ja	ja, aber nicht für Wohnen	1,0 Stpl./WE	1 Stpl./WE direkt in LBO festgelegt, Kommunen können abweichende Regelungen treffen, Stpl. für Wohnnutzungen können nicht abgelöst werden	§ 37 LBO BW ² (18.07.2019)	VwV Stellplätze des MLW ^b (22.06.2022)
Berlin	nein	-	nein	ja, aber nur für Behinderten-Stpl.	-	Stadtstaat, keine Stellplatzpflicht; Stellplatzpflicht nur für Stellplätze für Menschen mit Behinderungen und Fahrradstellplätze	§ 49 BauO Bln ³ (20.12.2023)	AV Stellplätze ^c (16.06.2021)
Brandenburg	ja	ja	nein	nein	-	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Höhe ist durch Gemeinden festzulegen; keine Richtzahlentabelle gefunden	§ 49 BbgBO ⁴ (28.09.2023)	-
Bremen	nein	-	nein	ja	0,25-0,8 Stpl./WE	Stadtstaat, keine Stellplatzpflicht seitens LBO; in festgelegten Zonen I-III müssen 75 bis 25 Prozent der Stpl. durch Mobilitätskonzepte ersetzt werden (vgl. Exkurs 3); bis 3 Wohnungen Bagatellgrenze	§ 49 BremLBO ⁵ (29.05.2024)	MobBauOG HB ^d (01.10.2022)
Hamburg	nein	-	nein	ja, aber nicht für Wohnen	-	Stadtstaat, keine Stellplatzpflicht für Wohnnutzung, Entscheidung liegt bei Bauherr*innen	§ 48 HBauO ⁶ (28.01.2014)	BPD Mobilitätsnachweis ^e
Hessen	nein	ja	nein	nein	-	vollständige Kommunalisierung, keine Stellplatzpflicht seitens LBO, Kommunen entscheiden, ob es eine Pflicht gibt; keine Richtzahlentabelle gefunden	§ 52 HBO ⁷ (28.05.2018)	-
Mecklenburg-Vorpommern	ja	ja	nein	nein	-	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Höhe ist durch Gemeinden festzulegen; keine Richtzahlentabelle gefunden	§ 49 LBauO M-V ⁸ (18.03.2025)	-
Niedersachsen	ja	ja	nein	ja	0,5-2,0 Stpl./WE	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Höhe ist durch Gemeinden festzulegen; Untersagung und Einschränkung durch Kommunen explizit erwähnt	§ 47 NBauO ⁹ (01.07.2024)	NBauO§47RdEr ^f (16.01.2020)
Nordrhein-Westfalen	ja	ja	ja	ja	1,0 Stpl./WE	Stellplatzschlüssel durch LBO/StellplatzVO festgelegt, Kommunen können alternativ eigene Schlüssel festlegen	§ 48 BauO NRW ¹⁰ (21.07.2018)	StellplatzVO NRW ^g (14.03.2022)
Reinland-Pfalz	ja	ja	nein	ja	1,0-2,0 Stpl./WE	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Richtwerte in LBO/VerwV, Kommunen können alternativ eigene Schlüssel festlegen	§ 47 LBauO RP ¹¹ (07.12.2022)	VerwV MinF ^h (24.07.2000)
Saarland	ja	ja	nein	nein	1,0-1,5 Stpl./WE	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Höhe ist durch Gemeinden festzulegen; keine Richtzahlentabelle, aber laut Rechtsprechung ¹⁷ wird weiterhin eine alte Tabelle verwendet (nicht digital auffindbar)	§ 47 LBO SL ¹² (19.02.2025)	GarVO SL ⁱ (30.08.1976)
Sachsen	ja	ja	nein	ja	1,0-2,0 Stpl./WE	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Richtwerte in VwV; Kommunen können alternativ eigene Schlüssel festlegen	§ 49 SächsBO ¹³ (01.03.2024)	VwV zur SächsBO ^j (05.12.2023)
Sachsen-Anhalt	nein	ja	nein	nein	-	vollständige Kommunalisierung, keine Stellplatzpflicht seitens LBO, Kommunen entscheiden, ob es eine Pflicht gibt; keine Richtzahlentabelle gefunden	§ 48 BauO LSA ¹⁴ (18.11.2020)	-
Schleswig-Holstein	ja	ja	ja	nein	0,3-0,7 Stpl./WE	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Richtwerte direkt in LBO angegeben, neben Baden-Württemberg die einzige LBO, die direkt in der LBO (nicht über eine Verordnung) konkrete Vorgaben macht; Kommunen können alternativ eigene Schlüssel festlegen	§ 49 LBO SH ¹⁵ (05.07.2024)	-
Thüringen	ja	ja	nein	ja	1,0-1,5 Stpl./WE	LBO schreibt Stellplatzpflicht vor, Richtwerte in VollzBek; Kommunen können alternativ eigene Schlüssel festlegen	§ 52 ThürBO ¹⁶ (19.07.2024)	VollzBekThürBO ^k (24.09.2024)

¹ Freistaat Bayern 2007.⁷ Land Hessen 2018.¹³ Freistaat Sachsen 2024.^a Freistaat Bayern 2025.⁹ Land Nordrhein-Westfalen 2022.² Land Baden-Württemberg 2019.⁸ Land Mecklenburg-Vorpommern 2025.¹⁴ Land Sachsen-Anhalt 2020.^b Land Baden-Württemberg 2022.^h Land Rheinland-Pfalz 2020.³ Land Berlin 2023.⁹ Land Niedersachsen 2024.¹⁵ Land Schleswig-Holstein 2024b.^c Land Berlin 2021.ⁱ Land Saarland 1976.⁴ Land Brandenburg 2023.¹⁰ Land Nordrhein-Westfalen 2018.¹⁶ Land Thüringen 2024b.^d Freie Hansestadt Bremen 2022.^j Freistaat Sachsen 2023.⁵ Freie Hansestadt Bremen 2024.¹¹ Land Rheinland-Pfalz 2022.¹⁷ Art. 15, OVG des Saarlandes 2021.^e Freie und Hansestadt Hamburg 2022.^k Land Thüringen 2024a.⁶ Freie und Hansestadt Hamburg 2014.¹² Land Saarland 2025.^f Land Niedersachsen 2020.

5 Kritische Betrachtung von Stellplatzpflichten

Die Stellplatzpflicht ist ein flächendeckend verbreitetes Instrument, das überwiegend von Politik und Verwaltung als zweckmäßig und unverzichtbar erachtet wird. Zunehmend wird die derzeitige Form der Stellplatzpflicht jedoch kritisiert, nicht zuletzt durch die Immobilienwirtschaft, was in Kapitel 5.1 ausgeführt wird. Methodisch wird seitens der Mobilitätsforschung die fehlende empirische Grundlage für die konkreten vorgeschriebenen Stellplatzschlüssel formuliert, auch eine Berechnungsmethodik fehlt (Kapitel 5.2). Die negativen Auswirkungen der Stellplatzpflicht werden in Kapitel 5.3 diskutiert. Kapitel 5.4 erläutert, dass flankierende Push-Maßnahmen der Intention der Stellplatzpflicht helfen könnten, diese jedoch nur selten eingesetzt werden. Abschließend wird diskutiert, ob die Stellplatzpflicht als Instrument Hebel oder Hemmnis für die Mobilitätswende ist (Kapitel 5.5).

5.1 Sicht von Politik, Verwaltung und Immobilienwirtschaft

Gemeinhin dominieren zwei miteinander zusammenhängende Argumente für die Stellplatzpflicht in der politischen und öffentlichen Debatte. Zum einen wird die Stellplatzpflicht als notwendig erachtet, um zu verhindern, dass übermäßig im öffentlichen Raum geparkt wird. Zum anderen wird aus Sicht von Politik und Verwaltung eine Kostenumverteilung zu Lasten der Kommunen erwartet, wenn keine oder keine ausreichende Stellplatzpflicht besteht. Diese Kosten müssten nach dem Verursachungsprinzip die Bauherr*innen tragen.

Politik und Verwaltung befürchten bei zu geringen Stellplatzpflichten eine Verlagerung der Kosten und des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum

Große Teile von Politik und Verwaltung gehen davon aus, dass Bauherr*innen von sich aus nicht genügend Stellplätze errichten, weshalb dann im öffentlichen Raum geparkt würde (Hopfner 2021, S. 203–205). Ohne oder mit einer zu geringen Stellplatzpflicht wird befürchtet, dass sich der ruhende Verkehr in den öffentlichen Raum verlagert und die

Straßen überlastet (Gertz 2018, S. 19). Das Beispiel Berlin, wo schon seit 1994 keine Stellplatzpflicht im Wohnungsbau mehr besteht, wird als nicht übertragbar angesehen, da die Stadt „überdurchschnittlich große Straßenräume [habe], die einen Teil des ruhenden Verkehrs aufnehmen können, sowie ein gut ausgebauter ÖPNV vorhanden [sei]“ (Hopfner 2021, S. 203).

Aus Sicht der Kommunen sei eine Verlagerung in den öffentlichen Raum „unbedingt zu vermeiden“ (Hopfner 2021, S. 205), sonst werde „das Problem der Stellplatzschaffung sukzessive ganz oder teilweise auf die öffentliche Hand verlagert“ (Stadt Cottbus zit. in Hopfner 2021, S. 203–204). Die durch Übernutzung entstehenden Instandhaltungskosten der öffentlichen Räume (z. B. Straßenbeläge, Bordsteine, Straßenbegleitgrün) würden dann auf die Kommunen abgewälzt (Baukostensenkungskommission 2015, S. 88; Heinrichs und Schreiber 2016, S. 3). Tatsächlich kann die Abschaffung einer Stellplatzpflicht zu erheblichen finanziellen Einbußen führen, da Einnahmen aus Ablösen wegfallen können (Hopfner 2021, S. 203). In Politik und Verwaltung nimmt mittlerweile jedoch die kritische Sichtweise auf Stellplatzpflichten zu. Der beginnende Wandel zeigt sich auch darin, dass die Zuständigkeiten für Stellplätze auf die Kommunen übertragen werden und die Bedeutung von Mobilitätskonzepten und besonderen Mobilitätsmaßnahmen zunimmt.

Anwohner*innen benachbarter Straßen eines Bauprojektes befürchten ebenfalls zugeparkte und übernutzte Straßen (Bauer et al. 2022b, S. 30; Seemann und Knöchel 2018, S. 348). Dies wiederum veranlasst Politiker*innen die Interessen der einzelnen Bürger*innen zu berücksichtigen, während sich „die Verwaltungen [...] in diesem Punkt häufig offener [zeigen]“ (Deschermeier et al. 2023, S. 46). Allerdings haben Verwaltungen oft Bedenken, ob eine Verringerung der Stellplatzpflicht eine Mehrheit im Gemeinderat findet (Hopfner 2021, 243, 250). Die Diskussionen seien häufig „schwierige, politisch motivierte und aufwändige Diskussionen“ (Hopfner 2021, S. 301).

Die Krux: Autofahrer*innen bevorzugen Parken im öffentlichen Raum, Leerstand bei privaten Stellplätzen

Die Stellplatzpflicht als Prävention für überparkte Straßen beruht auf der Grundannahme, dass Autofahrer*innen eher auf den privat errichteten Stellplätzen parken, statt im öffentlichen Raum, weshalb eine Stellplatzpflicht zugedachte Straßen verhindern würde. Allerdings stellen Küster und Peters (2018, S. 40) fest, dass die Errichtung von privaten Stellplätzen das Straßenparken nicht reduziert, sondern schlicht mehr Parkflächen schafft. Der Parkdruck im öffentlichen Raum – also die Auslastung von Parkraum – nimmt zu, trotz des weiterhin steigenden Stellplatzangebotes im privaten Raum (Gies und Hertel 2021, S. 7). Notz (2017, S. 98) stellt fest, dass Autofahrer*innen es bevorzugen, ihr Kfz „kostenfrei am Straßenrand in größtmöglicher Nähe zum Zielort“ abzustellen. Blees (2021) verdeutlicht dieses Phänomen anhand einer Fallstudie in Darmstadt-Arheilgen. Der Studie zufolge besteht für fast zwei Drittel der im Untersuchungsgebiet geparkten Autos ein privater Stellplatz, der nicht oder anderweitig genutzt wird (S. 14). Das gesamte Stellplatzangebot ist folglich größer als nötig. Dies wird gestützt durch vielfach festgestellte hohe Leerstandsquoten und nicht funktionsentsprechende Fremdnutzungen in privaten Parkbauten (siehe Baukostensenkungskommission 2015, S. 89; BBSR 2017, S. 17; Blees 2021; Ruhrort 2019, S. 214; Wachter 2014, S. 71, 72, 89; Weidner 2012, S. 26-29, 111; sowie Fußnote 8, S. 26). Blees kommt zu dem Schluss, dass „eine Erhöhung der Stellplatzrichtzahlen [...] nicht geeignet ist, die Straßen vom Parkdruck zu entlasten, da mit der Stellplatzbaupflicht keine Nutzungspflicht einhergeht“ (2021, S. 14). Um die Nutzungsquote von privaten Stellplätzen zu steigern und den öffentlichen Raum zu entlasten, müssten Push-Maßnahmen wie eine Reduzierung des öffentlichen Parkraums oder Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Kapitel 5.4 führt dies weiter aus.

Immobilienwirtschaft: Stellplätze sind Vermarktungsargument und Kostenfaktor

Die Immobilienwirtschaft blickt von zwei Perspektiven auf das Thema private Stellplätze und Stellplatzpflicht. Einerseits sind Stellplätze ein Vermarktungsargument von Wohnungen, andererseits ein nicht unerheblicher Kostenfaktor (Deschermeier et al. 2023, S. 4; Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 17). Die Attraktivität von Wohnungen nimmt mit einem Stellplatz zu, insbesondere bei höheren Einkommensgruppen (Deschermeier et al. 2023, S. 10–11). Für Investor*innen ist die Rendite entscheidend, weshalb eine möglichst effiziente Ausnutzung mit gewinnbringenden Nutzungen auf Grundstücken erreicht werden soll, insbesondere bei teuren, innerstädtischen Grundstücken (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 31). Auch aus Sicht der Flächensparsamkeit ist dies grundsätzlich erstrebenswert. In der Folge wird auf den deutlich teureren Bau von Tiefgaragen ausgewichen. Die hohen Baukosten machen es umso wichtiger für die Bauherr*innen, nicht zu viele Stellplätze zu errichten bzw. errichten zu müssen. Entsprechend ist es für die Bauherr*innen wichtig, dass die Stellplatzpflicht am tatsächlichen Bedarf orientiert ist. Das Thema Baukosten wird in Kapitel 5.3 ausführlicher diskutiert.

Die Immobilienwirtschaft hat ein inhärentes Interesse daran, einen Ausgleich zwischen Kosten und Attraktivität der Wohnung zu schaffen und könnte so den am Markt optimalen Stellplatzschlüssel sowie eine Stellplatzmiete erreichen, die zumindest zu größerem Anteil als bisher die Bau- und Betriebskosten abdeckt. Allerdings besteht kein echter Markt, solange das Straßenparken in großen Mengen und kostenlos zur Verfügung steht und so die Errichtungs- und Instandhaltungskosten nicht von den Nutzer*innen getragen werden (Deschermeier et al. 2023, S. 45; Notz 2017, S. 98). Marktwirtschaftlich gesehen sinkt die Nachfrage und Zahlungsbereitschaft für private Stellplätze, wenn im öffentlichen Raum kostenlos Parkplätze bereitgestellt werden (Deschermeier et al. 2023, S. 45). Die Befürchtung von Politik und Verwaltung, dass Bauherr*innen von sich aus nicht genügend Stellplätze schaffen, kann zutreffend sein, wenn der öffentliche Raum nicht reguliert und bepreist wird und somit kein Markt entstehen kann (Hopfner 2021, S. 203; Küster und Peters 2018, S. 40).

5.2 Fehlende empirische Grundlage, fehlende standardisierte Berechnungsmethodik, zu hohe pauschale Mindestvorgaben

Autos werden durchschnittlich nur etwa 45 Minuten am Tag bewegt, über 23 Stunden täglich werden sie geparkt und nehmen damit große Flächen in Anspruch (Nobis und Kuhnimhof 2019, S. 5). Umso erstaunlicher scheint es, dass sich die Forschung und Literatur überwiegend mit dem fließenden Verkehr beschäftigt (Inci 2015, S. 50). Wird der ruhende Verkehr betrachtet, so nur selten das Parken am Quellort, also selten an der Wohnung (Christiansen et al. 2017, S. 4190). Es fehlt im ersten Schritt an empirischen Untersuchungen zum zu erwartenden Pkw-Bestand in Neubauten und neuen Quartieren, die es erlauben, den heutigen durchschnittlichen Pkw-Besitz auf ein neues Quartier zu übertragen und dabei Lage, Bewohner*innenschaft und Infrastruktur einzubeziehen. Weiterhin fehlt es an Erkenntnissen, wie Maßnahmen für alternative Mobilität wirken, um den Stellplatzschlüssel adäquat abzumindern.

Fehlende empirische Grundlage für den Stellplatzbedarf

Die Stellplatzrichtzahlen und Stellplatzpflichten basieren nicht auf empirischen Untersuchungen (Hekler und Gertz 2024, S. 7; Küster und Peters 2018, S. 12; Notz 2017, S. 64). Tahedl (2021, S. 9) legt dies überzeugend dar: „Ein Vergleich über mehr als 20 Großstädte anhand eines fiktiven Beispielprojekts mit 200 Wohneinheiten erbrachte eine Bandbreite von 38 bis 304 mindestens herzustellenden Stellplätzen.“ Eine ähnliche Rechnung von Hopfner (2021, S. 207) für ein Mustergebäude mit zehn Wohnungen kommt zu ähnlichen Ergebnissen, hier variieren die geforderten Stellplätze zwischen fünf und zwanzig. Vereinzelte Versuche, eine empirische Grundlage zu schaffen, folgen keiner standardisierten Methodik. So kommt ein Gutachten in München zu dem Schluss, es gäbe keinen Zusammenhang zwischen ÖPNV-Anbindung und Stellplatzbedarf, während ein Verkehrsmodell in Düsseldorf zum gegenteiligen Ergebnis kommt (Hopfner 2021, S. 209, 212). Naheliegender wäre es, pauschale Stellplatzpflichten im ersten Schritt am aktuellen Pkw-Bestand pro Haushalt zu orientieren, doch auch dies ist nicht der Fall (Hekler und Gertz 2024, S. 7). In der Region Brüssel-

Hauptstadt haben beispielsweise nur 45 Prozent der Haushalte ein Auto, gleichzeitig ist jedoch ein Stellplatz pro Wohnung vorgeschrieben (Küster und Peters 2018, S. 40, Aktualität geprüft). Evaluationen von Stellplatzsatzungen erfolgen nur selten (Hopfner 2021, S. 190). Eine zeitweise Evaluation erfolgte in Hamburg, als 2014 die Stellplatzpflicht im Wohnungsbau abgeschafft wurde. Mit ihr wurde jedoch auch die Pflicht abgeschafft, dass die Anzahl der Stellplätze in Bauanträgen enthalten sein muss, was eine Evaluation erheblich erschwert (Gertz 2018, S. 20).

Großzügige Vorgaben über den Bedarf hinaus

Statt einer empirischen Herleitung unter Bezug auf die lokalen Gegebenheiten orientieren sich Kommunen – nicht nur in Deutschland – an den Richtzahlentabellen anderer Bundesländer und vergleichbaren (Nachbar-)Kommunen, die teilweise schon außer Kraft getreten sind (Hopfner 2021, S. 208; Küster und Peters 2018, S. 12; Shoup 2017, S. 27–31). Notz (2017), Shoup (2017), Hopfner (2021) und Deschermeier et al. (2023) kritisieren darüber hinaus, dass Richtzahlen weit über den Bedarf hinausgehen. Sie „bezeichnen ein *für alle Fälle* mehr als ausreichendes Stellplatzangebot“ (Notz 2017, S. 64; eigene Hervorhebung), sind an den seltenen Spitzenauslastungen orientiert (Shoup 2017, S. 24), sind „eher großzügig bemessen“ (Hopfner 2021, S. 208) und eine „staatlich verordnete Angebotsausweitung mit Sicherheitspuffer“ (Deschermeier et al. 2023, S. 2).

Fehlende standardisierte Berechnungsmethodik

In den Kommunen bestehen Unsicherheiten, Stellplatzzahlen festzulegen, sowie der Wunsch nach rechtssicheren, fundierten Berechnungen (Gertz in Tahedl 2021, S. 40; Hopfner 2021, S. 205, 208). Dies betrifft seit Jahrzehnten fast jede Kommune bundesweit, da fast überall eine Stellplatzpflicht gilt, entweder über die Landesbauordnung oder eine eigene Stellplatzsatzung (Albrecht et al. 2022, S. 25). Trotzdem wurde diese methodische Lücke bisher nicht geschlossen. In den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die in der Verkehrsplanung eine ähnliche Rolle spielt wie in anderen Bereichen die Deutsche Industrienorm (DIN), war bis zur Novellierung im Jahr 2023 eine Richtzahlen-

tabelle enthalten. Bei den Werten darin handelte es sich laut Fußnote um einen Durchschnitt der Richtwerte in den LBOs, also um einen Zirkelschluss (Weidner 2012, S. 85). In der Novellierung der EAR 2023 ist keine Richtzahlentabelle mehr angehängt (FGSV 2023). Die EAR 2023 beschreibt dafür ein „differenziertes Verfahren zur Prognose des Parkraumbedarfs“, das den Bedarf anhand von u. a. der Anzahl der Nachfragenden (z. B. Einwohner*innen, Arbeitnehmer*innen), dem Verkehrsaufkommen, der Verkehrsmittelwahl, dem Besetzungsgrad und von Tagesganglinien ermitteln soll (FGSV 2023, S. 21–22). Voraussetzung dafür sind umfassende und aufwändige Erhebungen, das Berechnungsschema ist theoretisch und nicht praxisorientiert, eine Beispielberechnung fehlt (FGSV 2023, S. 20–22). Für Neubaugebiete mit entsprechend neuen ÖPNV-Anbindungen müssen zwangsläufig Annahmen getroffen werden, die keine weitere Berücksichtigung finden. Die FGSV bleibt also einen bedarfsorientierten Berechnungsstandard schuldig.

Aktuelle Ansätze zur Berechnung des Stellplatzbedarfs

Bates und Leibling (2012, S. 93–94) weisen darauf hin, dass es anhand von Zensusdaten möglich sei, Rückschlüsse auf den Stellplatzbedarf zu ziehen, schränken aber ein, dass lokale Erfahrungen miteinbezogen werden sollten. Eine konkrete Berechnungsmethodik liefern sie nicht. Tahedl (2021) und Deschermeier et al. (2023, S. 19–22) haben anhand von statistischen Untersuchungen jeweils eine Berechnungsmethodik vorgeschlagen, die es ermöglicht, den zu erwartenden Bedarf für ein Neubauprojekt zu ermitteln und dabei Lage, Bewohner*innenschaft und Infrastruktur zu berücksichtigen. Für beide Methoden gilt, dass der aktuelle durchschnittliche Pkw-Besitz auf das Neubauprojekt übertragen wird. Zusätzliche Maßnahmen für Mobilitätsangebote sind hingegen unberücksichtigt und sollten im nächsten Schritt vom ermittelten Stellplatzschlüssel abgezogen werden (Deschermeier et al. 2023, S. 22; Tahedl 2021, S. 25). In der Arbeit von Deschermeier et al. fehlt die beispielhafte Berechnung anhand eines Fallbeispiels. Ein Vergleich der beiden Berechnungsmethoden sowie der Berechnungsmethodik der FGSV scheint in einer zukünftigen Arbeit lohnenswert.

5.3 Auswirkungen von Stellplatzpflichten

Die Auswirkungen von Stellplatzpflichten, wie sie aktuell gehandhabt werden, lassen sich in drei Bereiche gliedern: Erstens sind sie Katalysatoren für die Motorisierung und behindern so die Mobilitätswende, zweitens sorgen sie für relevante Flächenversiegelung und behindern Klimaanpassung, drittens steigern sie die Baukosten in nicht unerheblichem Maße.

Überangebot an Stellplätzen

Die Stellplatzpflicht hat dazu geführt, dass die Zahl der Stellplätze kontinuierlich angestiegen ist (Christiansen et al. 2017, S. 4190). Das weiterhin ansteigende Stellplatzangebot wird fast ausschließlich im privaten Bereich geschaffen – zurückzuführen auf die Stellplatzpflicht –, während im öffentlichen Straßenraum kaum mehr Parkplätze neu geschaffen werden (Huber-Erler 2010, S. 4, 23). Das Angebot übersteigt damit den Bedarf (Christiansen et al. 2017, S. 4190; Deschermeier et al. 2023, S. 25), was durch zahlreiche Erhebungen unterstützt wird, die hohe Leerstandsquoten in Parkbauten beobachten (z. B. BBSR 2017, S. 17; Bles 2021; Ruhrort 2019, S. 214). Das liegt auch daran, dass „nur in wenigen Bundesländern [...] der Tatsache Rechnung getragen [wird], dass identische Wohngebäude an verschiedenen Standorten unterschiedliche Bedarfe auslösen können“ (Hopfner 2021, S. 189).

Steigende Motorisierung

Im Sinne des Prinzips „Infrastruktur sät Verkehr“ (Kapitel 3.1) hat die Stellplatzpflicht zuverlässig mehr Infrastruktur für den Pkw-Verkehr geschaffen und so die Motorisierung unterstützt. In den Veröffentlichungen besteht Einigkeit darüber, dass die derzeitigen Stellplatzsatzungen die Mobilitätswende behindern (Albrecht et al. 2022; Bates und Leibling 2012; Bauer et al. 2022a; Deschermeier et al. 2023; Gies und Hertel 2021; Hopfner 2021; Huber-Erler 2010; Notz 2017; Seemann und Knöchel 2018). Stellplatzpflichten waren während des Leitbildes der autogerechten Stadt ein verkehrspolitisches Instrument, um mehr Parkraum für die schnell anwachsenden Pkw-Zahlen zu gewährleisten und den Pkw-Besitz zu fördern und waren in dieser Hinsicht auch erfolgreich (Seemann und Knöchel 2018, S. 350). Obwohl das Leitbild der

autogerechten Stadt dem Leitbild der kompakten und durchmischten Stadt gewichen ist, hat sich an der Angebotsorientierung der Stellplatzpflicht kaum etwas geändert. Durch die Stellplatzpflicht wird das Auto attraktiver, da sie das Parken am Wohnort garantiert, es in hoher Qualität und in kürzestem Abstand zur Wohnung und häufig ebenerdig bereitstellt (Notz 2017, S. 64; Ruhrort 2019, S. 211). Im Gegensatz zum ÖPNV, dessen Haltestellen weiter entfernt sind, und dem Radverkehr, dessen Abstellanlagen oftmals nicht witterungs- und diebstahlgeschützt oder nur über Kellertreppen erreichbar sind, ist der Autoverkehr deutlich bevorteilt, was das Autofahren attraktiver macht und deshalb die Mobilitätswende behindert (Ruhrort 2019, S. 211; ZNM NRW 2023, S. 15). Ausführlich wird die Rolle des Parkens für die Mobilitätswende in Kapitel 3.3 diskutiert. Die Besonderheit der Stellplatzpflicht ist der Leitgedanke, Parken auf den privaten Grundstücken umzusetzen (Deschermeier et al. 2023, S. 4). Dies verlagert die Pkw-Stellplätze zunehmend in die private Hand und beschneidet damit die Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen (ZNM NRW 2023, S. 10), eine Beeinflussung des Angebots ist kaum mehr möglich, sobald die Stellplätze errichtet wurden.

Flächenversiegelung durch Oberflächenparken

Der durch die Stellplatzpflichten ausgelöste Flächenverbrauch ist in Verbindung mit den Baukosten zu betrachten: Oberflächenparken ist flächenintensiv, dafür verhältnismäßig kostengünstig. Wird stattdessen eine Tiefgarage errichtet, so wird deutlich weniger Fläche versiegelt, die Baukosten erhöhen sich allerdings um ein Vielfaches (Deschermeier et al. 2023, S. 46). Jeder Stellplatz benötigt einschließlich Zuwegung 20 bis 30 Quadratmeter (ZNM NRW 2023, S. 13). Werden die Stellplätze an der Oberfläche errichtet, steht dieser Raum nicht mehr für andere Nutzungen wie Spielen, Aufenthalt, Sport und Begrünung zur Verfügung, zum anderen wird die Fläche versiegelt. Die wichtigen Planungen für die Klimaanpassung von Städten an Hitze- und Starkregenereignisse werden durch die Stellplatzpflicht behindert (Albrecht et al. 2022, S. 24). Tiefgaragen versiegeln aufgrund der Zu- und Abfahrtswege zwar mehr Fläche, als wenn keine Stellplätze errichtet würden, aber deutlich weniger als Oberflächenstellplätze (Schnüll und Wöbbeking 1997 in Weidner 2012, S. 102). Wird Parkraumbewirtschaftung und eine Reduktion der

Straßenparkplätze eingeführt, um Parken auf die Privatgrundstücke zu verlagern und Straßenraum umzuwidmen, kann es zu unbeabsichtigter Versiegelung kommen: Bates und Leibling (2012, S. 97) konnten beobachten, dass unversiegelte Vorgärten in versiegelte Parkplätze umgebaut wurden, nachdem Parkraumbewirtschaftung und Bewohner*innenparken eingeführt wurde.

Steigende Bau- und Wohnkosten durch kostenintensive Hoch- und Tiefgaragen

Die Kosten je Stellplatz unterscheiden sich stark zwischen Oberflächenstellplätzen und Tiefgaragenstellplätzen. Der Stellplatzleitfaden von NRW nennt Errichtungskosten für ebenerdige, offene Stellplätze von bis zu 3.500 Euro, für Stellplätze in Parkhochbauten zwischen 7.000 und 25.000 Euro je Stellplatz und für Tiefgaragenstellplatz je zwischen 25.000 und 70.000 Euro (Stand 2021, ZNM NRW 2023, S. 13). Eine Veröffentlichung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat – hochgerechnet auf das Baupreisniveau von 2015 auf 2024 – durchschnittliche Kosten von 5.000 Euro je ebenerdigen Stellplatz und 80.000 Euro je Tiefgaragenstellplatz angegeben (BBSR 2017, S. 17). Die Preisspannen innerhalb der einzelnen Kategorien ergeben sich aus der Bodenbeschaffenheit, der Nähe zum Grundwasser und der Lage und Erschließung der Stellplätze. Der Trend hin zu größer werdenden Ausmaßen der Autos führt mittelbar auch zu größeren Stellplätzen und damit zu höheren Baukosten. Zu den Errichtungskosten kommen jährliche Betriebskosten hinzu, die sich anteilig an den Baukosten bemessen und zwischen zwei und acht Prozent betragen (Gies und Hertel 2021, S. 13). Im Falle eines Tiefgaragenstellplatzes mit 70.000 Euro Baukosten entspräche das 117 Euro pro Monat. Deschermeier et al. (2023, S. 39) haben ermittelt, dass die Median-Stellplatzmiete in den sieben größten deutschen Großstädten für einen Tiefgaragenstellplatz zwischen 70 und 100 Euro liegt – sofern überhaupt eine gezahlt wird (Christiansen et al. 2017, S. 4193). Das Land Schleswig-Holstein hat sogar für Stellplatzmieten im geförderten Wohnungsbau Obergrenzen erlassen: Für Außen- und Carportstellplätze sind maximal 30 Euro pro Monat und für Garagen- und Tiefgaragenstellplätze maximal 60 Euro pro Monat erlaubt (MILIG 2023). Die Stellplatzmieten decken somit oft nicht einmal die Betriebskosten, sicher nicht die Baukosten. Diese werden auf die Miete

und damit auf alle Mieter*innen umgelegt, ob diese einen Pkw besitzen oder nicht (Baukostensenkungskommission 2015, S. 58; Deschermeier et al. 2023, S. 11). Im Stellplatzleitfaden NRW werden Mietsteigerungen durch die Umlegung der Baukosten für Stellplätze von fünf bis fünfzehn Prozent angegeben (ZNM NRW 2023, S. 13).

Walberg und ARGE e.V. (2022, S. 8) schlussfolgern, dass „angemessene [Stellplatz-]Richtwerte [...] ein Beitrag zum bezahlbaren Wohnen [sind]“ und Seemann und Knöchel (2018, S. 348) fassen zusammen, dass „mit Hilfe einer Reduktion der Stellplatzschlüssel geringere Baukosten und damit günstigere Mieten und Kaufpreise sowie die Förderung umweltfreundlicher Mobilität mit positiven Auswirkungen für Mensch, Umwelt und Stadtbild realisiert werden [können]“ (Seemann und Knöchel 2018, S. 348).

5.4 Unzureichende Kombination mit Push-Maßnahmen

Durch flankierende Push-Maßnahmen können sowohl die eigentliche Intention von Stellplatzpflichten unterstützt als auch einige negative Auswirkungen der Stellplatzpflichten gemindert werden. Push-Maßnahmen können vielfältig sein, besonders relevant im Kontext der Stellplatzpflicht ist das Parkraummanagement (Kapitel 3.3) und davon vor allem die Regulierung des Angebots sowie die Bepreisung bzw. die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum. Eine Reduzierung des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum (z. B. durch Parkverbote, Bepollerung, Rückbau und Umnutzung von Parkplätzen) kann die Nutzungsquote von bereits gebauten privaten Stellplätzen erhöhen und eine Verlagerung in den öffentlichen Raum und damit eine Fehlernutzung verhindern (Blees 2021, S. 14). Eine konsequente Parkraumbewirtschaftung und -kontrolle hat einen ähnlichen Effekt, eine Kombination der Maßnahmen ist sinnvoll, um die volle Wirkung zu entfalten (Deschermeier et al. 2023, S. 9).

Push-Maßnahmen werden grundsätzlich eher zögerlich eingesetzt, da sie „politisch als problematisch gelten“ und angenommen wird, dass sie „auf weniger Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen als ‚Pull-Maßnahmen‘“ (Ruhrort 2019, S. 262). Der Stellplatzleitfaden NRW beschreibt das Parkraummanagement als „ungeliebtes, weil konflikträchtiges,

aber zugleich auch ein außerordentlich wichtiges Handlungsfeld“ (ZNM NRW 2023, S. 9). Steg und Schuitema (2007, S. 353) weisen darauf hin, dass die Akzeptanz von Push-Maßnahmen in der Bevölkerung deutlich höher sein könnte, als von Politiker*innen angenommen. Das in Kapitel 5.1 beschriebene Parkverhalten, bei dem Autofahrer*innen den öffentlichen Raum statt ihrer privaten Stellplätze vorziehen, die Leerstandsquote in Hoch- und Tiefgaragen sowie der häufig überparkte öffentliche Raum zeugen davon, dass effektive Parkraummanagementmaßnahmen kaum ein- und durchgesetzt werden.

Die Stellplatzpflicht wird also nicht mit der Debatte um Push-Maßnahmen verbunden, Stellplatzleitfäden streifen das Thema nur am Rande. Der Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein (Walberg und ARGE e.V. 2022) widmet dem Parkraummanagement lediglich zwei Sätze auf insgesamt 45 Inhaltsseiten. Der Abschnitt geht dabei allein auf die Mehrfachnutzung eines Parkplatzes ein, beispielhaft empfehlen die Autoren eine zeitliche Befristung der Parkzeit (S. 9). Parkraumbewirtschaftung, Parkraumkontrolle oder die Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Raum werden nicht thematisiert. Der Stellplatzleitfaden für Nordrhein-Westfalen (ZNM NRW 2023) ist diesbezüglich ausführlicher, von 56 Inhaltsseiten werden dem Parkraummanagement 1,5 Seiten gewidmet (S. 9-10). Hier werden die Hintergründe und Zusammenhänge erläutert und es wird den Kommunen empfohlen „Parkraummanagement stets im Gesamtzusammenhang zu betrachten“ (ZNM NRW 2023, S. 10). Eine klare Empfehlung, Stellplatzpflichten mit Push-Maßnahmen zu kombinieren, fehlt aber auch hier.

5.5 Zwischenfazit: Eignung von Stellplatzsatzungen als Instrument für die Mobilitätswende

Die Landesbauordnungen und kommunalen Stellplatzsatzungen schreiben in fast allen Bundesländern und Kommunen vor, dass bei Neubauvorhaben eine Mindestanzahl an Pkw-Stellplätzen errichtet werden muss. Die Mindestvorgaben sind nicht bedarfsorientiert hergeleitet, sondern großzügig bemessen. Durch sie wird ein steigendes und oftmals den Bedarf übersteigendes Angebot an Pkw-Stellplätzen

geschaffen. Dies zementiert die umfassenden Privilegien des Kfz-Verkehrs und behindert die Mobilitätswende.

