

Dieser Leitfaden richtet sich an Gemeinden, die mit einer Anpassung ihrer Stellplatzschlüssel einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitäts Herausforderungen der nächsten Jahre leisten möchten.

P 04 STELLPLATZSCHLÜSSEL

Oft gestellte Fragen (FAQ)

- > Wie wirken sich Stellplatzschlüssel auf Mobilität und Wohnungspreise aus?
- > Wie legt die Gemeinde Stellplatzschlüssel fest?
- > Welche Stellplatzschlüssel gibt es und worauf sollte man achten?
- > Welche Stellplatzschlüssel werden den Gemeinden vorgeschlagen?
- > Warum schreibt der Staat keine Stellplatzschlüssel vor?

Themen

Auswirkungen der Stellplatzschlüssel	3
Festlegen der Stellplatzschlüssel im PAG	7
Aktuelle Stellplatzschlüssel in Luxemburg	8
Empfehlungen für kommunale Stellplatzschlüssel	10
Stellplatzschlüssel für Fahrräder	14
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen	16

Auf einen Blick

In Luxemburg legen die Gemeinden die Stellplatzschlüssel im *Plan d'Aménagement Général* (PAG, Flächennutzungsplan) fest. Unter der Voraussetzung, dass das Parken im öffentlichen Raum reglementiert und kontrolliert wird, können Stellplatzschlüssel zu einer allgemeinen Verbesserung der Verkehrslage sowie zum Schaffen bezahlbaren Wohnraums beitragen. Innerhalb eines im PNM 2035 definierten Mobilitätsraums sollten die Stellplatzschlüssel für Arbeitsplätze in benachbarten Gemeinden aufeinander abgestimmt und an den Kontext der Mobilitätsräume angepasst sein. Ein zu großzügiges Stellplatzangebot schafft sonst zusätzlichen Verkehr in den Spitzenstunden auf Straßen, die dafür nicht ausgelegt sind. Für jeden Mobilitätsraum des PNM 2035 werden Stellplatzschlüssel vorgeschlagen. Zumindest bei Wohnungen sollten auch für Fahrräder Stellplatzschlüssel vorgeschrieben werden.

Glossar

Stellplatz vs. Parkplatz Die Fachliteratur unterscheidet zwischen einem Stellplatz (Fläche zum Abstellen eines Fahrzeugs auf einem Privatgrundstück) und einem Parkplatz (Fläche zum Abstellen eines Fahrzeugs im öffentlichen Raum, wie z. B. auf einem Parkstreifen, bzw. auf öffentlichen Verkehrsflächen, wie z. B. in einem Parkhaus). Im allgemeinen Sprachgebrauch in Luxemburg wird der Begriff „Parkplatz“ sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Parkraum genutzt. Aus diesem Grund wird in der Parkraumstrategie auf den Sammelbegriff „Parkplatz“ zurückgegriffen, um sämtliche Arten an Parkplätzen zu beschreiben.

Stellplatzschlüssel Regelung im kommunalen PAG (*Plan d'Aménagement Général*), die festlegt, wie viele Parkplätze für Autos und Fahrräder bei einem Neubau bzw. bei einem substanziellen Umbau eines Gebäudes höchstens erlaubt sind oder mindestens verlangt werden.

Nutzungskategorie Klassifizierung von Gebäuden nach ihrer Nutzung, wie z. B. Wohnen oder Einzelhandel. Für unterschiedliche Nutzungskategorien sollten unterschiedliche Stellplatzschlüssel vorgeschrieben werden.

Mobilitätsraum Im PNM 2035 identifizierte Region mit spezifischen Herausforderungen in puncto Mobilität. > Siehe www.pnm2035.lu | Seite 10

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Wie wirken sich Stellplatzschlüssel auf Mobilität und Wohnungspreise aus?

Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Parkplätzen am Quell- und Zielort sind **entscheidende Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl**. Je mehr Parkplätze an Arbeits- oder Ausbildungsplätzen zur Verfügung stehen, desto mehr wird das Straßennetz in den Spitzenstunden belastet. In Kombination mit der **Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze** sowie attraktiven Mobilitätsalternativen (z. B. öffentlicher Verkehr, Radwege) kann ein **restriktiver Stellplatzschlüssel** substantiell zu einer Verbesserung der Verkehrslage beitragen. Autoparkplätze erhöhen den **Wohnungspreis** [> siehe Seite 4](#). Gemeinden können bezahlbaren Wohnraum fördern, indem sie für Bauprojekte, die entweder eine **geringere Mobilitätsnachfrage** generieren oder über besonders **attraktive Mobilitätsalternativen** verfügen, einen niedrigeren Stellplatzschlüssel ermöglichen [> siehe Seite 10](#).

