

REGELUNGEN ZUM STELLPLATZBAU ALS STEUERUNGSMITTEL IN DER STADT- UND MOBILITÄTSPLANUNG

Europäische Erfahrungen und Praxis



IMPRESSUM

Hinweis

Diese Publikation wurde im Rahmen des Projekts Park4SUMP erarbeitet, welches durch das Forschungs- und Innovationsprogramms Horizon 2020 der Europäischen Union unter der Finanzhilfvereinbarung Nr. 769072 gefördert wird.

Titel

Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung -
Erfahrungen und Praxis aus europäischen Ländern

Titel der Originalausgabe: Parking standards as a steering instrument in urban and mobility planning. How to make parking standards more sustainable

Autorin und Autor

Dr. Jürgen Gies (Deutsches Institut für Urbanistik, Difu), Projektpartner Park4SUMP

Martina Hertel (Deutsches Institut für Urbanistik, Difu), Projektpartnerin Park4SUMP

Redaktion

Antje Stegmann und Fabian Drews (Deutsches Institut für Urbanistik, Difu), Forschungsbereich Mobilität

Dank

Ohne die Unterstützung der Personen und Organisationen, die in den Projekten Park4SUMP und PUSH & PULL Projekt mitarbeiten bzw. mitgearbeitet haben, wäre diese Publikation nicht möglich. Ihnen gilt der Dank der Autorin und des Autors.

Besonderer Dank geht auch an den Europäischen Fahrradverband ECF für die Bereitstellung der Publikation „Making Buildings fit for Sustainable mobility“ in der die Stellplatzbauregelungen für Fahrräder und Autos in Europa verglichen werden.

Haftungsausschluss

Die in dieser Veröffentlichung geäußerten Ansichten liegen in der alleinigen Verantwortung der Autorin und des Autors und spiegeln nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Kommission wider.

Bildnachweise

Alle Bilder in dieser Publikation sind Eigentum der angegebenen Organisationen oder Personen. Der Inhalt dieser Publikation darf vervielfältigt werden und es darf darauf aufgebaut werden.

Titelbild: Freiburg Vauban © FGM-AMOR / Harry Schiffer

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung	5
2. Hintergrund.....	7
3. Gegenwärtige Praxis in europäischen Städten.....	13
3.1 Lebenszyklus eines Haushaltes - wie viel Parkraum wird benötigt?.....	18
3.2 Mehrfachnutzung von Gemeinschaftsparkplätzen in Sammelgaragen	18
4. Bedeutung der Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument für die Stadt- und Verkehrsplanung	20
5. Praxisbeispiele für reduzierten Stellplatzbau.....	22
5.1 Freie Hansestadt Bremen.....	22
5.2 London: Maximalwerte anstelle von Mindestwerten beim Stellplatzbau.....	22
5.3 Freiburg: Abweichung von Stellplatzbau-Vorgaben zur Entwicklung des Quartiers Vauban	23
5.4 Zürich: Restriktive Vorgaben für Neubauprojekte.....	24
5.5 Stadt Mainz: Geringere Anforderungen an das Parken aufgrund des Bonus für öffentliche Verkehrsmittel	25
5.6 Graz: Mobilitätsverträge.....	27
5.7 Stadt Oberursel: Mehr Mobilitätsoptionen durch eine Stellplatzsatzung.....	28
6. Praxisbeispiele: Regelungen zum Stellplatzbau und lebenswerte neue Stadtquartiere	31
6.1 Darmstadt: Lincoln-Siedlung	31
6.2 Freiburg: Planungen für den neuen Stadtteil Dietenbach.....	33
6.3 Zürich: Quartier Sihlbogen.....	33
7. Wie wird mit den Vorgaben der Vergangenheit umgegangen?.....	35
7.1 Nottingham: Stellplatzabgabe am Arbeitsplatz	36
7.2 Zürich: „Historischer Kompromiss“ zur Deckelung der Anzahl von Parkplätzen.....	37
7.3 Umeå: Green parking pay-off und andere Entwicklungen.....	38
8. Weiterentwicklung der Regelungen zum Stellplatzbau als Teil des Parkraummanagements und ihre Integration in einen SUMP - Hauptergebnisse und Ausblick.....	40
9. Literaturverzeichnis	42

1. Einführung

Im Rahmen des Horizon 2020-Programms der EU haben sich im Projekt Park4SUMP 16 europäische Städte und mehrere Forschungspartner zusammengeschlossen, um die Vorteile des strategischen Parkraummanagements für nachhaltige urbane Mobilität aufzuzeigen. Städte sollen nicht nur zu einer aktiven Parkraumpolitik ermutigt werden, sondern sie sollten diesen Handlungsbaustein für einen nachhaltigen Stadtverkehr in ihren Verkehrsentwicklungsplan (VEP) bzw. in einen vergleichbaren Mobilitätsplan (z.B. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), meist übersetzt als „nachhaltiger Mobilitätsplan“) integrieren.



Abbildung 1: Typische Wohnbebauung am Stadtrand: das Auto parkt vor dem Haus.
Quelle: Martina Hertel, Difu

¹ <https://park4sump.eu/> Park4SUMP: Parking management as game changer for urban mobility



Eines der untersuchten Themenfelder in Park4SUMP sind Regelungen zum Stellplatzbau in verschiedenen europäischen Ländern. Der Fokus der vorliegenden Publikation liegt auf Regelungen zum Stellplatzbau in neuen Quartieren. Dies sind zum einen reine Wohngebiete, aber auch Gebiete mit gemischter Nutzung von Wohnen und Gewerbe, die zunehmend im Mittelpunkt neuer Stadterweiterungsprojekte stehen. Stellplatzregelungen für reine Gewerbegebiete werden im Folgenden nicht betrachtet.

Durch Regelungen zum Stellplatzbau, dem sogenannten Stellplatzschlüssel, wird die Anzahl der Pkw- und Fahrrad-Stellplätze festgelegt, die mit dem Vorhaben zu errichten sind. Wie viele Stellplätze herzustellen sind, richtet sich nach:

- den Wohneinheiten oder der Wohnfläche
- bei gewerblichen Anlagen (Büros, Verkaufsstätten etc.) nach der Nutzungsart sowie der Fläche

Wenn eine große Zahl von Stellplätzen gefordert wird, wirkt sich dies auf die Bau- und Instandhaltungskosten von (neuen) Gebäuden aus. Der Stellplatzbau ist ein erheblicher Kostenfaktor im Wohnungsbau – dies gilt insbesondere für teure Tiefgaragen. Bei einem typischen Mietwohngebäude kann der Stellplatzbau einen Anteil von bis zu 10 % an den Baukosten haben (Baukostensenkungskommission 2015). Stellplätze benötigen Platz: Dies reduziert nicht nur die bebaubare Fläche, sondern auch den Raum für Aufenthalt und Spiel. Darüber hinaus verschärfen Stellplätze Flächennutzungskonflikte und erzeugen durch die Versiegelung von Flächen Umweltprobleme, beispielsweise bei Starkregenereignissen oder durch starke Erhitzung bei Sonneneinstrahlung. Die meisten europäischen Länder haben sogenannte Mindeststandards für den Stellplatzbau. Das heißt, dass Bauträger über ihren Pflichtteil hinaus mehr bauen können, wenn sie es für notwendig erachten. Feste Höchstwerte als sogenannte Maximalstandards für Stellplätze, im Deutschen auch als Stellplatzobergrenzen bezeichnet, begrenzen dagegen die Anzahl der Stellplätze

in neuen Gebäuden, um kein Überangebot zu schaffen. Hierdurch sollen nicht nur die Kosten gesenkt, sondern auch einem Anstieg des Pkw-Verkehrs entgegengewirkt werden. Etwa 80 % aller Fahrten beginnen und enden an der Wohnung, so dass die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten an der Wohnung von besonderer Relevanz für die Wahl des Verkehrsmittels ist.

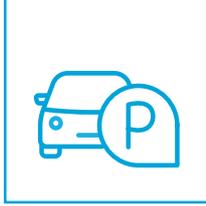
Ist das eigene Auto das zur Wohnung nächstverfügbare Verkehrsmittel, ist es oft die erste Wahl. Dadurch erhöht sich der Parkdruck auch am Zielort: am Arbeitsplatz, in Einkaufszentren und bei Freizeiteinrichtungen.

Festzuhalten ist, dass es eine Reihe guter Gründe gibt, über die Veränderung von Vorgaben zum Stellplatzbau nachzudenken. Im Folgenden werden die Vorgehensweisen und Regelungen zum Stellplatzbau verschiedener europäischer Länder sowie gute Praxisbeispiele vorgestellt, die zeigen, dass Regelungen zum Stellplatzbau ein wichtiges Steuerungsinstrument innerhalb der Stadt- und Verkehrsplanung sind. Abschließend wird die Integration einer veränderten Parkraum- und Stellplatzpolitik in einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder einen nachhaltigen Mobilitätsplan (SUMP) thematisiert.

Im Rahmen des Park4SUMP-Projekts wird angestrebt, dass die beteiligten Projektstädte ihre bisherigen Stellplatzregelungen kritisch überprüfen und – soweit der rechtliche Regelungsrahmen dies zulässt – reduzierte Stellplatzvorgaben mit entsprechenden Auflagen oder Stellplatzobergrenzen einführen.



Abbildung 2: Typische innerstädtische Wohnstraße: Autos statt Menschen.
Quelle: Jürgen Gies, Difu



2. Hintergrund

Das private Auto als Statussymbol und zunächst vorwiegend als Freizeitverkehrsmittel durch wohlhabende Bevölkerungsschichten genutzt, hat sich seit den 1930er-Jahren verbreitet. In Deutschland stammt aus dieser Zeit die „Reichsgaragenordnung“, die Stellplätze für Autos schaffen und zu dessen Verbreitung beitragen sollte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in den meisten westeuropäischen Ländern eine Baupflicht für Stellplätze eingeführt. Mit dem zunehmenden Wohlstand der Bevölkerung sowie dem Trend zur Suburbanisierung stieg die Zahl der Autos an und es wurde zunehmend zu einem Alltagsverkehrsmittel.

Europäische Städte wurden nicht für Autos gebaut, daher mussten alle neuen Gebäude und alle neu erschlossenen Gebiete mit ausreichend Stellplätzen außerhalb des öffentlichen Straßenraums ausgestattet werden. Jede neue Wohnung sollte ihren „eigenen“ Stellplatz haben. Bürogebäude, Einkaufszentren und andere Einrichtungen (Restaurants, Kinos, Sportstätten usw.) sollten genügend Parkplätze für Kundinnen und Kunden, den Wirtschaftsverkehr und ihre Angestellten bieten. Die Idee war, die Straßen für den fließenden Verkehr freizuhalten und „zu verhindern, dass ein (neuer) Standort, zum Beispiel ein Bürogebäude, Parkprobleme in seiner Umgebung, zum Beispiel in Wohngebieten, erzeugt“ (Mingardo 2016: 16 [eigene Übersetzung]). So wurde in fast allen europäischen Ländern eine Verpflichtung zum Stellplatzbau in lokalen, regionalen oder manchmal auch nationalen Vorschriften festgelegt – der sogenannte Stellplatzschlüssel. Die häufigste Regel ist nach wie vor „ein Pkw-Stellplatz pro Wohnung“. In ländlichen und suburbanen Gebieten oft auch mehr: Hier liegt der durchschnittliche Stellplatzschlüssel bei 1,5 Pkw-Stellplätzen je Wohneinheit.

Durch die Bereitstellung von immer mehr Stellplätzen am Startpunkt eines Weges stieg die Nachfrage nach Parkplätzen auch am Zielpunkt – beispielsweise in Stadtzentren, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sowie Gewerbegebieten. Auf eine steigende Nachfrage wurde dadurch reagiert,

immer mehr Flächen für das Parken bereitzustellen. Obwohl immer mehr Parkplätze im öffentlichen und privaten Raum für den ruhenden Pkw-Verkehr geschaffen wurden – der Parkdruck wurde damit nicht geringer.

So wurde der Flächenverbrauch durch den fließenden und ruhenden Verkehr immer größer. Dies führte und führt vor allem in Städten, wo der

Die häufigste Regel ist nach wie vor
„ein Pkw-Stellplatz pro Wohnung“.



Abbildung 3: Historischer Marktplatz, der von Autos statt von Menschen dominiert wird. *Quelle: Martina Hertel, Difu*



Abbildung 4: Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen werden zu Verkehrserzeugern. *Quelle: Martina Hertel, Difu*



Abbildung 5: Wenn das Parken im öffentlichen Raum auf der Straße günstig oder sogar kostenlos und leicht verfügbar ist, nutzt niemand gebührenpflichtige Parkgaragen. *Quelle: Martina Hertel, Difu*

Platz knapp ist, zu einem Problem: Parkplätze konkurrieren mit anderen Flächennutzungen. Wenn zu viele Parkplätze gebaut werden, ziehen sie Verkehr an. Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen werden zu Verkehrserzeugern, wodurch neben den Umweltproblemen – CO₂-Emissionen, Lärmbelastung, Luftverschmutzung – auch Staus verursacht werden.

Bei Wohngebäuden führt die Verpflichtung, Stellplätze für Autos zu bauen, zu höheren Baukosten und verteuert das Wohnen. Insbesondere dann, wenn die Stellplätze in Tiefgaragen errichtet werden. Sind die Stellplätze einmal gebaut, ist es schwer, ihre Nutzung zu ändern oder eine Umwandlung für andere Zwecke zu initiieren. Auch rechtliche Hürden sprechen teilweise dagegen: So verhindert beispielsweise in Niedersachsen das Bauordnungsrecht, dass Fahrräder in Tiefgaragen abgestellt werden können. Dabei würde weniger Fläche für den ruhenden Pkw-Verkehr Platz für andere Nutzungen schaffen.