Zunehmend werden jedoch Gestaltungsspielräume eingeräumt, die es den Bauherr*innen ermöglichen, weniger Stellplätze zu errichten, wenn beispielsweise die Lage zentral oder die ÖPNV-Anbindung sehr gut ist oder alternative Mobilitätsangebote wie Carsharing oder qualitativ hochwertiges Fahrradparken eingesetzt werden. Dabei ist der Pkw-Stellplatz die „Währung“ für Mobilität, eine bestimmte Anzahl an Pkw-Stellplätzen kann eingetauscht werden. Der Wechselkurs ist nicht einheitlich, so ist ein Carsharing-Stellplatz in den verschiedenen Satzungen unterschiedlich viele Pkw-Stellplätze wert. Das liegt auch daran, dass der Wert der Grundwährung nicht festgelegt ist, denn die Mindeststellplatzvorgaben werden nicht empirisch hergeleitet und sind nicht bedarfsorientiert. Zudem können Pkw-Stellplätze im Rahmen der Stellplatzpflicht nicht marktkonform gehandelt werden, solange öffentlicher Parkraum kostenlos und uneingeschränkt zur Verfügung steht. Mit dem Pkw-Stellplatz als Währung wird Autoverkehr als Standard-Mobilitätsform zementiert, alles andere ist eine Abweichung von der Regel. Die Abweichungen von der Regel müssen umfassend nachgewiesen und begründet werden, was die Implementierung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten hemmt.

Es steht außer Frage, dass Neubauvorhaben Quell- und Zielverkehr auslösen und es sinnvoll ist, Bauherr*innen an den Mobilitätskosten zu beteiligen. Mit einer Abschaffung der Stellplatzpflicht würden Kommunen „ohne Not ein Steuerungsinstrumentarium der Verkehrspolitik aus der Hand geben“ (Gertz 2018, S. 21; siehe auch Schreier et al. 2020, S. 7). Überwunden werden muss die nach wie vor starke Fokussierung auf den Pkw-Verkehr. In der aktuellen Form ist die Stellplatzsatzung und die Stellplatzpflicht behindernd für die Mobilitätswende. Vielversprechende Ansätze von Abminderungen durch z. B. alternative Mobilitätsangebote werden noch zu zaghaft eingesetzt und greifen deshalb zu kurz. Eine Weiterentwicklung hin zu einer alle Verkehrsmittel umfassenden Pflicht könnte dieses Instrument zu einem Instrument der Mobilitätswende machen. Die Idee einer „Mobilitätspflicht“ wird in Kapitel 8.3 andiskutiert. Im Vergleich der Landesbauordnungen ist die Bremische Variante positiv aufgefallen. Das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist „eine sehr gute

Grundlage, um Investitionen in Pkw-Stellplätze in zukunftsfähige Mobilitätskonzepte umzuleiten“ (Schreier et al. 2020, S. 25). Deshalb wird sie im Exkurs 3 näher beleuchtet.

Exkurs 3: Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz in der Freien Hansestadt Bremen

In Bremen ist seit Ende 2022 das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (Mob-BauOG) in Kraft (Freie Hansestadt Bremen 2022). Es löst das Stellplatzortsgesetz ab und legt den Fokus noch stärker auf Mobilitätsbedarfe statt auf Pkw-Stellplätze (SBMS o. J.a). Für die Weiterentwicklung wurde eine Evaluationsstudie durchgeführt (SBMS o. J.a; Schreier et al. 2020). Die Besonderheit ist, dass ab einer bestimmten Größe eines Bauvorhabens ein je nach Lage festgelegter Anteil des sogenannten Stellplatznormbedarfs durch Mobilitätskonzepte erfüllt werden *muss* und das zu einem nicht unerheblichen Teil: In den innenstadtnahen Zonen müssen 25 bis 75 Prozent der Stellplätze durch Mobilitätskonzepte erfüllt werden. Die verbleibenden rechnerischen Stellplätze können entweder als Pkw-Stellplätze hergestellt, durch zusätzliche Maßnahmen ersetzt oder abgelöst werden (SBMS o. J.b, S. 2–3). Die Pkw-Stellplätze werden in ein Mobilitätsbudget umgerechnet, das der Höhe der Ablöse entspricht. Mit diesem Budget werden die Mobilitätsmaßnahmen finanziert. Eine Auflistung an möglichen Maßnahmen, ergänzende Hinweise und die Zulässigkeit für bestimmte Nutzungen sind in einer Broschüre ausführlich beschrieben (SBMS o. J.b, S. 8–10). Bremen hat damit den Pkw-Stellplatz als „Währung“ festgelegt (siehe auch Fazit im Abschnitt zuvor). Der Pkw ist allerdings nicht mehr die Standard-Mobilitätsform – zumindest nicht in der Innenstadt, wo 75 Prozent der rechnerischen Stellplätze ersetzt werden müssen.

6 Stellplatzpflicht in schleswig-holsteinischen Kommunen: Auswertung der Befragung

Für diese Arbeit wurden die 22 amtsfreien Gemeinden und Städte in Schleswig-Holstein mit mehr als 20.000 Einwohner*innen befragt. Abbildung 6-1 zeigt die Lage der Kommunen in Schleswig-Holstein. Tabelle 2 (S. 73) gibt einen Überblick über die 22 Städte. Knapp die Hälfte dieser Städte hat weniger als 30.000 Einwohner*innen. Vier Städte sind als Oberzentren nach zentralörtlichem System Schleswig-Holstein definiert: Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster. Sie haben zwischen 80.000 und 250.000 Einwohner*innen und sind von überregionaler Bedeutung. Im überwiegenden Teil der 22 größten schleswig-holsteinischen Städte ist die Pkw-Besitzquote, also Pkw pro 1.000 Einwohner*innen, niedriger als im schleswig-holsteinischen (532 Pkw / 1.000 Einw.) und bundesdeutschen Durchschnitt (524 Pkw / 1.000 Einw., Tabelle 2, S. 73). Der Pkw-Besitz pro Haushalt kann bis auf die Oberzentren Schleswig-Holsteins aufgrund von fehlenden Daten zu Haushalten nur näherungsweise bestimmt werden (Tabelle 2, S. 73). So sind in Flensburg und Kiel jeweils 0,8 Pkw pro Haushalt verfügbar, in Lübeck 0,9 und Neumünster 1,1 private Pkw pro Haushalt. In den übrigen Städten rangiert der Wert näherungsweise zwischen 0,9 und 1,2.

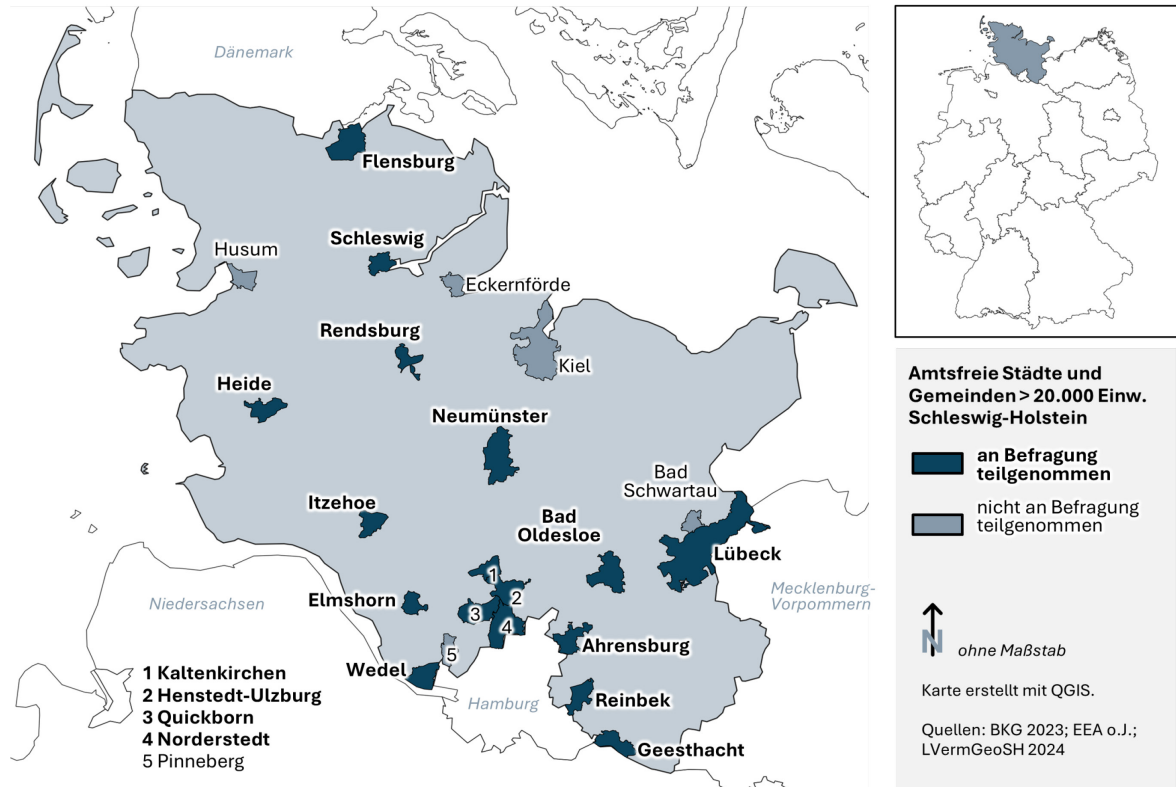


Abbildung 6-1: Karte mit amtsfreien Städten u. Gemeinden > 20.000 Einwohner*innen in Schleswig-Holstein und Teilnahme an Befragung

Quelle: eigene Darstellung

In Tabelle 3 (S. 74) werden die Stellplatzsatzungen in den 22 Kommunen miteinander verglichen. Sieben Städte, also ein Drittel, haben weder eine örtliche Bauvorschrift im Rahmen eines Bebauungsplanes (B-Plan), noch eine eigenständige Satzung. 15 Städte haben lokale Regelungen zu Stellplätzen. Davon haben zwölf Städte eine eigenständige Satzung und drei Städte eine örtliche Bauvorschrift im Rahmen eines B-Plans. Alle Satzungen – bis auf eine im Rahmen eines B-Plans in Wedel von 1981 – sind nach 2014 in Kraft getreten, also nach Auslaufen des Stellplatzerlasses und der Richtzahlentabelle von Schleswig-Holstein. Der Mindeststellplatzschlüssel rangiert zwischen 0,3 und 2,0 mit einer Tendenz zu 0,7 bis 1,0 Stellplätze pro Wohneinheit. Häufig wird die Stellplatzpflicht nach Quadratmeterzahl gestaffelt, die Schwellenwerte

variieren stark (Tabelle 3, S. 74). Die meisten Städte sehen Abminderungsoptionen in bestimmten Zonen (z. B. Innenstadt) vor, bei besonders guter ÖPNV-Anbindung oder bei gefördertem Wohnungsbau. Die Hälfte der Städte ermöglicht Abminderungen durch Mobilitätskonzepte, drei davon haben dem Thema einen eigenen Paragraphen in der Satzung gewidmet. Die Formulierungen ähneln sich stark. Besonders aufgefallen ist bei der Recherche die Satzung sowie die dazugehörigen Anwendungsregeln in Bezug auf den Paragraphen zu Mobilitätskonzepten in der Stadt Flensburg. Dies wird in Exkurs 4 (S. 71) detaillierter ausgeführt.

Viele Städte haben eine zumutbare Distanz zum Stellplatz definiert, meist 300 bis 500 Meter. Heraus sticht Pinneberg mit einer sehr geringen zumutbaren Distanz zum Fahrradstellplatz von nur 50 Metern. Geregelt werden oft auch Ablösebeträge. Diese rangieren zwischen 4.200 Euro pro Stellplatz in Rendsburg bis 33.000 Euro in Ahrensburg. Mehrere Städte haben die Ablösebeträge orientiert am Baukostenpreisindex dynamisiert, doch auch dynamisiert liegen die Ablösebeträge (noch) unter den Ahrensburger 33.000 Euro pro Stellplatz.

Von den 22 befragten Kommunen haben 17 an der Befragung teilgenommen (77,3 Prozent), nicht teilgenommen haben Bad Schwartau, Eckernförde, Husum, Pinneberg und Kiel. Im folgenden Kapitel wird die Gruppe der teilnehmenden Städte charakterisiert. Danach folgt die Auswertung der Antworten für zunächst die Städte mit örtlicher Bauvorschrift mit den drei Themenbereichen (1) Prozess der Erstellung der Stellplatzsatzung (Kapitel 6.2.1), (2) Umsetzungspraxis (Kapitel 6.2.2) sowie (3) die Reduzierung der Stellplatzpflicht (Kapitel 6.2.3). Danach werden die Ergebnisse der Städte beschrieben, in denen keine örtliche Bauvorschrift vorliegt (Kapitel 6.3). Im Anschluss werden die Fragen, die durch alle Städte beantwortet wurden, anhand des Themenbereichs der Faktoren des Stellplatzbedarfs und flankierende Maßnahmen (Kapitel 6.4) sowie der Änderungswünsche Landesbauordnung beschrieben (Kapitel 6.5). Darauf folgt der Vergleich mit den Ergebnissen aus der baden-württembergischen Befragung (Kapitel 6.6). In Kapitel 7 werden die Ergebnisse zusammengefasst und diskutiert.

Exkurs 4: Regelungen der Stadt Flensburg zu Mobilitätskonzepten

Explizite Regelungen, die über die einfache Erwähnung von Mobilitätskonzepten hinausgehen, sind selten. Als einzige schleswig-holsteinische Stadt regelt Flensburg Mobilitätskonzepte detaillierter, weshalb hier näher darauf eingegangen wird.

Der Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein macht keinen Formulierungsvorschlag und geht nicht näher auf Mobilitätskonzepte ein (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 12-13, 20). Er verweist stattdessen auf den Stellplatzleitfaden aus NRW sowie als gutes Beispiel auf die Stellplatzsatzung in Göttingen, die hier kurz vorgestellt werden (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 20). Der Stellplatzleitfaden NRW erwähnt in der Musterstellplatzsatzung Mobilitätskonzepte nur verschachtelt (ZNM NRW 2023, S. 19, § 4 (1)), macht jedoch einen detaillierten Formulierungsvorschlag für eine Anlage zur Stellplatzsatzung, in der die Prüfung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten ausgeführt werden (ZNM NRW 2023, S. 26). Der Formulierungsvorschlag enthält konkrete Abminderungszahlen z. B. für Carsharing oder ÖPNV-Tickets, stellt zugleich aber hohe Anforderungen an Nachweise und Begründungen. Die Stadt Göttingen hat auf komplexe Anforderungen verzichtet und sie darauf reduziert, dass Mobilitätskonzepte „nachprüfbar gestaltet sein und dabei konkrete Konzeptbestandteile benennen [müssen]“ (Stadt Göttingen 2017, § 7 (1)). Göttingen hat ein Punktesystem eingeführt. Je nachdem welche und wie viele Maßnahmen kombiniert werden, können bei Studierendenwohnen bis zu 50 Prozent weniger Stellplätze errichtet werden (Stadt Göttingen 2017, § 7).

Die Stadt Flensburg hat einige Monate vor Göttingen ihre Stellplatzsatzung beschlossen und ermöglicht eine Abminderung der Stellplatzpflicht um bis zu 70 Prozent durch ein Mobilitätskonzept (Stadt Flensburg 2017, § 12). Werden die Maßnahmen über einen festgesetzten Zeitraum aufrechterhalten, ist die Stellplatzpflicht formal nicht mehr nur ausgesetzt, sondern gilt als erfüllt (Stadt Flensburg 2017, § 12 (1)). Auf weitere detaillierte Regelungen in der Satzung verzichtet die Stadt. Der Fachbereich Stadtentwicklung und Klimaschutz ergänzt den Paragraphen mit Anwendungsregelungen (Stadt Flensburg 2020). Das ist insofern

geschickt, da Änderungen leichter möglich sind als der Beschluss einer neuen Satzung.

Bauherr*innen müssen Mobilitätsmaßnahmen in der Höhe des Wertes umsetzen, der der Summe der Ablösebeträge entspricht, die für die nicht errichteten Stellplätze fällig gewesen wären. Dieses Äquivalenzprinzip findet sich auch in im Bremer Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (Exkurs 3, S. 67). Die Anwendungsregeln unterscheiden zwischen qualifizierten Maßnahmen und sonstigen Maßnahmen. Zu den qualifizierten Maßnahmen zählen nur Carsharing und ÖPNV-Zeitkarten. Für diese gibt es konkrete Anwendungsregeln, um den Prüfungsaufwand zu verringern und Antragsteller*innen gleich behandeln zu können (Stadt Flensburg 2020, Punkt 3). Sonstige Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie Leihräder, E-Ladeinfrastruktur, qualitative Fahrradabstellmöglichkeiten unterliegen der Einzelfallprüfung.

Die Bauherr*innen legen fest, wie viele Stellplätze sie durch ein Mobilitätskonzept weniger errichten wollen und legen nachprüfbar dar, wie die alternativen Mobilitätsmaßnahmen den Stellplatzbedarf reduzieren. Welche Maßnahmen ausreichend sind, also beispielsweise ein Schlüssel für den Ersatz durch Carsharing-Stellplätze, wird nicht ausgeführt. Zwei angehängte Berechnungsbeispiele helfen beim Verständnis (Stadt Flensburg 2020, S. 6). Der einzige Orientierungsrahmen ist der äquivalente Geldbetrag zur Ablöse. Dies rückt die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen anstelle von „Pkw-Bedürfnissen“ stärker in den Fokus. Ob Mobilitätskonzepte in Flensburg Anwendung finden und wie gut die Anwendungsregelungen funktionieren, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht geprüft werden. Insgesamt ist die Flensburger Regelung schwieriger zu verstehen als die Bremische Variante (Exkurs 3, S. 67).

Tabelle 2: Schleswig-holsteinische Städte und Gemeinden > 20.000 Einwohner*innen (Stand 21.05.2025)

grau hinterlegt = an Befragung teilgenom-

Stadt/ Gemeinde	Amts- schlüssel ID	Einw. 30.09.2024 ¹	Bevölkerungs- dichte Einw./km ²	Regionalstatistischer Regionstyp nach RegioStaR7 ³	Stadttyp nach zentralörtlichem System SH ⁴	Pkw pro Haushalt ⁵ private Pkw (Pkw insgesamt) näherungsweise	Pkw pro 1.000 Einw. ⁶ private Pkw (Pkw insgesamt)	Stellplatz- satzung vorhanden? ⁷
Ahrensburg	0106203	34.871	980	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	484 (609)	ja
Bad Oldesloe	0106210	25.017	477	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	486 (578)	nein
Bad Schwartau	0105505	20.189	1.097	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Stadttrandkern I. Ordnung	1,1 (1,2)	552 (599)	ja
Eckernförde	0105827	21.581	1.002	Ländliche Region - Städtischer Raum	Mittelzentrum	1,1 (1,2)	559 (605)	ja
Elmshorn	0105620	50.538	2.375	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	0,9 (1,0)	449 (501)	ja
Flensburg	0100100	92.536	1.633	Ländliche Region - Zentrale Stadt	Oberzentrum	0,7 (0,8)	422 (496)	ja
Geesthacht	0105328	33.072	985	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,1)	486 (534)	ja
Heide	0105121	22.520	703	Ländliche Region - Städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,1)	467 (545)	nein
Henstedt-Ulzburg	0106029	28.548	719	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Stadttrandkern I. Ordnung	1,2 (1,3)	573 (658)	ja
Husum	0105428	23.931	923	Ländliche Region - Städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	482 (574)	nein
Itzehoe	0106139	32.559	1.132	Ländliche Region - Städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	483 (570)	ja
Kaltenkirchen	0106039	23.688	1.016	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	510 (591)	ja
Kiel	0100200	249.317	2.098	Stadtregion - Regiopole und Großstadt	Oberzentrum	0,7 (0,8)	381 (449)	ja (nur Stadion)
Lübeck	0100300	219.415	1.023	Stadtregion - Regiopole und Großstadt	Oberzentrum	0,8 (0,9)	407 (466)	nein
Neumünster	0100400	80.423	1.119	Ländliche Region - Zentrale Stadt	Oberzentrum	0,9 (1,1)	468 (542)	nur B-Plan
Norderstedt	0106058	83.473	1.424	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	479 (568)	nein
Pinneberg	0105652	44.901	2.078	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	0,9 (1,0)	441 (492)	ja
Quickborn	0105656	22.379	518	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Stadttrandkern I. Ordnung	1,1 (1,2)	554 (602)	ja
Reinbek	0106246	28.724	914	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	1,0 (1,2)	513 (607)	nur B-Plan
Rendsburg	0105867	30.703	1.286	Ländliche Region - Städtischer Raum	Mittelzentrum	0,8 (1,0)	410 (499)	nein
Schleswig	0105954	26.026	1.066	Ländliche Region - Städtischer Raum	Mittelzentrum	0,9 (1,1)	461 (532)	ja
Wedel	0105684	34.845	1.024	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Mittelzentrum	0,9 (1,0)	432 (472)	nur B-Plan
Schleswig-Holstein gesamt		2.973.725	187			1,1 (1,2)	532 (586)	
Deutschland gesamt		82.769.000	236			1,1 (1,2)	524 (593)	

¹ Statistikamt Nord 2024, Hochrechnung Zensus 2011.^{2,3} BMV 2025.⁴ Land Schleswig-Holstein 2019.⁵ Eigene Berechnung; Anzahl Haushalte: für Flensburg, Kiel, Lübeck, Neumünster bekannt, alle anderen Städte (kursiv) näherungsweise über Verhältnis Einw.

(Statistikamt Nord 2021) und Gesamtzahl der Haushalte (Statistisches Bundesamt 2025b), Haushalte mit Haupt- und Nebenwohnsitz; Anzahl Pkw: KBA 2024.

⁶ Eigene Berechnung, Anzahl Einw.: Statistikamt Nord 2024; Anzahl Pkw: KBA 2024.⁷ Für Details und Quellen siehe Tabelle 3

Tabelle 3: Stellplatzsatzungen schleswig-holsteinische Gemeinden > 20.000 Einwohner*innen (Stand 18.05.2025)

grau hinterlegt = an Befragung teilgenommen

Stadt/ Gemeinde	Stellplatz- satzung vorhanden?	in Kraft seit	Eigenständig, nur B-Plan, nur Ablösesatzung?	Stpl.pflicht Geschoss- wohnungsbau	Details und Reduzierungs- möglichkeiten Stellplatzpflicht	Ablösebeträge Kfz-Stellplätze	Definierte, zumutbare Entfernung Kfz-Stellplatz	Besonderheiten
Ahrensburg ¹	ja	20.12.2022	eigenständig	0,7-2,0	je nach m ² (Schwellen: 75/130 m ²), 0,7 geförd. Wohn.bau; Innenstadt & Nähe Bahnhofpunkt reduzierender Faktor 0,8 (nur Wohnen)	33.000 Euro	-	reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt; sehr hoher Ablösebetrag im Vergleich zu den anderen Städten, aber realistischer in Bezug auf durchschnittliche Kosten (Kapitel
Bad Oldesloe ²	nein	-	-	-	-	-	-	-
Bad Schwartau ³	ja	22.12.2022	eigenständig	0,8-1,6	je nach m ² (Schwellen: 60/100 m ²); -30 % im Kernstadtbereich	6.300 Euro; dynamisiert	300 m (Wohnen), 500 m (übrige)	expliziter Hinweis auf Mobilitätskonzepte; reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt; Ablösebeträge dynamisiert
Eckernförde ⁴	ja	16.09.2022	eigenständig	0,7-1,2	je nach m ² (Schwellen: 70/130 m ²); -20 % im Kernbereich	10.700 Euro	500 m (allgemein)	reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt
Elmshorn ⁵	ja	14.01.2021	eigenständig	0,7	-30 % Sonderzone Innenstadt; -70 % durch Mobilitätskonzept	10.300 Euro (Sonderzone Innenstadt), 8.300 Euro (übriges Stadtgebiet); dynamisiert	300 m (Wohnen), 500 m (übrige)	eigener Paragraf Mobilitätskonzepte; reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt; konkrete Berechnungsformel für Ablösebeträge; Ausweisung aktuelle, dynamische Ablösebeträge auf Webseite
Flensburg ⁶	ja	15.05.2017	eigenständig	0,7-1,5	je nach m ² (Schwellen: 50/65/120 m ²); -50 % Zone I, -30 % Zone II -70 % durch Mobilitätskonzept	13.200 Euro (Zone I), 7.400 Euro (Zone II), 5.100 Euro (übriges Stadtgebiet); reduzierte Beträge für Baulücken; dynamisiert	300 m (Wohnen), 500 m (übrige)	eigener Paragraf Mobilitätskonzepte; Anwendungsregeln Mobilitätskonzepte separat veröffentlicht; reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt; Ausweisung aktuelle, dynamische Ablösebeträge auf Webseite
Geesthacht ⁷	ja	06.02.2023	eigenständig	0,7-2,0	je nach m ² (Schwellen: 75/100 m ²); 0,7 geförd. Wohn.bau	nach LBO	300 m (Wohnen)	-
Heide ²	nein	-	-	-	-	-	-	-
Henstedt-Ulzburg ⁸	ja	20.07.2017	eigenständig	1,0-2,0	je nach m ² (Schwelle: 60 m ²)	6.100 Euro	-	expliziter Hinweis auf Mobilitätskonzept; Mustervertrag Ablösung in Anlage
Husum	nein	-	-	-	-	-	-	Regelung im Rahmen eines B-Plans nicht ausgeschlossen
Itzehoe ⁹	ja	20.12.2023	eigenständig	0,7-1,0	-70% durch Mobilitätskonzepte	10.000 Euro; dynamisiert	300 m (Wohnen), 500 m (übrige)	eigener Paragraf Mobilitätskonzepte
Kaltenkirchen ¹⁰	ja	29.12.2020	eigenständig	1,0	-	9.000 Euro	-	expliziter Hinweis auf Mobilitätskonzepte
Kiel ¹¹	ja	-	eigenständig (aber nur für und bzgl. Holstein-Stadion)	-	-	-	-	Laut eines Kieler Ratsherrn gibt es derzeit keine gemeindeweite Satzung, eine Neufassung ist in Arbeit (Stand 18.05.2025). Lokal für Holstein-Stadion vorhanden. ¹⁷
Lübeck ¹²	nein	02.10.2024	nur Ablösesatzung	0,3-0,7 (nach LBO)	0,3 bei guter ÖPNV-Anbindung / geförd. Wohn.bau (nach LBO)	14.000 Euro	-	-
Neumünster ²	ja	-	nur B-Plan	0,7-1,0	alt 1,0; 0,7 für aktuell in Aufstellung befindliche B-Pläne, vereinzelt weniger	-	-	-
Norderstedt ²	nein	-	-	-	-	-	-	-
Pinneberg ¹³	ja	28.11.2019	eigenständig	0,5-2,0	je nach m ² (Schwellen: 50/75/100 m ²), geringer bei geförd. Wohn.bau; -30 % zentraler Bereich	11.000 Euro (zentraler Bereich), 6.600 Euro (übriges Stadtgebiet)	-	reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt; zumutbare Entfernung Fahrradstellplätze nur 50 m
Quickborn ¹⁴	ja	14.11.2022	eigenständig	1,0-2,0	je nach m ² (Schwellen: 40/70 m ²); bei guter ÖPNV-Anbindung reduzierender Faktor 0,8	9.200 Euro; dynamisiert	-	reduzierte Pflicht für Teilbereiche der Stadt; Flächenansatz von 22,5 m ² pro Stellplatz inkl. Verkehrsfläche
Reinbek ²	ja	-	nur B-Plan	1,5	-	-	-	-
Rendsburg ¹⁵	nein	20.12.2022	nur Ablösesatzung	0,3-0,7 (nach LBO)	0,3 bei guter ÖPNV-Anbindung / geförd. Wohn.bau (nach LBO)	12.800 Euro (Sonderzone Innenstadt), 4.200 Euro (übriges Stadtgebiet)	-	-
Schleswig ¹⁶	ja	25.06.2019	eigenständig	1,0-1,5	je nach m ² (Schwelle: 65 m ²) + geförd. Wohn.bau	10.000 Euro; dynamisiert	300 m (allgemein)	-
Wedel ¹⁷	ja	10.09.1981	nur B-Plan	0,7-1,0	-	-	300 m (allgemein)	B-Plan Möllers Park/Boockholtzstraße, Stellplatzpflicht gemäß Stellplatzerlass von 1975

¹ Stadt Ahrensburg 2022.⁴ Stadt Eckernförde 2022.⁷ Stadt Geesthacht 2023.¹⁰ Stadt Kaltenkirchen 2020.¹³ Stadt Pinneberg 2019.¹⁶ Stadt Schleswig 2019.² Laut Befragung.⁵ Stadt Elmshorn 2021, 2025.⁸ Gemeinde Henstedt-Ulzburg 2017.¹¹ Stadt Kiel 2022.¹⁴ Stadt Quickborn 2022.¹⁷ Stadt Wedel 1981.³ Stadt Bad Schwartau 2022.⁶ Stadt Flensburg 2017, 2020, 2025.⁹ Stadt Itzehoe 2023.¹² Hansestadt Lübeck 2024.¹⁵ Stadt Rendsburg 2022.

6.1 Charakterisierung der teilnehmenden Städte

Von den 22 angeschriebenen Städten haben 17 Städte an der Befragung teilgenommen (rund 77 Prozent). Diagramm 6.1-1 gibt einen Überblick über die teilnehmenden Städte. In den vorangegangenen Tabellen sind die teilnehmenden Städte zudem grau hervorgehoben (Tabelle 2, Tabelle 3). Unter den 17 teilnehmenden Städten sind drei Oberzentren. Elf der 17 Antworten wurden durch die Leitungsebene ausgefüllt, die anderen sechs auf Sachbearbeitungsebene. Die Mehrheit der teilnehmenden Städte hat eine örtliche Bauvorschrift in Form einer eigenständigen Satzung oder im Rahmen eines Bebauungsplanes. Eine bestimmte Gruppe scheint nicht überrepräsentiert zu sein, da die Anteile jeweils denen der Städte entsprechen, die nicht teilgenommen haben.¹¹ Für die Auswertung wird im Folgenden auf die Gruppen Stadttyp, Hierarchieebene und mit / ohne örtliche Bauvorschrift zurückgegriffen. Zu beachten ist, dass die gebildeten Untergruppen teilweise sehr klein sind, weshalb die Aussagen nur eingeschränkt belastbar und nicht verallgemeinerbar sind. Die Zahl der Rückmeldungen ist auch insgesamt gering und die Stichprobe nicht zufällig gewählt, weshalb Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit nicht möglich sind und nur Indizien und Tendenzen dargestellt werden können.¹²

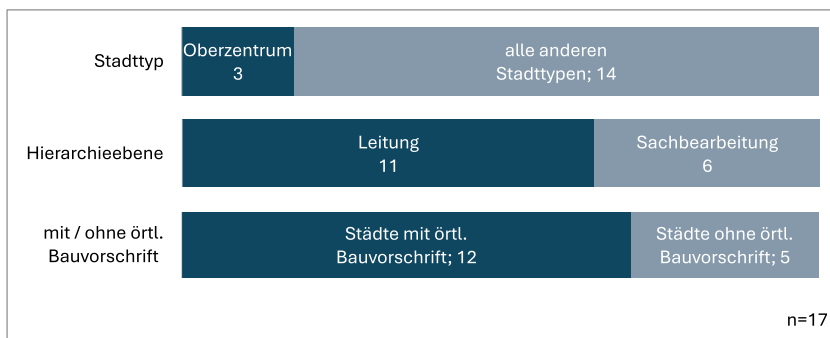


Diagramm 6.1-1: Charakterisierung der teilnehmenden Städte

Quelle: eigene Darstellung

¹¹ Ausführlich dazu siehe Kapitel 2.2.4.

¹² Rechnerisch sind Verallgemeinerungen jedoch möglich, siehe dafür Fußnote 3, S. 13.

6.2 Städte mit örtlicher Bauvorschrift

Von den 17 teilnehmenden Städten haben zwölf Städte eine örtliche Bauvorschrift in Bezug auf Stellplätze erlassen. Von diesen haben neun Städte eine eigenständige Satzung und drei nur im Rahmen von Bebauungsplänen Regelungen beschlossen, darunter das Oberzentrum Neumünster. Im Folgenden werden die Antworten dieser zwölf Städte in Bezug auf den Prozess der Erstellung, die Umsetzungspraxis sowie zur Reduzierung der Stellplatzpflicht dargelegt.

6.2.1 Prozess der Erstellung der Stellplatzsatzung

Frage J2: Wer ist an der Erarbeitung der Pkw-Stellplatzvorgaben beteiligt?

Diagramm 6.2-1 zeigt, dass der Bereich Stadtplanung in fast allen Städten an der Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift in Bezug auf Pkw-Stellplätze beteiligt ist. In jeder zweiten Stadt sind typischerweise der Bereich Verkehr und Mobilität, Bauordnung und Tiefbau beteiligt. Nur in einer Stadt ist auch der Bereich Wohnen und Immobilien(wirtschaft) beteiligt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass gerade kleinere Städte weniger differenzierte Verwaltungen haben. Bezogen auf die nicht beteiligten Stabsstellen ist dies auch relevant, bis auf die Oberzentren haben die Städte i. d. R. keine Stabsstellen, was eine stichprobenartige Nachrecherche zeigte. Die Unterschiede in der Verwaltungsstruktur zeigen sich auch unter den Nennungen unter Sonstiges, hier wurden die Grundstücks- und Liegenschaftsverwaltung sowie das Sachgebiet Bauverwaltung genannt. In einer Stadt war auch die Straßenverkehrsbehörde beteiligt. Drei Städte nannten zusätzlich die Politik in Form von Fachausschüssen und Beschlüssen als beteiligt an der Erarbeitung der Pkw-Stellplatzvorgaben.

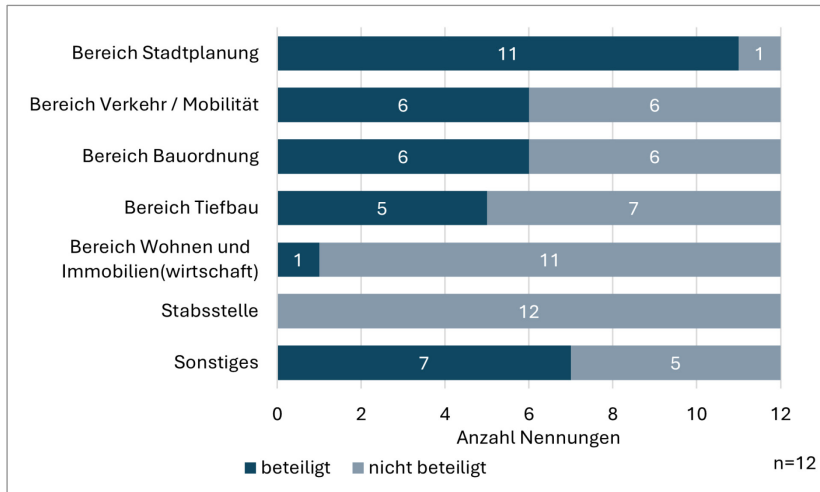


Diagramm 6.2-1: Wer war / ist an der Erarbeitung der Pkw-Stellplatzvorgaben beteiligt? Auswertung Frage J2, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage J3: Wie wird die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze festgelegt?

Diagramm 6.2-2 zeigt, dass nur wenige Städte ihre Stellplatzsetzungen anhand lokal spezifischer Umstände erarbeiten und beispielsweise ihre letzte Stellplatzssetzung evaluieren, die Ssetzung an einem lokalen Mobilitäts- oder Verkehrskonzept orientieren oder den Bedarf je Bauvorhaben individuell berechnen. Die Mehrheit der Städte orientiert sich bei der Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift an Satzungen und Vorgaben anderer Städte und Bundesländer. Ins Auge fällt, dass sich noch zwei Drittel der Städte an der vor mehr als zehn Jahren außerkraftgetretenen Richtzahlentabelle der LBO Schleswig-Holstein orientieren. Wie Tabelle 3 zeigt, sind alle aktuellen Stellplatzsetzungen nach 2014 in Kraft getreten – bis auf die Wedeler Bauvorschrift im Rahmen eines Bebauungsplans im Jahr 1981. Rund 40 Prozent der Städte werten für die Erarbeitung Fachliteratur aus. Es wurde nicht abgefragt, um welche Fachliteratur es sich handelt, eine handschriftliche Randnotiz nennt den Leitfaden zur Musterstellplatzssetzung in Nordrhein-Westfalen (für den Leitfaden siehe ZNM NRW 2023). Eine Stadt gab unter Sonstiges an, dass sich an „Erfahrungen aus Projekten von Investor[*inn]en zur Kalkulation der Stellplätze“ orientiert wurde.

