

Vorlagen für Formulierungen in kommunalen Stellplatzsatzungen

Wie können Stellplatzsatzungen ausgestaltet und formuliert werden, um zu mehr Klimaschutz beizutragen?

Eine Stellplatzsatzung ist standardisiert aufgebaut und enthält festgelegte Bestandteile, die in allen Kommunen ähnlich sind. Dazu gehören unter anderem die Definition eines Stellplatzes, der Geltungsbereich der Verordnung oder der Zeitraum des Inkrafttretens. Eine [Muster-Stellplatzsatzung](#) wurde vom Zukunftsnetz Mobilität NRW veröffentlicht und ist auch im Kapitel „Weiterführende Informationen“ verlinkt.

In einzelnen Absätzen beziehungsweise speziellen Paragraphen kann die Stellplatzsatzung so angepasst werden, dass Formulierungen mit Klimaschutzbezug aufgenommen werden. Dabei können gezielt Anpassungen in folgenden Themenbereichen vorgenommen werden:

1. Anzahl der Stellplätze
 - 1.1 Vorgaben zur Anzahl der normalerweise zu errichtenden Stellplätze
 - 1.2 Bedingung zur Verringerung der PKW-Stellplätze
2. Doppelnutzung von Stellplätzen
3. Verbot von Stellplätzen
4. Optional: Vertragsstrafen/Stellplatzabläse
5. Vorgaben zur Installation von Ladeinfrastruktur auf Stellplätzen
6. Anforderungen an die Errichtung von Fahrradstellplätzen
7. Präambel

Zu den jeweiligen Themenbereichen finden Sie unten beispielhafte Textpassagen mit formal korrekten Formulierungen. Diese stammen zum Teil aus realen Stellplatzsatzungen und wurden anonymisiert.

Bitte beachten Sie, dass eine fachliche und rechtliche Prüfung Ihres Satzungsdokuments durch die Kommunalaufsicht immer notwendig ist.

Die vorgeschlagenen Formulierungen und Satzungsklauseln müssen an die individuellen Gegebenheiten Ihrer Kommune angepasst werden.

Die Musterformulierungen stellen keine Rechtsberatung dar.

1. Anzahl der Stellplätze

1.1 Vorgaben zur Anzahl der normalerweise zu errichtenden Stellplätzen

Der Stellplatznormbedarf basiert auf Richtwerten der Landesbauordnungen (LBO). Lokale Gegebenheiten und zukünftige Verhaltensänderungen in der Mobilität sollten bei der Satzungs-gestaltung berücksichtigt werden. Aus diesem Grund ist zu empfehlen, eine geringere Anzahl an Pkw-Stellplätzen vorzuschreiben. Für Einfamilienhäuser können beispielsweise ein Pkw-

Stellplatz und zwei bis vier Fahrradstellplätze als Orientierung dienen. Bei Mehrfamilienhäusern kann der vorgegebene Mindestbedarf an Stellplätzen pro Einheit je nach LBO um 40 Prozent reduziert werden. In größeren Städten empfiehlt sich eine Zoneneinteilung mit differenzierten Stellplatzanforderungen. Dabei sollten die Anreize für Stellplatzminderungen differenziert nach den definierten Zonen aufgelistet werden.

Ausführlichere Richtwerte, auch für gewerbliche Flächen, finden sich unter der Rubrik „Fallbeispiele“ am Ende dieser Publikation.

Formulierungsmöglichkeit für Satzung:

„Die Anzahl der notwendigen Pkw- und Fahrradabstellplätze bemisst sich nach der Anlage ____ (Stellplatznormbedarf), die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist. Der Anteil für die Nutzung durch Besuchende ist in dieser Bemessung enthalten und ausgewiesen.“

„Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage ____ nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der notwendigen Garagen, Stellplätze und Abstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.“

„Die Herstellung der notwendigen Stellplätze wird aufgrund der Angebote zu alternativen Mobilitätsformen eingeschränkt (tatsächlich herzustellende Stellplätze). Die Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze für Wohngebäude (Mehrfamilienhäuser) beträgt 60 Prozent der notwendigen Stellplätze“

„Über die notwendigen Garagen und Stellplätze hinaus dürfen keine weiteren Stellplätze hergestellt werden.“

1.2 Bedingung zur Verringerung der Pkw-Stellplätze

In der Stellplatzsatzung können Anreize zur Reduktion der Pkw-Stellplatzanzahl, die jede LBO vorgibt, geschaffen werden. Wesentliche Aspekte dabei sind:

- die Berücksichtigung der Qualität der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- die Parkraumauslastung,
- für gewerbliche Anlagen: ÖPNV-Nutzung von Beschäftigten,
- Sharing-Angebote,
- die Errichtung von besonders nutzungsfreundlichen Fahrradstellplätzen,
- offensichtliches Missverhältnis des Stellplatzbedarfes.

Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließungsqualität

Die örtliche Ermittlung der ÖPNV-Erschließungsqualität kann entweder durch eine Referenztabelle mit den vorgegebenen Parametern oder durch eine Referenzkarte erfolgen. Die Stadt Hamburg hat ambitionierte Anforderungen für die ÖPNV-Erschließungsqualität formuliert. Eine Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle von weniger als 600 Metern oder bei Metrobus-Haltestellen von weniger als 300 Metern gilt als gute ÖPNV-Erschließungsqualität. Bei einer guten ÖPNV-Erschließungsqualität ist in Zone 1 (Innenstadt) eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs um bis zu 40 Prozent möglich, ansonsten ist in dieser Zone eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs um bis zu 20 Prozent möglich. In Zone 2 (äußere Stadt) ist bei guter ÖPNV-Erschließungsqualität eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs um bis zu 30 Prozent möglich, ansonsten ist in dieser Zone keine Reduzierung des Stellplatzbedarfs möglich.

Beispielhafte Formulierung für die Satzung:

„Die ÖPNV-Erschließungsqualität darf bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfes von der Bauherrin oder dem Bauherrn berücksichtigt werden: Je nach Lage des Vorhabens innerhalb der Stadt und der Anbindung an den ÖPNV kann der ermittelte Stellplatzbedarf anhand der Tabelle pauschal ohne weiteren Nachweis reduziert werden.“

Parkraumauslastung

Als Richtwert für die Minderung der Stellplätze bei einer geringen Parkraumauslastung kann eine Reduktion um 25 Prozent der Pkw-Stellplätze angesetzt werden. Von dieser Regelung sollten Besucherstellplätze und Behindertenstellplätze ausgenommen werden.

Beispielhafte Formulierung für die Satzung:

„In einem Gebiet, in dem die Parkraumauslastung nachts bisher unter 85 Prozent liegt, darf entsprechend der Richtzahlentabelle ein geringerer Stellplatzschlüssel verwendet werden. Die erhobenen beziehungsweise abgeschätzten Parkraumauslastungen sind der Anlage ____ zu entnehmen.“

Für gewerbliche Anlagen: ÖPNV-Nutzung von Beschäftigten

Die Berücksichtigung von Job-Tickets oder ÖPNV-Karten für die Reduzierung von Pkw-Stellplätzen basiert auf dem Prinzip, dass eine verbesserte ÖPNV-Nutzung den Bedarf an privaten Pkws und somit an Stellplätzen verringert. Auch hier bietet die Stadt Hamburg beispielhafte Referenzwert: In Zone 2 (äußere Stadt) kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Mitarbeitende um 10 Prozent reduziert werden, wenn 40 Prozent der Beschäftigten ein Monatskartenabonnement nachweisen. Für jede weiteren 10 Prozent der Beschäftigten mit einem nachgewiesenen Monatskartenabonnement kann die Anzahl der Stellplätze zusätzlich um weitere 15 Prozentpunkte verringert werden. In Zone 1 (innere Stadt) fallen die Reduktion der Stellplätze für Mitarbeitende bei Berücksichtigung von Monatskartenabonnements geringer aus: Hier dürfen maximal 40 Prozent der Stellplätze reduziert werden.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Durch Abschluss von ‚Job-Tickets‘ beziehungsweise ganzjähriger ÖPNV-Dauerkarte für die Beschäftigten kann die Bauherrin oder der Bauherr die ermittelte Anzahl an notwendigen Stellplätzen für die Beschäftigten reduzieren. Tabelle ____ gibt die Richtwerte für die Minderung an Stellplätzen pro Anteil an Beschäftigten mit ÖPNV-Ticket an. Für das Maß der Reduzierung ist die konkrete Anzahl der Abonnements nachzuweisen.“