Mehrere Studien zeigen, dass Anzahl, Lage, Entfernung und Komfort von Parkplätzen die Attraktivität der privaten Pkw-Nutzung beeinflussen. Beispielsweise der aktuelle Bericht der European

Cyclists' Federation (ECF) kommt zu dem Schluss: „Es gibt einen Konsens unter den akademischen Forschern, dass die Verfügbarkeit von Parkplätzen den Autobesitz und die Autonutzung induziert. Haushalte besitzen mehr Autos, nutzen diese häufiger und fahren mit diesen weiter, wenn es einen guten Zugang zu Parkplätzen außerhalb des öffentlichen Straßenraums gibt.“ (Küster / Peters 2018: 6 [eigene Übersetzung]) Für Parkplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums gilt zudem, dass sie – sind sie erst einmal errichtet – der kommunalen Verkehrsplanung entzogen sind.

Es gibt eine Korrelation zwischen der Verfügbarkeit eines Parkplatzes in kurzer Entfernung und dem Autobesitz und der Autonutzung, aber es gibt keine Kausalität, auch aufgrund der sogenannten Selbstselektion (Christiansen et al. 2017a: 4193). Beispielsweise ziehen Menschen, die auf ein Auto verzichten wollen, vorzugsweise in Gebiete, in denen sie einen guten Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln haben. Wenn bei einer neuen Quartiersentwicklung die Nutzung alternativer Verkehrsmittel gefördert wird, ist dies einerseits ein Angebot für Menschen, die diese Mobilitätsmöglichkeiten nutzen möchten,



Abbildung 7: Französisches Viertel in Tübingen, Deutschland: öffentlicher Raum für Menschen und nicht für Autos. Quelle: Jürgen Gies, Difu

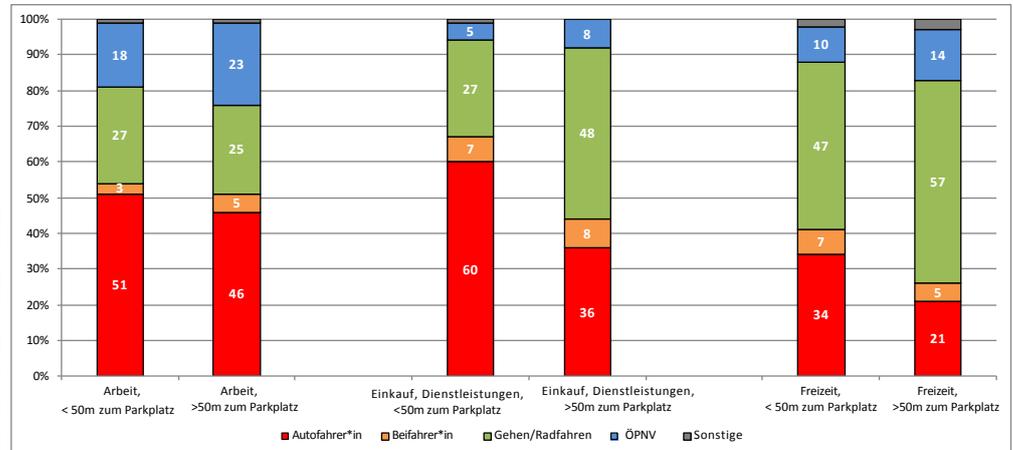


Abbildung 6: Verkehrsmittelanteile nach Fahrtzweck mit bis zu 50 m Entfernung vom Parkplatz zur Aktivität bzw. über 50 m Entfernung vom Parkplatz zur Aktivität. Quelle: eigene Darstellung nach Christiansen et al. 2017a: 4192

andererseits können sie einen Anstoß geben, das Mobilitätsverhalten zu überdenken und vielleicht auch Routinen zu ändern.

Wie bereits erwähnt, wirken sich die hohen mengenmäßigen Anforderungen an den Bau von Stellplätzen auf die Bau- und Unterhaltskosten aus, führen zu Flächennutzungskonflikten und weiteren Umweltproblemen. Eine starke Pkw-Nutzung und der damit verbundene Flächenbedarf senkt die Attraktivität aktiver Verkehrsmittel wie Radfahren und Zufußgehen sowie die Nutzung öffentlicher oder gemeinsam genutzter Verkehrsmittel.

In den meisten europäischen Ländern liegt die Parkraum- und Stellplatzpolitik im kommunalen Handlungsbereich. Nationale oder regionale Regierungen geben hierzu meist Richtlinien vor. In Deutschland wird die Verpflichtung zum Stellplatzbau in den Landesbauordnungen geregelt. In den Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland haben die Kommunen die Möglichkeit, lokal angepasste Regelungen zum Stellplatzbau in ihren Stellplatzsätzen umzusetzen.

Wenn Kommunen Regelungen zur Stellplatzbaupflicht erlassen dürfen, können drei

Vorgehensweisen unterschieden werden:

- Aufhebung der Stellplatzbaupflicht, um die Baukosten zu senken: Beispielsweise haben in Deutschland die Stadtstaaten Berlin und Hamburg die Stellplatzbaupflicht zumindest teilweise aufgehoben.
- Reduktion oder Aussetzung der Stellplatzbaupflicht, wenn es Alternativen gibt, z. B. wenn das Bauvorhaben in einem Gebiet mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr liegt und/oder qualifizierte Mobilitätskonzepte vorliegen: Praxisbeispiele sind Freiburg/Br., Darmstadt und Graz.
- Festlegung einer Maximalzahl und somit die Begrenzung der Anzahl der Stellplätze, d. h. Stellplatzobergrenzen für neue Gebäude. Praxisbeispiele sind Zürich, das den fortschrittlichsten Ansatz von Maximalwerten für Wohngebäude hat, und das Zentrum von London, wo der Wechsel von Mindest- zu Maximalzahlen bereits im Jahr 1976 stattfand, bevor dieses Vorgehen auf die gesamte Stadt ausgeweitet wurde.

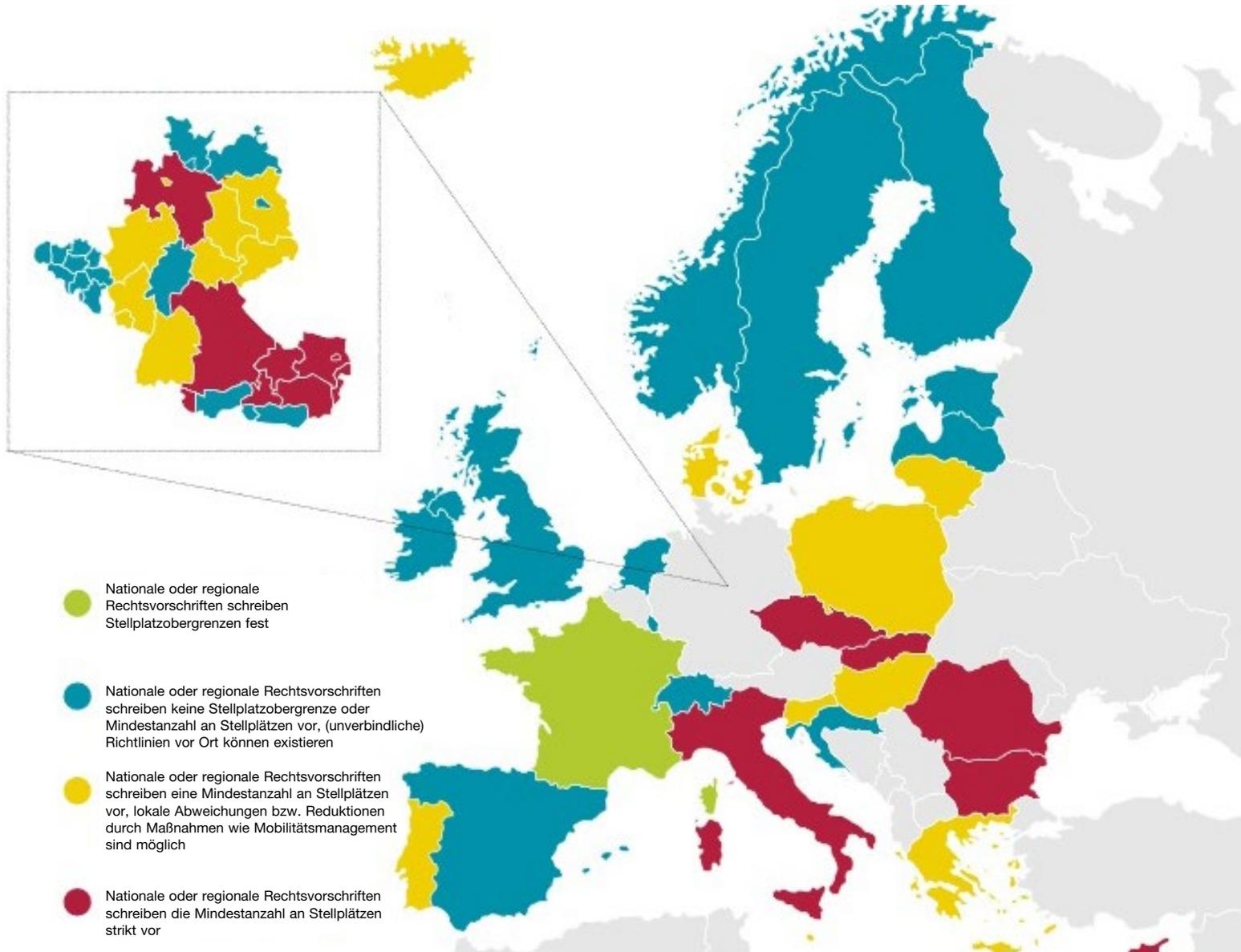


Abbildung 8: Übersicht zu den Stellplatzregelungen in Europa (siehe Fußnote zur Regelung in Frankreich!).
Quelle: Küster / Peters 2018: 27¹

¹ Es ist wichtig zu beachten, dass es in Frankreich ein sogenanntes „gedeckeltes Minimum“ anstelle eines Maximums für Wohnungen gibt. Die nationale Gesetzgebung besagt, dass die lokalen Behörden maximale Werte für jedes Bauwerk festlegen können, jedoch nicht für Wohngebäude. Für den Wohnungsbau können die lokalen Behörden innerhalb vorgegebener Grenzwerte entscheiden, ob und wie sie Mindestwerte festlegen wollen. Dabei sind zunächst verschiedene Typen von Wohnungen zu unterscheiden, z. B.: Sozialer Wohnungsbau, Studentenwohnungen, Wohnungen für ältere Menschen. Für diese Typen gelten in verschiedenen Gebieten unterschiedliche Grenzwerte: Unabhängig von der Lage der Wohnung gilt, dass der Minimumwert von einem Stellplatz je Wohnung durch die lokalen Behörden nicht überschritten werden darf. Beispielsweise darf nicht die Errichtung von mindestens zwei Stellplätzen je Wohnung gefordert werden. In einem Radius von 500 m um eine S-Bahn-, U-Bahn- oder Straßenbahnstation mit ausreichender Qualität des öffentlichen Verkehrs (die „ausreichende Qualität“ wird lokal definiert) darf der von den lokalen Behörden festgelegte Mindestwert für die oben genannten Wohntypen 0,5 Stellplätze je Wohnung nicht überschreiten. Für alle anderen Typen von Wohnungen in einem Radius von 500 m um eine S-Bahn-, U-Bahn- oder Straßenbahnstation mit ausreichender Qualität des öffentlichen Verkehrs (die „ausreichende Qualität“ wird lokal definiert) können die von den lokalen Behörden festgelegten Mindestzahlen nicht über einem Stellplatz je Wohnung liegen. Die Bauträger dürfen mehr Stellplätze als den vom Gesetz festgelegten Wert bauen. Auch wenn dieser Rahmen ein guter Anreiz ist, weniger Stellplätze in der Nähe von öffentlichen Verkehrsmitteln zu bauen, weil die Bauherren beim Bau von Wohnungen oft dazu neigen, sich an die Minimalwerte zu halten, kann entgegen der Darstellung in Küster / Peters (2018: 27) nicht von einem Maximalstandard gesprochen werden. Die Autoren danken Olivier Asselin (Stadt Lille) für diese Informationen.



3. Gegenwärtige Praxis in europäischen Städten

Verbreitet sind Mindestanforderungen bezüglich der Anzahl der Stellplätze, d. h. Bauträger können mehr Stellplätze bauen, wenn sie es für sinnvoll erachten. In verschiedenen Publikationen wurden die Probleme aus diesem Sachverhalt diskutiert. Dabei ist eine wichtige Erkenntnis, dass bei der Festlegung von Mindestanforderungen die Kosten für Stellplätze vernachlässigt werden, weil die maximal beobachtete Parkraumnachfrage zum minimal erforderlichen Parkraumangebot wird (Mingardo / van Weeb / Rye 2015: 5)

Vorschriften für Mindest- und Maximalstandards für den Stellplatzbau können für unterschiedliche Zwecke verwendet werden. „Mindeststandards für das Parken werden in der Regel verwendet, wenn die örtliche Behörde möchte, dass der Projektentwickler eines Standorts genügend Parkraum zur Verfügung stellt, um die Nachfrage zu befriedigen, die an diesem spezifischen Standort entsteht. Damit soll verhindert werden, dass ein (neuer) Standort, z. B. ein Bürogebäude, Parkprobleme in seiner Umgebung, z. B. in Wohngebieten, erzeugt. Auf der anderen Seite werden Maximalstandards meist in zentralen Gebieten eingesetzt, die in der Regel gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Sie sollen die Anzahl der Autofahrer, die in den Standort einfahren, begrenzen.“ (Mingardo / van Weeb / Rye 2015: 5 [eigene Übersetzung]).