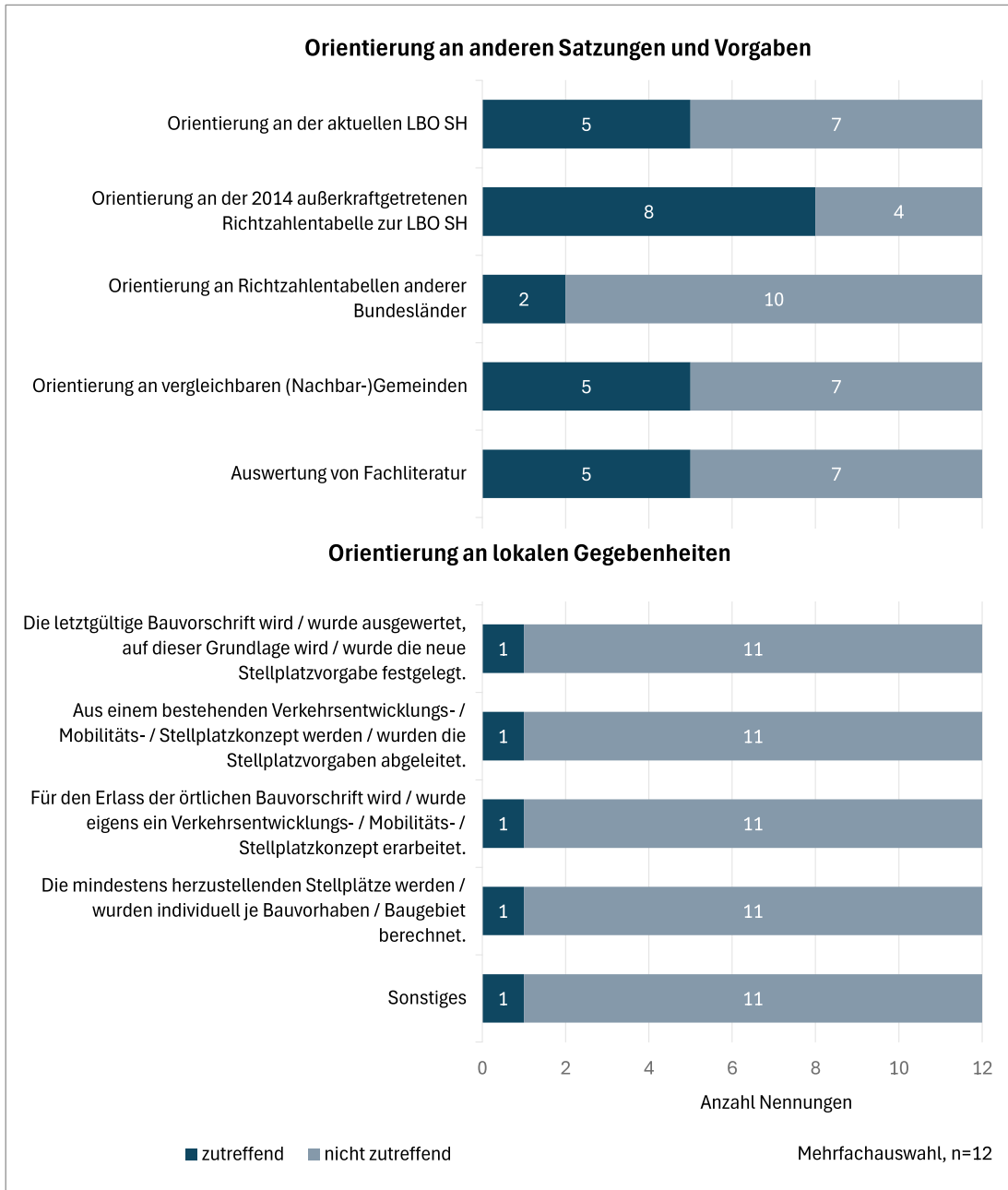


Diagramm 6.2-2: Wie wurde die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze festgelegt? Auswertung Frage J3, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage J6: Werden die örtlichen Bauvorschriften evaluiert?

Wie Diagramm 6.2-3 zeigt, wurde lediglich in einer der zwölf Städte mit Stellplatzsatzung die örtliche Bauvorschrift bezüglich der mindestens herzustellenden Stellplätze evaluiert. In diesem Fall wurde zwar „ja“ angekreuzt, jedoch handschriftlich dahinter „aktuell in der Diskussion“ vermerkt. Unklar bleibt, ob die Evaluation selbst diskutiert wird oder ob die Erstellung einer Evaluation diskutiert wird, eine Kurzrecherche hat keine Ergebnisse gebracht. Bemerkenswert ist, dass von den elf Städten ohne Evaluation vier eine Auswertung geplant haben.

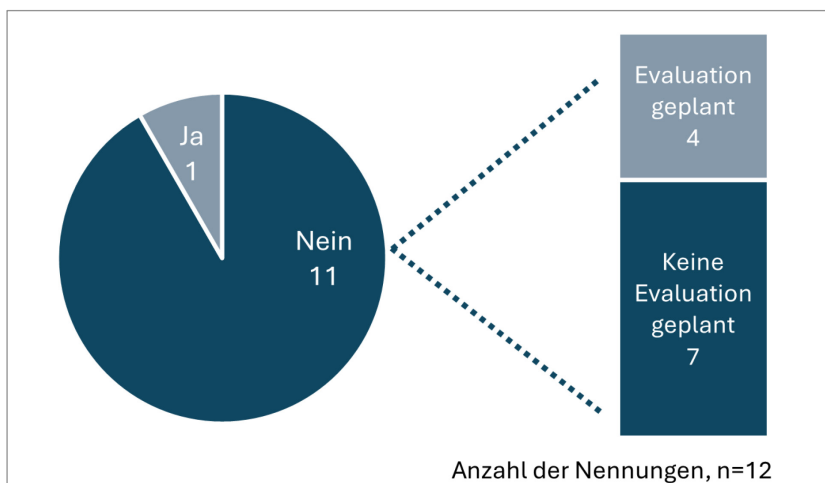


Diagramm 6.2-3: Werden die örtlichen Bauvorschriften evaluiert?
Auswertung Frage J6, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

6.2.2 Umsetzungspraxis

Frage J4: Wie wird bei der Umsetzung von den Stellplatzvorgaben abgewichen?

Diagramm 6.2-4 zeigt, dass in der Praxis nur selten von den Stellplatzsatzungen abgewichen wird und weniger Stellplätze hergestellt werden. Die Art der Antwortmöglichkeiten – zur Vergleichbarkeit übernommen aus der baden-württembergischen Befragung – lässt keine Schlussfolgerung zu, ob auch manchmal mehr Stellplätze als vorgegeben errichtet werden. In den Hinweisen im Freitextfeld werden je zwei Mal der Innenstadtbereich und Mobilitätskonzepte genannt, sowie jeweils einmal kleinere Nachverdichtungen, senior*innenengerechtes Wohnen und geförderter Wohnungsbau. Bei letzterem Beispiel wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 1 genannt. Das ist interessant, denn die Wohnraumförderungsrichtlinie (WoFöRL) sieht einen Stellplatzschlüssel von

maximal 0,7 vor, der durch die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB SH) gefördert wird (IB SH 2024, Punkt 1.2.15). Eine Stadt weist darauf hin, dass die Reduzierung der Stellplatzvorgaben eines Beschlusses der Ratsversammlung bedarf und notiert: „Erfahrung eher restriktiver Umgang mit Befreiungen“.

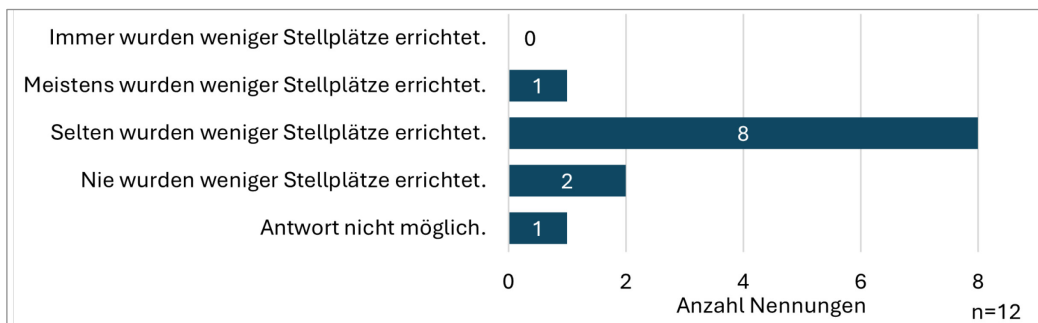


Diagramm 6.2-4: Wie wird bei der Umsetzung von den Stellplatzvorgaben abgewichen? Auswertung Frage J4, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage J5: Welche Bedeutung hat die Ablöse von Stellplätzen?

Dreiviertel der Städte haben zwar eine Ablöse von Stellplätzen geregelt, doch nur in etwa der Hälfte dieser Städte werden Stellplätze überhaupt abgelöst (Diagramm 6.2-5). Nur in einer Stadt sind die Einnahmen von relevanter Größe. Die Verwendung der Einnahmen ist in den Stellplatzsatzungen geregelt und umfasst üblicherweise die Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen und deren Modernisierung sowie die ÖPNV- und Fahrradinfrastruktur.

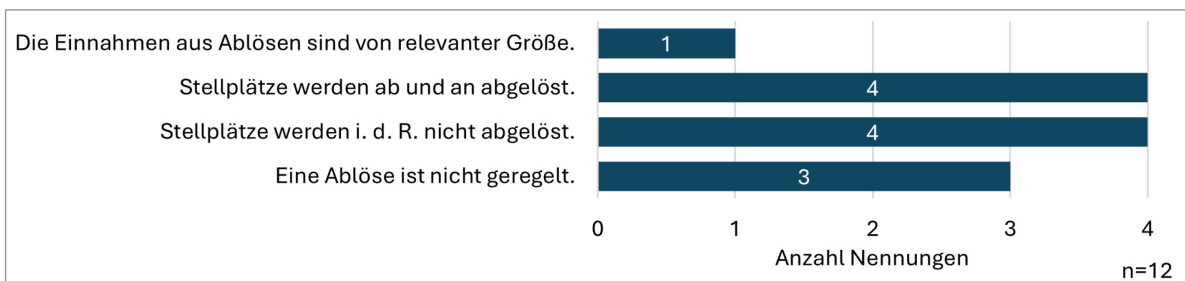


Diagramm 6.2-5: Welche Bedeutung hat die Ablöse von Stellplätzen? Auswertung Frage J5, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

6.2.3 Reduzierung der Stellplatzpflicht

Von besonderem Interesse in der Befragung ist die Reduzierung der Stellplatzpflicht, da die Literatur gezeigt hat, dass die Stellplatzpflichten weit über den Bedarf hinaus und damit zu hoch angesetzt sind. In fünf der zwölf Städte, in denen örtliche Bauvorschriften zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen bestehen, wurde die Stellplatzpflicht bereits reduziert oder eine Reduzierung ist geplant (Diagramm 6.2-6). Von den sieben Städten, in denen das nicht der Fall ist, haben zwei Städte im Freitext der später folgenden Frage B2 angegeben, dass in 2024 / 2025 eine Überarbeitung und in dem Zuge ggf. eine Reduzierung der Stellplatzpflicht erfolge, vermutlich war die Formulierung „geplant“ für diese Städte zu konkret. Die Antworten der Städte wurden dennoch im Teil B berücksichtigt (Teil B = Städte, in denen keine Reduzierung durchgeführt / geplant ist). In den sieben Städten, in denen die Stellplatzpflicht bisher nicht reduziert wurde und keine Reduzierung geplant ist, ist auch kein Versuch dazu gescheitert, eine Reduzierung wurde somit noch nicht versucht (Auswertung Frage B3, ohne Darstellung).



Diagramm 6.2-6: Wurden die Stellplatzvorgaben jemals reduziert?
Auswertung Frage J7, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage A1: Von wem geht die Initiative für die Reduzierung der Stellplatzpflicht aus?

Diagramm 6.2-7 zeigt, dass in den fünf Städten, in denen die Stellplatzpflicht bereits einmal reduziert wurde, die Initiative mehrheitlich aus der Verwaltung kam und nur vereinzelt aus der Gemeindevertretung oder von Extern, wie z. B. aus Wohnungsunternehmen oder Planungsbüros. Die einzige Antwort unter Sonstiges lautete „Planungsausschuss“ und wurde der Rubrik Gemeindevertretung zugeordnet.

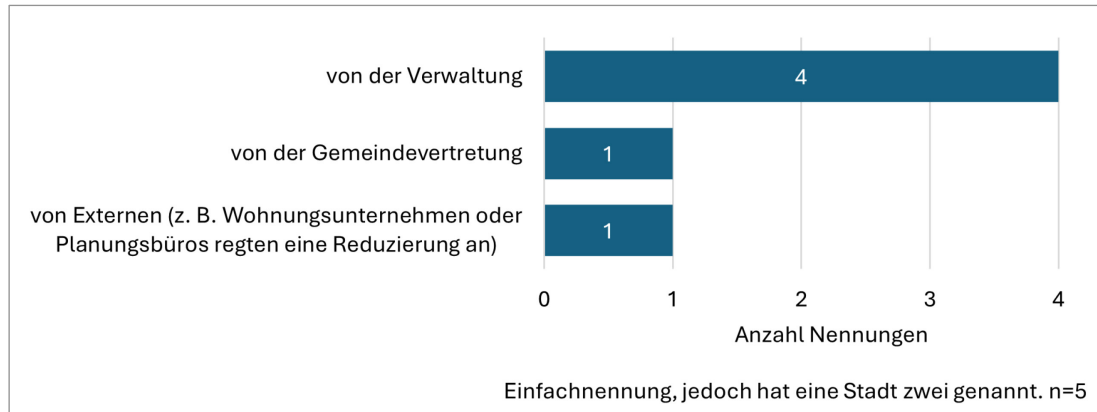


Diagramm 6.2-7: Von wem ging die Initiative für die Reduzierung der Stellplatzpflicht aus? Auswertung Frage A1, Städte, in denen eine Reduzierung durchgeführt / geplant ist

Quelle: eigene Darstellung

Frage A2+B1: Welche Ziele werden durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht verfolgt?

Die Befragten in den Kommunen sollten für diese Frage die maximal drei wichtigsten Ziele für die Herabsetzung der Stellplatzvorgaben auswählen. Von den fünf Städten haben sich drei daran gehalten, die anderen beiden haben jeweils acht bzw. neun Ziele ausgewählt. In Diagramm 6.2-8 sind die Antworten der Städte, die sich an die Priorisierung hielten, dunkelblau hervorgehoben. Unter den befragten Städten sind tendenziell eher die Bereiche Flächenverbrauch und Grünraum sowie Mobilität und Verkehr Motivation für die Reduzierung der Stellplatzvorgaben, Wohnen und Bauen scheint nachrangig zu sein. Die Orientierung am Bedarf ist auch von Bedeutung.

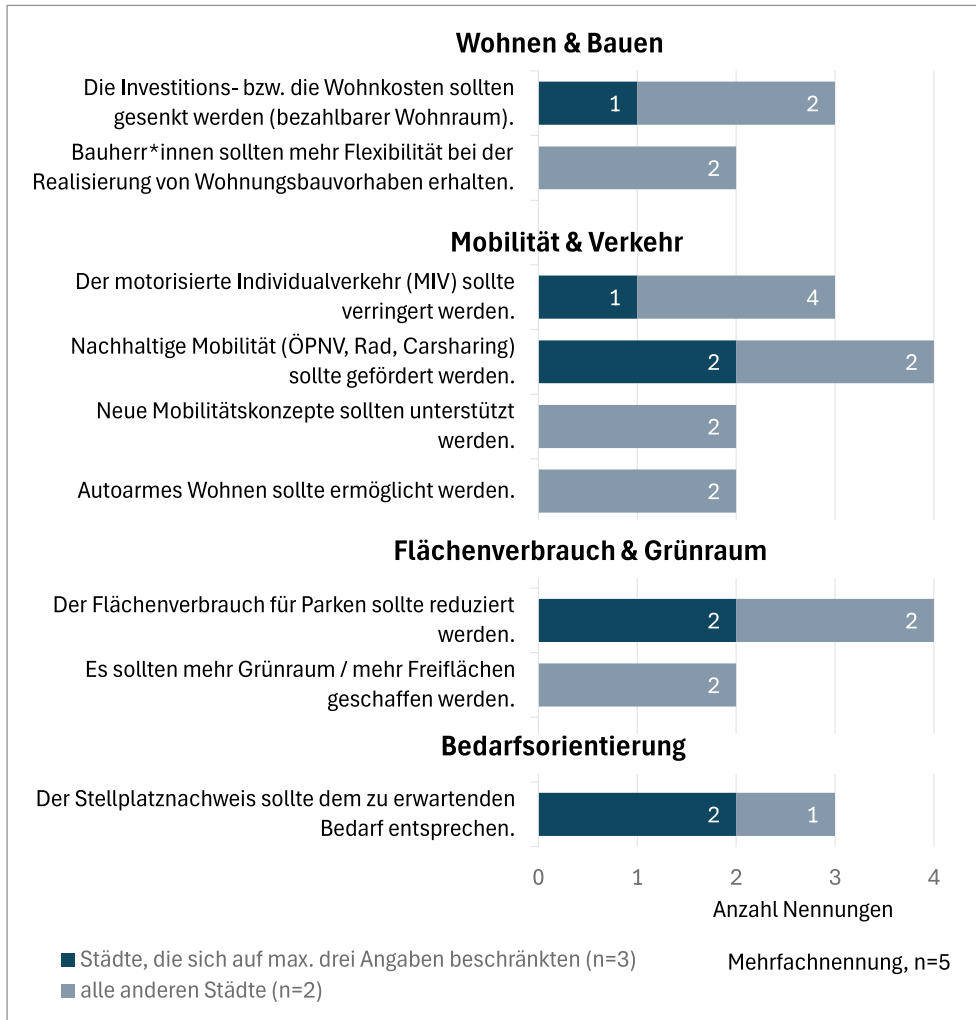


Diagramm 6.2-8: Welche Ziele werden durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht verfolgt? Auswertung Frage A2, Städte, in denen eine Reduzierung durchgeführt / geplant ist

Quelle: eigene Darstellung

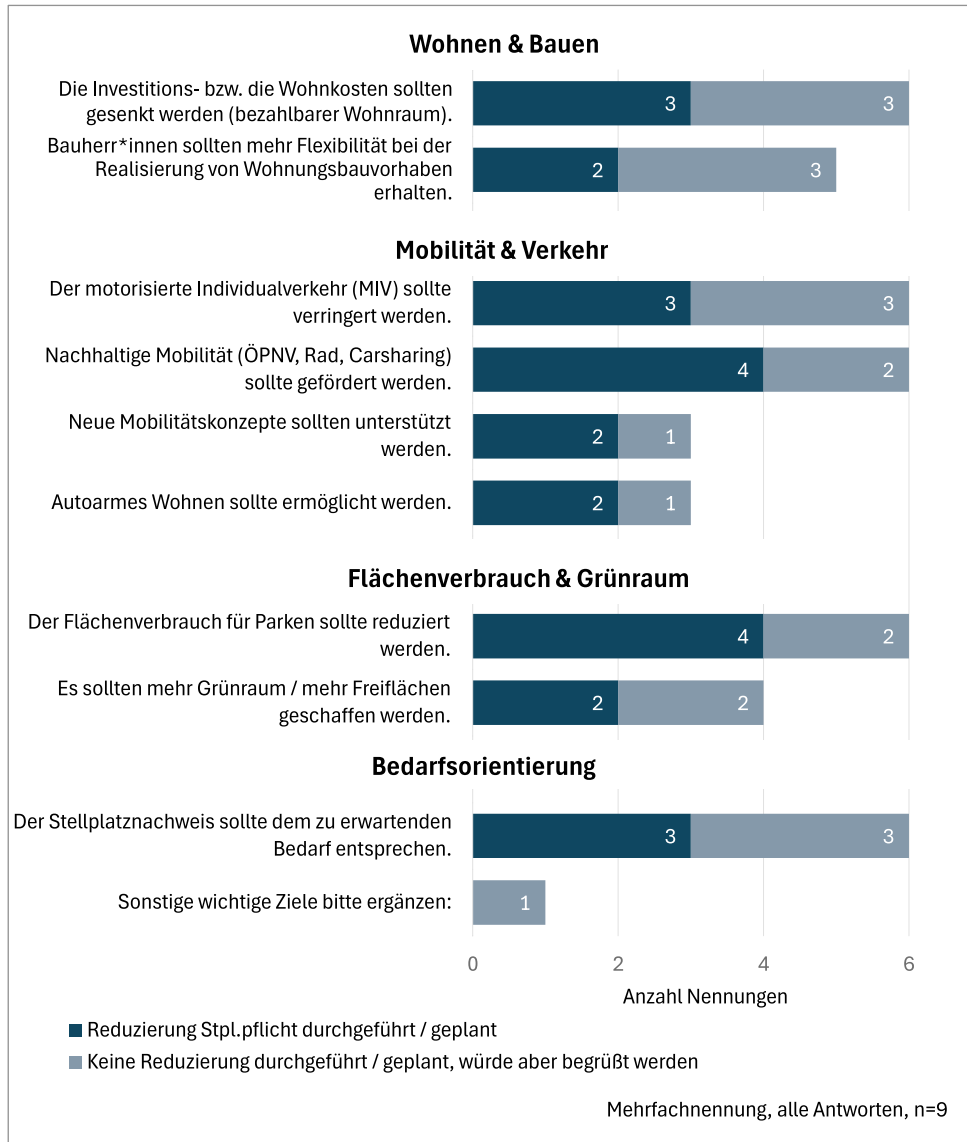


Diagramm 6.2-9: Welche Ziele werden durch die Reduzierung der Stellplatzpflicht verfolgt? Auswertung Fragen A2+B1 kumuliert, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Diagramm 6.2-9 ergänzt die Darstellung um die Ziele bzw. Hauptvorteile aus Sicht einzelner Verwaltungsmitarbeiter*innen, die eine Reduzierung befürworten, aber in Städten arbeiten, in denen keine Reduzierung geplant ist oder durchgeführt wurde. Die kumulierte Darstellung zeigt keine verstärkenden Tendenzen. Bei den Antworten zu B1 wurde die Priorisierung von drei Antworten ebenfalls nicht berücksichtigt, nur eine der vier Personen hielt sich daran, die anderen wählten vier, fünf und neun Antworten aus. Augenfällig ist nur, dass

Mobilitätskonzepte und autofreies Wohnen von nachrangiger Bedeutung zu sein scheinen. Als Antwort unter Sonstiges wurde notiert „Anzahl geforderte Stellplätze zum Teil kaum realisierbar auf Grundstück“, was zum Flächenverbrauch durch Parken zugeordnet werden könnte.

Frage A3+B2: Welche Rahmenbedingungen liegen vor?

In Diagramm 6.2-10 sind die Rahmenbedingungen zu sehen, die bei der geplanten bzw. durchgeführten Reduzierung vorliegen bzw. vorlagen, gruppiert in die Bereiche Verwaltungsprozesse, Politik und Verlagerung ruhender Verkehr. In allen fünf Städten wird sowohl durch die Verwaltung als auch durch die Politik befürchtet, dass sich der ruhende Verkehr in den öffentlichen Straßenraum verlagert. In einer Nachreichung per E-Mail wird ergänzt, dass eine Verlagerung „alle erwarten“, wenn auch nicht „befürchten“. Die Politik selbst scheint weniger ein Hindernis zu sein, große Bedenken, dass eine Reduzierung der Stellplatzpflicht keine Zustimmung im Gemeinderat findet, gibt es selten. Ebenso wird eher selten von Schwierigkeiten beim Beschluss berichtet. Jeweils drei Städte berichten von einem hohen Aufwand bei der Erarbeitung und Schwierigkeiten bei der Festlegung der Höhe der Stellplatzvorgaben. In zwei Städten sind keine Arbeitsprozesse in Bezug auf Mobilitätskonzepten vorhanden. Eine Stadt ergänzt als Rahmenbedingung die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt.

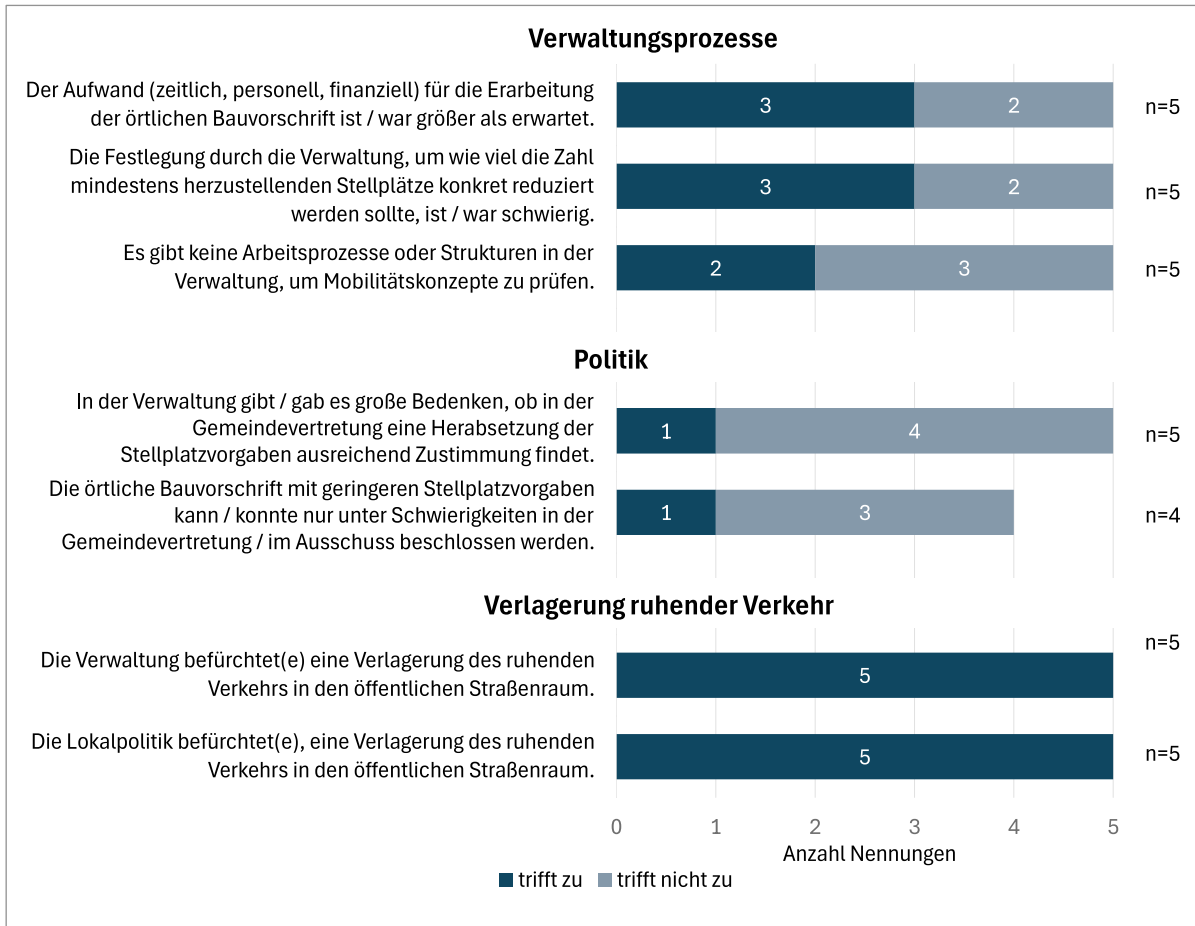


Diagramm 6.2-10: Welche Rahmenbedingungen liegen vor? Auswertung Frage A3, Städte, in denen eine Reduzierung durchgeführt / geplant ist

Quelle: eigene Darstellung

Die gleichen Antwortmöglichkeiten bestanden auch für die Städte, in denen noch keine Reduzierung durchgeführt wurde oder geplant ist. Statt nach Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Reduzierung wurde nach den Gründen gefragt, warum bisher keine reduzierende Stellplatzvorschrift angestrebt wird. Diagramm 6.2-11 zeigt die Antworten aus A3 und B2 kombiniert, also sowohl die Städte mit und ohne geplanter oder durchgeführter Reduzierung. Insgesamt zeigt sich, dass die vorliegenden Rahmenbedingungen bzw. Hemmschwellen vergleichbar sind. Hauptherausforderung ist in allen Städten die befürchtete Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum. Ins Auge fällt, dass in den Städten, in denen die Stellplatzvorgaben bisher nicht reduziert wurden, die Verwaltung häufiger Bedenken hat, ob die Gemeindevertretung einer Reduzierung zustimmen würde. Dies kann

ein Grund für die bisherige Zurückhaltung der Verwaltung für einen solchen Vorschlag sein.

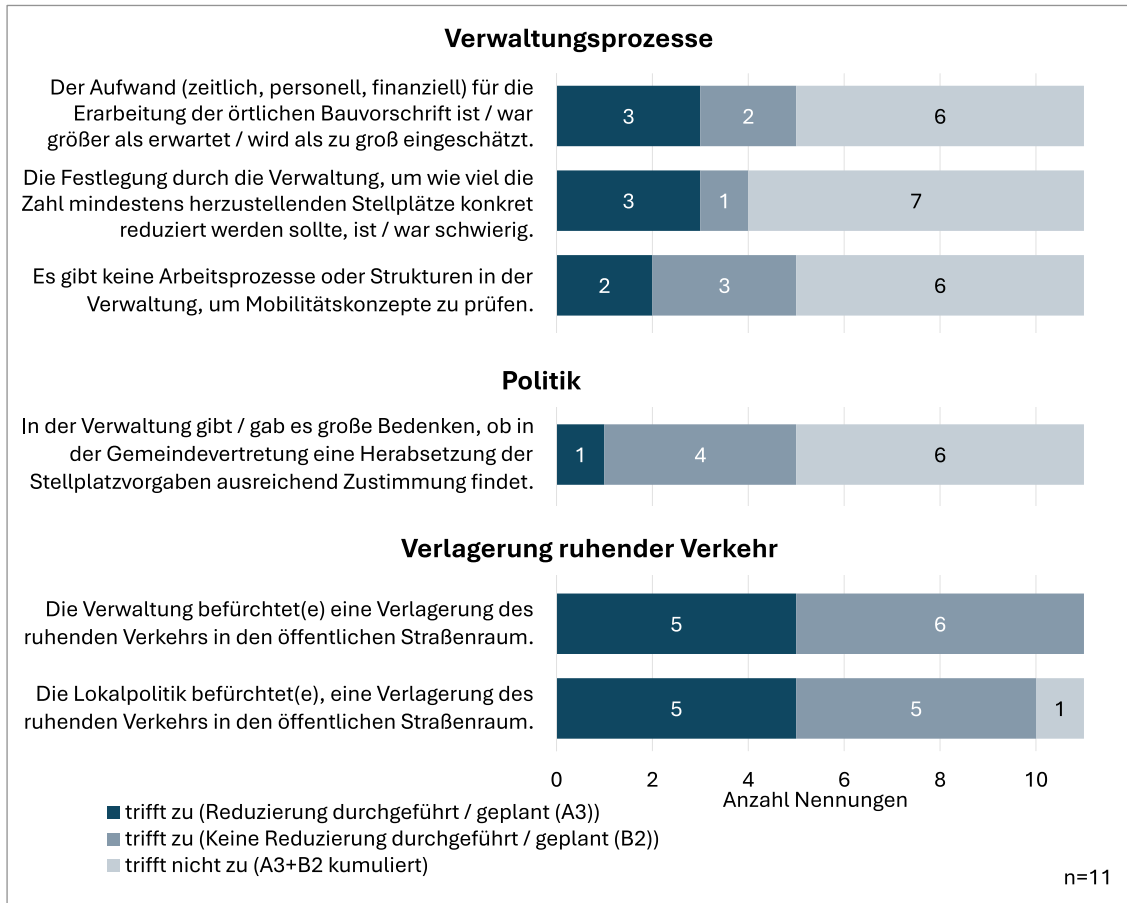


Diagramm 6.2-11: Welche Rahmenbedingungen liegen vor? Auswertung Frage A3+B2 kumuliert, alle Städte mit örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Für die Städte, in denen die Stellplatzvorgaben bisher nicht reduziert wurden, wurden weitere Hemmschwellen abgefragt (Diagramm 6.2-12). In fast allen Städten befürchteten sowohl die Verwaltung als auch die Lokalpolitik die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum, wenn die Stellplatzpflicht reduziert würde. Weniger als die Hälfte der Städte gibt jedoch an, dass flankierende Maßnahmen, die die Verlagerung verhindern würden, aus Sicht von Verwaltung und Lokalpolitik nicht umsetzbar seien. In der Hälfte der Städte wird das ÖPNV-Angebot als nicht ausreichend für eine Herabsetzung der Stellplatzpflicht beurteilt. Nicht von Bedeutung ist die Befürchtung, dass Wohnungen durch die geringere Stellplatzpflicht leer stehen könnten. Keine Zustimmung findet die Aussage, eine Reduzierung der Stellplatzpflicht habe nicht

den gewünschten Effekt, weil die meisten Bauherr*innen ohnehin mehr Stellplätze herstellen würden. Dies kann daraufhin deuten, dass angenommen wird, dass sich Bauherr*innen darauf verlassen, dass die Mieter*innen im öffentlichen Raum parken und somit nie mehr als die geforderten Stellplätze errichtet werden, unabhängig davon, wie niedrig die Stellplatzpflicht ist. Im Freitextfeld erläutert eine Stadt, dass aufgrund der „Lage der Stadt im Raum, das Auto [...] hier weiterhin gebraucht [wird], ÖPNV kann Mobilitätsbedarfe nicht abdecken“.