„Zur Anerkennung der Bedarfsreduktion müssen vorliegen:

- der Nachweis über den Abschluss eines Jobtickets zwischen dem Arbeitgeber und dem lokalen Verkehrsverbund beziehungsweise eine Bestätigung des Arbeitgebers über Jahreskarten beziehungsweise Monatskartenabonnements, die individuell von einzelnen Beschäftigten abgeschlossen wurden,
- die absolute und prozentuale Zahl der Teilnehmer Jobticket und
- die Zusicherung der jährlichen Übermittlung des Nachweises über die tatsächliche Teilnahme am Jobticket.“

„Besucherstellplätze sowie Fahrradplätze werden von der Bedarfsminderung durch das Jobticket nicht erfasst.“

Sharing-Angebote

Car-Sharing-Angebote ermöglichen eine Reduzierung von Pkw-Stellplätzen, da ein Car-Sharing-Fahrzeug in der Regel mehrere private Fahrzeuge ersetzt. Die Integration von Car-Sharing in Stellplatzsatzungen erlaubt es Bauträgern, die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze in Neubauprojekten zu reduzieren. Neben Car-Sharing gibt es weitere Sharing-Angebote für manuell oder elektrobetriebene Fahrzeuge und Zubehör, die als Kraftfahrzeug-Alternativen besonders für Transporte geeignet sind, zum Beispiel Lastenfahrräder, Lastenpedelecs und Fahrradanhänger. Auch durch solche Sharing-Angebote können Stellplätze reduziert werden.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Durch stationsbasiertes Carsharing darf der Grundbedarf an notwendigen Pkw-Stellplätzen pauschal um 5 Prozent reduziert werden, sofern die Einrichtung einer solchen Sharing-Station in unmittelbarer Umgebung der jeweiligen Nutzung zugeordnet werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass die Sharing Station auf (Mit-)Initiative der Nutzung neu geplant, eingerichtet und/oder (mit-)finanziert wird, hierzuzählt auch eine Flächenbereitstellung auf privatem Grund. Der Verweis auf eine bestehende Sharing-Station, die bereits im Umfeld oder im öffentlichen Raum vorhanden ist, genügt nicht für die pauschale Minderung um 5 Prozent.“

Errichtung von besonders nutzungsfreundlichen Fahrradstellplätzen

Die Minderung von Pkw-Stellplätzen ist nur durch besonders nutzungsfreundliche Fahrradstellplätze möglich, welche die Vorgaben der bereits vorhandenen gesetzlichen und EU-rechtlichen Anforderungen an Anzahl und Ausstattung der Fahrradstellplätze übertreffen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sollen die Nutzung der Fahrradstellplätze erleichtern und attraktiver gestalten.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Der notwendige Stellplatzbedarf kann anteilig reduziert werden, sofern geeignete Maßnahmen vorgehalten werden, welche die Fahrradbenutzung durch Beschäftigte oder Besuchende nachdrücklich unterstützt und wenn

- notwendige Fahrradplätze besonders benutzerfreundlich gestaltet und/oder
- weitere zusätzliche (das heißt über das erforderliche Maß an notwendigen Fahrradplätzen hinaus) besonders benutzerfreundliche Fahrradplätze vorgehalten werden.

Die Herstellung von vier besonders benutzerfreundlich gestalteten Fahrradplätzen (sowohl notwendige als auch zusätzliche Fahrradplätze) ersetzt einen notwendigen Stellplatz (4 Fahrradplätze ersetzen 1 Pkw-Stellplatz). Durch die Errichtung von besonders benutzerfreundlichen Fahrradplätzen kann maximal ____ (üblicherweise 30) Prozent des notwendigen Stellplatzbedarfes ersetzt werden. Im begründeten Einzelfall (zum Beispiel aussagekräftiger Nachweis über erhöhte Fahrradbenutzung durch Beschäftigtenbefragung) kann ein größerer Anteil an notwendigen Stellplätzen ersetzt werden.“