Lokale Behörden können die Regelungen zum Stellplatzbau dazu nutzen, die minimale und maximale Anzahl an Stellplätzen zu vorzugeben.

Eine generelle Entwicklung weg von einer Mindestanzahl hin zu einer Maximalanzahl an Stellplätzen wird zunehmend empfohlen, ist aber in europäischen Städten noch lange nicht gängige Praxis.

„In den meisten europäischen Ländern liegt die Verantwortung für die Parkraumpolitik bei den Kommunen. Jede Stadt und Gemeinde ist in der Regel frei, die Ziele der Parkraumpolitik festzulegen und die politischen Instrumente zu deren Umsetzung auszuwählen. Nationale Regierungen geben in der Regel Richtlinien vor, meist zu Regelungen zum Stellplatzbau, greifen aber selten in die Politikgestaltung ein. Der Hauptgrund dafür ist die Erkenntnis, dass Parken eine lokale Angelegenheit ist und die lokalen Behörden besser damit umgehen können als die regionalen oder nationalen Regierungen.“ (Mingardo / van Weeb / Rye 2015: 4 [eigene Übersetzung])

Stadt	Maximale Anzahl an Parkplätzen für neue Entwicklungen (Stellplatzobergrenzen)	Kommentare
Sint-Niklaas	Stadtweit	
Freiburg	Mindestvorgaben	
Rotterdam	Mindestvorgaben	
Umeå	Mindestvorgaben	
Vitoria-Gasteiz	Stadtweit	Mindest- und Maximalvorgaben für neue Entwicklungen mit einigen Ausnahmen
Danzig	Stadtweit	Mindestvorgaben in manchen Teilen der Stadt
Krakau	Stadtweit; abhängig vom ÖPNV-Anschluss	
Reggio Emilia	Mindestvorgaben	
Sofia	Mindestvorgaben	
Lissabon	Stadtweit; abhängig vom ÖPNV-Anschluss	
Trondheim	Stadtweit	Maximalvorgaben nur für Geschäfts- und Einzelhandelsbereiche sowie bei Arbeitsplätzen; Mindestvorgaben in Wohngebieten
La Rochelle	Mindestvorgaben	Minimalvorgaben können bei ÖPNV-Anschluss gesenkt werden
Tallinn	Maximalvorgaben in der Innenstadt	Abweichende Regulierungen in anderen Teilen der Stadt
Zadar	Mindestvorgaben	
Shkodër	Mindestvorgaben	
Slatina	Mindestvorgaben	

Abbildung 9: Stellplatzobergrenzen und andere Regelungen zum Bau von Stellplätzen bei Neubauten in den Park4SUMP-Partnerstädten. Quelle: Stadtanalyse Park4SUMP (Januar 2019)

In der estnischen Hauptstadt Tallinn wurde vor der Fertigstellung des SUMP im Juni 2020 eine intensive Debatte über den Umgang mit Regelungen zum Stellplatzbau geführt. Die Altstadt von Tallinn gehört seit 1997 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Für die Innenstadt wurde ein Mindest- und zugleich maximaler Stellplatzschlüssel bestimmt, der das Verhältnis auf 1,2 Pkw-Stellplätze pro Haushalt festlegt. Der Verkauf bzw. Kauf oder Tausch von Stellplätzen ist nicht möglich, so dass eine feste Anzahl an Stellplätzen gebaut werden muss, diese Anzahl aber nicht überschritten werden darf. Für die Vororte und Außenbezirke von Tallinn beträgt der Stellplatzschlüssel ebenfalls 1,2 Pkw-Stellplätze pro Haushalt, der Bauträger kann jedoch hier – im Gegensatz zur Innenstadt – so viel bauen, wie er es für notwendig und finanzierbar erachtet. Derzeit werden Modifikationen an den

Regelungen diskutiert und die Vorgaben können sich entsprechend der Entwicklung des SUMP ändern.

„Städte wie Krakau, Edinburgh, Amsterdam oder Ljubljana, die für ihr gesamtes Stadtgebiet oder einen Teil davon Stellplatzobergrenzen eingeführt haben, stellten fest, dass dies Unternehmen nicht davon abhält, sich in diesen Städten anzusiedeln – ganz im Gegenteil: Die Wirtschaft dieser Städte wächst weiterhin stark. Seit 1973 erlaubt die Stadt Oxford in England nicht mehr den Bau von Parkplätzen bei neuen Gebäuden im Stadtzentrum, aber auch sie bleibt eine wirtschaftlich sehr erfolgreiche Stadt, die über ein sehr nachhaltiges Verkehrssystem verfügt.“ (Rye 2017: 28 [eigene Übersetzung])

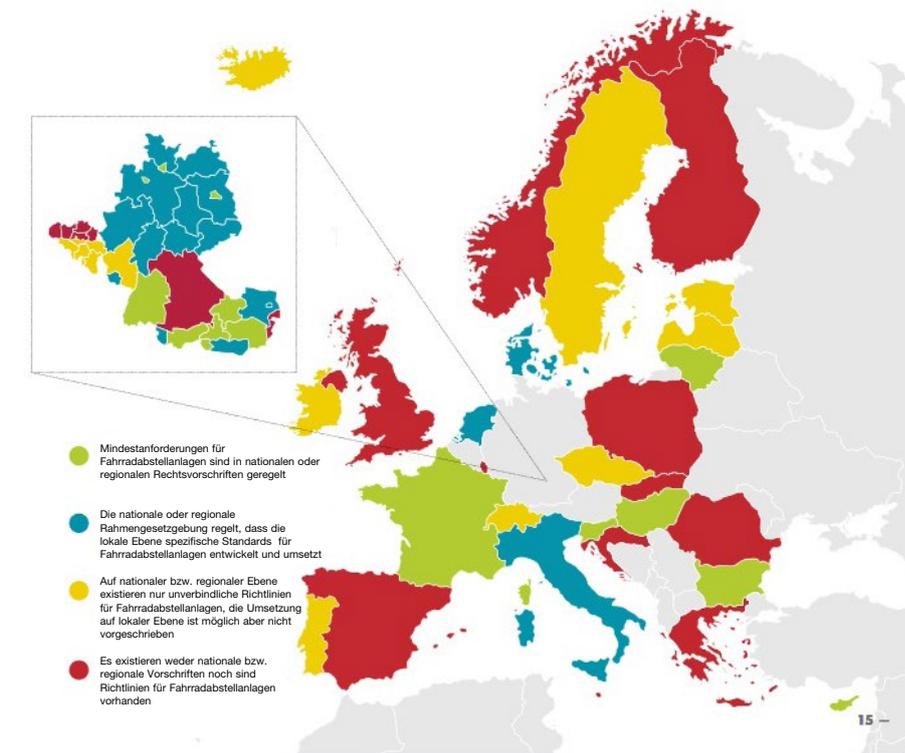


Abbildung 10: Regelungen zum Bau von Fahrradabstellanlagen in den europäischen Ländern.
Quelle: Küster / Peters 2018: 15

Die Baukosten pro Parkplatz (inkl. Zufahrt) sind abhängig von Grundstückspreisen und beruhen auf empirischen Werten



~bis zu 3.000 Euro

~5.000 Euro bis 20.000 Euro

~20.000 Euro bis 72.000 Euro

Dazu kommen Betriebskosten, die jährlich zirka 2 % bis 8 % der Baukosten betragen

Abbildung 11: Kosten für Stellplätze.

Quelle: Martina Hertel, Difu und Martin Randelhoff, QIMBY.net

Während eine Entwicklung in Richtung Stellplatzobergrenzen für den Bau von Pkw-Stellplätzen häufig empfohlen wird, werden Mindeststandards für Elektrofahrzeuge und/oder Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen, für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen sowie das Fahrradparken eingeführt. Um die Nutzung von Fahrrädern zu fördern, werden

auch Qualitätsstandards für das Fahrradparken festgelegt. Insbesondere in Deutschland gibt es eine Reihe von Bundesländern, die vorbildhaft den Bau von Fahrradabstellanlagen verpflichtend regeln – beispielsweise Bremen sowie Hessen und Baden-Württemberg:

- In Bremen müssen Fahrradabstellanlagen zwingend errichtet werden, denn

„notwendige Fahrradabstellplätze dürfen nur abgelöst werden, soweit diese wegen schwieriger Geländebeziehungen oder ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können“ (Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen – StellplOG)).

- In Hessen ist die Fahrradabstellplatzverordnung zum 01. November 2020 verpflichtend in Kraft getreten.³ Diese enthält Regelungen zu Anzahl und Ausstattungsmerkmalen von Fahrradabstellplätzen.
- Eine Novelle der baden-württembergischen Landesbauordnung sieht eine Mindestanzahl von Fahrradabstellplätzen je neuer Wohnung vor. Beispielsweise sind bei Wohngebäuden zwei Stellplätze je Wohnung und bei Studentenwohnheimen ein Stellplatz je zwei Wohnplätze zu errichten (§ 35 Absatz 4 der VwV).⁴

Tiefgaragen machen etwa 6 bis 10% der Baukosten eines Bauvorhabens aus (Baukostensenkungskommission 2015, Gertz 2018), die in der Regel auf alle Bewohnerinnen und Bewohner umgelegt werden. Dabei wird nicht berücksichtigt, ob sie ein Auto besitzen oder nicht.

Die Tiefgaragen werden also in der Regel von allen Mietparteien mitfinanziert.

3.1 LEBENSZYKLUS EINES HAUSHALTES - WIE VIEL PARKRAUM WIRD BENÖTIGT?

Der typische Lebenszyklus einer Familie bringt im Laufe der Zeit unterschiedliche Stellplatzbedarfe mit sich. Zum Beispiel wird mit der Geburt von Kindern oftmals zum ersten Mal ein Auto angeschafft. Wenn nur ein Elternteil arbeitet, kann ein Auto ausreichend sein. Wenn beide Elternteile berufstätig sind, können je nach Lage des Arbeitsplatzes zwei Autos notwendig werden. Nachdem die Kinder ausgezogen und die Eltern im Ruhestand sind, ist es möglich, dass – wie zu Beginn – erneut kein Auto im Haushalt vorhanden ist. Die richtige Anzahl von Stellplätzen für jede Wohnung ist daher nicht einfach zu ermitteln, weshalb flexible Lösungen wie Quartiersgaragen, die einen Ausgleich zwischen im Zeitverlauf unterschiedlichen Stellplatzbedarfen schaffen können, immer wichtiger werden. Die folgende Abbildung zeigt einen weiteren typischen Lebenszyklus und den variierenden Stellplatzbedarf einer Familie.

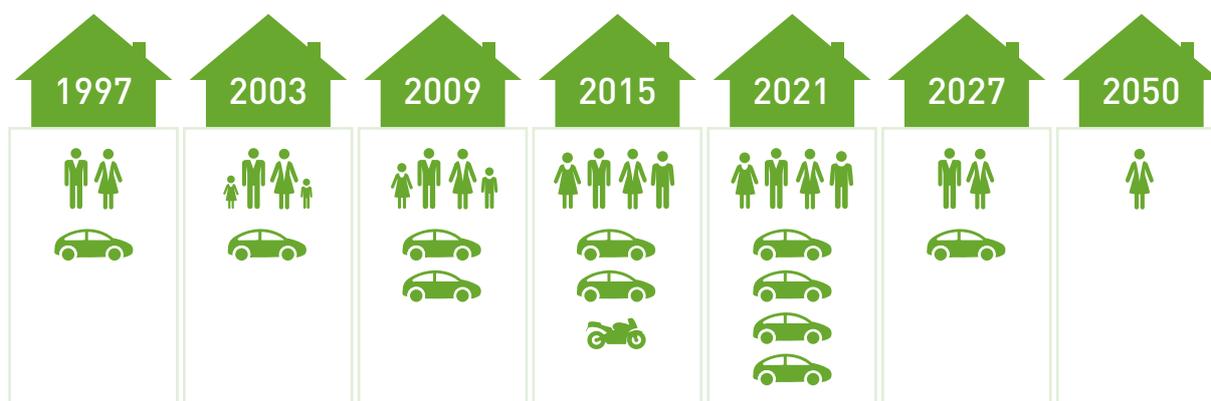


Abbildung 12: Beispiel für einen variierenden Stellplatzbedarf im Lebenszyklus eines Haushaltes.
Quelle: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: 17

³ <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/aiz-jlr-FStellplVHErahmen%4020201101>

⁴ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Fahrradparken/AGFK_Fahrradparken_LBO_Flyer.pdf



Abbildung 13: Sammelgarage in der Seestadt Aspern (Wien).
Quelle: © Daniel Hawelka

3.2 MEHRFACHNUTZUNG VON GEMEINSCHAFTSPARKPLÄTZEN IN SAMMELGARAGEN

In neuen Stadtquartieren gibt es einen Trend zur Mehrfachnutzung von Parkplätzen (Shared Parking). Damit wird die Idee abgelöst, dass ein Stellplatz ausschließlich und fest einer Wohnung zugeordnet ist. Die Gemeinschaftsparkplätze werden von unterschiedlichen Zielgruppen gleichermaßen genutzt. Bewohnerschaft, Angestellte und Kundschaft nutzen die Stellplätze gemeinsam, so dass diese voll ausgelastet sind. Der einzelne Stellplatz befriedigt also im

Tagesverlauf unterschiedliche Bedürfnisse, einen Pkw abzustellen. Voraussetzung für das Funktionieren dieses Konzepts ist die Verknappung von Parkraum und dessen konsequente Bewirtschaftung im öffentlichen Raum. Ein Beispiel dafür ist die Seestadt Aspern (Wien), wo neben den Dauerparkplätzen für die Bewohner*innen auch Kurzzeitparkplätze angeboten werden⁵. Die Straßen, Wege und Plätze in der Seestadt wurden nicht für das dauerhafte Abstellen von Fahrzeugen geplant. In den Haupteinfahrungsstraßen gibt es wenige Halte- und Parkmöglichkeiten. Sie sind als Kurzzeitpark- und Ladezonen oder als Behindertenparkplätze ausgewiesen.