Wie legt die Gemeinde Stellplatzschlüssel fest?

Die Gemeinde bestimmt die Stellplatzschlüssel in ihrem **PAG (Plan d'Aménagement Général)** [> siehe Seite 7](#). In diesem gibt sie vor, wie viele Parkplätze für Autos und Fahrräder bei Neubauvorhaben auf dem Grundstück (oder in unmittelbarer Nähe) mindestens realisiert werden müssen, bzw. maximal angelegt werden dürfen. Dabei hängt die Anzahl vorgeschriebener Parkplätze von der **Nutzung des Gebäudes** und von der zu erwartenden Nachfrage ab. Um möglichst vielen Situationen Rechnung tragen zu können, sollten im PAG mehrere **Arten von Stellplatzschlüsseln** definiert werden [> siehe Seite 10](#).

Welche Stellplatzschlüssel gibt es und worauf sollte man achten?

Beim Definieren von Stellplatzschlüsseln wird im PAG zwischen den einzelnen **Nutzungskategorien**, wie z. B. Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen/Verwaltung und Handwerk/Industrie unterschieden [> siehe Seite 7](#). In einigen PAG werden neben den **Minimalwerten** für bestimmte Nutzungskategorien auch **Maximalwerte** (insbesondere für Büroflächen) vorgeschrieben [> siehe Seite 8](#). Zusätzlich sollten im PAG auch Richtlinien zur Anzahl von **Fahrradstellplätzen** enthalten sein [> siehe Seite 14](#).

Welche Stellplatzschlüssel werden den Gemeinden vorgeschlagen?

Sowohl die Mobilitätsbedürfnisse als auch die Mobilitätsnachfrage einer Gemeinde hängen eng mit dem **Mobilitätsraum** zusammen, in dem sie sich befindet. In diesem Leitfaden werden für jeden Mobilitätsraum des Nationalen Mobilitätsplans 2035 **spezifische Stellplatzschlüssel** vorgeschlagen [> siehe Seite 10](#).

Warum schreibt der Staat keine Stellplatzschlüssel vor?

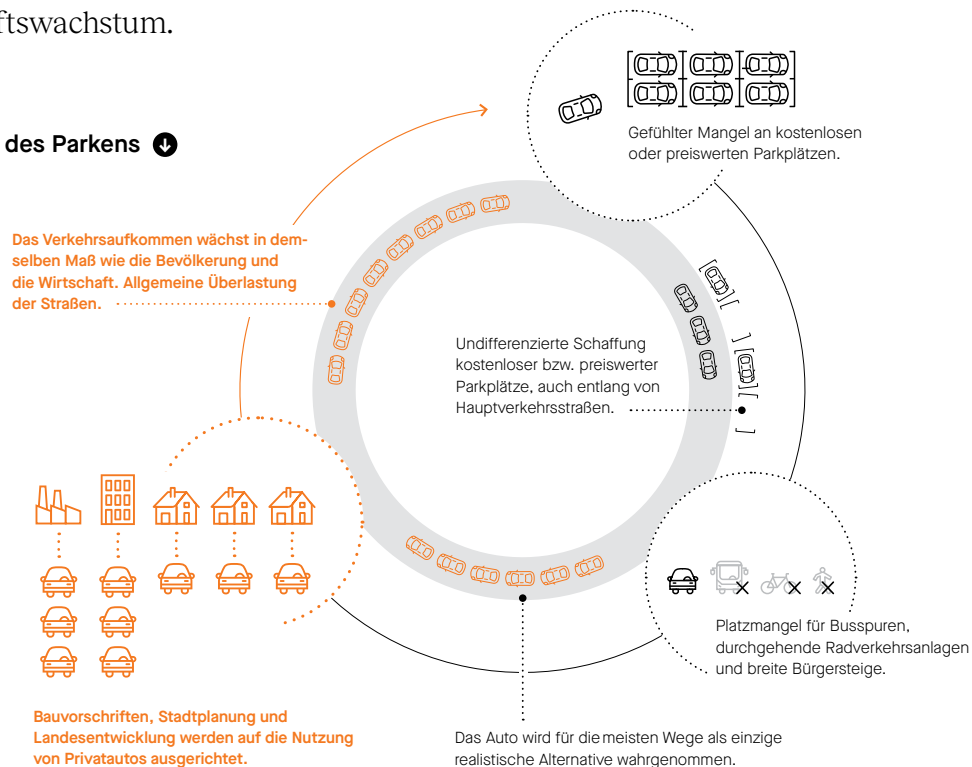
Stellplatzschlüssel haben einen großen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Großregion. 2013 wurden im Vorentwurf des **sektoriellen Leitplans „Transport“ (PST)** Mindest- und Maximalwerte für Parkraumschlüssel vorgeschlagen. Der *Conseil d'État* warf jedoch die Frage der Rechtsunsicherheit auf, wenn bereits rechtskräftige PAG oder PAP der Gemeinden andere Richtwerte festhalten. Deshalb wurden die Empfehlungen für Parkraumschlüssel aus dem *Projet de PST* gestrichen.