Offensichtliches Missverhältnis des Stellplatzbedarfs

Ein offensichtliches Missverhältnis beim Stellplatzbedarf tritt auf, wenn die nach standardisierten Berechnungsmethoden ermittelte Anzahl notwendiger Stellplätze deutlich vom tatsächlichen Bedarf abweicht. In solchen Fällen kann eine Anpassung der Stellplatzanzahl erforderlich sein. Die Beurteilung eines offensichtlichen Missverhältnisses ermöglicht, die Stellplatzanforderungen flexibel an die tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen und somit eine effizientere Nutzung des verfügbaren Raums zu gewährleisten.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Steht die Anzahl der nach § ____ Absatz ____ herzustellenden notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der notwendigen Stellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden.“

2. Doppelnutzung von Stellplätzen

Die Doppelnutzung von Pkw-Stellplätzen ist eine Möglichkeit, die Stellplatzflächen effizienter zu nutzen und den Flächenverbrauch zu reduzieren.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Die Nutzung von Stellplätzen oder Fahrradplätzen zum mehrfachen Nachweis des notwendigen Bedarfs (Doppelnutzung) ist zulässig, wenn es zu keinen zeitlichen Überschneidungen während der Hauptbetriebszeiten kommt.“

„Die Doppelnutzung darf nur angewendet werden,

- wenn Betriebsbeschreibungen mit eindeutig begrenzten Hauptbetriebszeiten der Nutzungen vorgelegt werden und
- ausreichend Zeit (mindestens eine Stunde) zwischen den jeweiligen Hauptbetriebszeiten der einzelnen Nutzungen für den jeweiligen Zu- und Abfahrtsverkehr liegt.

Maximal 80 Prozent der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze einer Nutzung dürfen in Doppelnutzung nachgewiesen werden. Bereits vorhandene notwendige Stellplätze und Fahrradplätze anderer Nutzungen dürfen ebenfalls bis zu maximal 80 Prozent in Doppelnutzung beansprucht werden.“

„Ein Nachweis notwendiger Stellplätze oder Fahrradplätze auf Flächen anderer Nutzungen ist durch Baulast zu sichern, wenn das begünstigte und das belastete Grundstück nicht identisch sind. Die jeweils erforderliche Zugänglichkeit der Stellplätze oder Fahrradplätze, zum Beispiel in den Abendstunden oder am Wochenende, ist zu gewährleisten. Eine entsprechende Auflage ist in den Baugenehmigungsbescheid aufzunehmen.“

3. Verbot von Stellplätzen

Die kommunale Baurechtsbehörde kann die Pflicht des Stellplatzbaus aufheben, wenn kein Bedarf besteht. Es besteht die Möglichkeit, anstelle von Mindestwerten Maximalwerte für Pkw-Stellplätze festzulegen. So kann zum Beispiel bei einer guten ÖPNV-Angebotsqualität (beispielsweise vier Verbindungen pro Stunde innerhalb eines fußläufigen Umkreises von 300 Metern) die Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen eingeschränkt werden. Solche Gebiete können auch mit einer Karte definiert werden und der Stellplatzsatzung als Anhang beigelegt werden.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Die Herstellung von Stellplätzen kann ganz oder teilweise untersagt werden, wenn

- die öffentlichen Wege im Bereich des Grundstücks oder die nächsten Verkehrsknoten durch den Kraftfahrzeugverkehr ständig oder regelmäßig zu bestimmten Zeiten überlastet sind beziehungsweise ihre Überlastung zu erwarten ist oder
- das Grundstück durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen ist. Eine gute Anbindung an den ÖPNV bedeutet, dass die nächste Haltestelle mit ____ Halten am Tag/pro Stunde in einem fußläufigen Umkreis von ____ Metern liegen

Somit ist eine Rechtsgrundlage geschaffen, die Herstellung von Stellplätzen unabhängig von den Gegebenheiten des Einzelfalls von vornherein pauschal zu untersagen.