⁵ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/verkehr/sammelgaragen.html>



4. Bedeutung der Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument für die Stadt- und Verkehrsplanung

Vorgaben zum Stellplatzbau sind ein wichtiges Steuerungsinstrument für die Stadt- und Verkehrsplanung, allerdings wird mancherorts auch diskutiert, diese abzuschaffen. In Deutschland haben bisher die Stadtstaaten Berlin und Hamburg die Stellplatzbaupflicht aufgehoben.

In Berlin wurde die Pflicht zum Bau von Stellplätzen bereits im Jahr 1997 und in der Freien und Hansestadt Hamburg 2014 für den Wohnungsbau aufgehoben. Der Grundstückseigentümer bzw. Bauherr kann frei über die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze entscheiden. Es ist auch möglich, ganz auf den Bau von Stellplätzen zu verzichten. Für Berlin wurde im Jahr 2009 gezeigt, dass die Abschaffung der Verpflichtung zum Stellplatzbau nicht, wie befürchtet, zu einem

unzureichenden Bau von Stellplätzen geführt hat⁶. Der Bau von Stellplätzen hat sich in Berlin je nach Stadtgebiet und Preissegment eines Projektes entwickelt. Im oberen Marktsegment werden mehr Stellplätze gebaut, weil sie ein Verkaufsargument sind. Weiterhin verpflichtend ist in Berlin die Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen bei öffentlich zugänglichen Gebäuden (§ 49 Abs. 1 BauO Bln). Ebenfalls müssen Abstellplätze für Fahrräder hergestellt



Abbildung 14: In Vauban (Freiburg) existieren keine öffentlichen Parkplätze in den Wohnstraßen und keine Stellplätze auf Privatgrundstücken. *Quelle: Harry Schiffer, FGM AMOR*

werden, wenn Fahrradverkehr zu erwarten ist (§ 49 Abs. 2 BauO Bln). Bei Fahrradabstellplätzen besteht die Möglichkeit zur Zahlung eines Ablösebetrages; die Ablösebeträge sind ausschließlich für den Bau von Fahrradabstellplätzen im Bereich von öffentlichen Verkehrsflächen oder anderen geeigneten Grundstücksflächen zu verwenden (§ 49 Abs. 3 BauO Bln).

Mit Aufhebung der Stellplatzbauverpflichtung verliert die Kommune ein Steuerungsinstrument. In vielen Städten nutzen Kommunen die Handlungsspielräume der Landesbauordnungen und erlassen Stellplatzsatzungen, die den lokalen Anforderungen Rechnung tragen. Beispielsweise wird bei einer guten ÖPNV-Anbindung die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze reduziert oder dem Bauantragstellenden wird die Möglichkeit gegeben, durch die Vorlage eines Mobilitätskonzepts und dessen Zusicherung für einen bestimmten Zeitraum weniger Stellplätze zu errichten. Typische Bausteine eines solchen Mobilitätskonzepts sind z. B. günstige Tickets für den ÖPNV sowie Carsharing und Bikesharing. Außerdem entfällt mit der Aufhebung der Stellplatzbaupflicht die Grundlage für die Stellplatzablöse.

Bis Ende 2013 mussten Bauherren nach der Hamburger Bauordnung einen Stellplatzschlüssel von 0,8 Stellplätzen pro Wohnung (bzw. 0,6 in zentralen Stadtteilen mit Geschosswohnungsbau) nachweisen. Der Evaluierungsbericht nach Abschaffung der Stellplatzbauverpflichtung kam zu dem Ergebnis, dass in zentralen Stadtgebieten durchschnittlich 0,52 Stellplätze und im sonstigen Stadtgebiet 0,57 Stellplätze pro Wohnung realisiert wurden und, dass auch ohne die Verpflichtung ein angemessenes Maß an Stellplätzen gebaut wurde (Gertz 2018: 20).

In Hamburg besteht weiterhin eine Stellplatzbaupflicht für gewerbliche Projekte. Die finanziellen Auswirkungen sind daher minimal, da fast ausschließlich gewerbliche Projekte von der Stellplatzablöse betroffen sind. Hamburg nutzt diese Mittel vor allem zur Finanzierung von

Park-and-Ride-Anlagen (Gertz 2018: 20). Darüber hinaus werden in Hamburg mehrere städtebauliche Projekte mit einer reduzierten Anzahl von Stellplätzen und quartiersbezogenen Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt. Die reduzierten Baukosten können – zumindest teilweise – zur Finanzierung von alternativen Mobilitätsmaßnahmen (Beispiel: Ladeinfrastruktur in der HafenCity) verwendet werden.

An die Stellplatzbaupflicht ist die Stellplatzablöse gekoppelt, die es dem Investor im Rahmen der örtlichen Regelungen ermöglicht, für Stellplätze zu zahlen, anstatt die Stellplätze tatsächlich zu bauen. Das Geld wird entweder zur Finanzierung von Stellplätzen an anderer Stelle oder für die Förderung alternativer Verkehrsmittel verwendet. Es gilt also genau zu prüfen, ob eine Aufhebung der Stellplatzbaupflicht im Hinblick auf eine aktive kommunale Stellplatz- und Parkraumpolitik tatsächlich zielführend ist. In diesem Zusammenhang sollte auch kritisch reflektiert werden, inwieweit Stellplatzobergrenzen, die weithin als das probate Instrument angesehen werden einen ausufernden Stellplatzbau zu vermeiden, Anreiz für Bauherren bieten können, alternative Mobilitätslösungen für ihre Projekte in Betracht zu ziehen. Die zuständigen Gesetzgeber für Regelungen zum Stellplatzbau – in Deutschland sind dies die Bundesländer – sollten prüfen, ob die bisher übliche Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen bei Bauvorhaben durch die Verpflichtung ersetzt werden kann, ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept zu erstellen und umzusetzen.

Die Festlegung von Vorgaben zum Stellplatzbau ist ein wichtiges Steuerungsinstrument für die Kommunen.

⁶ https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauenBauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3



5. Praxisbeispiele für reduzierten Stellplatzbau

Viele Kommunen sind bestrebt, Mobilität zu steuern. Vorgaben zum Stellplatzbau können flexibel eingesetzt und mit Mobilitätskonzepten kombiniert werden. Einige Gute-Praxis-Beispiele werden im Folgenden vorgestellt.



Abbildung 15: Fußgängerfreundlicher Bereich in Freiburger Stadtteil Vauban. Quelle: Harry Schiffer (<http://www.eltis.org>)

	Stellplätze pro Wohneinheit	Prozentsatz der zur Verfügung gestellten Plätze bezogen auf den alten Mindestwert	Prozentsatz der zur Verfügung gestellten Plätze bezogen auf den neuen Maximalwert
Vor der Reform	1,1	94%	N/A
Nach der Reform	0,63	52%	68%

Abbildung 16: London: Vergleich der Praxis vor und nach der Reform.
Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten von Guo 2016: 31

5.1 FREIE HANSESTADT BREMEN

Das Stellplatzortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen aus dem Jahr 2012 ermöglicht Investoren neben der baulichen Herstellung oder finanziellen Ablöse von Pkw-Stellplätzen auch eine Aussetzung von der Errichtungspflicht zu beantragen. Voraussetzung ist, dass das Grundstück für Mobilitätsmanagementmaßnahmen geeignet ist und ein überzeugendes Mobilitätskonzept vorgelegt wird, das als Teil des Stellplatznachweises belastbare Rückschlüsse auf die konkrete stellplatzmindernde Wirkung der gewählten Maßnahmen aufzeigt (z. B. durch Carsharing-Angebote, Mietertickets oder anderes). Eine Kombination verschiedener Maßnahmen ist gewünscht. Die Kosten für beispielsweise Mietertickets, zur baulichen Herstellung einer Carsharing-Station sowie laufende Betriebskosten einer Carsharing-Station können dabei auf die reguläre Ablösesumme angerechnet werden. Sobald die Ablösesumme „aufgezehrt“ ist, gilt die Herstellungspflicht als erfüllt. Den Nachweis über die Erbringung der Maßnahme und die „abgelösten“ Kosten sowie das Führen eines Ablösekontos übernehmen die entsprechenden Mobilitätsanbieter, die einen dementsprechenden Vertrag mit der Kommunalverwaltung haben.“ (Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW

2017: 40). Etliche Bauprojekte haben inzwischen von der Möglichkeit Gebrauch gemacht und eine aktuelle Evaluation belegt die Wirksamkeit der Maßnahmen (Freie Hansestadt Bremen 2021).

5.2 LONDON: MAXIMALWERTE ANSTELLE VON MINDESTWERTEN BEIM STELLPLATZBAU

In Großbritannien werden die Regelungen zum Stellplatzbau von lokalen Behörden festgelegt. In London erfolgte der Wechsel von Mindest- zu Maximalwerten zunächst im zentralen Bereich mit der Umsetzung des Greater London Development Plans im Jahr 1976. Mit der Parkraumreform im Jahr 2004 wurde diese Änderung auf die gesamte Stadt ausgeweitet. London kehrte seine Stellplatzanforderungen um, indem es die vorherigen Mindestwerte abschaffte und neue Maximalwerte für den Stellplatzbau bei Bauprojekten im Stadtgebiet festlegte.

Eine Untersuchung zu den Wirkungen der Reform (Guo 2016: 31 ff.) kommt zu folgendem Ergebnis: Vor der Reform bot etwa die Hälfte der untersuchten Bauprojekte genau die

geforderte Mindestanzahl an Parkplätzen. Nur 26 % der Bauprojekte errichteten Parkplätze oberhalb dieses Niveaus. Nach der Einführung der Stellplatzobergrenze wurden bei nur 17 % der Vorhaben Parkplätze auf dem vorher geforderten Mindestniveau errichtet. Bei 67 % wurden Parkplätze unter dem vorher geforderten Mindestniveau errichtet.

Eine weitere Beobachtung ist, dass nach der Umstellung auf Maximalwerte bei einem Viertel aller Bauprojekte keine Stellplätze errichtet wurden. Unter den vorherigen Mindestwerten hätten diese Bauprojekte über 30.000 Stellplätze bereitstellen müssen. 22 % der Bauprojekte boten Stellplätze auf dem Niveau der Maximalwerte an. Erhebungen zeigen einen Rückgang der Stellplätze pro Wohneinheit von 1,1 (vor der Reform) auf 0,63 (nach der Reform).

Der Maximalwert verhindert nicht den Stellplatzbau, allerdings führte der frühere Minimalwert dazu, dass Stellplätze nur um dieser Anforderung zu genügen errichtet wurden, ohne dass der Investor hierzu im Hinblick auf die Vermarktungsmöglichkeit seiner Immobilie eine Notwendigkeit sah. „Die Zahl der Stellplätze, die nach der Parkraumreform 2004 bereitgestellt wurden, sank um rund 40 % im Vergleich zu der Zahl der Stellplätze, die mit den vorherigen Mindeststellplatzanforderungen bereitgestellt worden wären. Das bedeutet, dass von 2004 bis 2010 durch die neuen Stellplatzanforderungen insgesamt fast 144.000 Stellplätze weniger errichtet wurden. Es gibt keine anderen alternativen Erklärungen (Sättigung des Autobesitzes, Entwicklungshindernisse, City-Maut, Ölpreisanstieg usw.) für einen so starken Rückgang. Dabei wurde fast der gesamte Rückgang des Stellplatzbaus durch die Abschaffung des Mindeststandards verursacht, durch die Einführung des Maximalwerts gingen nur 2,2 % zurück.“ (Guo 2016: 34 [eigene Übersetzung])

Die Studie zeigt einen weiteren Zusammenhang auf, der vermutlich auf unterschiedliche Preissegmente bei den Immobilien zurückzuführen ist. In Gebieten mit der höchsten Dichte und der besten Verkehrsanbindung werden mehr Stellplätze bereitgestellt als in den unmittelbar angrenzenden Gebieten mit geringerer Dichte

und schlechterer Verkehrsanbindung. Auf Obergrenzen sollte daher nicht verzichtet werden, weil ein deregulierter Markt mehr Stellplätze in den dichtesten und verkehrsreichsten Gebieten bereitstellen würde und die hohen sozialen Kosten des Fahrens in diesen Gebieten, die oft überlastet sind, nicht berücksichtigt.