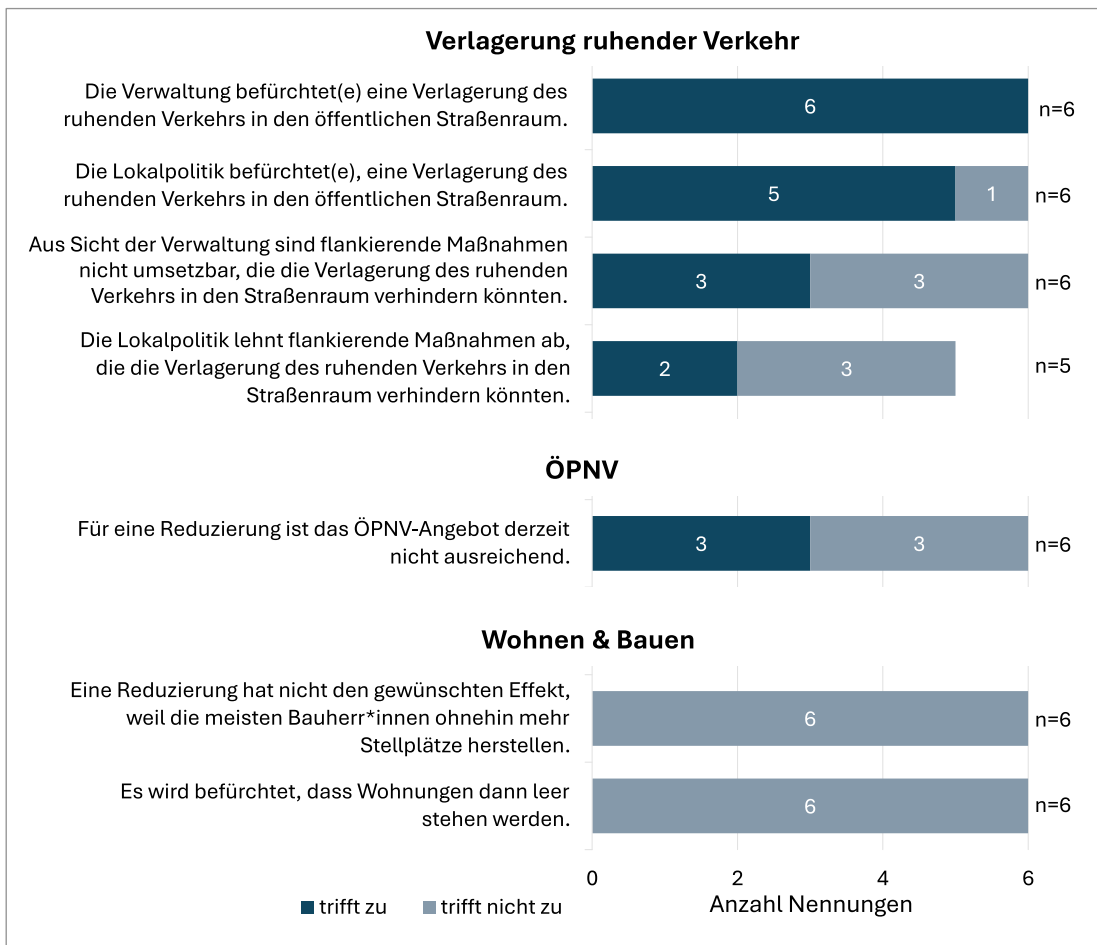


Diagramm 6.2-12: Welche Rahmenbedingungen liegen vor? Auswertung Frage B2, Städte in denen keine örtliche Bauvorschrift besteht / geplant ist

Quelle: eigene Darstellung

6.3 Städte ohne örtliche Bauvorschrift

Fünf der teilnehmenden 17 Städte haben keine örtliche Bauvorschrift zur Herstellungspflicht von Pkw-Stellplätzen, davon ein Oberzentrum (Tabelle 3, S. 74). Aufgrund der geringen Fallzahl werden die Ergebnisse der drei Fragen dieses Abschnitts nicht in Diagrammen dargestellt. Vier der fünf Städte genehmigen anhand der Landesbauordnung und der Regelvermutung von 0,7 Stellplätzen pro Wohneinheit (Frage N3). Eine Stadt genehmigt Bauvorhaben anhand der Richtzahrentabelle des im Jahr 2014 außer Kraft getretenen Stellplatzerlasses von Schleswig-Holstein (Frage N1). In einer Stadt ist bereits einmal ein Versuch gescheitert, eine Stellplatzsatzung aufzustellen, den Erläuterungen im Freitext zufolge war das 2022 (Frage N2). Aktuell werden Erfahrungen gesammelt, „ob eine Stellplatzsatzung erforderlich ist. [Die] Stellplatzangelegenheit soll nach 3 Jahren Erfahrungen vorgelegt und darüber berichtet werden, um ggfs. nachzusteuern“. Drei weitere Städte haben eine selbstständige Satzung für das gesamte Gemeindegebiet geplant (Frage N3). In zwei Fällen stehen die voraussichtlichen Stellplatzschlüssel bereits fest, davon einmal mit dem Schlüssel der LBO von 0,7. In der anderen Stadt ist eine Spannweite von 0,3 bis 1,1 je nach Quadratmeterzahl der Wohnung und Lage in der Stadt vorgesehen. Diese beiden Fälle lassen vermuten, dass die Richtwerte in der aktuellen LBO Einfluss auf die Stellplatzschlüssel hatten. Wie die Stellplatzschlüssel ermittelt wurden, wurde jedoch nicht abgefragt.

6.4 Faktoren des Stellplatzbedarfs und flankierende Maßnahmen

Im Folgenden werden die Fragen des Fragenteils C ausgewertet, der durch alle 17 teilnehmenden Städte beantwortet wurde.

Frage C1: Sollte der Stellplatzbedarf stärker am tatsächlichen Bedarf ausgerichtet werden?

Mehr als 80 Prozent der 17 teilnehmenden Verwaltungsmitarbeiter*innen sehen es als notwendig an, die Stellplatzpflicht stärker am tatsächlichen Bedarf auszurichten (Diagramm 6.4-1). Es besteht offensichtlich ein Problembewusstsein, nämlich dass Stellplatzpflicht und Bedarf nicht zueinanderpassen. Im Diagramm 6.4-1 werden die Antworten zusätzlich anhand von Stadttypen, Hierarchieebenen und Städte mit und ohne örtliche Bauvorschrift dargestellt. Unterschiede bestehen innerhalb der Gruppierungen einzig bei den Stadttypen, allerdings scheint ein Vergleich aufgrund der geringen Teilmenge der

Oberzentren wenig zielführend. Nichtsdestotrotz ist dieses Antwortverhalten nicht überraschend, da es in Großstädten aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte und der größeren Flächenkonkurrenz umso notwendiger ist, nur so viele Stellplätze zu errichten, wie auch benötigt werden.

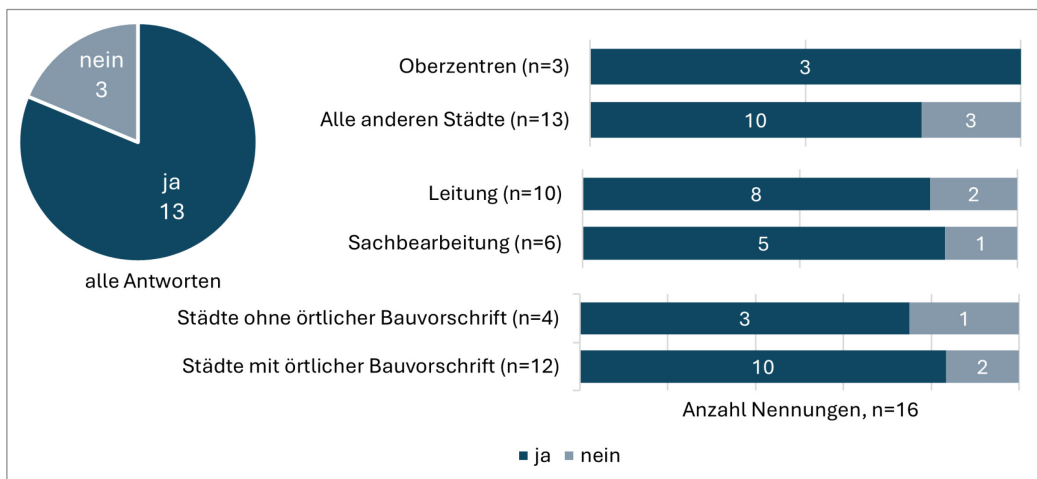


Diagramm 6.4-1: Sollte der Stellplatzbedarf stärker am tatsächlichen Bedarf ausgerichtet werden? Auswertung Frage C1, alle Städte

Quelle: eigene Darstellung

Frage C2: Sind die Faktoren, die den Pkw-Besitz beeinflussen, bekannt?

Frage C2 soll ermitteln, ob die Faktoren, die den Pkw-Besitz beeinflussen, bekannt sind. Die Antwortmöglichkeiten zur Frage C2 basieren auf der Arbeit von Tahedl (2021, siehe auch Kapitel 3.3) und sind die statistisch nachgewiesenen Faktoren von Pkw-Besitz. Die Frage zielt also darauf ab, zu prüfen, ob dieses Wissen in den Kommunen vorliegt. Zugleich sei darauf hingewiesen, dass die Faktoren lediglich für Städte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen nachgewiesen sind. Anzunehmen ist aber, dass einige der Faktoren auch bei kleineren Städten Einfluss auf den Pkw-Besitz haben. Zwei Befragte halten alle Faktoren für relevant für den Pkw-Besitz und stimmen damit vollständig mit den nachgewiesenen Faktoren überein.

Diagramm 6.4-2¹³ zeigt, dass die Befragten insbesondere die Taktdichte des ÖPNV (88 Prozent), die Nähe zur ÖPNV-Haltestelle (82 Prozent), die

¹³ Für diese und die folgenden Diagramme wurden die Kategorien „nicht relevant“ und „kann ich nicht beurteilen“ zuerst abgetragen, um zu verdeutlichen, in welchen Themen im Besonderen Fehleinschätzungen bzw. Wissenslücken bestehen.

Größe der Stadt / Gemeinde (82 Prozent) sowie die Bevölkerungsdichte (82 Prozent) für relevant halten, den Pkw-Besitz zu beeinflussen. Diese Faktoren gehören auch nach Tahedl zu den Hauptfaktoren des Pkw-Besitzes. Zu den Hauptfaktoren gehören allerdings auch die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs, was 29 Prozent für nicht relevant halten, sowie die Nutzungsmischung, also der Anteil der Wohnnutzung im Quartier, und die ÖPNV-Reisezeit ins Zentrum. Diese Faktoren halten jeweils 36 Prozent für nicht relevant bzw. können die Relevanz nicht beurteilen. Die weiteren beiden Faktoren sind nach Tahedl zwar von geringerer statistischer Relevanz, aber dennoch den Pkw-Besitz beeinflussend: Das Haushaltseinkommen halten jedoch 41 Prozent für nicht relevant bzw. können es nicht beurteilen. Gleiches gilt für den Anteil der 1-Personen-Haushalte und der dazugehörige Faktor des Anteils der Haushalte mit Kindern wird von jedem Dritten unterschätzt.

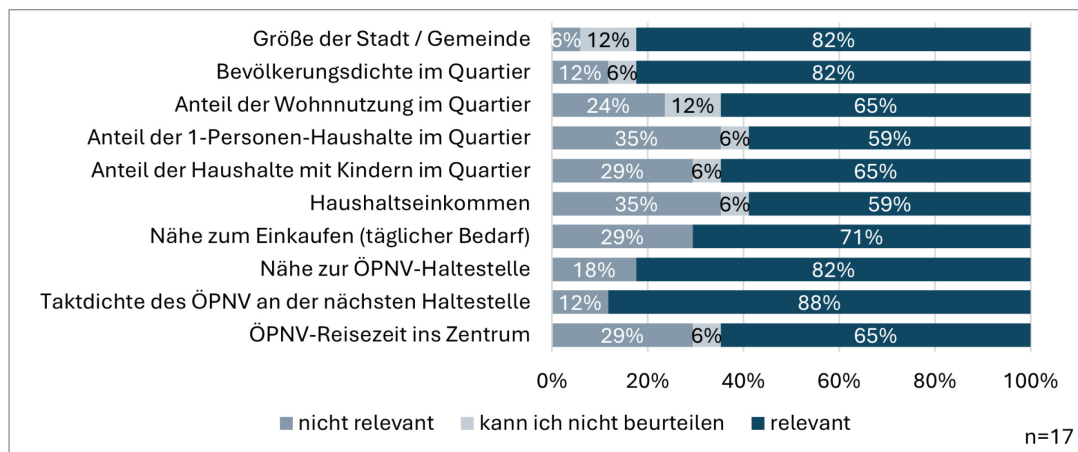


Diagramm 6.4-2: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte

Quelle: eigene Darstellung

Die Antworten werden im Folgenden zusätzlich getrennt nach Stadttypen, Hierarchieebenen und Städten mit und ohne örtliche Bauvorschrift aufgeschlüsselt. Im Vergleich zwischen den Oberzentren und den anderen Stadttypen (Diagramm 6.4-3) zeigt sich, dass der Zusammenhang zwischen den Faktoren und dem Pkw-Besitz tendenziell in Oberzentren besser bekannt ist. Das kann darauf zurückzuführen sein, dass die Zusammenhänge in Großstädten sichtbarer sind oder dass in der Verwaltung ein höherer Spezialisierungsgrad der Mitarbeiter*innen erreicht werden kann.

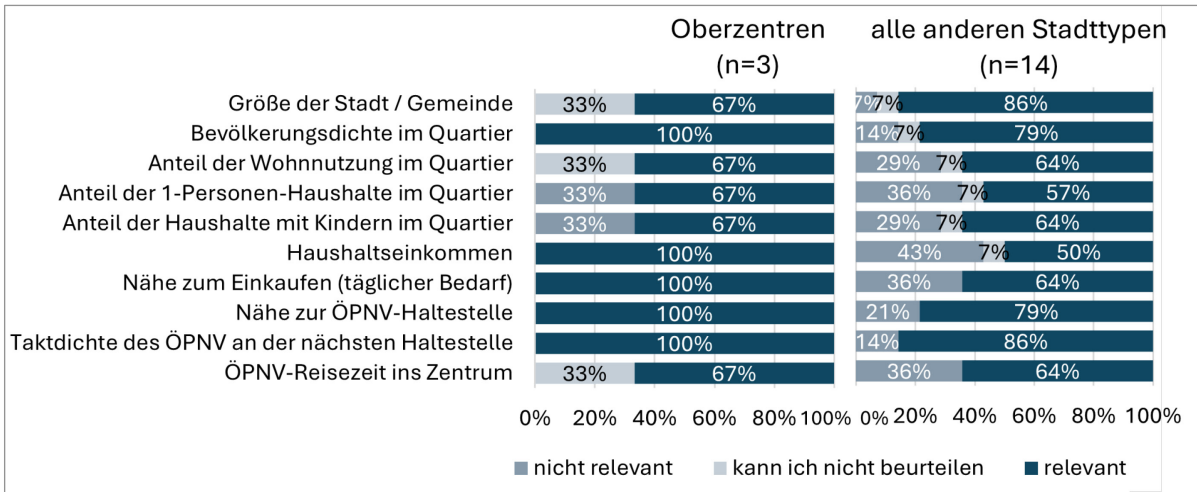


Diagramm 6.4-3: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte, nach Stadttyp

Quelle: eigene Darstellung

In Diagramm 6.4-4 werden die Antworten der Leitungen mit denen der Sachbearbeitung verglichen. Bei fünf Faktoren stimmen mehr Mitarbeiter*innen der Leitungsebene als Mitarbeiter*innen auf Sachbearbeitungsebene mit den nachgewiesenen Faktoren überein. Bei den anderen fünf Faktoren ist es umgekehrt. Ins Auge fällt, dass auf Sachbearbeitungsebene insbesondere die Bedeutung des ÖPNV bekannt zu sein scheint und zudem bekannter als auf Leitungsebene.

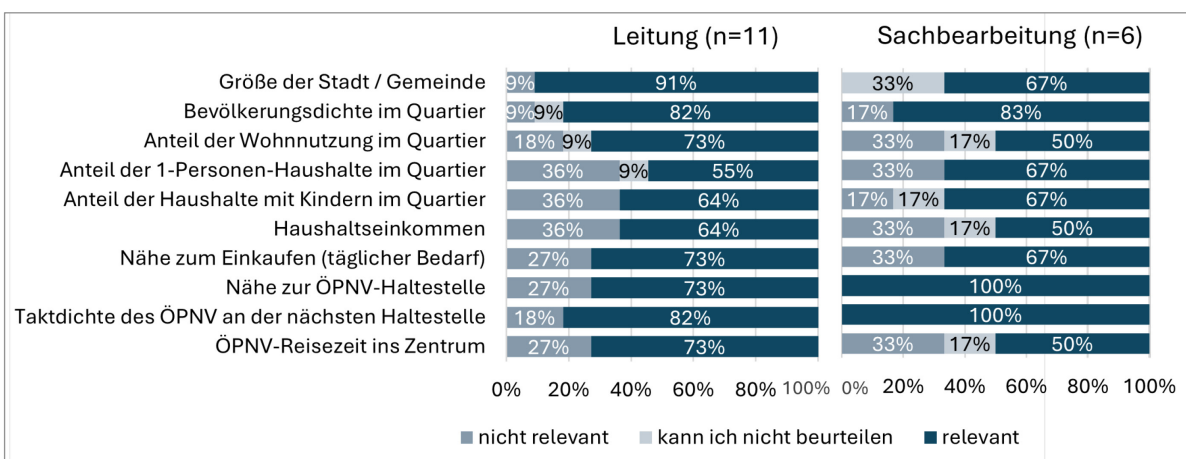


Diagramm 6.4-4: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte, nach Leitung / Sachbearbeitung

Quelle: eigene Darstellung

In Diagramm 6.4-5 werden die Antworten unterschieden nach Städten mit örtlicher Bauvorschrift und ohne örtliche Bauvorschrift. Bei sechs der zehn Faktoren stimmen mehr Städte mit örtlicher Bauvorschrift als Städte ohne örtliche Bauvorschrift mit den nachgewiesenen Faktoren überein. In den anderen vier Fällen ist es umgekehrt, was deshalb bemerkenswert ist, da anzunehmen ist, dass sich Städte mit lokaler Bauvorschrift eingehender mit Pkw-Besitz im Rahmen der Erstellung der Stellplatzsatzungen beschäftigt haben sollten. Weiter fällt auf, dass die beiden Faktoren Haushaltseinkommen und ÖPNV-Reisezeit ins Zentrum von Städten ohne örtliche Bauvorschrift deutlich unterschätzt werden.

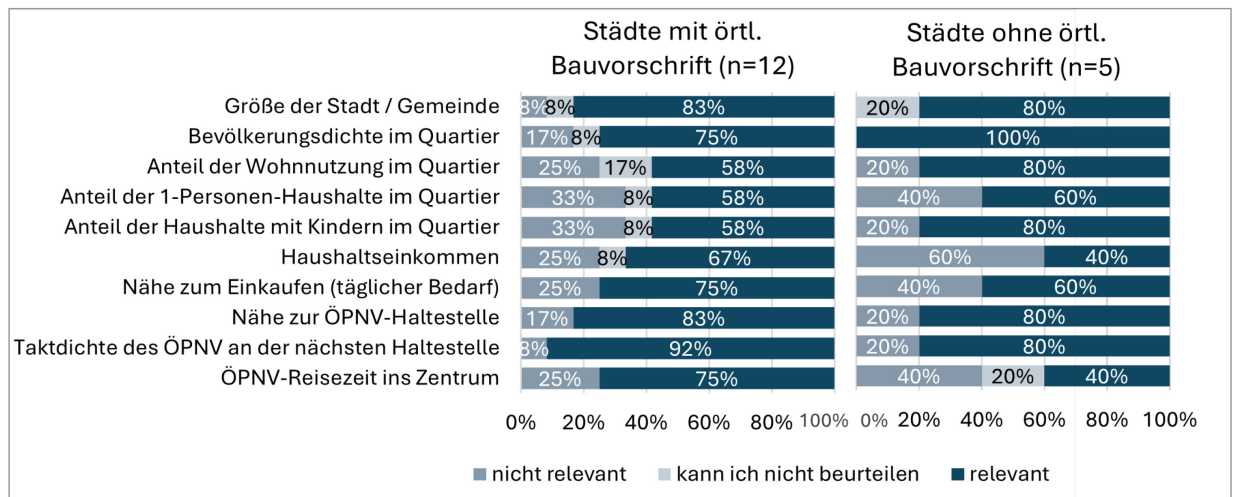


Diagramm 6.4-5: Welche Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz im Geschosswohnungsbau beeinflussen? Auswertung Frage C2, alle Städte, nach mit / ohne örtl. Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage C3: Werden flankierende Maßnahmen als sinnvoll angesehen, um eine Verlagerung der parkenden Pkw in den öffentlichen Raum zu verhindern?

Eine Kombination aus flankierenden Maßnahmen zur Beeinflussung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum kann die Verlagerung vom privaten in den öffentlichen Raum verhindern oder begrenzen. Diagramm 6.4-6 zeigt, welche Parkraummanagementmaßnahmen aus Sicht der Verwaltung am sinnvollsten sind, um die Verlagerung zu verhindern. Die meiste Zustimmung erhalten die Parkraumkontrolle sowie die Begrenzung der Parkdauer. Parkgebühren anzuheben, die Parkplatzanzahl zu reduzieren und Straßen zu verkehrsberuhigen halten knapp zwei Drittel für sinnvoll, um die Verlagerung in den öffentlichen

Raum zu verhindern. Deutlich weniger Städte halten die Ausweitung von Bewohner*innenparkgebieten für sinnvoll, 56 Prozent halten dies für nicht sinnvoll. Dies ist insofern interessant, da erst Bewohner*innenparkgebiete es ermöglichen, flächendeckende Parkraumkontrollen einzuführen.

Im Freitextfeld unter Sonstige Maßnahmen führt eine Stadt aus, dass sie es als sinnvoll erachtet, wenn ein „Nutzer[*innen]gruppenspezifisches Konzept“ eingeführt würde, „d. h. Bewohner[*innen] / Beschäftigte / Kund-[*inn]en, Besucher[*innen] entsprechend des jeweiligen Parkbedarfs Parkraum an[zubieten“. Dies wurde durch die Stadt auch bereits angewendet. Wie der Parkbedarf berechnet wurde, wurde nicht erläutert. Eine andere Stadt weist darauf hin, dass bei den flankierenden Maßnahmen „eher die Herausforderung in der politischen Diskussion [liegt], als bei der Reduzierung der Stellplatzschlüssel“.

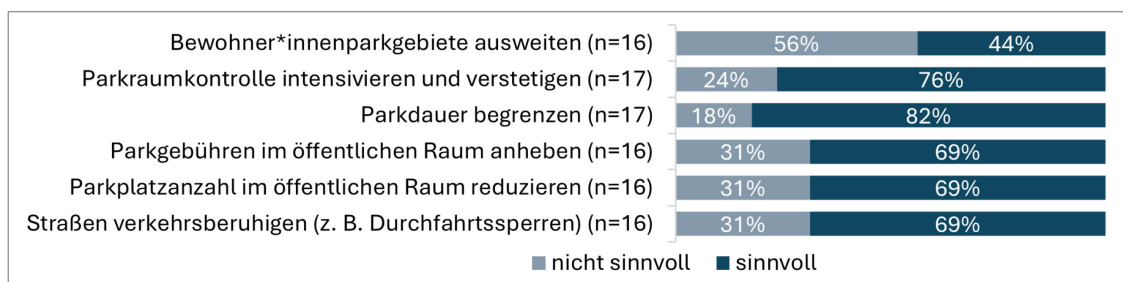


Diagramm 6.4-6: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern? Auswertung Frage C3, alle Städte

Quelle: eigene Darstellung

Die Antworten werden im Folgenden zusätzlich anhand von Stadttypen, Hierarchieebenen und Städten mit und ohne örtliche Bauvorschrift dargestellt. Diagramm 6.4-7 zeigt, dass flankierende Maßnahmen in Oberzentren als deutlich sinnvoller erachtet werden als in den anderen Stadttypen. Gleichzeitig sind die Ergebnisse nicht überraschend, da in Großstädten der Bedarf und die Erfahrungen größer sein dürften, den Pkw-Verkehr steuernd zu beeinflussen. Bewohner*innenparkgebiete werden durch Oberzentren als sinnvoll angesehen, interessant ist, dass die Skepsis bei allen anderen Stadttypen auf 69 Prozent steigt.

Interessante Unterschiede zeigen sich auch im Vergleich der Antworten der Leitungsebene und der Ebene der Sachbearbeitung in Diagramm 6.4-8. Vier der sechs flankierenden Maßnahmen stoßen auf teilweise deutlich mehr Zustimmung seitens der Sachbearbeitungsebene als durch die Leitungsebene. Insbesondere die Parkraumkontrolle wird einheitlich als sinnvoll erachtet, während auf Leitungsebene dies mehr als ein Drittel für nicht sinnvoll erachtet. Mehr Zustimmung durch die Sachbearbeitungsebene erhält auch die Maßnahme, die Parkgebühren anzuheben. Die Straßen zu verkehrsberuhigen, halten allerdings die Teilnehmer*innen mit Leitungsfunktion zu 80 Prozent für sinnvoll, auf Sachbearbeitungsebene nur 50 Prozent.

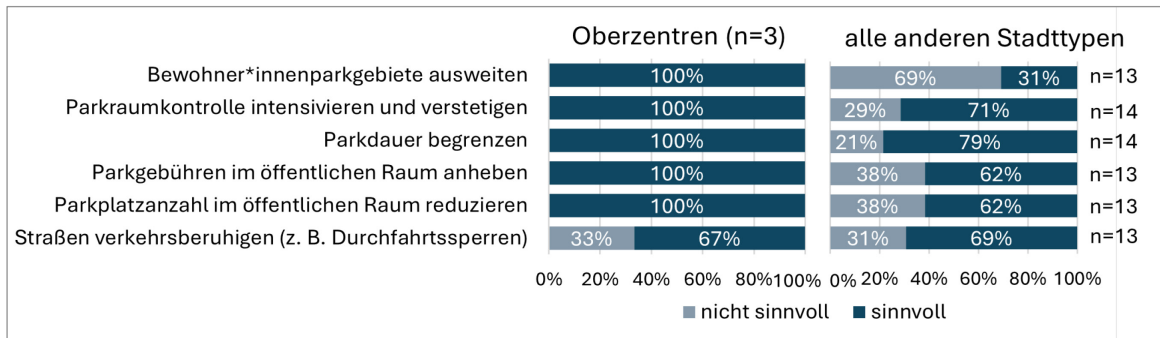


Diagramm 6.4-7: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern?
Auswertung Frage C3, alle Städte, nach Stadttyp

Quelle: eigene Darstellung

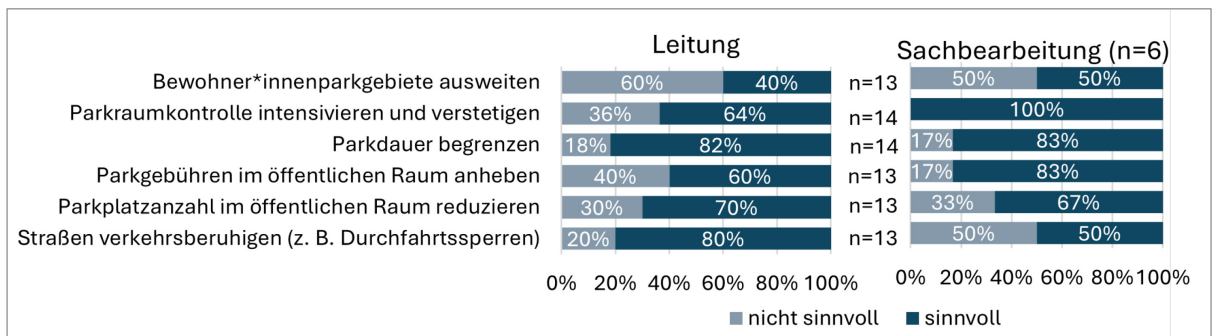


Diagramm 6.4-8: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern?
Auswertung Frage C3, alle Städte, nach Leitung / Sachbearbeitung

Quelle: eigene Darstellung

Auch im Vergleich der Städte mit und ohne örtliche Bauvorschrift zeigen sich Unterschiede im Antwortverhalten (Diagramm 6.4-9). Fünf der sechs Maßnahmen erhalten mehr Zustimmung durch die Städte, in denen es eine örtliche Bauvorschrift gibt. Insbesondere die Parkdauer zu begrenzen, die Parkplatzanzahl im öffentlichen Raum zu reduzieren und Straßen zu verkehrsberuhigen finden mehr Teilnehmer*innen aus diesen Städten sinnvoll.

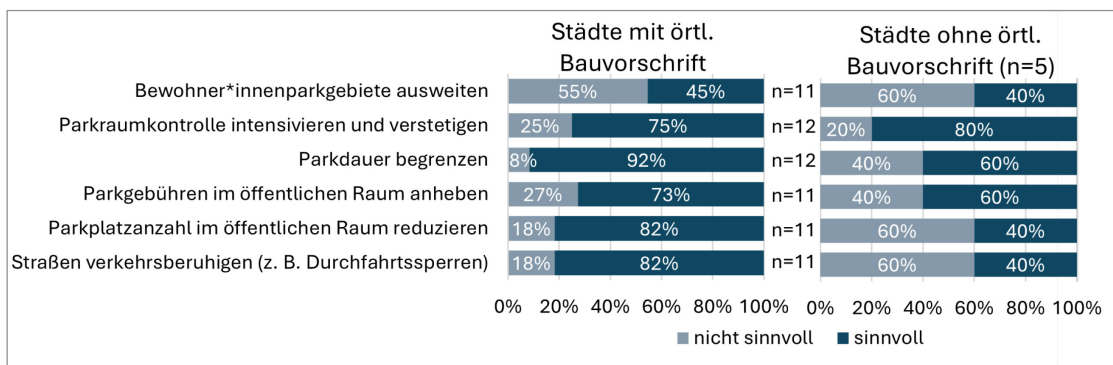


Diagramm 6.4-9: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern? Auswertung Frage C3, alle Städte, nach mit / ohne örtliche Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Es wurde auch danach gefragt, welche der flankierenden Maßnahmen bereits angewendet wurden. Da nicht abgefragt wurde, welche Maßnahmen noch nicht angewendet wurden, kann nicht geprüft werden, ob alle Teilnehmer*innen die Frage beantwortet haben. In sechs der 17 Städte (rd. 35 Prozent) wurden bereits eine oder mehrere Maßnahmen angewendet. Diagramm 6.4-10 zeigt, dass alle Maßnahmen bis auf eine in mindestens einer Stadt angewendet wurden: Nur die Parkgebühren wurden noch in keiner Stadt erhöht, um die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum zu verhindern. Bewohner*innenparkgebiete auszuweiten und die Parkraumkontrolle zu intensivieren sind die am weitesten verbreiteten Maßnahmen des Parkraummanagements. Eine Stadt notiert, dass die angewendeten Maßnahmen nur im Innenstadtbereich angewendet wurden. Bei der „Sonstigen Maßnahme“ handelt es sich um das zuvor genannte „Nutzer[*innen]gruppenspezifisches Konzept“.

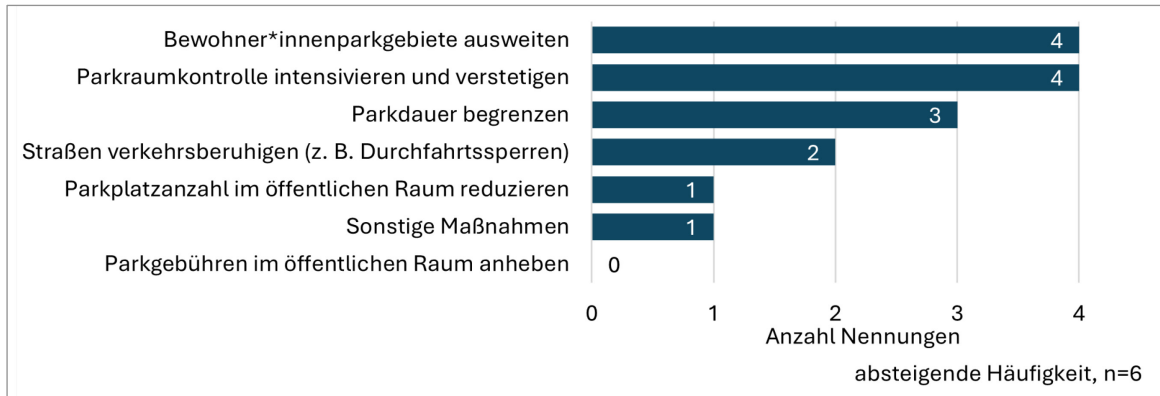


Diagramm 6.4-10: Bereits angewendete flankierende Maßnahmen des Parkraummanagements, um die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum zu verhindern Teilauswertung Frage C3, alle Städte

Quelle: eigene Darstellung

6.5 Änderungswünsche Landesbauordnung

Diagramm 6.5-1 zeigt, welche Änderungswünsche die Teilnehmer*innen hinsichtlich der Landesbauordnung haben bzw. welche Hilfsmittel sie sich seitens des Landes wünschen. Für die Darstellung wurden die Antworten in Untergruppen aufgegliedert und innerhalb dieser Untergruppen nach Häufigkeiten sortiert. Von den 17 teilnehmenden Städten haben alle bis auf zwei Städte Änderungswünsche angegeben. Eine der beiden Städte ohne Änderungsbedarf gibt jedoch zugleich an, dass ein Bewertungskriterienkatalog für Mobilitätskonzepte hilfreich wäre. Beide Städte, die keinen Änderungsbedarf angeben, notieren, dass sich alles Notwendige aus der kommunalen Satzung ergebe und darin geregelt werden könne. Dies wird dadurch unterstützt, dass sich keine Stadt mehr Gestaltungsfreiheiten wünscht. Dies ist jedoch insofern interessant, als dass laut Stellplatzleitfaden Schleswig-Holstein eine Obergrenze für maximal herzustellende Stellplätze aus der Landesbauordnung nicht abgeleitet werden könne und Kommunen dies nicht regeln können (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 30). Zugleich geben vier Städte eine sogar auf Landesebene festgelegte Obergrenze als Änderungswunsch an, ein Bedarf danach scheint gegeben zu sein.

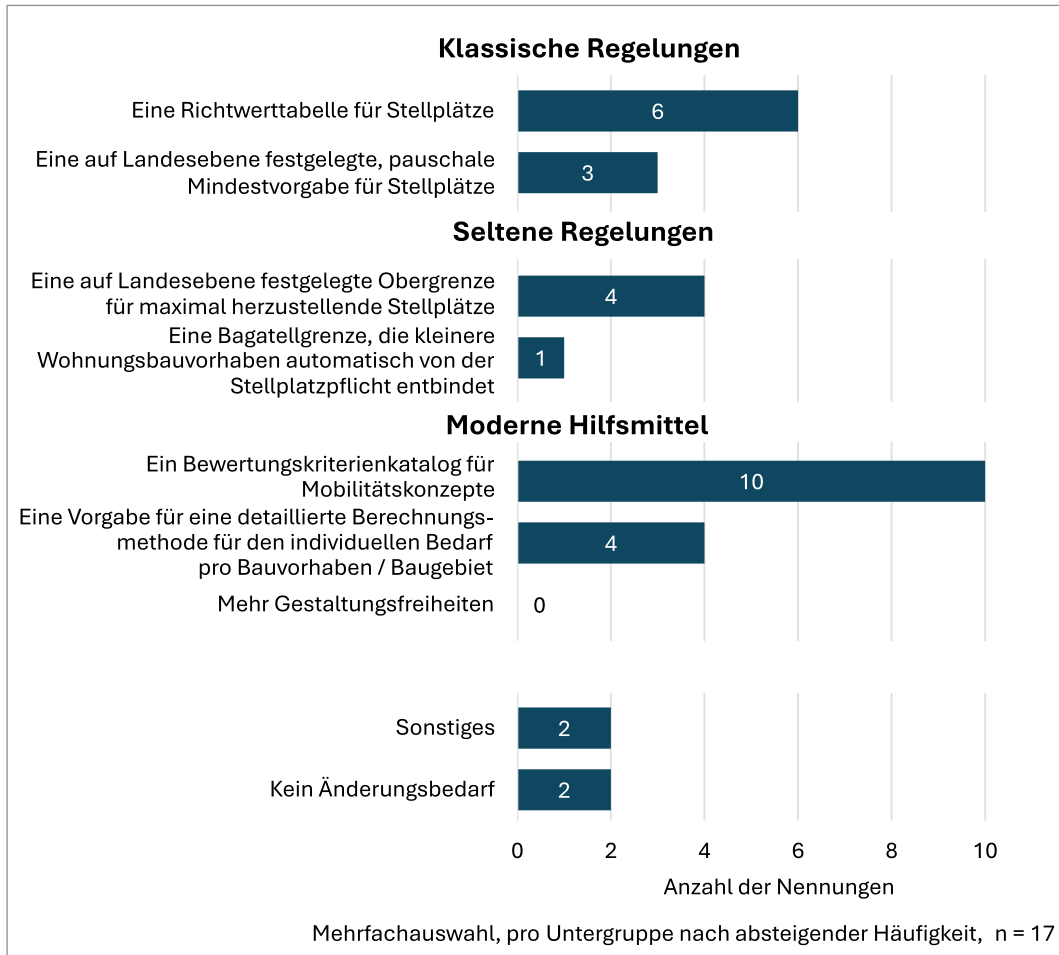


Diagramm 6.5-1: Änderungswünsche zur Landesbauordnung Auswertung Frage C4, alle Städte

Quelle: eigene Darstellung

Frage C4: Änderungswünsche bezüglich klassischer Regelungen

Antworten mit mehr als zwei Nennungen werden zudem jeweils nach Stadttypen, Hierarchieebenen und Städten mit und ohne örtliche Bauvorschrift dargestellt. Zur Untergruppe der klassischen Regelungen zählen die Wiedereinführung einer Richtwerttabelle sowie eine auf Landesebene festgelegte Mindestvorgabe für Städte (Diagramm 6.5-1). Rund jede dritte teilnehmende Stadt wünscht sich die Wiedereinführung einer Richtwerttabelle. Darüber hinaus wird unter Sonstiges eine Wiedereinführung eines Richtzahlenerlasses gewünscht, was mit der Antwortmöglichkeit zur Richtwerttabelle beabsichtigt war. Diese Stadt begründet den Wunsch damit, „unnötige und ideologisch geprägte Diskussion innerhalb der Selbstverwaltungsorgane zu verhindern“. Zudem

wünschen sich drei Städte, also jede sechste Stadt, die Einführung einer landesweit geltenden Mindeststellplatzpflicht. Interessant ist die genannte Höhe: zwei Städte wünschen sich die Pflicht von 0,7 Stellplätzen pro Wohneinheit, was der aktuellen Richtzahl der LBO entspricht, eine Stadt hält 0,3 für „grundsätzlich sinnvoll“, was dem kleinsten Wert der Richtzahl der LBO entspricht. Eine andere Stadt notiert hingegen, sie wüsche sich „möglichst wenig starre Vorgaben (= Richtwerte)“.