4. Optional: Vertragsstrafen/Stellplatzablöse

Die Höhe der Ablöse und ihre Verwendung sind in Abstimmung mit der jeweils gültigen LBO festzulegen. Für eine klimaschutzverträgliche Auslegung der Stellplatzablöse sollte der Ablösebetrag nicht allzu hoch ausfallen, um dem Bauherren oder die Bauherrin eine vereinfachte Reduktion der Anzahl an Stellplätzen zu ermöglichen. Das Geld soll in Einklang mit den Vorgaben der LBO primär für den Ausbau von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verwendet werden.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze kann mit Einverständnis der Stadt [...] vorbehaltlich auch durch Zahlung eines Geldbetrages erfüllt werden. Dies gilt auch, wenn für bestehende bauliche Anlagen Stellplätze oder Fahrradabstellplätze gefordert werden. Der Geldbetrag ist entsprechend [hier Absatz der jeweiligen LBO einfügen] zu verwenden.“

„Notwendige Stellplätze für Menschen mit Behinderung und notwendige Fahrradabstellplätze dürfen nur abgelöst werden, soweit diese wegen schwieriger Geländeverhältnisse oder ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können.“

„Die Zahlung des Ablösungsbetrages ist der Stadt vor Erteilung der Baugenehmigung nachzuweisen. Ein Anspruch auf Ablösung besteht nicht.“

Berechnung des Ablösebetrages

Bei Berechnung des Ablösebetrags muss die jeweilige LBO berücksichtigt werden, da diese zum Teil Höchstbeträge festlegt.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Die Höhe des Ablösebetrages errechnet sich aus ____ (üblicherweise 80) Prozent der Summe der durchschnittlichen Herstellungskosten für öffentliche Parkeinrichtungen mit 20 Stellplätzen und der durchschnittlichen Grunderwerbskosten des innerörtlichen Bereichs, geteilt durch die Anzahl der Stellplätze. Für einen Fahrradabstellplatz beträgt der Ablösebetrag ____ (üblicherweise 5) Prozent des Ablösebetrages für einen Pkw-Stellplatz.“

„Der Ablösebetrag für die Stellplatzverpflichtung dieser Satzung beträgt damit bei Inkrafttreten dieser Satzung ____ (üblicherweise 10.000) Euro. Für die Ablösung notwendiger Fahrradabstellplätze wird die Höhe des Ablösungsbetrages bei Inkrafttreten dieser Satzung auf ____ (üblicherweise 500) Euro festgelegt.“

5. Vorgaben zur Installation von Ladeinfrastruktur auf Stellplätzen

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) und die EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) legen Vorschriften fest, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge zu fördern. Diese Vorgaben umfassen einerseits den Anteil der Ladeinfrastruktur an Stellplätzen und andererseits den Anteil an Vorverkabelung von Stellplätzen. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus können Kommunen weitere Vorgaben machen.

Beispielhafte Formulierung für Satzung:

„Bei notwendigen Stellplatzanlagen mit über ____ Stellplätzen wird vorgegeben, ____ zusätzliche Stellplätze mit Lademöglichkeiten für Elektromobile zu schaffen.“

6. Anforderungen an die Errichtung von Fahrradabstellplätzen

Vorgaben zur Beschaffenheit und Gestaltung von Fahrradstellplätzen sind in den LBOs der jeweiligen Bundesländer geregelt. Zusätzlich kann eine Kommune eigene Richtlinien festlegen. Unter „Weiterführende Informationen“ wird auf einen Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen verwiesen, der praxisnahe Tipps zur Umsetzung dieser Vorgaben bietet.

Beispielhafte Formulierung für Satzungen:

„Notwendige Fahrradabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs herzustellen; für Wohngebäude der Gebäudeklassen 3 bis 5 sind gemäß [hier Verweis auf Absatz in der jeweiligen LBO] entsprechende Abstellräume erforderlich.“

„Notwendige Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über fahrradgerechte Aufzüge oder über Rampen, mit einer Mindestbreite von 0,3 Metern, verkehrssicher und leicht erreichbar sein. Bei Anlagen mit mehr als zehn Abstellplätzen ist die Rampe in einer Mindestbreite von 0,6 Metern herzustellen.“

„Fahrradabstellplätze für Besuchende müssen vom öffentlichen Straßenraum aus erkennbar oder ausgeschildert sowie zu den jeweiligen Öffnungs-/Besuchszeiten frei zugänglich sein.“

„Notwendige Fahrradabstellplätze müssen

- unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Größe und notwendigen Manövrierfläche einzeln leicht zugänglich sein,
- eine Fläche von mindestens 1,5 Quadratmeter (ohne Zuwegung) haben,
- eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben und
- dem Fahrrad durch einen Anlehnbügel einen sicheren Stand ermöglichen; bei beidseitiger Nutzung, sind diese im Abstand von mindestens 1,00 Meter zueinander anzuordnen; dienen sie nur zum Anschließen eines Fahrrades, ist ein Abstand von mindestens 0,60 Meter ausreichend.