5.3 FREIBURG: ABWEICHUNG VON STELLPLATZBAU- VORGABEN ZUR ENTWICKLUNG DES QUARTIERS VAUBAN

Der Freiburger Stadtteil Vauban, der im Wesentlichen in der ersten Dekade der 2000er-Jahre errichtet wurde, gilt nach wie vor als Modell eines nachhaltigen Stadtquartiers. Im Mittelpunkt des Verkehrskonzepts für das Quartier steht die Nutzung des Parkraums. Das Parken wurde begrenzt und vom Wohnen nicht nur räumlich, sondern auch in finanzieller Hinsicht entkoppelt. Stellplätze wurden zu den tatsächlichen Kosten ohne Quersubventionierung aus dem Wohnungsbau angeboten und in Form von Parkhäusern (Hochgaragen) am Rande des Vauban-Quartiers errichtet. Das Befahren von Wohnstraßen zum Be- und Entladen ist erlaubt, aber es gibt keine öffentlichen Parkplätze in den Wohnstraßen und keine Stellplätze auf Privatgrundstücken. Bewohner*innen von Straßen, bei denen für die Häuser keine Stellplätze vorgesehen sind, müssen bei Bedarf einen Stellplatz in einem der beiden Parkhäuser am Rande des Quartiers erwerben. Wer ohne Auto leben möchte, muss eine Erklärung unterschreiben, mit der bestätigt wird, kein Auto zu besitzen. Für das Management ist der Verein für autofreies Wohnen verantwortlich, der auch eine Fläche vorhält, auf der bei Bedarf eine zusätzliche Hochgarage errichtet werden kann. Bewohner*innen ohne Auto finanzieren diese Option mit einer einmaligen Zahlung von 3.500 Euro.

Entlang der Haupterschließungsachse – der Vauban-Allee (siehe Titelbild) – ist der öffentliche Parkraum knapp bemessen und wird bewirtschaftet. Hier liegen auch die Stationen für das Carsharing.

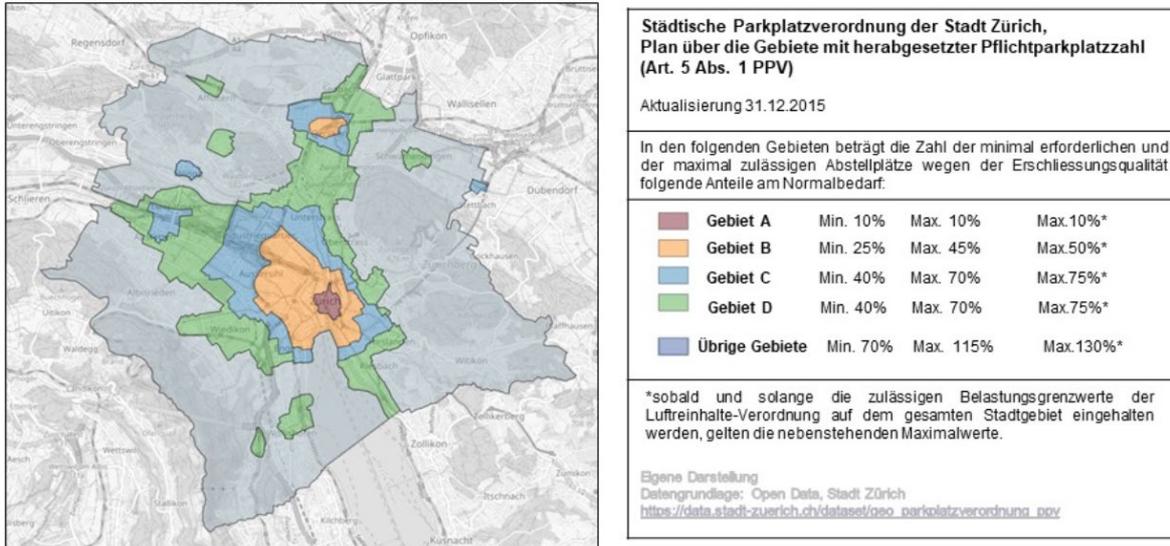


Abbildung 17: Mindest- und Maximalwerte in verschiedenen Bereichen der Stadt Zürich. *Quelle: Datengrundlage: Stadt Zürich, https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/amtliche_sammlung/inhaltsverzeichnis/7741/500.html*

Außerdem wurde der Ausbau der Freiburger Straßenbahn nach Vauban im Jahr 2006 abgeschlossen. Sie verbindet den Stadtteil in 15 Minuten mit der Innenstadt und dem Bahnhof. Auch die Integration des Stadtteils in das Radwegenetz ist für die Mobilität wichtig.

Mit seinen begrenzten Parkmöglichkeiten und der Trennung der Wohnungskosten von den Kosten für das Parken des Autos war das Stadtquartier seinerzeit eine Innovation. Vauban erlangte dadurch internationale Aufmerksamkeit. Das Konzept funktioniert noch heute.

5.4 ZÜRICH: RESTRIKTIVE VORGABEN FÜR NEUBAUPROJEKTE

Ein gutes Beispiel für die Umsetzung von Maximalwerten für Stellplätze ist das Quartier am Zürcher Bahnhof Hardbrücke. Der Komplex wurde 2011 bei über 65.000 m² Mietfläche mit insgesamt nur 250 Stellplätzen eröffnet. Für 100 m² Mietfläche stehen damit 0,38 Stellplätze zur Verfügung. Der Normalbedarf

laut Parkplatzverordnung⁷ liegt beispielsweise für die Nutzung Verkauf bei einem Pkw-Stellplatz je 100m² Geschossfläche.

Die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) der Stadt Zürich wurde 2015 grundlegend überarbeitet und regelt unter anderem die Anzahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Stellplätze, die bei neuen Immobilien zu errichten sind. Ihre Anzahl ist abhängig von:

- der Nutzung der Immobilie
- dem Grad der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Zentralität der Lage sowie der Straßenkapazität (Erreichbarkeitsqualität)
- der Einhaltung der Verschmutzungsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung
- den Anforderungen an den Schutz der lokalen Identität

Für den Wohnbereich wird normalerweise ein Stellplatz pro 120 m² Geschossfläche benötigt. Basierend auf der Qualität der Infrastrukturbereitstellung wird die Anzahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Stellplätze in verschiedenen Bereichen als

⁷ In der Schweiz ist die Verwendung des Begriffs "Stellplatz" nicht üblich. Daher hat Zürich eine "Parkplatzverordnung".

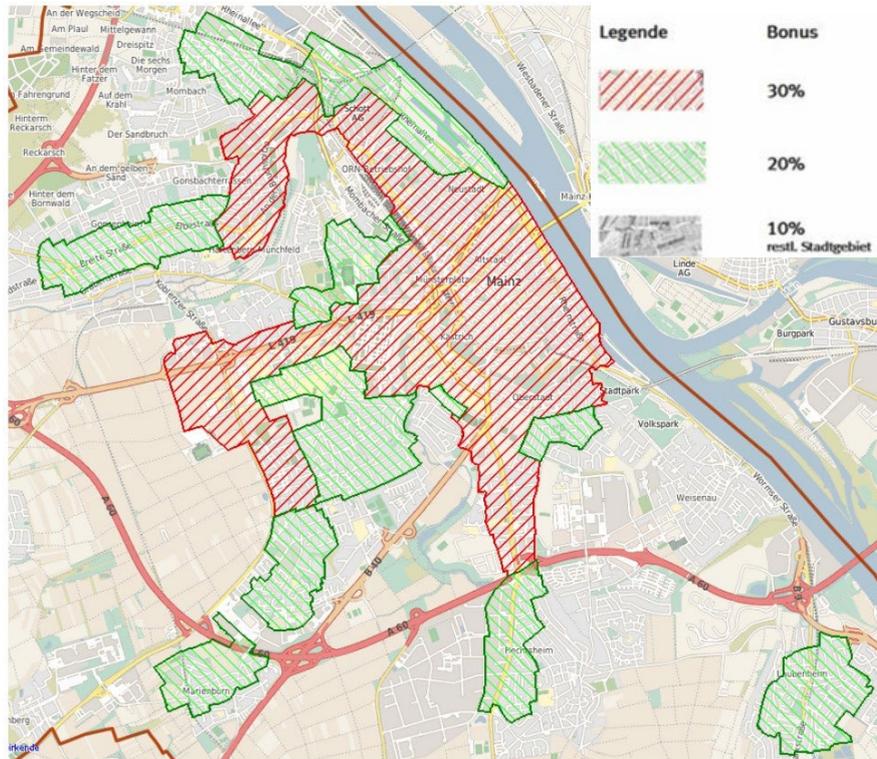


Abbildung 18: Zonen des ÖPNV-Bonus in Mainz und Reduktion des Stellplatznormbedarfs⁸. Quelle: Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt

ÖPNV-Bonus	Nur Bus		Nur Straßenbahn	
	30%	≥12 Abfahrten/ Stunde	und ≤ 10 Minuten vom Hauptbahnhof	≥12 Abfahrten/ Stunde
oder		oder		
6 - 11 Abfahrten/ Stunde		und ≤ 5 Minuten vom Hauptbahnhof	6 - 11 Abfahrten/ Stunde	und ≤ 10 Minuten vom Hauptbahnhof oder
20%	oder		oder	
	Fußweg zum Römischen Theater (600m)	und ≤ 10 Minuten vom Hauptbahnhof	≥6 Abfahrten/ Stunde	und ≤ 5 Minuten vom Hauptbahnhof
	≥12 Abfahrten/ Stunde	und 11 – 15 Minuten vom Hauptbahnhof	≥12 Abfahrten/ Stunde	und 16 – 20 Minuten vom Hauptbahnhof
10%	oder		oder	
	6- 11 Abfahrten/ Stunde	und 6 – 10 Minuten vom Hauptbahnhof	6 - 11 Abfahrten/ Stunde	und 11 -15 Minuten vom Hauptbahnhof
	oder		oder	
10%	≤6 Abfahrten/ Stunde	und ≤ 5 Minuten vom Hauptbahnhof	≤6 Abfahrten/ Stunde	und ≤ 10 Minuten vom Hauptbahnhof
	Alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel (Bus/Straßenbahn) befinden sich im Umkreis von 300 m um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.			

Abbildung 19: ÖPNV-Bonus in der Stadt Mainz. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf: „Satzung der Landeshauptstadt Mainz über die Herstellung und Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradstellplätzen“ (https://bi.mainz.de/vo0050.php?__kvonr=16807)

⁸ <https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/satzung-ueber-die-herstellung-von-stellplaetzen-und-garagen-fuer-kraftfahrzeuge-sowie-von-fahradabstellplaetzen.php.media/103075/Satzung-ueber-die-Herstellung-von-Stellplaetzen-und-Garagen-fuer-Kraftfahrzeuge-sowie-von-Fahradabstellplaetzen.pdf>



Abbildung 20: Campus-Siedlung Estate im Bezirk Eggenberg.
Quelle: FGM-AMOR

Prozentsatz dieses Normwerts festgelegt, wie in der Abbildung 17 dargestellt wird.

Bei Vorhaben für die eine geringe Autonutzung angestrebt wird, kann der Mindeststellplatzbedarf für Bewohner*innen und Mitarbeiter*innen bei Vorlage eines Mobilitätsplans⁹ durch den Investor individuell festgelegt werden. Elemente eines solchen Mobilitätsplans können zum Beispiel sein:

- Regulierung des Fahrzeugbesitzes über den Mietvertrag
- Bereitstellung eines Carsharing-Angebots
- Besonders gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Tickets für öffentliche Verkehrsmittel
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

5.5 STADT MAINZ: GERINGERE ANFORDERUNGEN AN DAS PARKEN AUFGRUND DES BONUS FÜR ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL

Seit 2015 macht die Stadt Mainz von den Handlungsmöglichkeiten Gebrauch, die die rheinland-pfälzische Landesbauordnung den Kommunen einräumt, um die notwendige Anzahl von Stellplätzen für neue Bauvorhaben zu ermitteln. Die Stellplatzsatzung definiert einen ÖPNV-Bonus, der sich an der Qualität der ÖPNV-Erschließung orientiert (siehe Abbildungen 18 und 19). Mit dieser Regelung soll dem geringeren Stellplatzbedarf in Gebieten mit guter ÖPNV-Anbindung Rechnung getragen und gleichzeitig ein Beitrag zur Reduzierung der Baukosten geleistet werden.

⁹ <https://www.eltis.org/discover/news/house-builders-no-longer-obliged-provide-car-parking-spaces-zurich-switzerland-0>

5.6 GRAZ: MOBILITÄTSVERTRÄGE

In der Stadt Graz im südösterreichischen Bundesland Steiermark wurde erstmals 2011 ein Mobilitätsvertrag zwischen der Stadt und einem Immobilienunternehmen bei einem Bauvorhaben abgeschlossen. Ein Mobilitätsvertrag zielt darauf ab, den durch das Bauprojekt zu erwartenden Kfz-Verkehr zu reduzieren. Vereinbart werden Push- & Pull-Maßnahmen: Die Anzahl der Stellplätze auf einem Niveau festzulegen, das deutlich unter dem allgemeinen Standard für Graz liegt, ist ebenso zentral wie Angebote und Informationen zur leichteren Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie von Carsharing und E-Mobilität bereitzustellen.