Überraschend ist, dass Städte mit örtlicher Bauvorschrift sich häufiger klassische Regelungen wünschen als Städte ohne örtliche Bauvorschrift, die nach LBO genehmigen (Diagramm 6.5-2, Diagramm 6.5-3). Auch auf Ebene der Sachbearbeitung im Vergleich zur Leitungsebene ist die Zustimmung jeweils geringer, so wünscht sich keine Sachbearbeiter*in eine pauschale Mindestvorgabe. Dies deutet daraufhin, dass die derzeitigen Regelungen in der LBO als ausreichend angesehen werden.

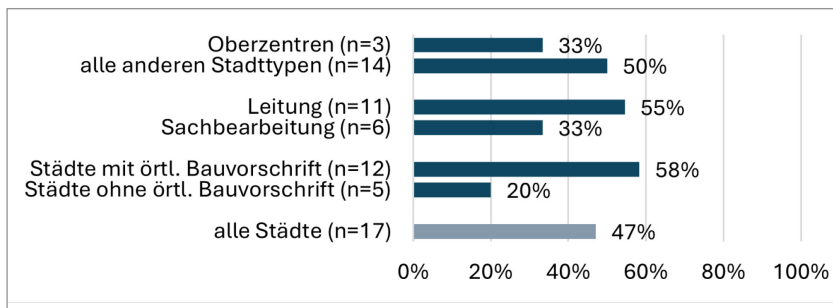


Diagramm 6.5-2: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine Richtwerttabelle für Stellplätze“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

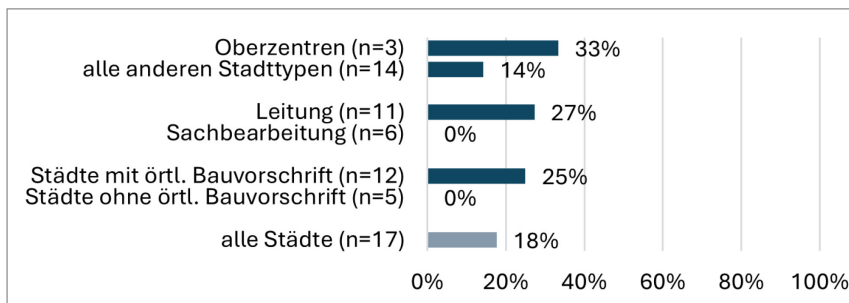


Diagramm 6.5-3: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine auf Landesebene festgelegte, pauschale Mindestvorgabe für Stellplätze“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage C4: Änderungswünsche bezüglich seltener Regelungen

In der Untergruppe der seltenen Regelungen wünschen sich vier Städte eine landesweite Obergrenze, also dass Bauherr*innen nicht mehr als die vorgegebene Zahl an Stellplätzen errichten dürfen (Diagramm 6.5-1). Interessant ist die genannte Höhe, zwei Städte wünschen sich eine Obergrenze von 0,7 Stellplätzen pro Wohneinheit, eine weitere Stadt bis 60 Quadratmeter einen Stellplatz als Obergrenze, bei mehr als 60 Quadratmetern 2 Stellplätze maximal. Eine Stadt notiert, dass der Bedarf für Obergrenzen eher bei Nicht-Wohnnutzungen wie beispielsweise dem Einzelhandel gesehen werde. Eine Obergrenze wird – wenig überraschend – vornehmlich durch Oberzentren gewünscht (Diagramm 6.5-4). Interessant ist auch hier, dass Städte ohne örtliche Bauvorschrift diese landesweite Regelung nicht wünschen, was die zuvor genannte Vermutung stützt, dass die Regelungen der LBO für die Genehmigungspraxis grundsätzlich als anwendbar angesehen werden.

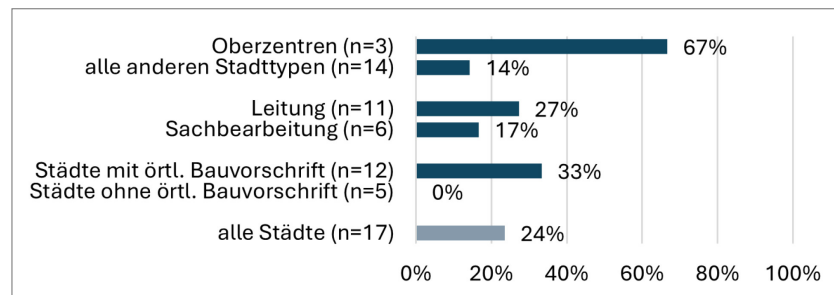


Diagramm 6.5-4: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine auf Landesebene festgelegte Obergrenze für maximal herzustellende Stellplätze“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

Frage C4: Änderungswünsche bezüglich moderner Hilfsmittel

Der meistgenannte Wunsch ist der nach einem Bewertungskriterienkatalog für Mobilitätskonzepte, knapp 60 Prozent der Städte wünschen sich hier eine landesweite Vorgabe bzw. Hilfestellung (Diagramm 6.5-1). Eine Stadt unterstreicht diesen Wunsch durch die Notiz: „Bewertungskriterien für Mobilitätskonzepte [...] wären sehr praktisch. Hilfestellung für Verwaltung und Mindestmaß an Einheitlichkeit zugleich“. Wenig überraschend ist, dass der Wunsch am stärksten in Oberzentren ausgeprägt ist (Diagramm 6.5-5). Doch die Zustimmungsquoten sind über die verschiedenen Vergleichsgruppen hinweg insgesamt hoch. Eine Vorgabe für eine detaillierte Berechnungsmethode für den individuellen Bedarf pro Bauvorhaben bzw. Baugebiet wünschen sich vier Städte, dies wird seitens der Sachbearbeitungsebene häufiger gewünscht (Diagramm 6.5-6). Das deutet auf Unsicherheiten bei den Kommunen hin.

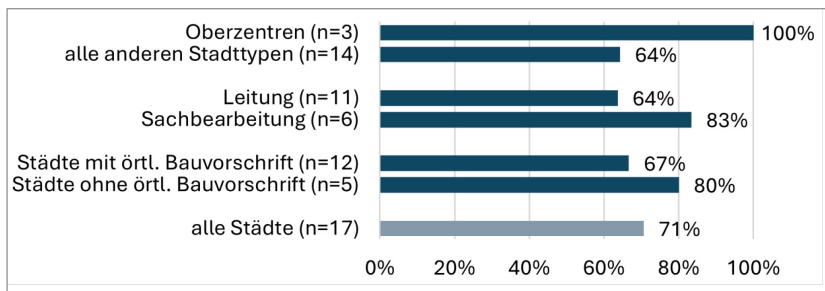


Diagramm 6.5-5: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Ein Bewertungskriterienkatalog für Mobilitätskonzepte“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

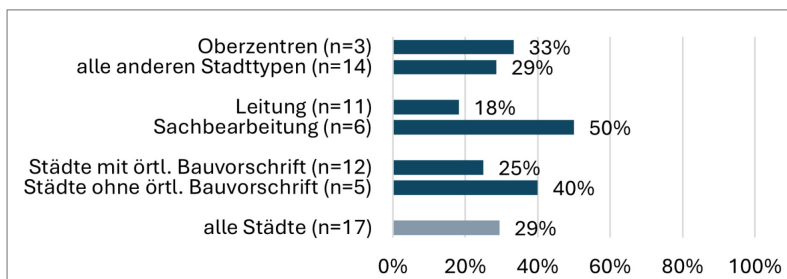


Diagramm 6.5-6: Änderungswünsche zur Landesbauordnung, Auswertung Frage C4, Einzelantwort „Eine Vorgabe für eine detaillierte Berechnungsmethode für den individuellen Bedarf pro Bauvorhaben / Baugebiet“, alle Städte, nach Stadttypen, Leitung / Sachbearbeitung und mit / ohne örtliche Bauvorschrift

Quelle: eigene Darstellung

6.6 Abgleich mit der Erhebung aus Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wurde den Kommunen erst im Jahr 2015 die Möglichkeit eingeräumt, Stellplatzsatzungen zu erlassen, die geringere Mindeststellplatzvorgaben fordern als den in der LBO vorgeschriebenen einen Stellplatz pro Wohnung. Zuvor war es den Kommunen schon möglich, die Stellplatzpflicht auf höchstens zwei Stellplätze pro Wohneinheit als Mindestvorgabe zu erhöhen (Hopfner 2021, S. 129–130). Zum Zeitpunkt der Untersuchung 2019 haben erst drei der 55 Städte mit mehr als 30.000 Einwohner*innen eine eigene Stellplatzsatzung aufgestellt, die die Stellplatzpflicht reduziert, in weiteren sieben wurden Stellplatzreduzierungen im Rahmen von Bebauungsplänen erlassen (S. 371)¹⁴. In Schleswig-Holstein ist die Regelvermutung mit 0,7 Stellplätzen pro Wohneinheit und 0,3 bei sehr guter ÖPNV-Anbindung oder gefördertem Wohnungsbau seit 2022 deutlich geringer angesetzt, keine der 22 Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen sieht geringere Stellplatzschlüssel vor (Tabelle 3, S. 74). In Baden-Württemberg wird in ländlichen Regionen und insbesondere in Kleinstädten oftmals auf bis zu zwei Stellplätze erhöht (S. 371), fast alle Städte haben stellplatzerhöhende Vorschriften. In den betrachteten schleswig-holsteinischen Gemeinden sind in drei Städten auch 2,0 Stellplätze vorgeschrieben, allerdings beginnt die Spannweite bei 0,5 und ist abhängig von der Quadratmeterzahl der Wohnungen (Tabelle 3, S. 74).

Wenn die Stellplatzpflicht reduziert wird oder eine Abminderung ermöglicht wird, dann fast immer in Kombination mit einer sehr guten ÖPNV-Anbindung, gefördertem Wohnen oder alternativen Mobilitätsmaßnahmen. Das trifft sowohl in Baden-Württemberg als auch in Schleswig-Holstein zu (S. 374; Tabelle 3, S. 74). Offensichtlich wird die Einschätzung geteilt, dass Alternativen zum Auto geschaffen werden müssen. Die Initiative geht dabei sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Baden-Württemberg vornehmlich von der Verwaltung aus (S. 371; Frage A1).

In Baden-Württemberg wünscht sich die Mehrheit der Städte, dass die LBO flexiblere Regelungen als den fixen Stellplatzschlüssel von 1,0 für Wohnnutzung vorsieht und so auf eine eigene stellplatzreduzierende Satzung verzichtet werden kann (S. 372). Der baden-württembergische Wunsch nach mehr – wenn auch flexibleren – Regelungen in der LBO

¹⁴ Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich alle Seitenzahlen in diesem Kapitel auf Hopfner 2021.

zeigt sich auch in Schleswig-Holstein. Sieben der 17 Städte wünschen sich eine pauschale Mindestvorgabe und / oder eine Richtzahlentabelle in der LBO (Frage C4), vermutlich ebenso wie in Baden-Württemberg, um eine lokale Stellplatzsatzung entbehrlich zu machen und Regelungssicherheit zu haben, also die Arbeit der Verwaltung zu erleichtern. In der baden-württembergischen Befragung hat sich gezeigt, dass bei einer Reduzierung große Widerstände in der Politik, der Verwaltung und der Öffentlichkeit erwartet werden und dass oftmals „geradezu ideologisch diskutiert wird“ (S. 372). Das ist in etwa der Hälfte der schleswig-holsteinischen Kommunen, die eine Reduzierung durchgeführt oder geplant hatten, ebenfalls der Fall – in der anderen Hälfte jedoch augenscheinlich kein (erwartetes) Problem (Frage A3 und B2). In beiden Befragungen wurde sehr deutlich, dass in nahezu allen Kommunen eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum befürchtet wird (S. 372; Frage A3 und B2). Oftmals ist dies eines der Haupthindernisse für eine Reduzierung der Stellplatzpflichten.

In der baden-württembergischen Befragung wurde das Thema Parkraumbewirtschaftung und Bewohner*innenparken kaum durch die Gemeinden thematisiert, obwohl dies wirksame Maßnahmen zur Verhinderung der Verlagerung sind (S. 372). In der schleswig-holsteinischen Befragung wurden explizit Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen abgefragt, viele Maßnahmen werden jedoch von nur zwei Drittel der 17 teilnehmenden Kommunen als sinnvoll angesehen und deutlich weniger Kommunen wenden Maßnahmen auch an, um der Verlagerung entgegenzuwirken (Frage C3). Eine Kommune in Schleswig-Holstein merkt an, dass die politische Diskussion bezüglich flankierender Maßnahmen schwieriger ist, als bei der Reduzierung der Stellplatzschlüssel (Frage C3).

In Baden-Württemberg wurde „am häufigsten das Ziel verfolgt [...], die Wohnkosten zu senken – gefolgt von dem Ziel, den MIV zu reduzieren und den Stellplatznachweis einem geringeren Bedarf anzupassen“ (S. 373). Diese klare Aussage lässt sich für Schleswig-Holstein nicht bestätigen. Hier ist tendenziell die Mobilitätswende die Hauptmotivation für die Reduzierung der Mindeststellplatzvorgaben, eher gefolgt vom Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren und die Stellplätze am Bedarf zu orientieren (Frage A2 und B1). Die Bau- und Wohnungskosten wurden eher weniger häufig als Motivation genannt. In Baden-Württemberg spielte der Flächenverbrauch hingegen eher eine untergeordnete Rolle (S. 373). Eine höhere Stadtraumqualität war in Baden-Württemberg nicht Thema. In Schleswig-Holstein haben immerhin vier

Städte mehr Grünraum als Ziel für die Reduzierung der Stellplatzschlüssel ausgewählt (Frage A2 und B1).

Fazit

Die Regelungen in Baden-Württemberg und damit auch die Befragung unterscheiden sich deutlich von denen in Schleswig-Holstein. Nichtsdestotrotz lassen sich Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede herausarbeiten. Die größte Gemeinsamkeit besteht darin, dass allseits die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum befürchtet wird, wenn die Stellplatzpflicht reduziert wird, und in Bezug auf Parkraum mit „ideologischen“ Debatten und Widerständen gerechnet wird. Es zeigt sich auch, dass Reduzierungen und Abminderungen nie allein, sondern unter Bedingungen geregelt werden, beispielsweise bei guter ÖPNV-Anbindung, gefördertem Wohnungsbau oder alternativen Mobilitätsmaßnahmen. Der größte Unterschied besteht in der Motivation für die Herabsetzung der Stellplatzpflicht, hier sind in Baden-Württemberg die Bau- und Wohnkosten deutlich wichtiger, während in Schleswig-Holstein eher auf die Mobilitätswende abgezielt wird.

7 Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse

Es wurden die 22 amtsfreien Gemeinden und Städte in Schleswig-Holstein mit mehr als 20.000 Einwohner*innen befragt, von denen 17 Städte geantwortet haben. Davon haben mehr als zwei Drittel eine örtliche Bauvorschrift in Form einer selbstständigen Satzung oder im Rahmen eines Bebauungsplans, fünf Städte haben keine (Tabelle 3, S. 74). Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung zusammengefasst und in den Kontext der Literaturanalyse eingeordnet.

Die derzeitigen Stellplatzpflichten werden nicht anhand lokaler Gegebenheiten entwickelt.

In der Praxis werden die Stellplatzvorgaben in den seltensten Fällen anhand lokaler Gegebenheiten entwickelt (Frage J3). Stattdessen wird sich an der LBO, alten Richtzahlentabellen oder vergleichbaren Gemeinden orientiert (Frage J3). Dieser Umstand wird auch in der Literatur beschrieben und kritisiert: Die Mindeststellplatzvorgaben werden regelhaft zu großzügig bemessen und es werden mehr Stellplätze errichtet, als benötigt werden (Kapitel 5.2). Dies zementiert die Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs, führt zu steigendem Pkw-Besitz und behindert so die Mobilitätswende (Kapitel 5.3).

Derzeit geltende Stellplatzpflichten sind aus Sicht der Verwaltung zu hoch, eine stärkere Orientierung am Bedarf wird durch die Verwaltung als notwendig angesehen.

In der Mehrheit der teilnehmenden 17 Städte wird die derzeitige jeweils geltende Stellplatzpflicht als nicht adäquat aufgefasst: 80 Prozent der teilnehmenden Verwaltungsmitarbeiter*innen sehen es als notwendig an, die Stellplatzpflicht stärker am Bedarf zu orientieren (Frage C1). Wenngleich noch keine Stellplatzsatzung in Schleswig-Holstein evaluiert wurde, so planen immerhin vier Städte eine Evaluation (Frage J6). Evaluationen sind insgesamt selten (Kapitel 5.2) und die Absicht zu evaluieren ist ein weiteres Indiz dafür, dass die Stellplatzpflichten als nicht passend wahrgenommen werden.

Ein Hinweis darauf, dass die Stellplatzpflichten als zu hoch angesehen werden, ist die Tatsache, dass in fünf der zwölf Kommunen mit örtlichen Bauvorschriften bereits die Vorgaben reduziert wurden oder eine Reduzierung geplant ist (Frage J7). Vier Städte wünschen sich zudem eine

Stellplatzobergrenze auf Landesebene, sodass Bauherr*innen maximal eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen errichten dürfen (Frage C4). Das deutet darauf hin, dass in diesen Städten mehr Stellplätze errichtet werden als von der Verwaltung gewollt.

Die gewünschte Obergrenze rangiert von – erstaunlich niedrigen – 0,7 bis hin zu 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit (Frage C4). Beides zeugt von einer Entwicklung in Richtung Mobilitätswende. Die Kommunen können derzeit keine Obergrenzen festlegen, laut Stellplatzleitfaden SH fehle diese Ermächtigung in der LBO SH (Walberg und ARGE e.V. 2022, S. 30).

Die Bestimmung des Bedarfs ist schwierig und aufwändig, es besteht der Wunsch nach Vereinfachung und Hilfestellungen.

Die Befragung hat gezeigt, dass in fast der Hälfte der Städte der Aufwand, eine örtliche Bauvorschrift zu erarbeiten, größer war, als erwartet bzw. als zu groß eingeschätzt wird und ein gutes Drittel hatte Schwierigkeiten, die Stellplatzschlüssel festzulegen (Frage A3 + B2). Dies deutet darauf hin, dass einige Verwaltungen mit der Aufgabe überfordert sind. Dass Schwierigkeiten bei der Festlegung der Stellplatzschlüssel bestehen, ist nachvollziehbar, da es derzeit keine standardisierte Berechnungsmethodik gibt (Kapitel 5.2). Es ist daher weiterhin nicht verwunderlich, dass ein Wunsch nach Vereinfachung besteht: Ein gutes Drittel der Städte wünscht sich wieder eine Richtwerttabelle auf Landesebene, drei Städte sogar eine pauschale Mindeststellplatzvorgabe (Frage C4). Vier Städte wünschen sich eine einheitliche Berechnungsmethodik für den Bedarf (Frage C4). Diese Zahl ist überraschend gering, da 80 Prozent der Verwaltungsmitarbeiter*innen eine stärkere Orientierung am Bedarf für notwendig erachten und somit rund 13 Städte den Wunsch nach einer einheitlichen Berechnungsmethodik äußern können (Frage C1). Der hohe Aufwand kann auch auf Widerstände und aufwändige Abstimmungen mit der Politik hindeuten, dies wird im Folgenden noch weiter ausgeführt. Der Wunsch nach Vereinfachung durch pauschale Stellplatzvorgaben und Richtwerte steht der Mobilitätswende im Weg, weil so nicht auf ortsspezifische Bedarfe reagiert werden kann. Vereinfachungen und Standardisierungen können aber auch förderlich sein, wie beispielsweise durch eine einheitliche Berechnungsmethodik.

Die LBO-Regelvermutung hat mutmaßlich Einfluss auf die Stellplatzpflicht, zugleich besteht Regelungsbedarf über die LBO hinaus.

Obwohl der Aufwand häufig als hoch eingeschätzt wird, plant der überwiegende Teil der fünf Städte ohne Stellplatzsatzung die Einführung einer solchen (Frage N3). Die Stellplatzschlüssel sind überwiegend mit 0,7 entsprechend der LBO geplant, in einer Kommune mit einer Spannweite von 0,3 bis 1,1 (Frage N3). Dies liegt tendenziell unterhalb der meisten anderen schleswig-holsteinischen Städte und zeigt, dass die in der LBO proklamierte Regelvermutung von 0,7 bzw. 0,3 Stellplätzen pro Wohneinheit Einfluss auf die Bestimmung der Stellplatzschlüssel hat. Vermutlich würden sonst die Stellplatzpflichten höher liegen, so kann sich jedoch bei der Erstellung auf die LBO berufen werden. Dass die meisten Städte eine Satzung haben und die, die keine haben, eine planen, zeigt, dass Regelungsbedarf über die LBO hinaus besteht. Eine Stadt evaluiert derzeit, ob eine eigene Stellplatzsatzung benötigt wird (Frage N2).

Abminderungen der Mindeststellplatzvorgaben sind abhängig von Bedingungen, mit hohem Aufwand verbunden und werden eher selten durchgeführt.

In den befragten Kommunen mit örtlicher Bauvorschrift wird eher selten von der Stellplatzpflicht abgewichen (Frage J4). Das kann entweder bedeuten, dass die Höhe der Stellplatzpflicht von den Bauherr*innen als genau richtig empfunden wird und somit kein Abminderungsbedarf besteht, dass die Abminderungen zu aufwändig sind, oder aber dass Bauherr*innen von dieser Möglichkeit nicht wissen. Angesichts des relevanten Anteils von Stellplätzen an den Baukosten und den Hinweisen in der Literatur ist es unwahrscheinlich, dass kein Abminderungsbedarf durch die Bauherr*innen besteht (Kapitel 5.3). Vor diesem Hintergrund ist es auch eher unwahrscheinlich, dass Bauherr*innen nicht von der Möglichkeit der Abminderung wissen.

Wahrscheinlicher ist es, dass die Abminderungen zu aufwändig sind, denn: Eine Abminderung der Mindeststellplatzvorgabe ist in den schleswig-holsteinischen Kommunen an Bedingungen gekoppelt, wie es auch in Baden-Württemberg der Fall ist (Kapitel 6.6). In Schleswig-Holstein sind das üblicherweise die Qualität der ÖPNV-Anbindung, die Nähe zur Innenstadt oder alternative Mobilitätsmaßnahmen (Tabelle 3, S. 74). Während die Qualität der ÖPNV-Anbindung und die Nähe der

Innenstadt zumindest teilweise durch Zonierung erfolgt und somit Rechtsklarheit besteht, ist es in allen anderen Stadtbereichen komplizierter: Für alternative Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätskonzepte gelten oft hohe Nachweispflichten und komplizierte Regeln, einhergehend mit Planungs- und Rechtsunsicherheiten. Oft werden Wirkungsabschätzungen gefordert, die aber selbst die Verwaltungen nicht leisten können, denn wie zuvor gezeigt ist eine Bedarfsabschätzung kaum möglich und wäre sie möglich, würden die Kommunen den Bauherr*innen Vorgaben machen. Nicht selten ist auch der Beschluss der Gemeindevertretung notwendig, wie die Literaturrecherche (Kapitel 4.2.5 und 4.2.6) sowie das Fallbeispiel in Flensburg zeigen (Exkurs 4, S. 71). Dazu kommt, dass insgesamt wenig Erfahrungen mit Mobilitätskonzepten bestehen (Kapitel 4.2.6) und in der Hälfte der Verwaltungen Arbeitsprozesse und Strukturen zur Prüfung von Mobilitätskonzepten fehlen (Frage A3 + B2). Verständlich ist deshalb auch, dass der am häufigsten genannte Wunsch von schleswig-holsteinischen Kommunen der nach einem einheitlichen Prüfschema von Mobilitätskonzepten ist (Frage C4).

Eine verhältnismäßig unkomplizierte Abminderungsmöglichkeit ist die Ablöse, die nur von den Verwaltungen genehmigt werden muss. In den meisten Städten spielt diese jedoch eine eher geringe Rolle (Frage J5), es bleibt unklar warum. Eine Möglichkeit ist, dass die Beträge für die Bauherr*innen zu hoch sind und sie stattdessen die vorgegebenen Stellplätze errichten. Das ist jedoch unwahrscheinlich, weil die festgelegten Beträge (Tabelle 3, S. 74) nur einen kleinen Teil der durchschnittlichen Baukosten eines Stellplatzes ausmachen (Kapitel 5.3). Eine andere Erklärung ist auch hier, dass die Bauherr*innen kein Interesse daran haben, weniger Stellplätze zu errichten und deshalb die Ablösen nicht in Erwägung ziehen. Angesichts der Baukosten und Leerstandsquoten (Kapitel 3.3.2, 5.3) ist das als eher unwahrscheinlich anzusehen. Wenn es sich häufiger um Privatleute statt um Projektentwickler*innen und Immobilienunternehmen handelt, kann der Aufwand für die Privatleute zu hoch sein. Möglicherweise fehlt auch das Wissen darüber, dass eine Ablöse möglich ist. Möglich ist auch, dass die Verwaltungen die Ablöseanträge ablehnen.

Nach wie vor ist es am einfachsten, Pkw-Stellplätze herzustellen. Die klaren Vorgaben verschaffen Planungssicherheit und eine sichere Kalkulation. Die Baukosten für Stellplätze können auf alle Mieter*innen umgelegt werden, deshalb ist es nicht notwendig, kostendeckende und

damit im heutigen Vergleich sehr hohe Stellplatzmieten zu fordern (Kapitel 5.3). Somit sind die Baukosten möglicherweise von nachrangiger Bedeutung und der hohe Aufwand und die Planungsunsicherheit relevanter für die Bauherr*innen. Die komplizierten Abminderungsregeln und -bedingungen behindern somit die Mobilitätswende.

Die Befürchtung, dass sich der ruhende Verkehr in den öffentlichen Raum verlagert, ist relevantes Hindernis für die Abminderung und Reduzierung von Stellplatzpflichten.

In nahezu allen befragten Städten befürchten Verwaltung und Lokalpolitik eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum (Frage A3 + B2). Diese Befürchtung wird auch ausführlich in der Literatur beschrieben (Kapitel 5.1) und ist relevantes Hindernis, das der Abminderung und Reduzierung von Stellplatzpflichten im Wege steht. Ähnlich verhält es sich auch in Baden-Württemberg (Kapitel 6.6). Wohl auch deshalb haben in der Hälfte der Städte mit durchgeführter oder geplanter Reduzierung der Stellplatzpflicht die Verwaltungen große Bedenken, ob die Gemeindevertretung zustimmen würde (Frage A3 + B2).

Die Befürchtung, dass sich der ruhende Verkehr in den öffentlichen Straßenraum verlagert, beruht auf der Annahme, dass die Verlagerung durch ein großzügiges Angebot verhindert werden kann. Deshalb soll die Mindestvorgabe möglichst hoch sein und eine Herabsetzung kommt nicht infrage. Trotz jahrzehntelanger Stellplatzpflicht ist der öffentliche Straßenraum jedoch nicht selten überlastet. Im Allgemeinen wird als Ursache zu wenig Parkraum ausgemacht und mehr Parkraum gefordert (Kapitel 3.3.2). Folgerichtig müssten die Mindeststellplatzvorgaben erhöht werden.

Nicht beachtet wird in dieser Problemanalyse und Lösung, dass immer wieder ein hoher Grad an Fehlnutzung und Leerstand von privaten Stellplätzen nachgewiesen wird (Kapitel 3.3.2, 5.3). Es konnte auch nachgewiesen werden, dass Autofahrer*innen das ebenerdige Parken im öffentlichen Raum vorziehen, auch wenn ein privater Stellplatz zur Verfügung steht (Kapitel 5.1). Das bedeutet, dass der öffentliche Straßenraum auch dann überlastet sein wird, wenn die Stellplatzpflicht erhöht wird. Denkbar ist, dass dieses Wissen in der Verwaltung und in der Politik (und in der Bevölkerung) nicht bekannt ist, weshalb sich die Befürchtung der Verlagerung sowie die vermeintliche Lösung durch mehr Stellplätze hartnäckig halten. Dieser Umstand behindert die

Mobilitätswende. Der Verlagerung kann mit flankierenden Parkraummanagementmaßnahmen entgegengewirkt werden, diese sind jedoch deutlichen Widerständen ausgesetzt, wie im nächsten Abschnitt gezeigt wird.

Flankierende Maßnahmen des Parkraummanagements werden überwiegend als sinnvoll angesehen, sind aber deutlichen Widerständen ausgesetzt.

Flankierende Maßnahmen des Parkraummanagements können der Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum entgegenwirken (Kapitel 5.4). Ihre Wirkung wird durch zwei Drittel der schleswig-holsteinischen Verwaltungen auch erkannt, sie bewerten die Maßnahmen als sinnvoll, um der Verlagerung entgegenzuwirken (Frage C3). Dass sie die Maßnahmen als sinnvoll einschätzen zeigt, dass in der Verwaltung überwiegend eine Bereitschaft besteht, sie einzusetzen. Es zeigt auch, dass das Wissen zur Relevanz von Push-Maßnahmen in den Verwaltungen Verbreitung findet. Deutlich weniger Städte wenden allerdings die Maßnahmen des Parkraummanagements auch an, um der Verlagerung in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken (Frage C3). Das deutet daraufhin, dass Hürden bestehen, die Maßnahmen umzusetzen.

Allerdings werden die meisten Maßnahmen auch durch etwa ein Drittel der teilnehmenden Verwaltungsmitarbeiter*innen für nicht sinnvoll gehalten (Frage C3). Insbesondere Bewohner*innenparkgebiete auszuweiten wird von 56 Prozent als nicht sinnvoll erachtet, um die Verlagerung in den öffentlichen Raum zu verhindern (Frage C3). Während alle Oberzentren Bewohner*innenparkgebiete für sinnvoll erachten, steigt die Skepsis bei allen anderen Stadttypen auf 69 Prozent (Frage C3). Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass Oberzentren schon mehr Erfahrung mit Bewohner*innenparkzonen haben und ihre Wirkung aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte sichtbarer ist.

Auf den ersten Blick ist auch nachvollziehbar, warum die Verwaltung Bewohner*innenparkgebiete für nicht sinnvoll erachtet, um der Verlagerung des ruhenden Verkehrs der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken. Bewohner*innenparkgebiete bevorzugen genau die Bewohner*innen, die eigentlich im privaten Raum und nicht im öffentlichen Raum parken sollen. Tatsächlich machen Bewohner*innenparkgebiete mehr Parkraum für Bewohner*innen frei, da sie verhindern, dass gebietsfremde Personen wie Pendler*innen in den

Straßen parken (Huber-Erler 2010, S. 8–10). Erst auf den zweiten Blick wird der Wert des Bewohner*innenparkens als Instrument gegen die Verlagerung sichtbar: Es ermöglicht eine flächendeckende, sich selbst finanzierende Parkraumkontrolle und verhindert, dass die Straßen überparkt werden, also dass auf Grünstreifen, in Kreuzungsbereichen, vor abgesenkten Bordsteinen usw. geparkt wird. Die Überlastung des öffentlichen Parkraums wird dadurch verringert (Huber-Erler 2010, S. 8–10).

Es ist denkbar, dass dieser Vorteil nicht in allen Städten bekannt ist. Zugleich ist aber auch anzumerken, dass Bewohner*innenparken zwar eine sich selbst finanzierende Parkraumkontrolle ermöglichen kann, das Land Schleswig-Holstein die Kompetenz zur Anpassung der Bewohner*innenparkgebühr jedoch immer noch nicht an die Kommunen übertragen hat (Land Schleswig-Holstein o. J.). Die Gebühr beträgt weiterhin maximal 30,70 Euro pro Jahr, die im Koalitionsvertrag vereinbarte Öffnung für Kommunen ist bisher noch nicht erfolgt (Landtag SH 2025). Die Einführung von Bewohner*innenparkgebieten wird möglicherweise auch deshalb für nicht sinnvoll erachtet.

Gleichzeitig gehören Bewohner*innenparkgebiete zu den am häufigsten eingesetzten Maßnahmen von Städten, die bereits Parkraummanagementmaßnahmen umgesetzt haben, die der Verlagerung entgegenwirken sollen (Frage C3). Häufig wird auch die Parkdauer begrenzt sowie die Parkraumkontrolle intensiviert und verstetigt (Frage C3). Überraschend ist, dass zwei Drittel der Leitungsebene eine intensivierte Parkraumkontrolle für nicht sinnvoll halten, um der Verlagerung in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken (Frage C3). Der Grund für die hohe Skepsis bleibt unklar. Hingegen ist die Sachbearbeitungsebene deutlich aufgeschlossener. Möglicherweise ist die Sachbearbeitungsebene näher an der Umsetzung und erkennt den Wert der Parkraumkontrolle, während die Leitungsebene mehr Kontakt mit der Politik und öffentlichen Meinung hat und die Maßnahme deshalb als nicht umsetzbar oder zu teuer wahrnimmt und in der Folge als nicht sinnvoll bewertet.

Die Parkgebühren wurden hingegen noch in keiner Kommune erhöht, um der Verlagerung entgegenzuwirken (Frage C3). Parkgebühren sind ein wichtiges Steuerungsinstrument und zudem eine Einnahmequelle, um beispielsweise Parkraumkontrollen oder auch Mobilitätswende-

maßnahmen zu finanzieren (Kapitel 3.3.1). Eine Erhöhung wird jedoch in der Öffentlichkeit häufig negativ wahrgenommen.

Unter den Städten, in denen bisher noch keine Reduzierung angestrebt wurde, gibt die Hälfte an, flankierende Maßnahmen würden als nicht umsetzbar angesehen bzw. von der Politik abgelehnt (Frage C3). Diese Widerstände werden auch ausgiebig in der Literatur beschrieben – Parken ist in der Debatte ein emotionales Thema, das zuweilen „ideologisch“ diskutiert wird (Kapitel 5.4 und 0). Eine schleswig-holsteinische Stadt merkt an, dass die Debatte um flankierende Maßnahmen sogar deutlich schwieriger sei als die zur Herabsetzung der Stellplatzpflicht (Notiz zu Frage C3). Dass Parkraummanagementmaßnahmen nur so selten zum Einsatz kommen und die Widerstände so groß sind, behindert die Mobilitätswende.

Das Wissen zu Pkw-Stellplatzpflichten und Mobilitätswende findet zunehmend in der Verwaltung Verbreitung, die Verwaltung ist Initiatorin für Veränderungen.

Den Verwaltungsmitarbeiter*innen sind die Zusammenhänge zwischen dem Pkw-Besitz und den abgefragten Faktoren überwiegend klar (Frage C2). Allerdings halten nur zwei von 17 Städten alle genannten Faktoren für relevant. Die Größe der Stadt, die Bevölkerungsdichte und die ÖPNV-Qualität werden von den meisten Kommunen als relevant betrachtet, etwas unterschätzt wird die Wichtigkeit der Nähe zum Einkaufen für den täglichen Bedarf und die gemischte Nutzung im Quartier (Frage C2). Die Oberzentren haben die Relevanz der Faktoren häufiger korrekt eingeschätzt, was daran liegen kann, dass die Zusammenhänge aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte sichtbarer sind und die Verwaltungen aufgrund von mehr Personal spezialisierter arbeiten können. In den Städten ist die Bedeutung der flankierenden Maßnahmen überwiegend bekannt und es besteht eine Aufgeschlossenheit gegenüber Abminderungsmöglichkeiten und der Reduzierung von Stellplatzpflichten. Das zeigt, dass das Wissen zur Mobilitätswende in der Verwaltung zunehmend Verbreitung findet. Dazu passt, dass Reduzierungen der Stellplatzpflicht überwiegend auf die Initiative der Verwaltung zurückgehen und eher selten auf die Initiative der Gemeindevertretung oder von Externen wie z. B. Wohnungsunternehmen oder Planungsbüros (Frage A1). Dieser Gestaltungswille spiegelt sich auch in der baden-württembergischen Erhebung wider (Kapitel 6.6).