Die Anforderungen gelten nicht für abgeschlossene Abstellräume mit begrenztem Nutzerkreis. Abstellräume sind mit Steckdosen zum Aufladen von Pedelecs auszustatten.“

„Jeder 11. notwendige Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern zum Abstellen von Lasten- oder Kinderanhängern oder für Lastenfahrräder geeignet sein.“

7. Präambel

Eine Präambel, die Zielformulierungen zum Klimaschutz und zur Stärkung des Umweltverbundes umfasst, kann die Bemühungen Ihrer Kommune weiter unterstützen.

Beispielhafte Formulierung für Satzungen:

„Die Stellplatzsatzung hat zum Ziel, die verkehrspolitischen Ziele auch durch entsprechende Regelungen in Bezug auf den ruhenden Verkehr zu unterstützen. Hierzu gehört insbesondere auch die Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes.“

Fallbeispiele

Hamburg und Erfurt sind Vorreiter in der Entwicklung innovativer Stellplatzsatzungen, die den Bedarf an Pkw-Stellplätzen durch alternative Mobilitätsangebote reduzieren.

- [Stellplatzsatzung der Stadt Hamburg](#)

In Hamburg ermöglicht die Stellplatzsatzung eine Reduzierung der geforderten Stellplätze durch verschiedene Maßnahmen. Darüber hinaus kann die Errichtung von Stellplätzen ganz oder teilweise untersagt werden, wenn das Grundstück gut an den ÖPNV angebunden ist oder wenn die nahegelegenen Verkehrsknotenpunkte bereits überlastet sind.

- [Stellplatzsatzung der Stadt Erfurt](#)

In Erfurt ist eine Reduzierung der vorgegebenen Anzahl an Fahrradstellplätzen nicht möglich. Die Anzahl der geforderten Pkw-Stellplätze kann durch verschiedene Maßnahmen verringert werden, etwa die Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließungsqualität, eine geringe Parkraumauslastung in der Nacht oder durch die Vorlage eines Mobilitätskonzepts.

Weitere positive Fallbeispiele:

- [Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main](#)
- [Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg](#)
- [Stellplatzsatzung Pfaff-Quartier Kaiserslautern](#)

Weiterführende Informationen

In den folgenden Publikationen finden Sie mehr Informationen zum Instrument der Stellplatzsatzung mit Bezug zu Energie- und Klimaschutzbelangen:

- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V.; SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ (Hrsg.). (2020). [Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität](#).
- Zukunftsnetz Mobilität NRW. (2022). *Kommunale Stellplatzsatzungen* - [Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW](#).
- Zukunftsnetz Mobilität NRW. (2022). *Kommunale Stellplatzsatzungen* - [Musterstellplatzsatzung NRW](#).
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum. (2024). [Leitfaden Fahrradabstellanlagen](#).
- Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE & Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. (2024). [Potenziale von Stellplätzen an Wohn- und Nichtwohngebäuden zur Bereitstellung privater Ladeinfrastruktur](#).
Tabelle 1 gibt eine konkrete Übersicht über die Vorgaben des GEIG und des EPBD zu Stellplatzsatzungen.
- Weiterführende Informationen über die Vorgaben der Ausformulierung der Stellplatzsatzungen bieten die Landesbauordnungen des jeweiligen Bundeslandes.

Impressum

Herausgeber: Agentur für kommunalen Klimaschutz
am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Zimmerstr. 13-15, 10969 Berlin,
im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Die Ausarbeitungen zum Instrument „Stellplatzsatzungen“ sind in Zusammenarbeit mit dem Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) entstanden.

Alle Rechte vorbehalten. Mai 2025.

Diese Veröffentlichung wird kostenlos zum Download angeboten und ist nicht für den Verkauf bestimmt.



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Die Agentur für kommunalen Klimaschutz ist ein Projekt im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. Mit der Durchführung hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz das Deutsche Institut für Urbanistik beauftragt.