Im Einzelnen enthält ein Mobilitätsvertrag typischerweise Regelungen zu folgenden Punkten:

- Maximalwerte für die Anzahl von Pkw-Stellplätzen
- Optimalen und ausreichenden Platz für das Abstellen von Fahrrädern
- Verfügbarkeit von Carsharing mit E-Fahrzeugen
- Bei Erstbezug: Bereitstellung von Jahreskarten für den öffentlichen Nahverkehr
- Errichtung von öffentlichen Fuß- und Radwegquerungen an dem Standort
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Errichtung von Lieferboxen
- Organisation von Fahrradservicetagen im Wohnquartier und Installation von Schließfächern für den Fahrradbedarf
- Mobilitätsberatung, Marketing, Bereitstellung von Informationsangeboten
- Elektronische Anzeigen für Abfahrtszeiten des ÖPNV an den nächsten Haltestellen
- Evaluierungsbericht im zweijährigen Rhythmus zur Wirksamkeit der Maßnahmen und ggf. Nachjustierungen

Seit 2011 wurden 33 solcher Verträge in Graz abgeschlossen (Stand Juli 2020). Ein gutes

Beispiel für einen Mobilitätsvertrag in Graz ist die Campus-Siedlung im Bezirk Eggenberg. Hier wurden 386 Wohnungen und ein Studentenwohnheim errichtet. Der Bauträger schloss mit der Stadt einen Mobilitätsvertrag ab, da die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sehr gut ist. Darüber hinaus hat er Shared-Mobility-Optionen wie Carsharing angeboten, hochwertige Fahrradabstellanlagen sowie Lieferboxen für Pakete errichtet und stellte ÖPNV-Jahrestickets und Bildschirme mit dynamischen ÖPNV-Informationen in den Treppenhäusern bereit. Dadurch konnte die Anzahl der gesetzlich vorgeschriebenen Stellplätze reduziert werden¹⁰.

5.7 STADT OBERURSEL: MEHR MOBILITÄTSOPTIONEN DURCH EINE INNOVATIVE STELLPLATZSATZUNG

Die hessische Stadt Oberursel im Taunus zählt rund 47.000 Einwohner*innen. Durch die räumliche Nähe zur benachbarten Stadt Frankfurt/M. ist die Stadt von Zuzug und Bevölkerungswachstum geprägt. Mit der S-Bahn und der U-Bahn verfügt sie über eine gute ÖPNV-Anbindungen nach Frankfurt. Oberursel hat seine Stellplatzsatzung überarbeitet und dabei die Regelungen zum Stellplatzbau flexibilisiert. Die Stadt reagiert damit auf ein geändertes Mobilitätsverhalten, das die Verkehrsmittel des Umweltverbands stärker nutzt, gleichzeitig möchte sie dies weiter unterstützen und verfestigen. Darüber hinaus ist für die Stadt die Erkenntnis relevant, dass in der Vergangenheit bei Neubauvorhaben eine zu große Zahl von Stellplätzen gebaut wurde und heute Leerstände zu verzeichnen sind. Kern der Stellplatzsatzung ist eine Zonierung orientiert an der Qualität der ÖPNV-Erschließung. Beispielsweise in der Zone mit sehr guter ÖPNV-Erschließung reduziert sich die Anzahl notwendiger Stellplätze um 20 % – dies schließt nicht aus, dass der Investor mehr Stellplätze als notwendig errichtet.

¹⁰ Informationen zu den Grazer Mobilitätsverträgen finden Sie auf der Website <https://park4sump.eu/resources-tools/videos>

Anlage 2 - Berechnung des Stellplatzbedarfs in Abhängigkeit von der ÖV-Erschließung

Die Anzahl notwendiger Stellplätze reduziert sich nach § 4 Abs. 1 in Zone I um 20 %, in Zone II um 10 % sowie in Zone III um 5 %.

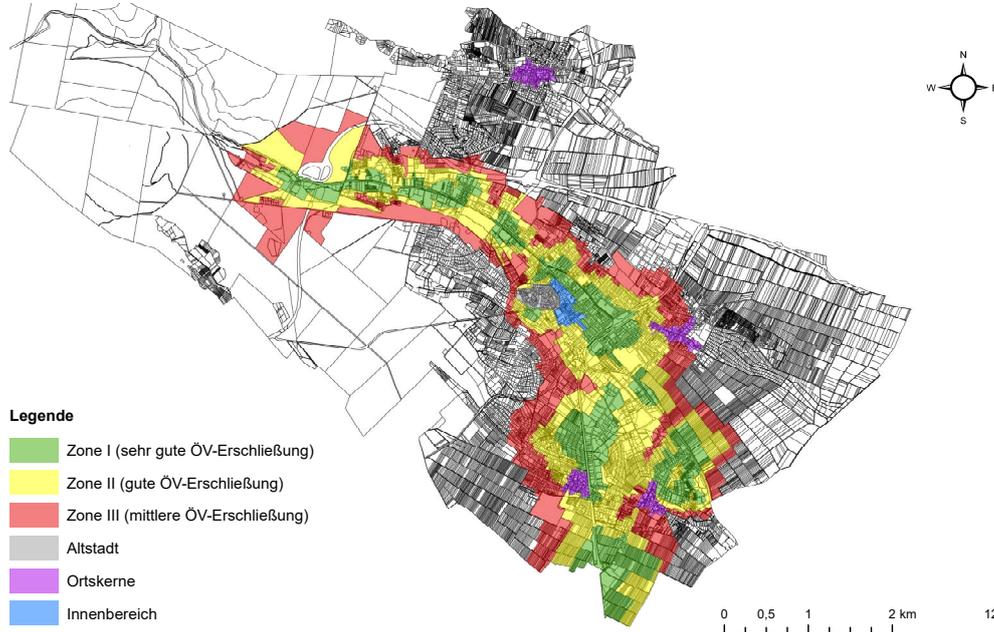


Abbildung 21: Zonierung orientiert an der Qualität der ÖPNV-Erschließung in Oberursel, Hessen.

Quelle: <https://www.oberursel.de/pdf-pool/stadtrecht/stellplatzsatzung-2019.pdf?cid=6t0&cid=11a>

Die novellierte hessische Bauordnung gibt die Möglichkeit, einen Teil der Stellplätze für Pkw durch Fahrradabstellplätze zu ersetzen (Ersetzungsbefugnis). In Oberursel sind in diesem Fall für einen notwendigen Pkw-Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen angerechnet. Wichtig ist die Regelung, dass für die Reduzierung der Stellplatzanzahl die Ersetzungsbefugnis und die ÖV-Zonierung nicht kumulativ angewendet werden können.

Neben der Reduzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze bietet die Stellplatzsatzung die Möglichkeit, bei Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzepts die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze zu maximal 30 % ohne Zahlung eines Ablösebetrags auszusetzen. Das Mobilitätskonzept, in dem der Nachweis über die Verringerung des Stellplatzbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (beispielsweise Job-, Mieterticket, Carsharing, Lastenradverleih) erbracht werden muss, wird Bestandteil der Baugenehmigung. Damit ein

Mobilitätskonzept funktionieren kann, empfiehlt die Stadt Oberursel einen Mindestbedarf von 20 Stellplätzen. Das vorgelegte Mobilitätskonzept muss mindestens der fiktiven Ablösesumme zu ersetzender Stellplätze entsprechen. Auch wenn die Amortisationsdauer unter fünf Jahren liegt, müssen die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts mindestens bis zum Ablauf des fünften Jahres fortgeführt werden, weil sich das Angebot nur so etablieren könne, so dass es auch nach Ablauf der Frist weitergeführt wird (Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) 2019).

Wenn ein Stellplatz faktisch nicht hergestellt werden kann, ist ein Ablösebetrag zu zahlen. Dieser wurde in Oberursel von 10.000 Euro auf 12.500 Euro erhöht. Hintergrund für die Anhebung sind die steigenden Grundstückspreise in Oberursel und die hohen Baukosten von Stellplätzen, die bis zu 35.000 Euro betragen können. Der Ablösebetrag für Fahrradabstellplätze beträgt 1.000 EUR pro Fahrradstellplatz. Die Einnahmen aus der Stellplatzablöse fließen in investive Maßnahmen zur Förderung von Parkeinrichtungen sowie des ÖPNV und Radverkehrs.



Abbildung 22: Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung in Darmstadt.
Quelle: Stadt Darmstadt o.J.:14



6. Praxisbeispiele: Regelungen zum Stellplatzbau und lebenswerte neue Stadtquartiere

Viele Städte wachsen. Durch Nachverdichtung und Stadterweiterung wird neuer Wohnraum geschaffen. Auch neue Arbeitsplätze entstehen in den Städten, vor allem in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Beratung. In Verbindung mit einer weiter zunehmenden Motorisierung stößt das Verkehrssystem jedoch an seine Grenzen. Das hohe Verkehrsaufkommen verursacht Staus, Treibhausgase sowie Gesundheitsgefährdungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Sollten neue Stadtquartiere nicht andere Mobilitätsroutinen ermöglichen und die Chance bieten, den privaten Autobesitz deutlich zu reduzieren?

Mobilität spielt heute eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von neuen Quartieren. Quartiere werden an den öffentlichen Nahverkehr angebunden, Sharing-Dienste werden angeboten und die Stellplatzmiete wird von der Wohnraummiete entkoppelt – wer kein Auto besitzt ist von den Stellplatzkosten entlastet. Neue Wohn- und Arbeitsquartiere ermöglichen eine Mehrfachnutzung des verfügbaren Parkraums. Ziel ist es nicht nur, den Verkehr durch die Förderung von Alternativen zum privaten Pkw nachhaltiger zu gestalten, sondern auch die Baukosten und damit die Wohnkosten für die Mieter*innen zu senken. Die folgenden Beispiele zeigen, wie das geplant werden und funktionieren kann. Neue Bauprojekte können das Labor für die Mobilität von morgen sein.

6.1 DARMSTADT: LINCOLN- SIEDLUNG

Die Lincoln-Siedlung ist ein neues Wohngebiet im Süden von Darmstadt. Die Planungen für die Umgestaltung des ehemaligen Kasernengeländes begannen im Jahr 2010 und wurden 2015 abgeschlossen. Das Projekt ist im Jahr 2021 teils realisiert, teils noch in der Umsetzung. Für die beteiligten Akteure war klar, dass ein

ambitioniertes Mobilitätskonzept notwendig sein würde, um die umliegenden Stadtteile vor den negativen Auswirkungen des wachsenden Autoverkehrs zu schützen. Die Stadt nutzte ihre rechtlichen Handlungsmöglichkeiten, um Alternativen zum privaten Pkw voranzubringen wie z. B. den ÖPNV oder aktive Mobilitätsformen. Der Stellplatzschlüssel für die Lincoln-Siedlung wurde auf 0,65 Stellplätze pro Wohnung festgelegt. Dieser setzt sich zusammen aus 0,15 wohnungsnahen Stellplätzen für Menschen mit Behinderung, aber auch für gemeinschaftlich genutzte Autos und 0,5 Stellplätzen pro Wohnung in Parkhäusern in maximal 300 Meter Entfernung. Autobesitzer*innen müssen einen Stellplatz in der Quartiersgarage mieten. Dies bedeutete im Gegenzug für Bewohner*innen ohne Auto, dass sie sich an den Stellplatzkosten für private Pkw nicht beteiligen müssen. Die Alternativen zur Autonutzung sind ein attraktiv getakteter ÖPNV, das Angebot von Car- und Bikesharing sowie gute Radwege und Fahrradabstellplätze.

Obwohl die Darmstädter Lincoln-Siedlung noch nicht fertiggestellt ist, kann im Jahr 2020 in 166 befragten Haushalten eine Entwicklung in die gewünschte Richtung festgestellt werden. Die Ausstattung der befragten Personen mit privaten Pkw ist nach dem Umzug in die Lincoln-Siedlung leicht zurückgegangen. Bei rund 6 % der



© K9 Architekten / Latz + Partner / die-grille

Abbildung 23: Geplantes Quartierszentrum für Freiburg-Dietenbach.
Quelle: K9 Architekten / Latz + Partner / die-grille

Personen aus dem Sample ist der Autobesitz mit dem Umzug gewachsen, bei rund 16 % ist die Anzahl der Pkw im Haushalt hingegen gesunken. Insbesondere Haushalte, die zuvor mehrere Pkw besessen haben (zwei Autos bzw. drei oder mehr), haben ihren Besitz verringert. Auch die Verkehrsmittelnutzung hat sich nach dem Umzug verändert. Rund 7 % der Befragten nutzt den eigenen Pkw als Fahrer*in weniger oft als vor dem Umzug. In die gegenläufige Richtung bewegt sich die Nutzung der Carsharing-Pkw. So geben rund 13 % an, diese aktuell häufiger als vor dem Umzug zu nutzen. Rund 12 % geben an, Bus und Bahn in Lincoln häufiger als an ihrem alten Wohnort zu nutzen (Klein/Klinger/Lanzendorf 2021:15 ff.).

6.2 FREIBURG: PLANUNGEN FÜR DEN NEUEN STADTTEIL DIETENBACH

Der Freiburger Stadtteil Dietenbach, der in den 2020er-Jahren entwickelt wird, liegt etwa vier Kilometer vom Freiburger Stadtzentrum entfernt.

Ein zentraler Platz mit Nahversorgungsangeboten und einer Straßenbahnhaltestelle soll das Herzstück des Quartiers werden. Zusätzlich sind weitere Quartiersplätze geplant. Das Zufußgehen ist das Leitmotiv für die innere Struktur des neuen Stadtteils. Durch die Verlängerung einer Straßenbahnlinie wird der Stadtteil Dietenbach an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Für den Radverkehr wird der Anschluss an das Radschnellwegenetz der Stadt wichtig sein. Der Modal Split im geplanten Stadtteil soll einen positiven Beitrag zum gesamtstädtischen Zielwert (80 % im Umweltverbund und 20 % im motorisierten Individualverkehr) leisten. Eine Stellplatzquote von 0,5 bis 0,7 pro Wohneinheit wird ausschließlich in Quartiersgaragen vorgesehen.