Bei Reduzierungsbemühungen wurde tendenziell eher die Mobilitätswende und eine Reduzierung des Flächenverbrauchs als Ziel verfolgt (Frage A2 + B1). Hingegen scheinen Bau- und Wohnkosten – im Gegensatz zu den baden-württembergischen Städten – von geringerer Bedeutung zu sein. Das ist auch deshalb interessant, da die Hauptmotivation für die Novellierung der LBO war, diese für die Wohnungsunternehmen vorteilhafter zu gestalten (Kapitel 4.3.2).

Tendenzen hin zur Mobilitätswende sind in den Verwaltungen sichtbar.

Nach einer ausführlichen Problembeschreibung ist dennoch hervorzuheben, dass die Tendenzen zur Mobilitätswende in den Verwaltungen sichtbar sind. Davon zeugen die Ergebnisse der Befragung ebenfalls: Die meisten Städte sehen bereits Abminderungsmöglichkeiten in ihren Satzungen vor (Tabelle 3, S. 74). Fünf Kommunen haben schon einmal ihre Stellplatzpflicht reduziert oder planen dies (Frage J7). In der Hälfte der Städte gab es keine großen Bedenken, dass die Politik einer Reduzierung zustimmen würden (Frage A3 + B2). Einige Städte planen eine Evaluation ihrer Stellplatzpflicht (Frage J6). In der Hälfte der Städte war der Aufwand für die Erstellung einer Stellplatzsatzung geringer oder genauso wie erwartet (Frage A3 + B2). Die Mobilitätswende und die Senkung des Flächenverbrauchs sind tendenziell die Hauptziele bei Reduzierungen von Stellplatzpflichten (Frage A2 + B1). Verwaltungen sind häufig die Initiatorinnen für Reduzierungen und zeigen so ihren Gestaltungswillen (Frage A1). Die Hälfte der Städte fühlt sich gut ausgerüstet für die Prüfung von Mobilitätskonzepten (Frage A3 + B2). Mehr als 80 Prozent der Verwaltungsmitarbeiter*innen stehen einer Anpassung der Stellplatzpflicht offen gegenüber (Frage C1). Rund zwei Drittel der Verwaltungsmitarbeiter*innen halten flankierende Maßnahmen für sinnvoll (Frage C3). Alle nachgewiesenen Faktoren des Pkw-Besitzes werden zu mindestens 59 bis 88 Prozent durch die Verwaltungsmitarbeiter*innen für relevant gehalten (Frage C2). In zwei Städten sind die Zusammenhänge zwischen Pkw-Besitz und seinen Faktoren völlig klar (Frage C2) und gerade Oberzentren haben einen hohen Wissensstand (Frage C2 + C3). Die Tendenzen hin zur Mobilitätswende sind also in den Verwaltungen in Schleswig-Holstein sichtbar.

8 Fazit

Die Mobilitätswende zielt darauf ab, die Lebensqualität in Städten und Dörfern zu verbessern, autounabhängige Mobilität zu ermöglichen und die Umwelt- und Klimaauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Nach wie vor wird mehr als die Hälfte der täglichen Wege mit dem Auto zurückgelegt und die Zahl der zugelassenen Pkw steigt weiterhin an. Die bisher ergriffenen Maßnahmen sind noch nicht ausreichend, um die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs ausreichend abzubauen und für einen ausgeglichenen Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln zu sorgen. Eines dieser Privilegien ist die Pkw-Stellplatzpflicht, die in fast allen Bundesländern und Kommunen in Landesbauordnungen und kommunalen Satzungen vorschreibt, dass bei Neubauten Pkw-Stellplätze zu errichten sind. Die Pkw-Stellplatzpflicht ist damit ein Steuerungsinstrument der Verwaltungen und relevante Komponente im Parkraummanagement und in der Mobilitätswende. Sie wurde in den vergangenen Jahren verändert, unter anderem wurde eine Fahrradstellplatzpflicht eingeführt und andere Mobilitätsformen haben Eingang in die Musterbauordnung, die Landesbauordnungen und die kommunalen Satzungen gefunden.

Die vorliegende Arbeit hat zum einen mithilfe einer Literaturliteraturanalyse untersucht, welche Rolle die Pkw-Stellplatzpflicht für die Mobilitätswende spielt, also ob sie eher hindernd oder fördernd wirkt. Zum anderen wurde für diese Arbeit die Situation in schleswig-holsteinischen Kommunen analysiert. Dafür wurde eine postalische Befragung unter den 22 amtsfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohner*innen durchgeführt. Ziel war es, Erkenntnisse zur Erarbeitungs- und Anwendungspraxis in Bezug auf die Pkw-Stellplatzpflichten zu gewinnen und zu prüfen, inwiefern die Mobilitätswende Einzug erhalten hat. Dafür wurden zwei Forschungsfragen formuliert, die im Folgenden beantwortet werden.

8.1 Beantwortung der Forschungsfragen

Inwiefern ist die Pkw-Stellplatzpflicht Hebel oder Hemmnis für die Mobilitätswende?

In ihrer aktuellen Form ist die Stellplatzpflicht vor allem ein Hemmnis für die Mobilitätswende. Dafür gibt es drei Gründe:

Erstens führt sie zu einem Überangebot an Pkw-Stellplätzen, weil die Mindeststellplatzvorgaben nicht empirisch hergeleitet, sondern großzügig bemessen werden. Dieses Überangebot festigt die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs, weil es Infrastrukturen für den MIV auf Jahrzehnte schafft. Die Stellplatzpflicht wird auch nicht standardmäßig mit Parkraummanagementmaßnahmen kombiniert, was zu mehr Parkraum mit geringer Auslastung im privaten und hoher Auslastung im öffentlichen Raum führt.

Zweitens werden i. d. R. die Stellplätze in unmittelbarer Entfernung zur Wohnung gefordert und umgesetzt. Das festigt den ungleichen Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln, denn der Fußweg zu Bus- und Bahnhaltestellen ist deutlich weiter und Fahrradstellplätze sind im Gegensatz zu Pkw-Stellplätzen oft nicht bequem und ebenerdig erreichbar. So bleibt die Nutzung des Pkw am attraktivsten.

Drittens werden Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen durch die Pkw-Stellplatzpflicht standardmäßig in Autos bzw. Stellplätzen gemessen und befriedigt. Fuß-, Rad- und öffentlicher Personenverkehr sind die Abweichungen von der Regel und werden in den Stellplatzpflichten mit Bedingungen und Nachweispflichten verbunden. Auch dies behindert die Mobilitätswende. Von der Stellplatzpflicht als Hebel für die Mobilitätswende kann deshalb nicht gesprochen werden.

Nichtsdestotrotz sind zunehmend Rahmenbedingungen und Gestaltungsfreiheiten für die Bauherr*innen in den Stellplatzsätzen geregelt. Bei zentraler Lage, guter ÖPNV-Anbindung oder alternativen Mobilitätsangeboten wie z. B. Carsharing, ÖPNV-Tickets für Mieter*innen oder qualitativ hochwertigen Fahrradstellplätzen kann die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze abgemindert werden. Hier fehlen jedoch empirische Erkenntnisse, welche Abminderungen sinnvoll sind, auch weil die Mindestvorgabe nicht empirisch hergeleitet ist. Eine Wirkung ist so kaum zu ermitteln und zudem kann ohne flankierende Parkraummanagementmaßnahmen im öffentlichen Raum oft kostenlos und in großer Zahl geparkt werden kann.

Wie gestaltet sich die Erarbeitungs- und Anwendungspraxis von Pkw-Stellplatzpflichten in schleswig-holsteinischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen und ist dies im Sinne der Mobilitätswende?

In Schleswig-Holstein werden die derzeitigen Mindeststellplatzvorgaben nicht an lokalen Gegebenheiten orientiert. Aus Sicht der Verwaltung sind die geltenden Stellplatzpflichten zu hoch. Es wird als notwendig angesehen, die Mindeststellplatzvorgaben stärker am Bedarf auszurichten. Doch den Stellplatzbedarf zu bestimmen ist schwierig und aufwändig, die Kommunen fühlen sich dafür überwiegend nicht gerüstet. Daher rührt auch der Wunsch, pauschale Vorgaben und Richtwerte in der Landesbauordnung wieder einzuführen. Die derzeitige Landesbauordnung sieht eine im bundesweiten Vergleich geringe Regelvermutung von 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit vor. Sie hat mutmaßlich Einfluss auf die Stellplatzpflichten, die neu erstellt werden, denn deren geplante Vorgaben liegen unterhalb der Vorgaben aus Städten, die bereits eine Stellplatzsatzung haben. Weil viele Städte ohne Stellplatzsatzung nachziehen wollen, scheint Regelungsbedarf über die LBO hinaus zu bestehen.

In den schleswig-holsteinischen Kommunen wird durch die Bauherr*innen eher selten von der Mindeststellplatzvorgabe abgewichen. Auch die Ablöse von Stellplätzen spielt eine geringe Rolle. Die wahrscheinlichste Erklärung ist, dass Abminderungen zu aufwändig sind. Üblicherweise ist es von Bedingungen abhängig, wenn weniger Stellplätze errichtet werden sollen. Teilweise gibt es Regelungen mit hoher Planungssicherheit wie z. B. in den Satzungen festgelegte Zonen mit besonders guter ÖPNV-Erschließung, in denen eine festgesetzte Reduzierung möglich ist. Sobald es aber um alternative Mobilitätsangebote wie Carsharing oder Maßnahmen kombinierende Mobilitätskonzepte geht, gibt es kaum feste Vorgaben. Stattdessen werden umfangreiche Nachweise und Wirkungsabschätzungen gefordert, mit denen selbst die Verwaltungen Schwierigkeiten haben. Deshalb ist auch der am häufigsten genannte Wunsch der Kommunen ein einheitliches Prüfschema für Mobilitätskonzepte.

Relevantes Hindernis für Abminderungen und Reduzierungen der Stellplatzpflicht ist die in der schleswig-holsteinischen Verwaltung und Politik weitverbreitete Befürchtung, dass sich der ruhende Verkehr in den öffentlichen Raum verlagert. Nicht bekannt zu sein scheint, dass

Stellplätze anderweitig genutzt werden sowie dass Autofahrer*innen es vorziehen, im öffentlichen Raum zu parken und deshalb die Straßen auch bei höherer Stellplatzpflicht überlastet sind, während die privaten Stellplätze leer stehen.

Durch flankierende Maßnahmen des Parkraummanagements kann der Verlagerung in den öffentlichen Raum entgegengewirkt werden. Die schleswig-holsteinischen Verwaltungen sehen die Maßnahmen überwiegend als sinnvoll an. Besonders skeptisch stehen sie allerdings der Ausweitung von Bewohner*innenparkzonen gegenüber. Insgesamt werden Parkraummanagementmaßnahmen auch eher selten eingesetzt. Das liegt auch daran, dass die Einführung deutlichen Widerständen aus Politik und Öffentlichkeit ausgesetzt ist.

Überwiegend behindern die Regelungen und die Praxis in Schleswig-Holstein die Mobilitätswende: Die Mindeststellplatzvorgaben sind zu hoch und nicht am lokalen Bedarf orientiert, Abminderungen sind komplex und aufwändig und mit Planungs- und Rechtsunsicherheit verbunden, es bestehen Widerstände gegenüber flankierenden Maßnahmen, die der befürchteten Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum entgegenwirken könnten.

Nichtsdestotrotz zeigt sich in den schleswig-holsteinischen Kommunen eine Tendenz hin zur Mobilitätswende. So wurden in mehreren Kommunen die Mindeststellplatzvorgaben bereits reduziert oder eine Reduzierung ist geplant. Zudem ist das Wissen zu Pkw-Stellplatzpflichten und Mobilitätswende zunehmend verbreitet und die Verwaltung zeigt Gestaltungswillen, sie ist oft Initiatorin für Veränderungen.

8.2 Limitationen und Reflektion

Die Arbeit unterliegt einigen Limitationen. Die Literaturrecherche beschränkt sich überwiegend auf deutschsprachige Literatur, allerdings bestehen auch in anderen Ländern vergleichbare Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen und womöglich innovative Ansätze für den Umgang mit Stellplatzpflichten im Kontext der Mobilitätswende.

Es wird auf Grundlage der Literaturanalyse angenommen, dass die Stellplatzpflichten auch in Schleswig-Holstein über den Bedarf hinausgehen und somit zu hoch angesetzt sind. Allerdings besteht keine Berechnungsmethode für die Kontrolle dieser Annahme, was ein herausgearbeiteter Kritikpunkt dieser Arbeit ist. Auch der Abgleich mit

dem aktuellen Pkw-Besitz pro Haushalt ist nicht möglich, da kleinräumige Daten zu Haushalten und Pkw-Besitz nicht verfügbar sind.

Für die Befragung wurde die Grenze von 20.000 Einwohner*innen gewählt, da ab diesem Wert die Kategorie der Mittelstädte nach BBSR beginnt (Kapitel 2.2.2). Ob eine Stadt befragt wurde, lag in Einzelfällen nur an geringen Differenzen: So ist die Stadt Schenefeld wegen 29 Einwohner*innen zu wenig nicht befragt worden (Zensus 2011, Statistikamt Nord 2024). Der Rücklauf der Befragung war mit rund 77 Prozent zwar zufriedenstellend hoch, die Anzahl der Rückläufer von 17 jedoch klein, weshalb weder Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit noch auf andere schleswig-holsteinische oder deutsche Städte möglich sind. Gebildete Untergruppen für die Auswertung sind häufig sehr klein, es können daher nur Tendenzen beschrieben werden.

Nicht nur die Einwohner*innenentwicklung zeigt, dass es sich bei der Erhebung um einen zeitlichen Ausschnitt eines Feldes mit Dynamik handelt. Mehrere Städte haben (Stand Juni 2025) die Einführung einer örtlichen Bauvorschrift oder Reduzierungen der Stellplatzpflicht bereits geplant.

Bei der Übertragung der Fragebögen in Limesurvey kann trotz Sorgfalt und Kontrolle nicht ausgeschlossen werden, dass Fehler entstanden sind. Pro Verwaltung hat jeweils nur eine Person an der Befragung teilgenommen. Das war beabsichtigt, bedeutet jedoch, dass womöglich auch bei verallgemeinernden Fragen Einzelmeinungen und Einzeleindrücke verhältnismäßig viel Einfluss genommen haben. Auch besteht die Möglichkeit, dass Fragen anders verstanden und beantwortet wurden als beabsichtigt. Nicht auszuschließen ist, dass Frage C3 nicht von allen vollständig beantwortet wurde und nicht alle Städte die bereits angewendeten Parkraummanagementmaßnahmen auch angekreuzt haben.

Beabsichtigt war, dass – bis auf Filterfragen – nur Fragen gestellt werden, die nicht öffentlich recherchierbar sind. Das Freitextfeld der Frage J5 zur Verwendung der Ablöse war in dieser Hinsicht unnötig, da die Verwendung von Ablösebeträgen in den Stellplatzsatzungen abschließend geregelt werden muss und somit nachlesbar ist.

Der beabsichtigte Vergleich mit den Ergebnissen der baden-württembergischen Befragung ließ sich nur sehr eingeschränkt und in groben Zügen realisieren. Obwohl Antwortmöglichkeiten teilweise übernommen wurden, wurden die Fragestellungen zu stark abgewandelt. Die

übernommenen Antwortmöglichkeiten haben in Einzelfällen auch dazu geführt, dass die Antwortmöglichkeiten nicht klar voneinander abgegrenzt wurden (Frage A2 / B1). Obwohl dies im Pretest zurückgemeldet wurde, wurde die Formulierung für den beabsichtigten Vergleich beibehalten. Im Nachhinein hat das die Auswertung erschwert. Gerade bei der Frage nach den beabsichtigten Zielen bei einer Reduzierung der Stellplatzpflicht (Frage A2 / B1) wäre eine sich stärker unterscheidende Antwortauswahl sinnvoll gewesen.

Auch innerhalb des Befragungsbogens beabsichtigte Vergleiche sind teilweise unsauber in der Formulierung, so fragt A3 nach „Rahmenbedingungen“, die zum Zeitpunkt der Reduzierung vorlagen, und B2 nach „Gründen“, warum die Stellplatzpflicht noch nicht reduziert wurde. Die Ergebnisse wurden dennoch verglichen (Kapitel 6.2.3).

Die Anzahl der Fragen wurde auf 16 begrenzt, um eine hohe Teilnahmequote zu erreichen. An verschiedenen Stellen wären vertiefende Fragen hilfreich gewesen (bspw. ob die Regelungen in der LBO für eine Stadt ausreichend sind oder ob sich die befragten Verwaltungsmitarbeiter*innen gut informiert und sicher im Thema Stellplatzpflichten fühlen). Eine standardisierte Befragung bringt diese Einschränkungen jedoch notwendigerweise mit sich.

8.3 Handlungsempfehlungen

Aus dieser Arbeit können verschiedene Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, die im Folgenden dargelegt werden. Besondere Aufmerksamkeit soll vorab den zwei zentralen Forderungen gewidmet werden, die im Weiteren noch ausgeführt werden:

- 1 Eine empirisch fundierte und standardisierte Bedarfsberechnung für Pkw-Stellplätze ist dringend notwendig und daher von der Landesregierung Schleswig-Holstein gemeinsam mit anderen Landesregierungen aktiv zu befördern.
- 2 Flankierende Parkraummanagementmaßnahmen wie z. B. Parkgebühren in Kombination mit Bewohner*innenparken und Parkraumkontrolle müssen durch alle Kommunen deutlich stärker umgesetzt werden, um der Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum entgegenzuwirken.

8.3.1 Allgemeines: Keine Abschaffung der Stellplatzpflicht, Weiterentwicklung zur Mobilitätspflicht

Vorweggeschoben sei angemerkt, dass die **Abschaffung der Stellplatzpflicht nicht empfohlen** wird. Zum einen ist die Stellplatzpflicht ein kommunales Steuerungsinstrument, das – wenngleich es in seiner derzeitigen Form die Mobilitätswende behindert – weiterentwickelt werden kann. Denn klar ist, dass Bauherr*innen an der Finanzierung von durch die Bauvorhaben ausgelösten Verkehren beteiligt werden sollten. Aus diesem Grund sollte die Stellplatzpflicht perspektivisch zur **Mobilitätspflicht** weiterentwickelt werden. Der Pkw sollte nicht mehr als Standard-Verkehrsmittel und alle anderen Verkehrsmittel als Abweichung der Norm in der LBO und den kommunalen Satzungen festgelegt werden. Einen in die Richtung gehenden Aufschlag hat Bremen mit dem „Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz“ gemacht (siehe auch Exkurs 3, S. 67).

8.3.2 Landesebene: Bedarfsberechnung, Umrechnungstabelle alternative Mobilitätsmaßnahmen, Wissenstransfer

Eine zentrale und grundlegende Empfehlung ist eine **empirisch fundierte und standardisierte Bedarfsberechnung**. Zusätzlich zum Bedarf wird empfohlen, auch fundierte Abminderungswerte durch alternative Mobilitätsmaßnahmen festzulegen. Das Land Schleswig-Holstein kann gemeinsam mit anderen Ländern Forschung dazu in Auftrag geben, Forschungsmittel bereitstellen und sich in der Bauminister*innenkonferenz dafür einsetzen. Wichtig ist, dass die Bedarfs- und Abminderungsberechnung einfach und mit verfügbaren Daten auch durch kleine Kommunen mit wenig Personal sowie durch Bauherr*innen selbst durchgeführt werden kann. Die bisherige Bedarfsberechnung im FGSV-Regelwerk EAR 2023 wäre zu ersetzen. Das Land Schleswig-Holstein hat selbst eine Regelvermutung für die LBO unter Mitarbeit der Wohnungswirtschaft, des Referates Wohnraumförderung und der ARGE SH erarbeitet (Kapitel 4.3.2), die Veröffentlichung der Berechnung wäre hilfreich.

Dem teilweise formulierten Wunsch nach Pauschalisierungen hinsichtlich der Pkw-Mindestvorgabe sollte nicht nachgegeben werden, da die Flexibilisierung ein wichtiger und richtiger Schritt war. Empfohlen wird allerdings, den derzeitigen Pkw-Besitz pro Haushalt als **Obergrenze**

pauschal festzulegen, um zu vermeiden, dass noch mehr Infrastruktur über den Bedarf hinaus errichtet wird. Auch eine auf Landesebene festgelegte **Umrechnungstabelle für alternative Mobilitätsmaßnahmen** ist empfehlenswert, der entnommen werden kann, in welcher Höhe Pkw-Stellplätze durch Carsharing, ÖPNV-Zeitkarten, Fahrradleihangebote und ähnliches ersetzt werden können. Den Kommunen sollte es möglich sein, höhere Umrechnungsfaktoren festzulegen. Ähnlich wie beim Stellplatzbedarf liegen hier zwar noch nicht viele wissenschaftliche Erkenntnisse zur Wirkung vor (auch deshalb, weil die Ausgangslage des Pkw-Stellplatzbedarfs nicht geklärt ist). Doch anders als beim Pkw-Besitz ziehen zu hohe oder zu niedrige Umrechnungswerte kaum schädliche Auswirkungen nach sich. Der einzigen negativen Auswirkung, nämlich der möglichen Überlastung des öffentlichen Straßenraums, kann durch flankierende Parkraummanagementmaßnahmen in den Kommunen entgegengewirkt werden. Auch sollte in diesem Zuge ein einheitliches **Anforderungs- und Prüfschema für Mobilitätskonzepte** festgelegt werden. Für die Kommunen und Bauherr*innen erleichtert dies die Planungen und setzt einen Anreiz, alternative Mobilitätsangebote einzusetzen.

Empfehlenswert ist zudem ein **Leitfaden**¹⁵ zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr und der Steuerung desselben, der die Zusammenhänge mit der Mobilitätswende thematisiert, das Wissen bündelt und konkrete Handlungsempfehlungen gibt. Zu einem guten Leitfaden gehört es auch, die Datengrundlage und -verfügbarkeit zu verbessern sowie aktuelle Studien zusammenzustellen. Im aktuellen Stellplatzleitfaden von Schleswig-Holstein sollte unbedingt die Wichtigkeit flankierender Parkraummanagementmaßnahmen hervorgehoben und eine Anwendung klar empfohlen werden.

8.3.3 Kommunale Ebene: Stellplatzsatzungen

Für **Abminderungen** der Stellplatzpflicht durch alternative Mobilitätsangebote lautet die Empfehlung, dass alle Kommunen diese Möglichkeit in ihren Satzungen vorsehen sollten. Zudem sollten Abminderungen für die Bauherr*innen **so einfach wie möglich** gestaltet und auf komplizierte und aufwändige Nachweise und Berechnungs-

¹⁵ Eine kurze Version eines Leitfadens zum Parkraummanagement hat die KielRegion erstellt (KielRegion o. J.).

methoden verzichtet werden. Die Kommunen können auch ohne die Landesebene eigene **Umrechnungstabellen für alternative Mobilitätsmaßnahmen** festlegen. Die Verwaltungen und die Politik dürfen hier mutig sein. Der einzigen potenziell negativen Auswirkung, nämlich der Verlagerung in den öffentlichen Raum, kann durch Parkraummanagementmaßnahmen zuvorgekommen werden, wie in Kapitel 8.3.2 beschrieben. Durch klare Regeln kann die Stellplatzpflicht entpolitisiert und zum Verwaltungshandeln gemacht werden, ein Beschluss im Gemeinderat sollte somit nicht mehr notwendig sein. Als Beispiel können die Regelungen der Hansestadt Bremen dienen (Exkurs 3, S. 67).

Darüber hinaus sollten Nachverdichtungen mit einer Bagatellgrenze von der Stellplatzpflicht ausgenommen werden. Denkbar ist auch, bei geringer Auslastung des öffentlichen Raumes und von umliegenden Parkgaragen die Pkw-Stellplatzpflicht abzumindern. Voraussetzung dafür ist jedoch eine verbesserte Datengrundlage in Bezug auf Angebot und Auslastung von privaten und öffentlichen Parkhochbauten und Tiefgaragen sowie des Straßenraums, die von den Kommunen zu schaffen ist.

Die **Regelvermutungen der LBO sollten übernommen werden**, sofern die lokalen Mindeststellplatzvorgaben aktuell darüber liegen. Insbesondere in Bezug auf den geförderten Wohnungsbau sollten alle Kommunen ihre Stellplatzpflicht auf 0,7 und weniger reduzieren, auch deshalb, da die IB SH nach WoFöRL nicht mehr Stellplätze fördert. Letzteres erleichtert geförderten Wohnungsbau und beugt zeitaufwändigen politischen Debatten vor. Wenn es möglich ist, eine Obergrenze festzulegen, sollten Kommunen die Grenze beim aktuellen Pkw-Besitz pro Haushalt ziehen. Die Daten dürften in den Kfz-Zulassungsstellen der Kreisverwaltungen vorliegen oder vom Kraftfahrt-Bundesamt beschaffbar sein.

In Bezug auf **Ablösen** haben mehrere Kommunen ihre Ablösebeträge bereits anhand des Baupreisindex dynamisiert. Allen Kommunen wird empfohlen, die durchschnittlichen Kosten eines Stellplatzes in ihrer Satzung zu **aktualisieren** und den Betrag jährlich zu **dynamisieren**. Denkbar ist es auch, für Stellplätze eine Ablöse zu fordern, die wegen zentraler Lage oder guter ÖPNV-Anbindung abgemindert wurden, also nicht herzustellen sind. Das ist zwar umstritten, jedoch nicht unrechtmäßig (Kapitel 4.2.4) und trägt der Tatsache Rechnung, dass die Bauherr*innen auch in diesen Fällen ihren Teil zur Bewältigung des

Verkehrsaufkommens beitragen und nicht nur von vorhandenen Infrastrukturen profitieren. Fahrradstellplätze sollten nicht abzulösen oder abzumindern sein, da sie – anders als Pkw-Stellplätze – im Sinne der Mobilitätswende sind.

Insgesamt ist klar zu empfehlen, **möglichst viele Parkmöglichkeiten in öffentlicher Hand** zu halten. Das ermöglicht die Steuerung der Preise und des Angebotes, sowohl im öffentlichen als auch im privatwirtschaftlichen Raum durch städtische Betreibergesellschaften. Das bedeutet auch, dass ggf. zunächst eine Überlastung des öffentlichen Raumes trotz Parkraummanagementmaßnahmen in Kauf genommen werden muss, um eine weitere Privatisierung des Parkraumangebotes durch die Stellplatzpflicht zu verhindern und die Parksituation in der Stadt später besser steuern zu können. Aufgrund der Literatur ist klar zu empfehlen, **Stellplätze nur noch in Sammelparkanlagen** bzw. Quartiersgaragen herzustellen und das aus Kostengründen im Hochbau. Eine Quartiersgaragenpflicht sollte in den Satzungen geregelt werden. Quartiersgaragen lohnen sich nicht für kleine Bauvorhaben, hier sollten bestehende Parkanlagen besser ausgenutzt werden, wie z. B. städtische Parkhäuser. Der Betrieb der Quartiersgaragen kann durch kommunale Gesellschaften erfolgen, beispielsweise angegliedert an Verkehrsbetriebe, die auch alternative Mobilitätsmaßnahmen anbieten. Hier sollten sich mehrere Städte und Kommunen in einer Betreibergesellschaft zusammenschließen, um Erfahrungen aufzubauen und die Wirtschaftlichkeit zu stärken.

8.3.4 Kommunale Ebene: Flankierende Maßnahmen und Wissenstransfer

Eine zentrale und grundlegende Empfehlung für die Kommunen ist es, **deutlich mehr flankierende Parkraummanagementmaßnahmen** einzusetzen wie z. B. Parkgebühren, Parkraumkontrollen, Parkdauerbegrenzungen und Reduzierung des Parkraumangebotes im öffentlichen Raum. Flankierende Maßnahmen lösen das Problem der befürchteten Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum. Hierfür bedarf es Mut in der Verwaltung und der Lokalpolitik. Hilfreich kann sein, z. B. die Mehreinnahmen durch neu erhobene Parkgebühren in Form von Bürger*innenbudgets den Nachbar*innenschaften für kleinere Verbesserungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. So haben Parkgebühren aus Bewohner*innensicht nicht nur eine negative Seite.

Die Immobilienwirtschaft kann eine Sparringpartnerin sein, da sie selbst ein Interesse daran hat, dass der Parkraum möglichst durch den Markt geregelt wird: Nur so können die Bauherr*innen die Baukosten der Stellplätze auf die Nutzer*innen umlegen und ihre Leerstandsquoten reduzieren.

Empfehlenswert ist außerdem ein **Fortbildungsangebot für Verwaltungsmitarbeiter*innen und Lokalpolitiker*innen** zu den aktuellen Forschungsergebnissen im Themenbereich Faktoren, Umgang und Steuerung des ruhenden Verkehrs. Das Thema ruhender Verkehr ist in politischen Debatten und der öffentlichen Wahrnehmung allgegenwärtig und präsent. Zugleich arbeiten die Lokalpolitiker*innen ehrenamtlich und haben, anders als auf Landesebene, keine fachlichen Referent*innen, die sie in fachlichen Fragen unterstützen könnten. Ein einheitlicher Wissensstand kann die gemeinsame Basis für gute Lösungen bilden. In Bezug auf die Lokalpolitik ist es deshalb wichtig, dass die Teilnahme an den Fortbildungsmöglichkeiten parteiübergreifend hoch ist, um gut weiterarbeiten zu können. Für eine hohe Teilnahmequote braucht es den richtigen Rahmen, so könnte beispielsweise die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände einladen und für die Fortbildung Wissenschaftler*innen aus dem Bereich den aktuellen Forschungsstand präsentieren lassen. Wichtig ist, dass die Qualität gewährleistet wird. Für Verkehrs- und Stadtentwicklungsausschüsse könnte dies in den ersten Wochen der neuen Amtszeit angeboten werden. Alternativ könnten Fortbildungsangebote für Kandidat*innen der Lokalpolitik geöffnet werden, was vorteilhaft sein könnte, da die Politiker*innen nach der Wahl sehr ausgelastet sind. Die Verwaltungsmitarbeiter*innen könnten ebenfalls an diesem Angebot teilnehmen und den Austausch zwischen Politik und Verwaltung verbessern sowie sich darüber hinaus in größerer Tiefe fortbilden. Auch könnten Wissenschaftler*innen als Expert*innen in die Ausschüsse eingeladen werden. Sinnvoll erscheint es auch, den **Erfahrungsaustausch** zwischen den Kommunen unkompliziert zu verbessern. Geeignete Rahmen sind möglicherweise der Städteverband, der Landkreistag und der Gemeindetag sowie die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände oder der Mobilitätskongress Schleswig-Holstein. Für jede Ebene könnten darüber hinaus Kompetenz-Kommunen im Bereich ruhender Verkehr gewählt werden. Kompetenz-Kommunen können die interkommunale gegenseitige Beratung fördern und stehen für Rückfragen zur

Verfügung, sie können Multiplikatorinnen des Wissens sein und die Verwaltungsmitarbeiter*innen dafür tiefergehend ausgebildet sein.

8.4 Forschungsausblick

Der größte Forschungsbedarf betrifft die **Ermittlung des Stellplatzbedarfs**. Zum einen ist die möglichst kleinräumige Feststellung des Ist-Standes des Pkw-Besitzes pro Haushalt notwendig. Dieser bietet Anhaltspunkte für eine maximale Stellplatzzahl, also die Obergrenze des Bedarfs. Eine Datengrundlage dürfte in den Kfz-Zulassungsstellen der Kreisverwaltungen oder im Kraftfahrt-Bundesamt vorhanden sein, da dort die Zulassungen vorliegen und auf Haushalte umgerechnet werden könnten. Zu beachten ist, dass Dienstwägen miteinbezogen werden müssen. Der Ist-Bestand eignet sich besonders als Datenbasis für Bauvorhaben in bestehenden Quartieren, um von dieser Grundlage aus weitere Abminderungen abzuziehen.

Für größere Neubauquartiere, für die die umliegenden Ist-Bestände nur begrenzt Anwendung finden können, eignet sich der Ansatz von Tahedl (2021), der den voraussichtlich vorliegenden Pkw-Besitz eines Neubauquartiers anhand von beeinflussenden Faktoren vorhersagt (siehe Kapitel 5.2). Der Ansatz ist jedoch nur für Städte ab 100.000 Einwohner*innen belegt, für kleinere Städte noch nicht. In Schleswig-Holstein haben nur Kiel und Lübeck mehr als 100.000 Einwohner*innen, Flensburg liegt knapp darunter. Eine **Weiterentwicklung für kleinere Städte** wäre für Politik, Verwaltung und Immobilienwirtschaft sehr hilfreich. Auch die Anwendung und Prüfung der Berechnungsmethodik in der Praxis steht noch aus.

Ist diese Obergrenze in Form des zu erwartenden oder vorliegenden Pkw-Besitzes gesetzt, kann die Stellplatzzahl durch zusätzliche Mobilitätsmaßnahmen weiter abgemindert werden. Obwohl bereits einige **Wirkungsuntersuchungen alternativer Mobilitätsmaßnahmen** hinsichtlich des Stellplatzbedarfs durchgeführt wurden, sind weitere und qualitativ hochwertige Studien erforderlich.¹⁶ Daraus kann dann beispielsweise eine fachlich fundierte Umrechnungstabelle je nach Stadttyp abgeleitet werden, die angibt, wie viele Pkw-Stellplätze durch welche Maßnahmen ersetzt werden können. Voraussetzung für mehr

¹⁶ Für eine kritische Diskussion der bisherigen Evaluationen und Untersuchungen siehe Kapitel 4.2.6 und Kapitel 5.2.

Forschung ist allerdings, dass mehr stellplatzreduzierte Projekte umgesetzt werden, die evaluiert werden können.

Wichtig ist zudem mehr Forschung zu **Push-Maßnahmen**, die das Autofahren unattraktiver machen. Die Forschung hat sich bisher vor allem mit den Zusammenhängen zwischen alternativen Mobilitätsmaßnahmen, also Pull-Maßnahmen, und Pkw-Stellplatzpflichten auseinandergesetzt. Kaum erforscht ist der Zusammenhang mit den Push-Maßnahmen. Auch hier ist die Wirkungsevaluation wichtig, zugleich liegt aber zusätzlich die Herausforderung darin, die Akzeptanz der Maßnahmen insbesondere in der Politik und Öffentlichkeit herzustellen. Zu erforschen ist beispielsweise, wie den Befürchtungen begegnet werden kann, wieso manche Städte deutlich mehr Push-Maßnahmen umsetzen können und was daraus für andere Städte und für die Gesetzgebung zu lernen ist. In diesem Kontext ist auch die Frage offen, wie Parkraum marktwirtschaftlich umgebaut werden kann und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

Insgesamt liegt der Schwerpunkt der Forschung zur Mobilitätswende bisher auf Großstädten, was nachvollziehbar ist, da dort die Probleme deutlicher zutage treten und die Datenlage meist besser ist. Doch auch **kleinere Städte** spüren die negativen Auswirkungen des Pkw-Verkehrs, auch dort ist bezahlbarer Wohnraum wichtig und diese Städte spielen als Quellorte für Verkehr eine nicht unerhebliche Rolle in der Mobilitätswende. Aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte können Lösungen aus Großstädten teilweise nicht direkt übertragen werden, hier bedarf es noch mehr Versuche und Evaluationen sowie eine Verbesserung der Datenlage in Bezug auf Parkraumangebot, Verkehrsverhalten und Pkw-Besitz in kleineren Städten.

Die **Immobilienwirtschaft** spielt eine zentrale Rolle für den bedarfsorientierten Stellplatzbau. Bisher ist sie jedoch weitgehend außer Acht gelassen worden, abgesehen von einzelnen Arbeiten wie von Deschermeier et al. (2023). Nicht bekannt ist, wie Bauherr*innen den Stellplatzbedarf berechnen, wenn keine Stellplatzpflicht besteht, wie z. B. in Hamburg oder Berlin. Hier kann auch der Zusammenhang zwischen Stellplatzbau und Push-Maßnahmen im öffentlichen Raum stärker beleuchtet und es können Erkenntnisse zur Marktorientierung gewonnen werden.

Einen **Literaturüberblick** über **aktuelle Erkenntnisse und Lösungs-ideen** zum Spannungsfeld Stellplätze bzw. Stellplatzpflicht und

Mobilitätswende fehlt, die Arbeit von Hopfner (2021) geht in diese Richtung. Im internationalen Kontext hat Shoup (2017) eine solche Übersichtsarbeit mit Schwerpunkt auf die Problembeschreibung erarbeitet. Inwieweit eine Übersichtsarbeit zu aktuellen Lösungsansätzen und Wirkungsevaluationen in der englischsprachigen bzw. internationalen Literatur existiert, konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht abschließend geprüft werden, allerdings hat keine der ausgewerteten deutschsprachigen und der wenigen englischsprachigen Arbeiten auf eine solche Übersichtsarbeit referenziert. Somit ist anzunehmen, dass eine derartige Untersuchung auch im englischsprachigen Bereich bisher fehlt.

Literaturverzeichnis

- Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Unter Mitarbeit von Christian Hochfeld, Alexander Jung, Anne Klein-Hitpaß, Urs Maier, Kerstin Meyer und Fritz Vorholtz (Diskussionspapier). Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen-Kurzfassung_WEB.pdf.
- Albalade, Daniel; Gragera, Albert (2017): The determinants of garage prices and their interaction with curbside regulation. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 101, S. 86–97. DOI: 10.1016/j.tra.2017.05.009.
- Albrecht, Juliane; Eckersley, Peter; Haupt, Wolfgang; Huber, Bettina; Irmisch, Janne; Lipp, Thorsten et al. (2022): Stärkung der Integration von Klimaanpassung an Hitze und Starkregen in die kommunale Planung. Zwölf Handlungsempfehlungen aus dem Dialog mit kommunalen Planer*innen im Projekt ExTrass. Urbane Resilienz gegenüber extremen Wetterereignissen – Typologien und Transfer von Anpassungsstrategien in kleinen Großstädten und Mittelstädten. Berlin. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/365365883_Staerkung_der_Integration_von_Klimaanpassung_an_Hitze_und_Starkregen_in_die_kommunale_Planung_Zwoelf_Handlungsempfehlungen_aus_dem_Dialog_mit_kommunalen_Planerinnen_im_Projekt_ExTrass_-_Urbane_Resilienz, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Andersson, Matts; Mandell, Svante; Thörn, Helena Braun; Gomér, Ylva (2016): The effect of minimum parking requirements on the housing stock. In: *Transport Policy* 49, S. 206–215. DOI: 10.1016/j.tranpol.2016.05.005.
- Appel, Alexandra; Scheiner, Joachim; Wilde, Mathias (2020): Wege, Umwege und Irrwege zur Verkehrswende – (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum - (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*, Bd. 47. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 3–12.
- Appleyard, Bruce (2005): Livable streets for schoolchildren – How Safe Routes to School programs can improve street and community livability for children (National Center for Bicycling and Walking Forum, Artikel 3-7-05).
- Barnes, Joanna H.; Chatterton, Tim J.; Longhurst, James W.S. (2019): Emissions vs exposure: Increasing injustice from road traffic-related air pollution in the United Kingdom. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 73, S. 56–66. DOI: 10.1016/j.trd.2019.05.012.
- Bates, John; Leibling, David (2012): *Spaced Out - Perspectives on Parking Policy*. London: Royal Automobile Club Foundation for Motoring. Online verfügbar unter <https://www.racfoundation.org/research/mobility/spaced-out-perspectives-on-parking>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.

- Bauer, Uta; Bracher, Tilmann (2020): Bewohnerparken in den Städten – wie teuer darf es sein? Deutsches Institut für Urbanistik (DifU). Online verfügbar unter <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>, zuletzt aktualisiert am 17.09.2020, zuletzt geprüft am 13.05.2025.
- Bauer, Uta; Frank, Susanne; Gerwinat, Verena; Huber, Oliver; Scheiner, Joachim; Schimohr, Katja et al. (Hg.) (2022a): Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität - Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Arbeitspapier im Rahmen des STAWAL-Projekts, Working Paper 01. Berlin. Online verfügbar unter <https://repository.difu.de/items/73a1f2ce-3a4e-43b5-a65c-d5ecce828cb7>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Bauer, Uta; Stein, Thomas; Gies, Jürgen (2022b): Umsetzung in der kommunalen Planungspraxis. In: Uta Bauer, Susanne Frank, Verena Gerwinat, Oliver Huber, Joachim Scheiner, Katja Schimohr et al. (Hg.): Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität - Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Arbeitspapier im Rahmen des STAWAL-Projekts, Working Paper 01. Berlin, S. 25–46.
- Baukostensenkungskommission (2015): Bericht der Baukostensenkungskommission im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen. Endbericht. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Bonn. Online verfügbar unter <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/publikationen/wohnen/buendnis-bezahlbares-wohnen-baukostensenkungskommission.html>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): Kostengünstiges Bauen durch Vereinheitlichung und Deregulierung des Bauordnungsrechts. Bonn (27/2017). Online verfügbar unter <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-27-2017.html>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Becker, Thilo; Blees, Volker; Deuster, Jan; Francke, Angela; Mietzsch, Oliver; Nobis, Claudia et al. (Hg.) (2010): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung - Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. 56. Ergänzungs-Lieferung.
- BfN, Bundesamt für Naturschutz (Hg.) (o. J.): Zerschneidung und Wiedervernetzung. Online verfügbar unter <https://www.bfn.de/zerschneidung-und-wiedervernetzung>, zuletzt geprüft am 08.05.2025.
- Birk, Maximilian; Blees, Volker (2020): Klein- und Mittelstädte – Orte der Verkehrswende? Eine Analyse am Beispiel der Metropolregion Frankfurt RheinMain. In: *PLANERIN - Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung* 4, S. 29–32. Online verfügbar unter <https://hlbrm.pur.hebis.de/xmlui/handle/123456789/80>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- BKG, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023): Verwaltungsgebiete 1:5 000 000, Stand 31.12.2023 (VG5000). Online verfügbar unter <https://gdz.bkg.bund.de/index.php/default/digitale-geodaten/verwaltungsgebiete/verwaltungsgebiete-1-5-000-000-stand-31-12-vg5000-12-31.html>, zuletzt geprüft am 17.05.2025.

- Blees, Volker (2021): Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge. Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen. Hochschule RheinMain. Wiesbaden (Arbeitsberichte Fachgruppe Mobilitätsmanagement, 013). Online verfügbar unter https://www.hs-rm.de/fileadmin/Home/Fachbereiche/Architektur_und_Bauingenieurwesen/Studiengaenge/Mobilitaetsmanagement__B.Eng._/Publikationen/Blees_Fehlnutzung-oeffentlicher_Strassenraum_21-08-15.pdf, zuletzt geprüft am 30.04.2025.
- Blees, Volker; Molter, Uli; Steinhauer, Ina (2019): Modifizierung der Stellplatzsatzung als Beitrag zu nachhaltigerem Verkehr - Der innovative Ansatz der Stadt Oberursel (Taunus). In: *Internationales Verkehrswesen* 71 (3), S. 27–30. Online verfügbar unter <https://hlbrm.pur.hebis.de/xmlui/handle/123456789/90>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- BMK, Bauministerkonferenz (1960): Musterbauordnung 1960. MBO. Online verfügbar unter <https://www.stadtgrenze.de/s/bauordnung/mbo1960/par67-par74.htm#067>, zuletzt geprüft am 28.04.2025.
- BMK, Bauministerkonferenz (2008): Musterbauordnung 2002, zuletzt geändert im Oktober 2008. MBO. Online verfügbar unter <https://www.bauministerkonferenz.de/verzeichnis.aspx?id=23576&o=7463023576#nodata>, zuletzt geprüft am 28.04.2025.
- BMK, Bauministerkonferenz (2023): Musterbauordnung 2002, zuletzt geändert November 2023. MBO. Online verfügbar unter <https://www.bauministerkonferenz.de/suchen.aspx?id=762&o=7590762&s=musterbauordnung>, zuletzt geprüft am 28.04.2025.
- BMUV, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Hg.) (2024): Flächenverbrauch – Worum geht es? Online verfügbar unter <https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs>, zuletzt aktualisiert am 12.03.2024, zuletzt geprüft am 02.05.2025.
- BMV, Bundesministerium für Verkehr (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). Online verfügbar unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, zuletzt geprüft am 21.05.2025.
- BMV, Bundesministerium für Verkehr (2025): RegioStaR - Regionalstatistische Raumtypisierung, Gebietsstand 31.12.2023. Online verfügbar unter <https://mobilithek.info/offers/689522949364838400>, zuletzt geprüft am 21.05.2025.
- BMWSB, Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hg.) (2020): Neue Leipzig-Charta - Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Verabschiedet beim Informellen Ministertreffen Stadtentwicklung am 30. November 2020. Leipzig. Online verfügbar unter https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/neue-leipzig-charta-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 07.05.2025.
- Bormann, René; Groß, Michael; Holzapfel, Helmut; Lühmann, Kirsten; Schwedes, Oliver (2017): Umbau der Stadt nutzen und stadtgerechte Mobilität stärken. In: *Friedrich-Ebert-Stiftung Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik* (15). Online verfügbar unter <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/13478.pdf>, zuletzt geprüft am 06.05.2025.

- Bruns, Oliver; Ebel, Heike Marie; Hohloch, Marc; Krüger, René; Kurzbein, Simone; Schütt, Stefan (2002): Ökonomisches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Wilmersdorf. Diskussionspapier, Nr. 2002/6. Technische Universität Berlin, Fakultät Wirtschaft und Management. Berlin. Online verfügbar unter <https://hdl.handle.net/10419/36436>, zuletzt geprüft am 13.05.2025.
- Bundesrat (2023): Stellungnahme des Bundesrates: Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, 29.09.2023. Aktenzeichen: 381/23. Beschluss.
- Canzler, Weert (2020): Die Verkehrswende – ein dickes Brett: Das Automobil in der modernen Gesellschaft. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum - (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*, Bd. 47. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 15–28. Online verfügbar unter <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-31413-2>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Canzler, Weert; Radtke, Jörg (2019): Der Weg ist das Ziel: Verkehrswende als Kulturwende. Oder: Zur schwierigen Entwöhnung vom Auto. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte, Bundeszentrale für politische Bildung* 69 (43), S. 33–38. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/298748/der-weg-ist-das-ziel-verkehrswende-als-kulturwende/>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Christiansen, Petter; Fearnley, Nils; Hanssen, Jan Usterud; Skollerud, Kåre (2017): Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership. In: *Transportation Research Procedia* 25, S. 4189–4199. DOI: 10.1016/j.trpro.2017.05.366.
- Dangschat, Jens S. (2020): Raumwirksamkeit des individuellen hoch- und vollautomatisierten Verkehrs. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum - (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*, Bd. 47. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 101–120.
- Deschermeier, Philipp; Henger, Ralph; Oberst, Christian; Hagenberg, Anna-Maria (2023): Stellplätze im Wohnungsbau - Bedarfe und Preise. Gutachten im Auftrag der BPD Immobilienentwicklung GmbH. Hg. v. Institut der deutschen Wirtschaft. Köln. Online verfügbar unter <https://www.iwkoeln.de/studien/philipp-deschermeier-ralph-henger-christian-oberst-stellplaetze-im-wohnungsbau.html>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Deutscher Städtetag (Hg.) (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle - Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetags, beschlossen am 21.06.2018. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publicationen/Positionspapiere/Archiv/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018.pdf>, zuletzt geprüft am 02.05.2025.
- duden.de (o. J.): „notwendig“. Online verfügbar unter <https://www.duden.de/rechtschreibung/notwendig>, zuletzt geprüft am 28.04.2025.
- Eberhardt, Hannah; Gering, Anna (2020): Mobil sein nach der Geburt eines Kindes – Erkenntnisse aus einem praxisnahen Forschungsprojekt. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum - (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*, Bd. 47. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 201–220.

- Emberger, Guenter; Pfaffenbichler, Paul (2017): Equidistance - evidence of the influence of parking organization on mode choice. Vorab-Version. Technische Universität Wien. Wien. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/313794077_Equidistance_Evidence_of_the_Influence_of_Parking_Organization_on_Mode_Choice, zuletzt geprüft am 03.05.2025.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2023): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23). Ausgabe 2023. Köln: FGSV Verlag (FGSV R2 - Regelwerke, 283).
- FIS, Forschungsinformationssystem (Hg.) (2023): Energiewende im Verkehr durch klimaneutrale Antriebsenergie. Online verfügbar unter <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/570531/>, zuletzt aktualisiert am 20.06.2023, zuletzt geprüft am 15.09.2025.
- Follmer, Robert (2025): Mobilität in Deutschland – MiD 2023 Kurzbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf, zuletzt geprüft am 07.05.2025.
- Freie Hansestadt Bremen (2022): Ortsgesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen vom 20. September 2022 (Brem.GBl. 2022, S. 476). MobBauOG HB. Online verfügbar unter https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/ortsgesetz-ueber-vorhabenbezogene-stellplaetze-fuer-kraftfahrzeuge-fahrradabstellplaetze-und-mobilitaetsmanagement-bei-bauvorhaben-in-der-stadtgemeinde-bremen-mobilitaets-bau-ortsgesetz-mobbauog-hb-vom-20-september-2022-184255?asl=bremen203_tpgesetz.c.55340.de&template=20_gp_ifg_meta_detail_d, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Freie Hansestadt Bremen (2024): Bremische Landesbauordnung vom 29. Mai 2024 (Brem.GBl. 2024, S. 2709). BremLBO. Online verfügbar unter https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/bremische-landesbauordnung-vom-29-mai-2024-232736?template=20_gp_ifg_meta_detail_d#jlr-BauOBR2024pP49, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2014): Hamburgische Bauordnung vom 14. Dezember 2005, § 48 zuletzt geändert am 28.01.2014. HBauO. Online verfügbar unter <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-BauOHA2005V8P48>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2022): Bauprüfdienst 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradstellplätze). BPD Mobilitätsnachweis. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/resource/blob/190410/d505ddd094a676fbcf342d4be91e60b3/bpd-2022-2-mobilitaetsnachweis-notw-stell-und-fahrradplaetze--data.pdf>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Freistaat Bayern (2007): Bayerische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch die §§ 12 und 13 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 605) und durch § 4 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 619) geändert worden ist. BayBO. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayBO-47>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.

- Freistaat Bayern (2025): Garagen- und Stellplatzverordnung vom 30. November 1993 (GVBl. S. 910, BayRS 2132-1-4-B), die zuletzt durch § 11 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 605) und durch § 5 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 619) geändert worden ist. BayGaStellV. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGaV>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Freistaat Sachsen (2023): Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Sächsischen Bauordnung vom 18. März 2005 (SächsABl. SDr. S. S 59, SächsABl. S. 363), die zuletzt durch die Verwaltungsvorschrift vom 9. Mai 2019 (SächsABl. S. 782) geändert worden ist, zuletzt enthalten in der Verwaltungsvorschrift vom 5. Dezember 2023 (SächsABl. SDr. S. S 321). VwV zur SächsBO. Online verfügbar unter <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/2374-VwV-SaechsBO#vww49>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Freistaat Sachsen (2024): Sächsische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 2016 (SächsGVBl. S. 186), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 1. März 2024 (SächsGVBl. S. 169) geändert worden ist. SächsBO. Online verfügbar unter <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/1779-SaechsBO#p49>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Gemeinde Henstedt-Ulzburg (2017): Satzung über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg, 20.07.2017. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.henstedt-ulzburg.de/bekanntmachungen/20170724_Stellplatzsatzung.html, zuletzt geprüft am 02.06.2025.
- Gertz, Carsten (2018): Stellplatzschlüssel und Mobilitätskonzepte - Erste Bilanz nach Aufhebung der Stellplatzverpflichtung im Wohnungsbau in Hamburg. In: *PLANERIN - Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung* (3), S. 19–21.
- Gies, Jürgen; Hertel (2021): Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung - Erfahrungen und Praxis aus europäischen Ländern. Deutsches Institut für Urbanistik (DifU). Berlin. Online verfügbar unter <https://repository.difu.de/handle/difu/582185>, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Gössling, Stefan; Choi, Andy; Dekker, Kaely; Metzler, Daniel (2019): The Social Cost of Automobile, Cycling and Walking in the European Union. In: *Ecological Economics* 158, S. 65–74. DOI: 10.1016/j.ecolecon.2018.12.016.
- Grosser, Herbert (1985): Schätzung der Pkw-Dichte bis zum Jahre 1995 in München. In: *Münchener Statistik* 1985 (7), S. 265–275. Online verfügbar unter <https://stadt.muenchen.de/infos/statistik-verkehr.html>, zuletzt geprüft am 12.05.2025.
- Häder, Michael (2010): Empirische Sozialforschung - Eine Einführung. 2., überarb. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hansestadt Lübeck (2024): Satzung der Hansestadt Lübeck über die Herstellungspflicht von Stellplätzen, Garagen und Abstellanlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösebeiträge, 02.10.2024. Ablösesatzung. Online verfügbar unter <https://bekanntmachungen.luebeck.de/oertliche-bekanntmachungen/d/5957/Herstellungspflicht+von+Stellpl%C3%A4tzen>, zuletzt geprüft am 02.06.2025.

- Heinrichs, Eckhart; Schreiber, Michael (2016): Kommunale Stellplatzsatzungen. In: Thilo Becker, Volker Bleeß, Jan Deuster, Angela Francke, Oliver Mietzsch, Claudia Nobis et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung - Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität, Bd. 3. 76. Ergänzungs-Lieferung.
- Heinrichs, Eckhart; Schreiber, Michael; Rath, Sibylle; Kosarev, Ivan; Weinke, Lennart (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauenBauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/01_start.html;jsessionid=FEC0B96AA1C70A60C0BE91ABACD85C13.live11294?pos=3, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Hekler, Martina; Gertz, Carsten (2024): Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Fallstudienanalyse von Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren. Hg. v. Stiftung „Lebendige Stadt“. Hamburg. Online verfügbar unter https://lebendige-stadt.de/web/view.asp?ti=pkw_besitz_im_wohnungsbau_2&sid=879&nid=&cof=617#scroll-to-page, zuletzt geprüft am 10.06.2025.
- Hennicke, Peter; Keuchel, Stephan; Rasch, Jana; Rudolph, Frederic; Seifried, Dieter (2020): Nachhaltig mobil: eine Verkehrswende ist möglich. Langfassung des „MEMORANDUM 2020“-Kapitels „1. Nachhaltige Mobilität: Verkehrswende aktiv gestalten“. Unter Mitarbeit von Thorsten Koska und Oscar Reutter. Hg. v. Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik e. V. Online verfügbar unter <https://www.alternative-wirtschaftspolitik.de/de/topic/3524885.wer-wir-sind.html>, zuletzt geprüft am 02.05.2025.
- Hopfner, Karin (2021): Ruhende Mobilität - Strategien von Land und Kommune zur Qualifizierung des Stellplatzes im Geschosswohnungsneubau mit Fokus auf Baden-Württemberg. Technische Universität Berlin, Berlin. Online verfügbar unter <https://depositonce.tu-berlin.de/bitstreams/b01088f3-53b9-4a28-9fde-b67bec7a6f9d/download>, zuletzt geprüft am 11.06.2025.
- Huber-Erler, Ralf (2010): Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Thilo Becker, Volker Bleeß, Jan Deuster, Angela Francke, Oliver Mietzsch, Claudia Nobis et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung - Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität, Bd. 3. 56. Ergänzungs-Lieferung, S. 1–22.
- IB SH, Investitionsbank Schleswig-Holstein (2024): Soziale Wohnraumförderung in Schleswig-Holstein, Bekanntmachung der Wohnraumförderungsrichtlinien (WoFöRL). Erlass des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport vom 4. April 2023, zuletzt geändert am 3. September 2024 - IV 503 - 514-58/2016-6755/2018. Online verfügbar unter https://www.ib-sh.de/fileadmin/user_upload/downloads/immobilienkunden/soziale_wohnraumfoerderung_fuer_mietwohnungsmassnahmen/lesefassung_wofoerl_mit_anlagen_-_september-2024_01.pdf, zuletzt geprüft am 26.05.2025.
- Inci, Eren (2015): A review of the economics of parking. In: *Economics of Transportation* 4 (1-2), S. 50–63. DOI: 10.1016/j.ecotra.2014.11.001.
- Jacobs, Jane ([1961] 1992): The death and life of great American cities. New York: Vintage Books.

- Jessen, Johann (2018): Leitbilder der Stadtentwicklung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Ausgabe 2018. Hannover, S. 1399–1410. Online verfügbar unter <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Leitbilder%20der%20Stadtentwicklung.pdf>, zuletzt geprüft am 02.05.2025.
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2024): Fahrzeugzulassungen (FZ), Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, FZ 3, 1. Januar 2024. Online verfügbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=3514348, zuletzt geprüft am 19.05.2025.
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2025): Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland in den Jahren 1960 bis 2025. Statista. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>, zuletzt aktualisiert am 04.03.2025, zuletzt geprüft am 07.05.2025.
- KielRegion, KielRegion GmbH (o. J.): Parkraummanagement in der KielRegion. Online verfügbar unter https://www.kielregion.de/wp-content/uploads/2023/07/factsheet_Parkraummanagement_KielRegion_20221109_150dpi_final.pdf, zuletzt geprüft am 22.06.2025.
- Klinenberg, Eric (2015): Heat wave: a social autopsy of disaster in Chicago. Chicago: The University of Chicago Press.
- Knoflacher, Hermann (2001): Stehzeuge - Fahrzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien: Böhlau.
- Kondor, Daniel; Zhang, Hongmou; Tachet, Remi; Santi, Paolo; Ratti, Carlo (2019): Estimating savings in parking demand using shared vehicles for home-work commuting. In: *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems* 20 (8), S. 2903–2912. DOI: 10.1109/TITS.2018.2869085.
- Kurtenbach, Sebastian; Üblacker, Jan; Eisele, Björn (2021): Nachbarschaft in der Krise? Ergebnisse einer Bevölkerungsbefragung in NRW während der Corona-Pandemie. In: *Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker* 34 (1), S. 26–31. Online verfügbar unter https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/72553/ssoar-stadtfstatistik-2021-1-kurtenbach_et_al-Nachbarschaft_in_der_Krise_Ergebnisse.pdf, zuletzt geprüft am 06.05.2025.
- Küster, Fabian; Peters, Malte (2018): Making buildings fit for sustainable mobility - comparing regulations for off-street bicycle and car parking in Europe. European Cyclists' Federation. Online verfügbar unter <https://crowplatform.com/product/making-buildings-fit-for-sustainable-mobility/>, zuletzt geprüft am 11.06.2025.
- Land Baden-Württemberg (2019): Landesbauordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 5. März 2010, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2025 (GBl. 2025 Nr. 25). LBO BW. Online verfügbar unter <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-BauOBW2010V8P37>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.

- Land Baden-Württemberg (2022): Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (GABl. 2022, 799). VwV Stellplätze des MLW. Online verfügbar unter <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/VVBW-VVBW000037734>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Berlin (2021): Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder vom 16. Juni 2021 (ABl. S. 2326). AV Stellplätze. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/sbw/service/rechtsvorschriften/bereich-bauen/bauaufsicht/verwaltungsvorschriften/>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Berlin (2023): Bauordnung für Berlin vom 29. September 2005, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 11.12.2024 (GVBl. S. 614). BauO Bln. Online verfügbar unter <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-BauOBE2005V11P49>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Brandenburg (2023): Brandenburgische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 39]), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2023 (GVBl.I/23, [Nr. 18]). BbgBO. Online verfügbar unter https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgbo_2016#52, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Hessen (2018): Hessische Bauordnung vom 28. Mai 2018, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juli 2024 (GVBl. 2024 Nr. 32). HBO. Online verfügbar unter <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-BauOHE2018pP52>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Mecklenburg-Vorpommern (2025): Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015, mehrfach geändert sowie §§ 65a bis 65d und Anlage neu eingefügt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. März 2025 (GVOBl. M-V S. 130). LBauO M-V. Online verfügbar unter <https://www.landesrecht-mv.de/bsmv/document/jlr-BauOMV2015V22P49>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Niedersachsen (2020): Bauaufsicht, Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO, Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz vom 16.12.2019 (63-24 156/3-1; Nds. MBl. 2020 S. 24), VORIS 21072. NBauO§47RdErl,NI. Online verfügbar unter <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/aabef2b9-9fe4-3620-a447-a0d5b97959e8>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Niedersachsen (2024): Niedersächsische Bauordnung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46, VORIS 21072), zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 18. Juni 2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 51). NBauO. Online verfügbar unter <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/e5179931-0d16-367c-9d46-147937f61788>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Nordrhein-Westfalen (2018): Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.07.2018. BauO NRW. Online verfügbar unter https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=39224&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=684481, zuletzt geprüft am 18.05.2025.

- Land Nordrhein-Westfalen (2022): Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder vom 14. März 2022. StellplatzVO NRW. Online verfügbar unter https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=6&vd_id=20283&sg=0, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Rheinland-Pfalz (2020): Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000, zuletzt geändert am 05.10.2020. VerwV MinF. Online verfügbar unter <https://landesrecht.rlp.de/bsrp/document/VVRP-VVRP000004730>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Rheinland-Pfalz (2022): Landesbauordnung Rheinland-Pfalz vom 24. November 1998, mehrfach geändert, § 64 neu gefasst und §§ 64a bis 64d sowie die Anlage neu eingefügt durch Gesetz vom 26.11.2024 (GVBl. S. 365). LBauO RP. Online verfügbar unter <https://www.landesrecht.rlp.de/bsrp/document/jlr-BauORPV28P47>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Saarland (1976): Dritte Verordnung zur Landesbauordnung (Garagenverordnung) vom 23. Dezember 1965 in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. August 1976 (Amtsblatt 1976, 951). GarVO SL. Online verfügbar unter <https://recht.saarland.de/bssl/document/jlr-GaVSLpP4>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Saarland (2025): Landesbauordnung vom 18. Februar 2004 zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Februar 2025 (Amtsblatt I S. 369_2). LBauO SL. Online verfügbar unter <https://recht.saarland.de/bssl/document/jlr-BauOSL2004V17P47>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Sachsen-Anhalt (2020): Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2013 (GVBl. LSA 2013, 440, 441). BauO LSA. Online verfügbar unter <https://www.landesrecht.sachsen-anhalt.de/bsst/document/jlr-BauOST2013V6P48>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (o. J.): Parkausweis für Bewohner/innen, Zuständigkeitsfinder Schleswig-Holstein. Online verfügbar unter <https://zufish.schleswig-holstein.de/detail?isBehoerdensuche=false&infotype=0&ould=9089168&pstId=8963738>, zuletzt geprüft am 11.06.2025.
- Land Schleswig-Holstein (1950): Verordnung über die Errichtung, Veränderung und den Abbruch von Bauten für das Land Schleswig-Holstein vom 1. August 1950 (GVOBl SH Nr. 30, S. 225). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (1967): Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 9. Februar 1967 (GVOBl SH Nr. 4, S. 51). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (1975): Bekanntmachung der Neufassung der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 20. Juni 1975 (GVOBl SH Nr. 8, S. 141). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.

- Land Schleswig-Holstein (1983): Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 24. Februar 1983 (GVOBl SH Nr. 5, S. 86). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (1994): Bekanntmachung der Neufassung der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 11. Juli 1994 (GVOBl SH Nr. 12, S. 321). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2000): Bekanntmachung der geltenden Fassung der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 10. Januar 2000 (GVOBl SH Nr. 2, S. 47). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2009): Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 22. Januar 2009 (GVOBl SH Nr. 2, S. 6). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2016): Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung vom 14. Juni 2016 (GVOBl SH Nr. 9, S. 369). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2019): Landesverordnung zur Festlegung der Zentralen Orte und Stadtrandkerne einschließlich ihrer Nah- und Mittelbereiche sowie ihre Zuordnung zu den verschiedenen Stufen (Verordnung zum Zentralörtlichen System) vom 5. September 2019. ZÖSysV SH. Fundstelle: GVOBl. 2019, 348. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/jlr-Z%C3%96SysVSH2019rahmen>, zuletzt geprüft am 19.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2022): Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 6. Dezember 2021 (GVOBl SH Nr. 17, S. 1422). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2023): Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzverordnung) vom 03.07.2023 (GVOBl. 2023, 315). GarVO SH. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/jlr-GaVSH2023rahmen>.
- Land Schleswig-Holstein (2024a): Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung und des Brandschutzgesetzes vom 20. März 2024 (GVOBl SH Nr. 7, S. 445). LBO SH. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bauen/_documents/lbo_aenderungen_uebersicht?nn=5492fbd9-ee41-4c0d-92fe-c972cdb369cf, zuletzt geprüft am 16.05.2025.

- Land Schleswig-Holstein (2024b): Landesbauordnung Schleswig-Holstein in der Fassung vom 05.07.2024 (GVOBl. 2024, 504). LBO SH, vom 05.07.2024, zuletzt geprüft am 24.04.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2024c): Landesplanung - Zentralörtliches System. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/weitereThemen/raumordnung_zentraloertliches_system, zuletzt aktualisiert am 04.11.2024, zuletzt geprüft am 21.05.2025.
- Land Schleswig-Holstein (2024d): Normenkonkretisierende Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (Vollzugsbekanntmachung Landesbauordnung), Erlass des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport vom 15.08.2024 (IV 542-515-429/2016-6655/2022-UV-55545/2024). VollzBekLBO. Online verfügbar unter <https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/planen-bauen-wohnen/bauen/Bauordnungsrecht>, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Land Thüringen (2024a): Bekanntmachung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zum Vollzug der Thüringer Bauordnung vom 05.09.2024 (Thüringer Staatsanzeiger, Nr. 41/2024). VollzBekThürBO, S. 1445–1447. Online verfügbar unter https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/fileadmin/Bau/Baurecht/Bauordnungsrecht/ThStAnz_Nr._41-2024_VollzBek.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Land Thüringen (2024b): Thüringer Bauordnung vom 2. Juli 2024 (GVBl. 2024, 298). ThürBO. Online verfügbar unter <https://landesrecht.thueringen.de/bsth/document/jlr-BauOTH2024pP52>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Landtag SH, Schleswig-holsteinischer Landtag (2025): Kleine Anfrage des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) und Antwort der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) vom 02.01.2025. Aktenzeichen: 20/2793. Drucksache.
- Laußmann, Detlef; Haftenberger, Marjolein; Lampert, Thomas; Scheidt-Nave, Christa (2013): Soziale Ungleichheit von Lärmbelästigung und Straßenverkehrsbelastung: Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1). In: *Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz* 56 (5-6), S. 822–831. DOI: 10.1007/s00103-013-1668-7.
- Lehmbrock, Michael; Uricher, Angelika (2009): Pilotvorhaben Parkhäuser und Park-and-Ride. Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 2 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“. „ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007. Unter Mitarbeit von Philipp Steffens und Pierre Karohs. Hg. v. Deutsches Institut für Urbanistik (DifU). Berlin. Online verfügbar unter https://difu.de/sites/default/files/bericht_difu_parkhaeuser_0.pdf, zuletzt geprüft am 13.05.2025.
- Lower, Anna; Szumilas, Agnieszka (2021): Parking policy as a tool of sustainable mobility-parking standards in Poland vs. European experiences. In: *Sustainability* 13 (11330), S. 1–15. DOI: 10.3390/su132011330.

- LVermGeoSH, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein (2024): Verwaltungsgrenzen (ALKIS) / Kommunales Gebiet (ATKIS), Stand 01.07.2024. Datensatz 202407_VG_KKAG_ATKIS_ALKIS. Online verfügbar unter https://geodaten.schleswig-holstein.de/gaialight-sh/_apps/dl/download/dl-vg_kkag.html, zuletzt geprüft am 17.05.2025.
- MILIG, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein (2020): Gesetzentwurf der Landesregierung: Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung bauordnungsrechtlicher Vorschriften. Aktenzeichen: LT-Drs. 19/2575. Landtags-Drucksache.
- MILIG, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein (2021): Bewertung der Stellungnahmen der Verbände zum Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung bauordnungsrechtlicher Vorschriften (LT-Drs. 19/2575). Aktenzeichen: 19/5860. Umdruck.
- MILIG, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein (2023): Ausführungserlass zur Höhe der Stellplatzmieten gemäß Nummer 6.2 Absatz 1 und Nummer 6.4.2 Absatz 5 Wohnraumförderungsrichtlinien (WoFöRL) vom 24.05.2023. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/W/wohnen/Downloads/Wohnraum/Erlass_Stellplatzmieten.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 24.06.2025.
- Moreno, Carlos; Allam, Zaheer; Chabaud, Didier; Gall, Catherine; Pratlong, Florent (2021): Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. In: *Smart Cities* 4, S. 93–111. DOI: 10.3390/smartcities4010006.
- Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2019): Mobilität in Deutschland - MiD 2017 Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen/2017.html>, zuletzt geprüft am 08.05.2025.
- Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch private Kfz - Von der Tragödie einer Allmende - über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. In: *IVP-Discussion Paper* (1/2017), S. 1–112. Online verfügbar unter <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/200079/1/ivp-dp-2017-1.pdf>, zuletzt geprüft am 11.06.2025.
- Öko-Institut e. V. (2017): 40 Jahre Öko-Institut - Highlights der Institutsgeschichte. Online verfügbar unter https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/HG-Papier_40-Jahre-Oeko-Institut.pdf, zuletzt geprüft am 19.06.2025.
- Oostendorp, Rebekka; Oehlert, Julia; Heldt, Benjamin (2020): Neue Mobilitätsangebote in Wohnquartieren: Maßnahmen und Wirkungen aus Sicht von öffentlicher Verwaltung, Wohnungswirtschaft und Planung. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum - (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*, Bd. 47. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 179–200.
- OVG des Saarlandes (2021): OVG des Saarlandes, Beschluss vom 30.08.2016 - 2 B 224/16, einstweiliger Rechtsschutz - Nachbarschutz gegen Stellplätze. Online verfügbar unter <https://openjur.de/u/2326042.html>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.

- Pfaffenbichler, Paul; Emberger, Guenter (2005): A reform of car parking organisation as an instrument for creating sustainable urban regions. In: Sophie Attali und Kenya Tillerson (Hg.): Energy savings: What works & who delivers? European Council for an Energy-Efficient Economy 2005, Summer Study Proceeding, 30.05.-04.06.2005, Mandelieu La Napoule, France. Stockholm: ECEEE, S. 585–596. Online verfügbar unter <https://repositum.tuwien.at/handle/20.500.12708/58867>, zuletzt geprüft am 06.05.2025.
- Priebs, Axel; Schuhoff, Kristina (2024): Länderprofil Schleswig-Holstein. Hg. v. Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL. Online verfügbar unter <https://www.arl-net.de/de/node/8742>, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Rohs, Maximilian; Flore, Gabriel; Schubert, Markus; Schäfer, Petra K. (2023): Mobilitätskonzepte für einen nachhaltigen Stadtverkehr 2025 - Metaanalyse, Maßnahmen und Strategien. Abschlussbericht AP 1 - AP 4. Hg. v. Umweltbundesamt. PricewaterhouseCoopers GmbH; Intraplan Consult GmbH. Dessau-Roßlau (Texte, 12/2023). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaetskonzepte-fuer-einen-nachhaltigen-0>, zuletzt geprüft am 08.05.2025.
- Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr: Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. Online verfügbar unter <http://link.springer.com/10.1007/978-3-658-28002-4>, zuletzt geprüft am 24.06.2025.
- SBMS, Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (o. J.a): Mobilitätskonzepte nach MobBauOG. Hg. v. Freie Hansestadt Bremen. Online verfügbar unter <https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/mobilitaetskonzepte-nach-mobbauog-1267541>, zuletzt geprüft am 17.06.2025.
- SBMS, Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (o. J.b): Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze - Mobilitätskonzepte nach Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen. Hg. v. Freie Hansestadt Bremen. Online verfügbar unter <https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/mobilitaetskonzepte-nach-mobbauog-1267541>, zuletzt geprüft am 17.06.2025.
- Schimohr, Katja; Gerwinat, Verena; Wismer, Annika (2022a): Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität als Forschungsgegenstände. In: Uta Bauer, Susanne Frank, Verena Gerwinat, Oliver Huber, Joachim Scheiner, Katja Schimohr et al. (Hg.): Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität - Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Arbeitspapier im Rahmen des STAWAL-Projekts, Working Paper 01. Berlin, S. 7–24.
- Schimohr, Katja; Gerwinat, Verena; Wismer, Annika; Scheiner, Joachim (2022b): Zusammenfassung und Schlussfolgerungen. In: Uta Bauer, Susanne Frank, Verena Gerwinat, Oliver Huber, Joachim Scheiner, Katja Schimohr et al. (Hg.): Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität - Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Arbeitspapier im Rahmen des STAWAL-Projekts, Working Paper 01. Berlin, S. 47–50.