Folgende Aspekte sind derzeit in der Diskussion:

- Wie bei den geplanten Quartiersgaragen potenzielle Konflikte mit den Bauvorschriften des Landes vermieden werden können?
- Wie groß die Reservefläche für weiteren Parkraum sein soll?



Abbildung 24: Sihlbogen-Quartier in Zürich-Leimbach.
Quelle: BG Zur Linden

- Ob die Mehrfachnutzung von Stellplätzen möglich gemacht werden kann und wie dies organisiert werden soll?
- Wie eine gute Preispolitik für die Nutzung die Kosten für Stellplätze in Garagen berücksichtigen kann?
- Wie Quartiersgaragen gestaltet sein sollten, damit sie bei Bedarf wachsen oder schrumpfen können?

6.3 ZÜRICH: QUARTIER SIHLBOGEN

Das genossenschaftliche Quartier Sihlbogen mit 220 Wohnungen wurde 2013 erstmals bezogen. Sihlbogen war damals das erste Quartier in Zürich mit einem Mobilitätskonzept, so dass eine weitere Reduktion der Stellplatzzahl auf knapp 0,3 pro Wohnung möglich war. Zudem hätte die Lage zwischen dem Fluss Sihl und der Bahnlinie die Einrichtung der regulären

Anzahl von Autoabstellplätzen in einer Tiefgarage unverhältnismäßig teuer gemacht. Die Bewohner*innen vereinbarten in ihrem Mietvertrag, dass sie kein eigenes Auto besitzen werden. Der Besitz eines Autos ist nur auf Antrag in begründeten Fällen möglich. Ausschlaggebend für die Entwicklung dieses autoreduzierten Quartiers war dessen gute ÖPNV-Erschließung, insbesondere durch die Sihltalbahn, einer S-Bahn-Linie. Die Bewohner*innen erhalten einen Gutschein für den Kauf von ÖPNV-Tickets, den sie gegen eine Jahreskarte für den ÖPNV in Zürich einlösen können. Neben einem kommerziellen Carsharing-Angebot bietet die Genossenschaft auch ein eigenes Fahrzeug zur Ausleihe an, das mit Strom vom Dach des Hauses betrieben wird. Jährliche Evaluationsberichte an die Stadt Zürich müssen nachweisen, dass die geringe Anzahl an Stellplätzen ausreichend ist. Bislang funktioniert das Mobilitätskonzept und es sind keine Verstöße gegen das Verbot des privaten Autobesitzes durch die Bewohner*innen erkennbar.

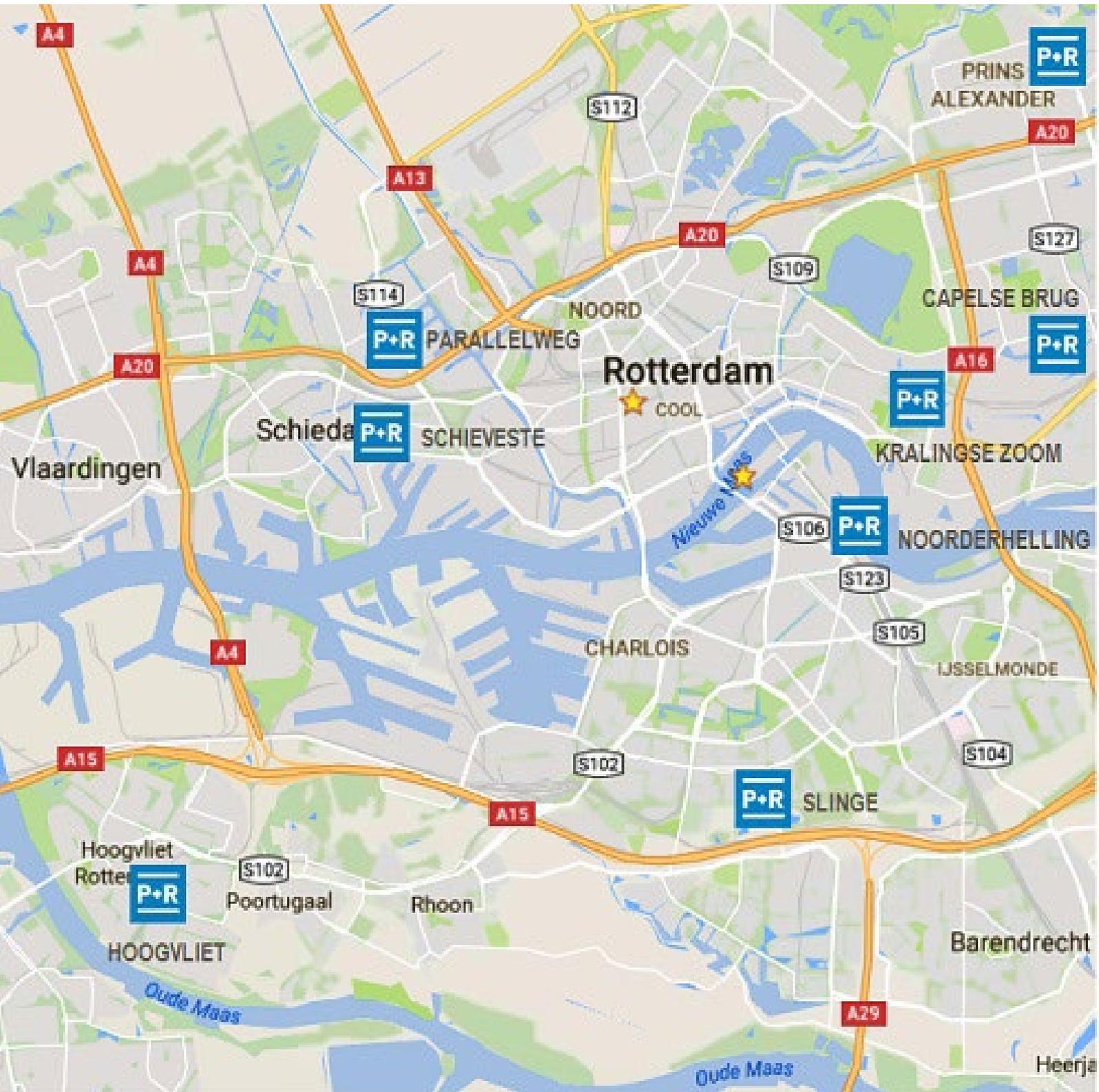


Abbildung 25: Park-and-Ride in Rotterdam.
Quelle: <https://www.car-parking.eu/netherlands/rotterdam/pr>



7. Wie wird mit den Vorgaben der Vergangenheit umgegangen?

Selbst wenn in neuen Stadtquartieren ehrgeizige Standards umgesetzt werden, stellt dies nur einen kleinen Prozentsatz der gesamten Stadtfläche dar. Das Erbe der teils großzügigen Stellplatzregelungen der Vergangenheit bleibt bestehen. Es müssen Wege gefunden werden, mit diesem Erbe umzugehen, damit die Entscheidungen von gestern nicht eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik konterkarieren. Im Folgenden wird hierzu eine Auswahl von Beispielen für gute Praxis vorgestellt.

Die Stadt Rotterdam zum Beispiel hat das Parken im öffentlichen Straßenraum verteuert und das Parken in Garagen deutlich vergünstigt. Die Preisnachlässe für das Parken in Parkhäusern werden durch die Einnahmen aus den hohen

Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum kompensiert. Zusätzlich werden einige Parkhäuser außerhalb des Stadtzentrums für Park-and-Ride genutzt.



Abbildung 26: In der Vergangenheit wurden zu viele Stellplätze gebaut.

Quelle: pixabay



Abbildung 27: Rotterdam: Beispiel einer öffentlichen Tiefgarage und reduzierte Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Quelle: Martina Hertel, Difu

7.1 NOTTINGHAM: STELLPLATZABGABE AM ARBEITSPLATZ

Seit April 2012 erhebt Nottingham eine Gebühr für Parkplätze, die für geschäftliche und berufliche Zwecke auf privaten Grundstücken in der Stadt genutzt werden. Dies gilt für Stellplätze der Fahrzeuge von Mitarbeitern, Kunden oder Schülern/Studenten (Workplace Parking Places, WPP, dt.: Mitarbeiter- und Kundenparkplätze). Die Work-Place Parking Levy (WPL, dt.: Arbeitsplatz-Stellplatzabgabe) wird in England und Wales durch den Transport Act 2000 (Verkehrsgesetz) ermöglicht. Die Einnahmen müssen zur Erfüllung der Ziele und Maßnahmen des Local Transport Plan (LTP, dt.: Lokale Verkehrspläne) verwendet werden. Die Abgabe hat eine regulierende Wirkung auf die Nutzung von Stellplätzen bei Arbeitgebern und sie generiert gleichzeitig Mittel für den Ausbau des Stadtbahnsystems (Nottingham Express Transit, NET), die Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs und die Verbesserung des Busangebots.

Voraussetzung für die Nutzung eines Stellplatzes auf einem Firmengelände ist die Entrichtung der Abgabe. Ein Teil der Kosten wird auf die Nutzer der Firmenparkplätze umgelegt. Es liegt in der Verantwortung des Arbeitgebers, die notwendige Anzahl von Lizenzen für Firmenparkplätze zu erwerben, damit keine nicht-lizenzierten Plätze genutzt werden. Eine Kontrolle wird von der Stadt durchgeführt. Parkplätze für Rettungsfahrzeuge, für Menschen mit mehrfachen Mobilitätseinschränkungen und Unternehmen mit zehn oder weniger Stellplätzen sind von der Gebühr befreit.

Eine Evaluation zeigt, „dass für 8,6 % der Pendler, die zwischen 2010 und 2016 vom Auto auf nachhaltige Verkehrsmittel umgestiegen sind, sich dies zumindest teilweise durch die Umsetzung der WPL und/oder der damit verbundenen Angebotsverbesserungen erklären



Abbildung 28: Nottingham Express Transit (NET) mitfinanziert durch die Work-Place Parking Levy (WPL).

Quelle: Push & Pull Fact Sheet – Parking Policy and the implementation of the core funding mechanism in Nottingham, UK (http://push-pull-parking.eu/docs/file/PP_factsheet_Nottingham_06062016_EN_web.pdf)

lässt. Etwa 50 % dieser Personen gab an, dass die WPL als eigenständiges Programm ein wichtiger Faktor für ihre Entscheidung war, nicht mehr das Auto zu nutzen, weil die Kosten für das Parken am Arbeitsplatz gestiegen sind oder weil ihr Arbeitgeber die Zahl der Stellplätze reduziert hat. Diese Untersuchung hat jedoch auch Hinweise darauf ergeben, dass Pendler von anderen Verkehrsträgern auf das Auto umsteigen, was eine bisher nicht realisierte Nachfrage nach Autofahrten zeigt, die einige der positiven Auswirkungen der WPL zum Teil wieder aufhebt.“ (Dale et al. 2019: 749 [eigene Übersetzung])

Nottingham war lange Zeit die einzige Stadt mit einer WPL, aber inzwischen wird die Einführung einer solchen Abgabe auch an einer Reihe anderer Standorte in Erwägung gezogen, z. B. in Birmingham, Edinburgh, Glasgow, Cambridge, Bristol sowie Hounslow und Camden in London.

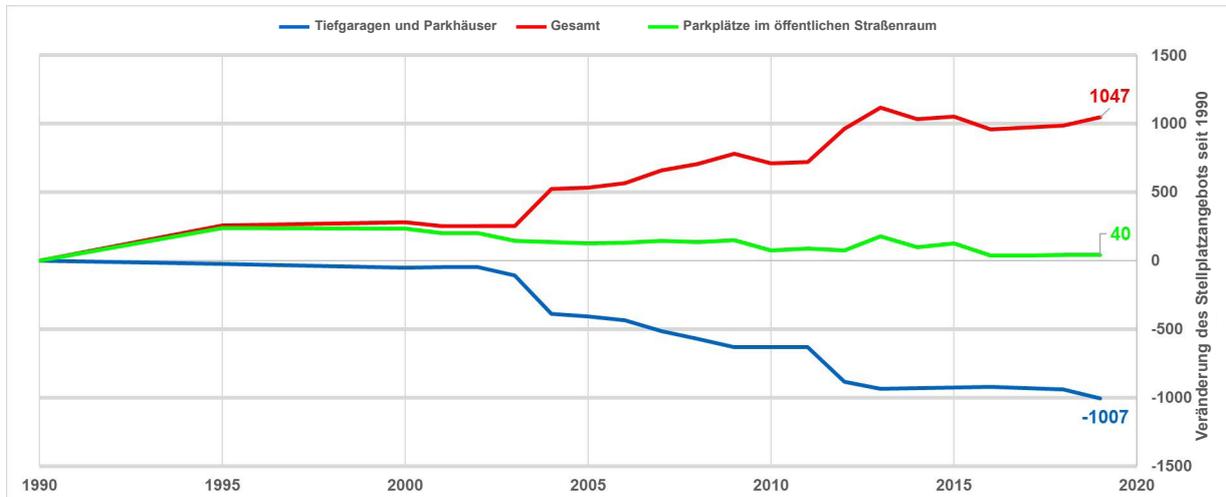


Abbildung 29: Der „historische Kompromiss“ in der Praxis.
Quelle: Robert Dorbritz, Tiefbauamt der Stadt Zürich



Abbildung 30: Rennweg mit und ohne Parkplätze auf der Straße.
Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich (links), Hannes Bickel (rechts)

7.2 ZÜRICH: „HISTORISCHER KOMPROMISS“ ZUR DECKELUNG DER ANZAHL VON PARKPLÄTZEN

Für die Innenstadt von Zürich gilt seit 1996 der sogenannte „historische Kompromiss“. Die Anzahl der Parkplätze, ca. 7.600, wurde auf

dem Stand von 1990 gedeckelt. Für jeden neu geschaffenen Parkplatz in einer (Tief-)Garage muss ein Parkplatz im öffentlichen Straßenraum entfernt werden.