- Schmitt, Gisela; Schröteler-von Brandt, Hildegard (2023): Stadterneuerung - Eine Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. Online verfügbar unter <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-33951-7>, zuletzt geprüft am 11.06.2025.
- Schmucki, Barbara (2000): Automobilität ohne Grenzen: die Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs. In: Hans-Joachim Koch (Hg.): Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik, Bd. 33. Baden-Baden: Nomos (Forum Umweltrecht, 33).
- Schmucki, Barbara (2001): Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Teilw. zugl.: München, Univ., Diss., 1998. Frankfurt/Main: Campus-Verlag (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 4).
- Schnell, Rainer; Hill, Paul B.; Esser, Elke (2023): Methoden der empirischen Sozialforschung. 12. Auflage. Berlin, Boston: De Gruyter Oldenbourg.
- Schreier, Hannes; Brümmer, Manfred; Godarzani-Bakhtiari, Mina; Grimm, Claus; Hericks, Katja; Keßler, Stephanie; Möser, Guido (2020): Wirksamkeit Mobilitätskonzepte - Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes. Hg. v. Hansestadt Bremen. team red GmbH. Berlin. Online verfügbar unter <https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/mobilitaetskonzepte-nach-mobbauog-1267541>, zuletzt geprüft am 24.06.2025.
- Seemann, Ann-Kathrin; Knöchel, Sebastian E. (2018): Auswirkungen einer Stellplatzschlüsselreduktion in Wohngebieten. In: Heike Pfroff und Thomas Martin Fojcik (Hg.): Mobilität und digitale Transformation - Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte. Wiesbaden: Springer Gabler, S. 347–360.
- Shell, Shell Deutschland Oil GmbH (Hg.) (2014): Shell Pkw-Szenarien bis 2040. Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität. Unter Mitarbeit von Prognos AG. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-01/140900_prognos_shell_studie_pkw-szenarien2040.pdf, zuletzt geprüft am 07.05.2025.
- Shoup, Donald C. (2017): The high cost of free parking. London, New York: Routledge Taylor and Francis Group.
- SRU, Sachverständigenrat für Umweltfragen (Hg.) (2020): Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität. Online verfügbar unter https://www.umwelt-rat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kap_05_Weniger_Verkehrslaerm.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 06.05.2025.
- Stadt Ahrensburg (2022): Satzung der Stadt Ahrensburg über die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Fahrradstellplätzen, 20.12.2022. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter <https://ahrensburg.de/B%C3%BCrger-Stadt/Ortsrecht/index.php?La=1&object=tx,2603.18881.1&quo=2&sub=0>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Bad Schwartau (2022): Satzung der Stadt Bad Schwartau über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, 22.12.2022. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.bad-schwartau.de/PDF/2023_01_04_Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2327&ObjID=6676&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1672824992, zuletzt geprüft am 18.05.2025.

- Stadt Eckernförde (2022): Satzung über die Ermittlung, Herstellung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder in der Stadt Eckernförde, 16.09.2022. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.eckernfoerde.de/media/custom/3457_363_1.PDF?1663912365, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Elmshorn (2021): Satzung der Stadt Elmshorn über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradstellplätzen vom 02.12.2021. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.elmshorn.de/media/custom/3302_4353_1.PDF?1639565196, zuletzt geprüft am 24.06.2025.
- Stadt Elmshorn (2025): Dynamisierte Ablösungsbeträge 2025. Online verfügbar unter https://www.elmshorn.de/media/custom/3302_12702_1.PDF?1745392162, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Flensburg (2017): Satzung der Stadt Flensburg über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen, 15.05.2017. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.flensburg.de/PDF/Flensburger_Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=5019&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1495776519, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Flensburg (2020): Anwendungsregeln zu § 12 der Flensburger Stellplatzsatzung, Stand 28.03.2020. Online verfügbar unter https://www.flensburg.de/PDF/Anwendungsregeln_Paragraph_12_Stellplatzsatzung.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=10756&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1585506717, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Flensburg (2025): Dynamisierte Ablösungsbeträge 2025. Online verfügbar unter https://www.flensburg.de/PDF/Dynamisierte_Abl%C3%B6sungsbetr%C3%A4ge_2025.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=17697&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1745392543, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Geesthacht (2023): Satzung über Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen, 06.02.2023. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter <https://www.geesthacht.de/Unser-Geesthacht/Aktuelles/Amtliche-Bekanntmachungen/Satzung-der-Stadt-Geesthacht-%C3%BCber-die-Herstellung-notwendiger-Stellpl%C3%A4tze-oder-Garagen-sowie-die-Abl%C3%B6sung-der-Herstellungspflicht-und-die-H%C3%B6he-der-Abl%C3%B6sebeitr%C3%A4ge-Stellplatzsatzung-.php?object=tx,3777.5.1&ModID=7&FID=3777.11989.1&NavID=3777.23&La=1&kat=3777.317>, zuletzt geprüft am 02.06.2025.
- Stadt Göttingen (2017): Satzung der Stadt Göttingen über die Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellanlagen und die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge, 15.12.2017. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.goettingen.de/portal/dokumentepius-900000279-25480.html?ordner=1&containerSort=0&schwelle_zuklappen=10&navid=0&brotID=0, zuletzt geprüft am 03.06.2025.
- Stadt Itzehoe (2023): Satzung der Stadt Itzehoe über die Zahl, Größe und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen, 20.12.2023. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.itzehoe.de/fileadmin/Stadt_Itzehoe/Dateien/Rathaus/Satzungen/Bauwesen_und_Stadtentwicklung/7.17._Stellplatzsatzung_Stadt_Itzehoe.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2025.

- Stadt Kaltenkirchen (2020): Satzung der Stadt Kaltenkirchen über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder in der Stadt Kaltenkirchen, 29.12.2020. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter <https://www.kaltenkirchen.de/de/rathaus-politik/bauen-umwelt/10.-Lesefassung-Endfassung-Stand-29.12.2020.pdf>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Kiel (2022): Satzung der Landeshauptstadt Kiel über die Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze sowie Abstellanlagen für Fahrräder für den Bereich des Holstein-Stadions vom 27.09.2022. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.kiel.de/de/_data/ortsrecht_bekanntmachungen/root/download.php?typ=lf&fid=699519ce83b289da3fbd9c9136ef32c9, zuletzt geprüft am 22.06.2025.
- Stadt Pinneberg (2019): Satzung der Stadt Pinneberg über die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen, 28.11.2019. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter <https://www.pinneberg.de/Verwaltung-Politik/Stadtverwaltung/Stadtentwicklung/Bauaufsicht/>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Quickborn (2022): Satzung der Stadt Quickborn über die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Fahrradstellplätzen (Stellplatzsatzung), 14.11.2022. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.quickborn.de/Ver%C3%B6ffentlichungen/Quickborn/Bekanntmachungen/Bekanntmachung+Stellplatzsatzung/_/20221114%20Stellplatzsatzung.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Rendsburg (2022): Satzung der Stadt Rendsburg über die Ablösung von Stellplätzen und Abstellanlagen für Fahrräder, 20.12.2022. Ablösesatzung. Online verfügbar unter <https://www.rendsburg.de/politik-verwaltung/politik/ortsrecht/rechtsnorm/satzung-der-stadt-rendsburg-ueber-die-abloesung-von-stellplaetzen-und-abstellanlagen-fuer-fahrraeder-282259873>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Schleswig (2019): Stellplatzsatzung der Stadt Schleswig, 25.06.2019. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter <https://zufish.schleswig-holstein.de/recht/vorschrift?id=269332665&>, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Stadt Wedel (1981): Satzung der Stadt Wedel (Holstein) über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen bei bestehenden baulichen Anlagen in dem Gebiet Möllers Park / Boockholtzstraße, 10.09.1981. Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter https://www.wedel.de/fileadmin/user_upload/media/pdf/Rathaus_und_Politik/Ortsrecht_und_sonstiges/Bauaufsicht/1_satzung_stellplaetze_moellers_park_boockholtzstrasse.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2025.
- Statistikamt Nord, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) (2021): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit - Ergebnisse der 1%-Mikrozensususerhebung (Statistische Berichte, Mikro - j 19 SH). Online verfügbar unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/private-haushalte-familien-erwerbstaetigemikrozensus/private-haushalte-familien-erwerbstaetigemikrozensus/dokumentenansicht/product/4575/bevoelkerung-und-erwerbstaetigkeit-in-schleswig-holstein-283?cHash=2d8892fe79c09f43cb8dcfec9e464fa9>, zuletzt geprüft am 16.05.2025.



- Statistikamt Nord, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) (2024): Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein 3. Quartal 2024. Ergebnisse der Fortschreibung auf Basis des Zensus 2011, herausgegeben am 19.12.2024 (Statistische Berichte, A I 2 - vj 3/24 SH). Online verfügbar unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/dokumentenansicht/product/6153/bevoelkerung-der-gemeinden-in-schleswig-holstein-163?cHash=3ab252fde5aed4e4ff4cfc80d396e836>, zuletzt geprüft am 19.05.2025.
- Statistikamt Nord, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) (2025): Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein 3. Quartal 2024. Ergebnisse der Fortschreibung auf Basis des Zensus 2022, herausgegeben am 20.03.2025 (Statistische Berichte, A I 2 - vj 3/24 SH). Online verfügbar unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/dokumentenansicht/product/6153/bevoelkerung-der-gemeinden-in-schleswig-holstein-163?cHash=3ab252fde5aed4e4ff4cfc80d396e836>, zuletzt geprüft am 19.05.2025.
- Statistisches Bundesamt (2024): Bevölkerungsdichte in Deutschland nach Bundesländern zum 31. Dezember 2023 (Einwohner je km²). Statista. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1242/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-deutschland-nach-bundeslaendern/>, zuletzt aktualisiert am 01.11.2024, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Statistisches Bundesamt (2025a): Fläche der deutschen Bundesländer im Jahr 2024 (in Quadratkilometern). Statista. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154868/umfrage/flaeche-der-deutschen-bundeslaender/>, zuletzt aktualisiert am 24.03.2025, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- Statistisches Bundesamt (2025b): Haushalte nach Haushaltsgröße und Haushaltsmitgliedern nach Bundesländern im Jahr 2024, Stand 19. Mai 2025. Online verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-2-privathaushalte-bundeslaender.html>, zuletzt aktualisiert am 19.05.2025, zuletzt geprüft am 19.05.2025.
- Steg, Linda; Schuitema, Geertje (2007): Behavioural responses to transport pricing: A theoretical analysis. In: Tommy Gärling und Linda Steg (Hg.): Threats from car traffic to the quality of urban life. Problems, causes, and solutions. Bingley: Emerald Group Publishing Limited, S. 347–366. Online verfügbar unter <https://research.rug.nl/en/publications/behavioural-responses-to-transport-pricing-a-theoretical-analysis>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.
- Steiner, Elisabeth; Benesch, Michael (2008): Der Fragebogen - Von der Forschungsidee zur SPSS-Auswertung. 1. Aufl. Wien: Facultas Universitätsverlag (UTB Schlüsselkompetenzen, 8406L).
- Tahedi, Julia (2021): Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. Hg. v. Stiftung „Lebendige Stadt“. Hamburg. Online verfügbar unter <https://lebendige-stadt.de/pdf/Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt.pdf>, zuletzt geprüft am 24.06.2025.

- Tétreault, Louis-François; Perron, Stéphane; Smargiassi, Audrey (2013): Cardiovascular health, traffic-related air pollution and noise: Are associations mutually confounded? A systematic review. In: *International Journal of Public Health (IJPH)* 58 (5), S. 649–666. DOI: 10.1007/s00038-013-0489-7.
- UBA, Umweltbundesamt (Hg.) (2025): Treibhausgasminderungsziele Deutschlands. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands>, zuletzt aktualisiert am 22.04.2025, zuletzt geprüft am 02.05.2025.
- van der Waerden, Petrus; Timmermans, Harry; Bruin-Verhoeven, Marloes de (2017): Car drivers' characteristics and the maximum walking distance between parking facility and final destination. In: *JTLU* 10. DOI: 10.5198/jtlu.2017.568.
- VCD e.V., Verkehrsclub Deutschland e.V. (2021): Verkehrswende oder Mobilitätswende - was ist der Unterschied? Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/artikel/verkehrswende-definition>, zuletzt aktualisiert am 23.08.2021, zuletzt geprüft am 15.09.2025.
- Wachter, Simon (2014): Leistbares Wohnen - Eine Analyse der Kostenfaktoren im Wiener Wohnbau unter Berücksichtigung der Wiener Bauordnungsnovelle 2014. Masterarbeit. Fachhochschule Wien der WKW. Wien.
- Walberg, Dietmar; ARGE e.V., Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e. V. (Hg.) (2022): Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein für den ruhenden Verkehr im Kontext von Wohnquartieren und gemischten Quartieren. Unter Mitarbeit von Joachim Herrmann, Robert Reußow, Jörn Wagner und Stefan Escosura. Kiel (Bauen in Schleswig-Holstein, 48). Online verfügbar unter <https://arge-ev.de/arge-ev/publikationen/schriftenreihe/>, zuletzt geprüft am 16.05.2025.
- WDR, Westdeutscher Rundfunk (Hg.) (2025): Wie Scan-Autos gegen Falschparker kämpfen: Ein Modellversuch. Online verfügbar unter <https://www1.wdr.de/nachrichten/scan-cars-falschparker-kontrollieren-100.html>, zuletzt aktualisiert am 04.05.2025, zuletzt geprüft am 13.05.2025.
- Weidner, Felix (2012): Die Stellplatzbaupflicht als Steuerungsinstrument des ruhenden Verkehrs am Wohnort - Element einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung? Vertieferarbeit. Technische Universität Darmstadt, Darmstadt. Institut für Verkehr, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Online verfügbar unter <https://tubiblio.ulb.tu-darmstadt.de/79952/>, zuletzt geprüft am 20.07.2024.
- WHO, Weltgesundheitsorganisation (Hg.) (2011): Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. World Health Organization Regional Office for Europe. Kopenhagen. Online verfügbar unter <https://www.who.int/publications/i/item/9789289002295>, zuletzt geprüft am 06.05.2025.
- WHO, Weltgesundheitsorganisation (Hg.) (2018): Environmental noise guidelines for the European Region. Kopenhagen. Online verfügbar unter <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>, zuletzt geprüft am 06.05.2026.

ZNM NRW, Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2023): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. 3. Aufl. Unter Mitarbeit von Volker Bles und Jörg Thiemann-Linden. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/handbuch-kommunale-stellplatzsatzung-leitfaden-zur-musterstellplatzsatzung-3-auflage>, zuletzt geprüft am 11.06.2025.

Anhang

Anhang 1: Anschreiben

 Technische Universität Hamburg	 Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Technische Universität Hamburg W-08 21071 Hamburg	Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Stadt Ahrensburg Fachbereich IV: Stadtplanung/Bauen/Umwelt z. H. [REDACTED] Manfred-Samusch-Straße 5 22926 Ahrensburg	Institut für Verkehrsplanung und Logistik W-08 z. H. Janna H. Schulte Am Schwarzenberg-Campus 3 Gebäude E 21071 Hamburg Tel. [REDACTED] E-Mail janna.schulte@hcu-hamburg.de
Befragung der Schleswig-Holsteinischen Gemeinden zu Pkw-Stellplatzvorgaben im Geschosswohnungsbau	
Sehr geehrter [REDACTED]	
als Masterandin bei Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz untersuche ich die Stellplatzpflichten in Schleswig-Holstein mit Fokus auf den Geschosswohnungsbau. Dafür befrage ich alle Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohner*innen, so auch Sie und Ihre Gemeinde.	
Der Fragebogen hat insgesamt 16 Seiten, von denen Sie nicht alle bearbeiten werden müssen. In Abhängigkeit von Ihren Angaben bearbeiten Sie verschiedene Abschnitte des Fragebogens. Die Bearbeitungszeit beträgt etwa 20 Minuten.	
Der Fragebogen besteht aus Fakten- und Meinungsfragen. Idealerweise füllen Sie ihn persönlich aus. Die Antworten werden vertraulich behandelt und aggregiert. Sollten Meinungsfragen auf eine Gemeinde zurückgeführt werden können, werden diese nicht ohne Ihr ausdrückliches Einverständnis veröffentlicht.	
Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen postalisch oder als Scan per E-Mail bis spätestens Freitag, den 29.11.2024 an folgende Adresse zurück:	
Technische Universität Hamburg (TUHH) Institut für Verkehrsplanung und Logistik W-08 z. H. Janna H. Schulte Am Schwarzenberg-Campus 3, Gebäude E 21073 Hamburg	oder janna.schulte@hcu-hamburg.de
Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2025 vorliegen und ich freue mich darauf, sie Ihnen zur Verfügung zu stellen. Für Ihre Unterstützung danken Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz und ich Ihnen sehr herzlich!	
Mit freundlichen Grüßen	
Janna H. Schulte	Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Anlage: Fragebogen (16 Seiten)	

Anhang 2: Fragebogen

Ahrensburg

Fragebogen zu Regelungen der Stellplatzpflichten in Ahrensburg und Schleswig-Holstein im Geschosswohnungsneubau

Einleitung für die Fragen

Laut Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO SH) müssen Pkw-Stellplätze in ausreichender Anzahl im Zuge von Bauvorhaben hergestellt werden (§ 49 Abs. 1 LBO SH). Lange Zeit spezifizierte eine Richtzahlentabelle die ausreichende Anzahl als Anhang zur LBO SH, diese ist 2014 jedoch ersatzlos außerkraftgetreten. Seit 2022 sind laut LBO 0,7 Stellplätze je Wohnung im Geschosswohnungsbau ausreichend, bei Vorliegen einer günstigen ÖPNV-Anbindung oder eines kommunalen Mobilitätskonzeptes genügen 0,3 Stellplätze je Wohnung (§ 49 Abs. 1 LBO SH). Dem*der Bauherr*in ist es freigestellt, mehr als die mindestens herzustellenden Stellplätze zu errichten.

Hat eine Gemeinde eine örtliche Bauvorschrift aufgestellt, ist diese maßgeblich (§ 49 Abs. 1 LBO SH). Die LBO SH enthält keine Mindest- oder Maximalvorgaben für die Gemeinden. Eine örtliche Bauvorschrift kann im Rahmen eines Bebauungsplans (§ 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO SH) oder als selbstständige Satzung („Stellplatzsatzung“) erlassen werden (§ 86 Abs. 2 LBO SH). Hat eine Gemeinde keine eigene örtliche Bauvorschrift aufgestellt, gilt die LBO.

Vor diesem Hintergrund folgen nun die Fragen an Sie.

Frage 01: Hat Ahrensburg eine örtliche Bauvorschrift (selbstständige Satzung und/oder im Rahmen eines Bebauungsplans) zur Anzahl der Pkw-Stellplätze aufgestellt?

- ja, örtliche Bauvorschrift(en) rechtskräftig
Bitte auf der nächsten Seite auf **S. 2** fortfahren und **Teil „Ja“** beantworten.
- nein, derzeit keine rechtskräftige(n) örtliche(n) Bauvorschrift(en)
Bitte **S. 2-10 überspringen** und den **Teil „Nein“ ab S. 11** beantworten.

Ahrensburg

Teil „Ja“

Teil „Ja“: Örtliche Bauvorschrift vorhanden

Frage J1: In welcher Form wurden bisher in Ahrensburg örtliche Bauvorschriften zur Anzahl der Pkw-Stellplätze aufgestellt?

(Mehrfachnennung möglich. Bitte kreuzen Sie beide Kästchen an, wenn sowohl selbstständig als auch zusammen mit einem Bebauungsplan Satzungen erlassen wurden.)

- selbstständige Satzung (§ 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO SH)
- Welches Gebiet umfasst der Geltungsbereich?
 - gesamtes Gemeindegebiet
 - Teilbereich(e) des Gemeindegebiets
 - Welche Anzahl mindestens herzustellender Stellplätze sieht die Satzung für Standardwohnungen im Geschosswohnungsbau vor?
_____ Pkw-Stellplätze pro Standardwohnung
- zusammen mit einem Bebauungsplan (§ 86 Abs. 2 LBO SH)
- (Bei mehreren Bebauungsplänen beziehen Sie Ihre folgende Aussage auf den zuletzt erstellten.)*
- Welche Anzahl mindestens herzustellender Stellplätze sieht der Bebauungsplan / sehen die Bebauungspläne für Standardwohnungen im Geschosswohnungsbau vor?
_____ Pkw-Stellplätze pro Standardwohnung

Ahrensburg

Teil „Ja“

Frage J2: Wer war / ist an der Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift bezogen auf die Pkw-Stellplatzvorgaben beteiligt?*(Mehrfachnennung möglich.)*

- Bereich Stadtplanung
- Bereich Verkehr / Mobilität
- Bereich Bauordnung
- Bereich Tiefbau
- Bereich Wohnen und Immobilien(wirtschaft)
- Stabstelle im Bereich:

 Sonstiges:

Frage J3: Wie haben Sie in Ahrensburg die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze festgelegt?*(Mehrfachnennung möglich.)*

- Orientierung an der aktuellen LBO SH
- Orientierung an der 2014 außerkraftgetretenen Richtzahlentabelle zur LBO SH
- Orientierung an Richtzahlentabellen anderer Bundesländer
- Orientierung an vergleichbaren (Nachbar-)Gemeinden
- Die letztgültige Bauvorschrift wird / wurde ausgewertet (z. B. tatsächlich gebaute Stellplätze, Auslastung der Stellplätze, Auslastung des öffentlichen Straßenraums), auf dieser Grundlage wird / wurde die neue Stellplatzvorgabe festgelegt.
- Aus einem bestehenden Verkehrsentwicklungs- / Mobilitäts- / Stellplatzkonzept werden / wurden die Stellplatzvorgaben abgeleitet.
- Für den Erlass der örtlichen Bauvorschrift wird / wurde eigens ein Verkehrsentwicklungs- / Mobilitäts- / Stellplatzkonzept erarbeitet.
- Auswertung von Fachliteratur
- Die mindestens herzustellenden Stellplätze werden / wurden individuell je Bauvorhaben / Baugebiet berechnet.
- Sonstiges:

Ahrensburg

Teil „Ja“

Frage J4: Wurde in Ahrensburg bei genehmigtem Geschosswohnungsbau von den Vorgaben der mindestens herzustellenden Stellplätze abgewichen?

(Bei mehreren Projekten bitte die 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 möglich, nennen Sie ein bis zwei für Ihre Antwort beispielhafte Projekte sowie die jeweilige Zahl der tatsächlich errichteten Stellplätze pro Wohneinheit:

Frage J5: Welche Rolle spielen Ablösen in Ahrensburg im Geschosswohnungsbau?

- Eine Ablöse ist nicht in der örtlichen Bauvorschrift geregelt.
- Eine Ablöse ist in der örtlichen Bauvorschrift geregelt, aber Stellplätze werden i. d. R. nicht abgelöst.
- Eine Ablöse ist in der örtlichen Bauvorschrift geregelt und Stellplätze werden ab und an abgelöst.
- Eine Ablöse ist in der örtlichen Bauvorschrift geregelt und die Einnahmen aus Ablösen sind von relevanter Größe.

Wenn Ablösen eingenommen werden, wofür werden sie verwendet?

Ahrensburg

Teil „Ja“

Frage J6: Fand in Ahrensburg eine Evaluation der örtlichen Bauvorschriften bzgl. der mindestens herzustellenden Stellplätze statt?

(z. B. hinsichtlich späterer Auslastung der Stellplätze, etwaigen Mehrbelastung des öffentlichen Raums oder Mehr-/Minderkosten der Gemeinde)

- ja
- nein
- nein, aber eine Evaluation ist geplant

Frage J7: Wurde in Ahrensburg jemals die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze im Geschosswohnungsbau herabgesetzt?

- Ja, nämlich:
von _____ auf _____
Bitte auf der nächsten Seite auf **S. 6** fortfahren und **Teil A** beantworten.
- Nein, aber eine Reduzierung ist geplant.
Bitte auf der nächsten Seite auf **S. 6** fortfahren und **Teil A** beantworten.
- Nein, die geplante Reduzierung wurde abgelehnt.
Bitte S. 6-7 überspringen und auf **S. 8** fortfahren und **Teil B** beantworten.
- Nein, sie wurde erhöht:
von _____ auf _____
Bitte S. 6-7 überspringen und auf **S. 8** fortfahren und **Teil B** beantworten.
- Nein, sie hat sich nicht verändert.
Bitte S. 6-7 überspringen und auf **S. 8** fortfahren und **Teil B** beantworten.
- Es gab noch keine Novellierung / Neufassung.
Bitte S. 6-7 überspringen und auf **S. 8** fortfahren und **Teil B** beantworten.

Ahrensburg

Teil A

Teil A: Die Stellplatzvorgaben wurden reduziert bzw. eine Reduzierung ist geplant

Frage A1: Von wem ging die Initiative für die Herabsetzung der mindestens herzustellenden Stellplätze aus?

(Bitte nur eine Nennung. Bei mehreren Änderungen beziehen Sie Ihre Antwort auf die erste rechtskräftige, die die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze reduzierte.)

- von der Verwaltung
- von der Gemeindevertretung
- von Externen (z. B. Wohnungsunternehmen oder Planungsbüros regten eine Reduzierung an)
- Sonstiges:

Frage A2: Welche primären Ziele sind bzw. waren ausschlaggebend für die Herabsetzung der mindestens herzustellenden Stellplätze?

(Bitte die maximal drei wichtigsten Ziele nennen.)

- Die Investitions- bzw. die Wohnkosten sollten gesenkt werden (bezahlbarer Wohnraum).
- Bauherr*innen sollten mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) sollte verringert werden.
- Nachhaltige Mobilität (ÖPNV, Rad, Carsharing) sollte gefördert werden.
- Neue Mobilitätskonzepte sollten unterstützt werden.
- Autoarmes Wohnen sollte ermöglicht werden.
- Der Stellplatznachweis sollte dem zu erwartenden Bedarf entsprechen.
- Der Flächenverbrauch für Parken sollte reduziert werden.
- Es sollten mehr Grünraum / mehr Freiflächen geschaffen werden.
- Sonstige wichtige Ziele bitte ergänzen:

Ahrensburg

Teil A

Frage A3: Welche Rahmenbedingungen liegen bzw. lagen bei der Herabsetzung der mindestens herzustellenden Stellplätze vor?

	trifft zu	trifft nicht zu
Der Aufwand (zeitlich, personell, finanziell) für die Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift ist / war größer als erwartet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Festlegung durch die Verwaltung, um wie viel die Zahl mindestens herzustellenden Stellplätze konkret reduziert werden sollte, ist / war schwierig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Verwaltung gibt / gab es große Bedenken, ob in der Gemeindevertretung eine Herabsetzung der Stellplatzvorgaben ausreichend Zustimmung findet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die örtliche Bauvorschrift mit geringeren Stellplatzvorgaben kann / konnte nur unter Schwierigkeiten in der Gemeindevertretung / im Ausschuss beschlossen werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt keine Arbeitsprozesse oder Strukturen in der Verwaltung, um Mobilitätskonzepte zu prüfen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Verwaltung befürchtet(e) eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Lokalpolitik befürchtet(e), eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige in Ahrensburg vorliegende Rahmenbedingungen:		
<hr/>		
<hr/>		
<hr/>		
<hr/>		

Bitte S. 8-12 überspringen und auf S. 13 mit Teil C fortfahren.

Ahrensburg

Teil B

Teil B: Keine Reduzierung geplant bzw. die Stellplatzpflicht wurde erhöht

Frage B1: Würden Sie es aus Ihrer Sicht begrüßen, wenn für Ahrensburg gesamt, in bestimmten Stadtgebieten oder bei bestimmten Projekten, die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze im Geschosswohnungsbau herabgesetzt würde?

ja

➤ Was sind aus Ihrer Sicht die Hauptvorteile für Ahrensburg, die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze bei Wohnungen herabzusetzen?
(Bitte die *maximal drei* wichtigsten Vorteile nennen.)

- Die Investitions- bzw. die Wohnkosten können gesenkt werden (bezahlbarer Wohnraum).
- Bauherr*innen können mehr Flexibilität bei der Realisierung von Wohnungsbauvorhaben erhalten.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann verringert werden.
- Nachhaltige Mobilität (ÖPNV, Rad, Carsharing) kann gefördert werden.
- Neue Mobilitätskonzepte können unterstützt werden.
- Autoarmes Wohnen kann ermöglicht werden.
- Der Stellplatznachweis kann dem zu erwartenden Bedarf entsprechen.
- Der Flächenverbrauch für Parken kann reduziert werden.
- Es können mehr Grünraum / mehr Freiflächen geschaffen werden.
- Sonstige wichtige Vorteile bitte ergänzen:

nein

weiß nicht

Ahrensburg

Teil B

Frage B2: Welches sind aus Ihrer Sicht die Gründe, weshalb in Ahrensburg keine örtliche Bauvorschrift angestrebt wird, die die Zahl der mindestens herzustellenden Stellplätze herabsetzt?

	trifft zu	trifft nicht zu
Der Aufwand (zeitlich, personell, finanziell) für die Erarbeitung der örtlichen Bauvorschrift wird als zu groß eingeschätzt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Festlegung durch die Verwaltung, um wie viel die Zahl konkret reduziert werden sollte, wird als zu schwierig eingeschätzt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Verwaltung gibt es große Bedenken, ob in der Gemeindevertretung eine Herabsetzung ausreichend Zustimmung findet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt keine Arbeitsprozesse / -strukturen in der Verwaltung, um Mobilitätskonzepte zu prüfen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Verwaltung befürchtet eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Lokalpolitik befürchtet eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aus Sicht der Verwaltung sind flankierende Maßnahmen nicht umsetzbar, die die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den Straßenraum verhindern könnten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Lokalpolitik lehnt flankierende Maßnahmen ab, die die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den Straßenraum verhindern könnten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für eine Reduzierung ist das ÖPNV-Angebot derzeit nicht ausreichend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine Reduzierung hat nicht den gewünschten Effekt, weil die meisten Bauherr*innen ohnehin mehr Stellplätze herstellen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es wird befürchtet, dass Wohnungen dann leer stehen werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige Gründe:		

Ahrensburg

Teil B

Frage B3: Ist in Ahrensburg bereits ein Versuch gescheitert, eine stellplatzreduzierende örtliche Bauvorschrift zu erlassen?

- ja
- nein

Wenn ja, aus welchen Gründen?

(Bitte stichwortartig vermerken.)

Bitte S. 11-12 überspringen und auf **S. 13** mit **Teil C** fortfahren.

Ahrensburg

Teil „Nein“

Teil „Nein“: Keine örtliche Bauvorschrift vorhanden

Frage N1: Welche Stellplatzzahlen pro Wohneinheit werden bei Baugenehmigungen für Geschosswohnungsbau üblicherweise genehmigt?

(Falls größere Unterschiede bestehen und Verallgemeinerung schwierig, bitte die genehmigten Stellplatzschlüssel der letzten drei Genehmigungen für Geschosswohnungsbau angeben.)

Frage N2: Ist in Ahrensburg bereits ein Versuch gescheitert, eine örtliche Bauvorschrift zu erlassen?

- ja
 nein

Wenn ja, aus welchen Gründen?

(Bitte stichwortartig vermerken.)

Ahrensburg

Teil „Nein“

Frage N3: Ist in Ahrensburg geplant, eine örtliche Bauvorschrift zur Anzahl der Pkw-Stellplätze zu erlassen und wenn ja, in welcher Form?*(Mehrfachnennung möglich, wenn sowohl selbstständig als auch zusammen mit einem Bebauungsplan Satzungen erlassen werden sollen.)*

- Nein, es ist keine örtliche Bauvorschrift geplant.
 - Würden Sie es aus Ihrer Sicht begrüßen, wenn in Ahrensburg eine örtliche Bauvorschrift die mindestens herzustellenden Stellplätze im Geschosswohnungsbau regeln würde?
 - ja
 - nein
 - weiß nicht
- Ja, es ist eine selbstständige Satzung (§ 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO SH) geplant.
 - Welches Gebiet soll der Geltungsbereich umfassen?
 - gesamtes Gemeindegebiet
 - Teilbereich(e) des Gemeindegebiets
 - Welche Anzahl mindestens herzustellender Stellplätze ist für Standardwohnungen im Geschosswohnungsbau geplant?
 - _____ Pkw-Stellplätze pro Standardwohnung
 - noch nicht festgelegt
- Ja, es ist eine örtliche Bauvorschrift im Rahmen eines Bebauungsplans (§ 86 Abs. 2 LBO SH) geplant.
 - Bitte nennen Sie – falls möglich – den Namen des Bebauungsplanes / des Planungsgebiets:

 - Welche Anzahl mindestens herzustellender Stellplätze ist für Standardwohnungen im Geschosswohnungsbau im Rahmen des Bebauungsplans geplant?
 - _____ Pkw-Stellplätze pro Standardwohnung
 - noch nicht festgelegt

Bitte auf der nächsten Seite auf **S. 13** mit **Teil C** fortfahren.

Ahrensburg

Teil C

Teil C: von allen zu beantworten

Frage C1: Sehen Sie es als notwendig an, die Stellplatzpflichten stärker am tatsächlichen Bedarf auszurichten?

- ja
 nein

Frage C2: Welche der folgenden Faktoren halten Sie für relevant, dass sie den Pkw-Besitz der Bewohner*innen im Geschosswohnungsbau beeinflussen?

	ja	nein	kann ich nicht beurteilen
Größe der Stadt / Gemeinde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bevölkerungsdichte im Quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anteil der Wohnnutzung im Quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anteil der 1-Personen-Haushalte im Quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anteil der Haushalte mit Kindern im Quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltseinkommen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe zum Einkaufen (täglicher Bedarf)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe zur ÖPNV-Haltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taktdichte des ÖPNV an der nächsten Haltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÖPNV-Reisezeit ins Zentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ahrensburg

Teil C

Frage C3: Halten Sie die folgenden flankierenden Maßnahmen für sinnvoll, um eine Verlagerung der parkenden Pkw der Bewohner*innen in den öffentlichen Raum zu verhindern?

	sinnvoll	nicht sinnvoll	bereits angewendet
Bewohner*innenparkgebiete ausweiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkraumkontrolle intensivieren und verstetigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkdauer begrenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkgebühren im öffentlichen Raum anheben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkplatzanzahl im öffentlichen Raum reduzieren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straßen verkehrsberuhigen (z.B. Durchfahrtsperren)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige Maßnahmen:			<input type="checkbox"/>
_____			<input type="checkbox"/>
_____			<input type="checkbox"/>
_____			<input type="checkbox"/>

Ahrensburg

Teil C

Frage C4: Welche Änderungen der Landesbauordnung in Schleswig-Holstein wären aus Ihrer Sicht für Ahrensburg hilfreich?*(Mehrfachauswahl möglich.)*

- Eine auf Landesebene festgelegte, pauschale Mindestvorgabe für Stellplätze wäre wünschenswert, nämlich für den Geschosswohnungsbau folgende Werte:

- Eine auf Landesebene festgelegte Obergrenze für maximal herzustellende Stellplätze wäre wünschenswert, nämlich für den Geschosswohnungsbau folgende Werte:

- Eine Bagatellgrenze wäre wünschenswert, die kleinere Wohnungsbauvorhaben automatisch von der Stellplatzpflicht entbindet.
- Eine Richtwerttabelle für Stellplätze wäre wünschenswert.
- Eine Vorgabe für eine detaillierte Berechnungsmethode für den individuellen Bedarf pro Bauvorhaben / Baugebiet wäre wünschenswert.
- Ein Bewertungskriterienkatalog für Mobilitätskonzepte wäre wünschenswert.
- Mehr Gestaltungsfreiheiten wären wünschenswert.
- Sonstiges:

- Kein Änderungsbedarf.

Ahrensburg

Personenangaben

Frage 02: In welchem Bereich und in welcher Funktion sind Sie in der Stadtverwaltung tätig?

*(Mehrfachauswahl möglich, wenn Sie gemeinsam mit Kolleg*innen den Fragebogen beantwortet haben.)*

Bereich	Funktion
<input type="checkbox"/> Dezernent*in / Senator*in / Fachbereichsleiter*in	
<input type="checkbox"/> Stabstelle	
<input type="checkbox"/> Stadtplanung / Stadtentwicklung	<input type="checkbox"/> Leitung <input type="checkbox"/> Sachbearbeitung
<input type="checkbox"/> Verkehrsplanung	<input type="checkbox"/> Leitung <input type="checkbox"/> Sachbearbeitung
<input type="checkbox"/> Amt für Bauordnung / Baurecht	<input type="checkbox"/> Leitung <input type="checkbox"/> Sachbearbeitung
<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> Leitung <input type="checkbox"/> Sachbearbeitung

Ihre Kontaktdaten:

Falls Sie mir zum Thema noch etwas mitteilen oder für meine weitere Arbeit auf den Weg geben möchten:

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