Der Kompromiss wurde geschlossen, um die Innenstadt für Fußgänger attraktiver zu machen und gleichzeitig der Nachfrage nach Parkplätzen aus Einzelhandel und Wirtschaft Rechnung zu tragen. Allerdings bedeutet diese Regelung auch,



Abbildung 31: Umeå, Schweden: Neuentwickeltes Quartier am Flussufer.
Quelle: Martina Hertel, Difu

dass es eine absolute Grenze für die Anzahl der Parkplätze gibt. Der „historische Kompromiss“ wird nun weiterentwickelt. Oberirdische Parkplätze dürfen bis zu 10 % unter dem Niveau von 1990 entschädigungslos abgebaut werden. Die oberirdischen Parkplätze sollen deutlich reduziert werden, um Platz für Fahrradwege zu gewinnen (Willi 2019).

7.3 UMEÅ: GREEN PARKING PAY-OFF UND ANDERE ENTWICKLUNGEN

Umeå, eine Stadt im Nordosten Schwedens, die für ihre Universitäts- und Forschungsaktivitäten bekannt ist, war 2014 – zusammen mit Riga – Kulturhauptstadt Europas. Die Ernennung zur Kulturhauptstadt war Motor für einen Umbau in Richtung nachhaltige Mobilität. Im Fokus standen große Bereiche mit Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum in der Nähe des Flusses und des Stadtzentrums.

Im Zuge der Umgestaltung der Innenstadt von Umeå wurden Parkflächen auf der Straße entfernt, um Platz für eine neue Bibliothek und urbane Aktivitäten entlang des Flussufers zu schaffen.

Eine weitere Maßnahme war das Projekt „Green parking pay-off“. Hierbei bieten Immobilienentwickler nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen im Austausch für geringere Stellplatzanforderungen an. Beispiele für solche Dienstleistungen sind die Bereitstellung von Fahrradstationen und Umkleidekabinen, die Organisation von CarPooling-Angeboten (Mitfahrzentrale) und die Einzahlung in einen Mobilitätsmanagementfonds. Die Stadt Umeå möchte mit gutem Beispiel vorangehen und macht daher auch selbst vom Green parking pay-off Gebrauch.

Inzwischen wurde das Rathaus umgebaut, das neu entwickelte Quartier „Forsete“ ist fertiggestellt und die Parkplätze wurden in ein Parkhaus in der Nähe des Bahnhofs verlegt, das als Sammelgarage für dieses Gebiet fungiert.

Im Quartier Forsete mussten die Bauherren, statt selbst Parkplätze zu errichten, einen bestimmten Betrag in einen Mobilitätsfonds einzahlen, der für den Bau des Parkhauses verwendet wurde. Das Parkhaus bietet Parkplätze für Kunden, Besucher, Mitarbeiter und Anwohner des Gebiets. Wenn weitere Entwickler in dem Gebiet aktiv werden möchten, sei es um es zu erweitern oder die Nutzung zu ändern, wird zusätzliches Geld in



Abbildung 32: Parkhaus Umeå und das neue Quartier Forsete.
Quelle: Martina Hertel, Difu



Abbildung 33: In Umeå wurden Straßen für aktive Verkehrsträger – anstelle von Autos – gestaltet. Quelle: Martina Hertel, Difu

einen Fonds eingezahlt und ein zweites Parkhaus könnte gebaut werden.

Als Weiterentwicklung des Green parking pay-off prüft die Stadt Umeå die Möglichkeit, diese Idee auf ein neues Wohngebiet auszuweiten. Das neue Gebiet ist für ca. 3.000 Wohneinheiten geplant, wobei Parkplätze nur in Nachbarschaftsgaragen zur Verfügung stehen sollen. Dies stellt eine größere Herausforderung dar als das Parken am Arbeitsplatz, bietet aber gleichzeitig einen größeren Einfluss auf den Verkehr und die Flächennutzung in der Stadt.

Selbst wenn in neuen Stadtquartieren ehrgeizige Standards umgesetzt werden, stellt dies nur einen kleinen Prozentsatz der gesamten Stadtfläche dar. Das Erbe der teils großzügigen Stellplatzregelungen der Vergangenheit bleibt bestehen.



Abbildung 34: Die 12 Schritte der nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung (2. Auflage) – Ein Überblick für Entscheider.
 Quelle: Rupprecht Consult 2019/2021: 32



8. Weiterentwicklung der Regelungen zum Stellplatzbau als Teil des Parkraummanagements und ihre Integration in einen SUMP - Hauptergebnisse und Ausblick

Viel zu lang hat sich die Diskussion um nachhaltige Mobilität auf den fließenden Verkehr konzentriert. Dabei wurde übersehen, dass auch der ruhende Verkehr ein wesentlicher Faktor für die Wahl des Verkehrsmittels ist. Ausreichend und möglicherweise sogar kostenlose Parkplätze in der Nähe des Start- und Zielortes eines Weges verleiten zur Nutzung des eigenen Autos. Es ist daher wichtig, im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsplanung auch die (Nicht-)Verfügbarkeit von Parkplätzen zu thematisieren.

Die Errichtung von Parkplätzen und Stellplätzen in neuen Stadtquartieren sollte sich nicht mehr an der erwarteten Verkehrsnachfrage orientieren, sondern im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung an Zielwerten für den Modal Split. Für Pkw-Stellplätze bedeutet dies, dass Mindestanforderungen durch Maximalanforderungen ersetzt werden, während für alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad Mindestanforderungen an Anzahl und Qualität verpflichtend einzuführen sind. Darüber hinaus sollten bei der Planung neuer Quartiere Mehrfachnutzungsoptionen geprüft werden, so dass die Parkplätze effizienter genutzt werden. Parken für die Bedarfe Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit findet zumindest teilweise zu unterschiedlichen Zeiten statt.

Außerdem ist es wichtig, Parken und Wohnen nicht nur räumlich, sondern auch kostenmäßig zu trennen. Die Entfernung zum Auto sollte

mindestens so weit sein wie die nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle. Ein Stellplatz sollte nicht automatisch zur Wohnung dazugehören, sondern separat angemietet oder gekauft werden.

Ehrgeizige Standards bei Neubauten verfehlen ihre Wirkung, wenn nicht gleichzeitig das Parken im öffentlichen Raum im beplanten Gebiet und seiner Umgebung bewirtschaftet wird. Die Möglichkeit, im öffentlichen Raum kostenlos zu parken, sollte der Vergangenheit angehören. In Zukunft gilt es, die Nachfrage vom öffentlichen Raum weg und hin zum privaten Raum zu lenken.

Bauherren sollte durch die Regelungen zum Stellplatzbau die Möglichkeit gegeben werden, weniger Stellplätze errichten zu müssen, wenn Alternativen vorhanden sind. Hierzu zählen:

- Vorhandene hervorragende Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (sog. „ÖPNV-Bonus“)



- Ausarbeitung eines fortschrittlichen Mobilitätskonzepts für das Quartier
- Bereitstellung von Angeboten wie Carsharing, Bike-Sharing, Cargo-Bike-Sharing etc.
- Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen
- Angebot einer Mobilitätsberatung

Die konsequente Bewirtschaftung des Parkens im öffentlichen Raum und die Reduzierung von Parkplätzen im privaten Bereich unterstützen die Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel als Alternative zum privaten Auto. Gefördert werden sollten daher öffentliche Verkehrsmittel, die Infrastruktur für das Radfahren und Zufußgehen sowie Carsharing. Daher ist es klar, dass die Parkpolitik in den SUMP, Verkehrsentwicklungsplan oder Mobilitätsplan integriert werden muss. Parkraummanagement sollte ein wichtiger Teil der nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung sein, aber leider ist es bislang eines der am meisten vernachlässigten Segmente.

Zukünftig gilt es, Vorgaben zur Stellplatzzahl aus verkehrspolitischen Zielsetzungen, die auch die Entwicklung von Alternativen zum privaten Auto enthalten, abzuleiten. Die Begrenzung des Baus

Die Errichtung von Parkplätzen und Stellplätzen in neuen Stadtquartieren sollte sich nicht mehr an der erwarteten Verkehrsnachfrage orientieren, sondern im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung an Zielwerten für den Modal Split.

von Stellplätzen in neuen Bauprojekten schafft die Grundlage für eine nachhaltigere Mobilität, wenn Mobilitätslösungen Teil des Vorhabens sind. Es erscheint daher sinnvoll, Regelungen für den Stellplatzbau in Richtung Regelungen für Mobilitätslösungen weiterzuentwickeln.

9. Literaturverzeichnis

1. Baukostensenkungskommission (2015): Bericht der Baukostensenkungskommission im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen. Endbericht. November 2015, Berlin.
2. Christiansen P., Fearnley, N., Hanssen, J. U., Skollerud, K. (2017a): Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership, in: Transportation Research Procedia 25, Seiten 4185-4195.
3. Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N., Hanssen, J. U. (2017b): Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour, in: Transportation Research Part A 95, Seiten 198-206.
4. Dale, S., Frost, M., Ison, S., Budd, L. (2019): The impact of the Nottingham Workplace Parking Levy on travel to work mode share, in: Case Studies on Transport Policy, Volume 7, Issue 4, December 2019, Seiten 749-760.
5. Eriksen, H. C. (2018): The effect of flexible parking norms on car use and car ownership in new residential development: a multiple-case study of Malmö, Gothenburg and Copenhagen, <http://danskedelebiler.dk/wp-content/uploads/2018/04/Flexible-parking-norms-effect-on-car-use-and-car-ownership-in-residential-housing.pdf> (Abruf: 26.05.2021).
6. Freie Hansestadt Bremen (Hrsg.) (2021): Wirksamkeit Mobilitätskonzepte - Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes. Bearbeitet von Teamred Deutschland GmbH, Berlin.
7. Gertz, C. (2018): Stellplatzschlüssel und Mobilitätskonzepte – Erste Bilanz nach Aufhebung der Stellplatzverpflichtung im Wohnungsbau in Hamburg, in: PlanerIn, Heft 3/2018, S. 19-21.
8. Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) (2017): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, Köln.
9. Guo, Z. (2016): From Parking Minimums to Parking Maximums in London, <https://www.accessmagazine.org/fall-2016/from-parking-minimums-to-parking-maximums-in-london/> (Abruf: 26.05.2021).
10. Heinrichs, E., Schreiber, M., Rath, S., Kosarev, I., Weinke, L. (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Endbericht. Forschungsprogramm „Zukunft Bau, eine Forschungsinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)“. Im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Berlin.
11. Klein, M., Klinger, T., Lanzendorf, M. (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25., Frankfurt a.M.
12. Küster, F., Peters, M. (2018). Making buildings fit for sustainable mobility – Comparing regulations for off-street bicycle and car parking in Europe. European Cyclists' Federation. November 2018, Brussels.

13. Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) (2019): Leitfaden zur Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze für Pkw sowie Fahrradabstellplätze, <https://www.oberursel.de/pdf-pool/stadtrecht/stellplatzsatzung-leitfaden-270619.pdf?cid=6y4> (Abruf: 06.05.2021).
14. Mingardo, G. (2016): Articles on Parking Policy, <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A0b6661d5-1ddf-43f4-bc11-24deae12d405> (Abruf: 26.05.2021).
15. Mingardo, G., van Weeb, B., Rye, T. (2015): Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, <https://www.napier.ac.uk/~media/worktribe/output-171903/urban-parking-policy-in-europe-a-conceptualization-of-past-and-possible-future-trends.pdf> (Abruf: 26.05.2021).
16. Rupprecht Consult (Hrsg.) (2019/2021). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln (2019), Frankfurt (2021).
17. Rye, T. (2017): Tom Rye on parking standards, in: Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J. et al.: Parking management and incentives as successful strategies for energy-efficient urban transport, Push&Pull-Project, final report, http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2017/0217/doc/Push&Pull_Final_Brochure_EN_web_final.pdf (Abruf: 26.05.2021).
18. Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J. et al. (2015): Catalogue on Parking Management Solutions, https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/pp_pm_catalogue_01062015_final.pdf (Abruf: 26.05.2021).
19. Sprei, F., Hult, C., Hult, Å., Roth, A. (2020): Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements, <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/5/1744> (Abruf: 26.05.2021).
20. Stadt Darmstadt (o.J.): Lincolnsiedlung. Mobilitätskonzept. Modell-Quartier für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt.
21. Willi, E. (2019): Parkraumplanung im Zeichen der Verdichtung. Das Beispiel der Stadt Zürich. Vorlesungsreihe „Standort- und Projektentwicklung“, ETH Zürich 15. November 2019.

www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Sie spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider. Die Europäische Kommission ist nicht verantwortlich für die Verwendung der der darin enthaltenen Informationen. Alle Bilder werden von den jeweiligen Partnern zur Verfügung gestellt (sofern nicht anders angegeben) und sind für die Wiedergabe in dieser Publikation freigegeben



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP ist ein Projekt der CIVITAS Initiative.
Mehr Informationen unter - civitas.eu

Dieses Projekt wurde mit Mitteln aus dem Forschungs- und Innovationsprogramms der Europäischen Union Horizon2020 unter der Vereinbarung Nr. 769072 gefördert.