Auswirkungen der Stellplatzschlüssel

Stellplatzschlüssel und Mobilitätsverhalten

Mindestwerte für Stellplatzschlüssel am Arbeitsplatz koppeln die Stauzunahme an das Wirtschaftswachstum.

Der Teufelskreis des Parkens ⬇



Die sich verschlechternde Verkehrslage wird oft als einer der Besorgnis erregendsten Nebeneffekte des Wirtschaftswachstums aufgeführt. Diese Sorge ist gerechtfertigt, wenn Arbeitnehmer an ihrem Arbeitsplatz einen günstigen Parkplatz vorfinden. So führt ein großzügiges **Stellplatz-Minimum** für Arbeitsplätze automatisch zu einer Stauzunahme. Wirtschaftswachstum und Straßenverkehrsaufkommen können z. B. dadurch

entkoppelt werden, dass Parkplätze am Arbeitsplatz nur noch in dem Ausmaß vom Arbeitgeber bezuschusst werden, wie sie zu Fahrgemeinschaften und – falls möglich – einem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr anregen. Letzteres bedeutet auch, dass Arbeitsplätze in großem Umfang dort angesiedelt werden sollen, von wo aus auch **attraktive Mobilitätsalternativen** in das gesamte Einzugsgebiet bestehen > [siehe Seite 5](#).

Die Geschichte der Stellplatzschlüssel

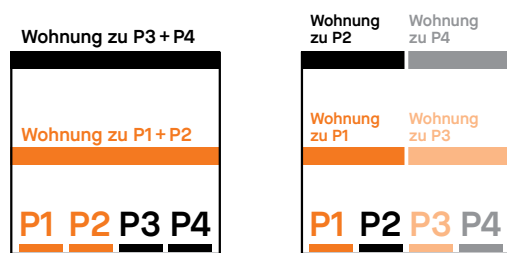
Als man in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts möglichst viele Haushalte dazu bewegen wollte, sich ein Auto zu kaufen, wurden die ersten **Mindestwerte für Stellplatzschlüssel** eingeführt. Die wachsende Zahl abgestellter Fahrzeuge sollte den Verkehrsfluss innerorts nicht behindern (z. B. *Reichsgaragenordnung* von 1939). Da eine Autofahrt umso attraktiver ist, je näher man sein Fahrzeug am Ausgangspunkt vorfindet und am Zielort abstellen kann, haben sich Mindestwerte für Stellplatzschlüssel als Instrument zur **Förderung des motorisierten Individualverkehrs** bis heute bewährt. Allerdings spitzen sich dadurch

verkehrs- und wohnungsbaupolitische sowie landesplanerische Probleme zu. Aus diesem Grund **entfernen sich immer mehr Städte von den Mindestwerten** für Stellplatzschlüssel und ordnen ihre Stellplatzverordnungen den Zielen eines ausgeglichenen Mobilitäts- und Wohnungsangebots unter. Das tun insbesondere Städte, denen eine sehr **hohe Lebensqualität** nachgesagt wird, wie z. B. Wien, Zürich, Kopenhagen, Vancouver und Paris. Diese Städte stimmen alternative Mobilitätsangebote, Parkraumbewirtschaftung > [siehe P02](#) und Stellplatzverordnungen aufeinander ab.

Stellplatzschlüssel und Wohnungsbau

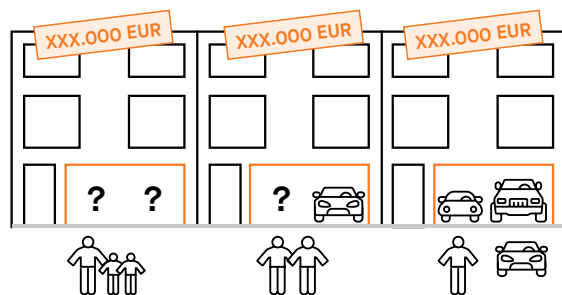
Ein Stellplatz-Minimum für Wohnungen schränkt den Wohnungsbau ein und verteuert das Wohnen insbesondere für Haushalte, die ohne, oder mit weniger Privatautos leben möchten. Autoärmere Bauvorschriften müssen allerdings mit einer Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze einhergehen, sonst stellen die Anwohner ihre Autos im öffentlichen Raum ab.

Weniger und teurere Wohnungen durch ein hohes Stellplatz-Minimum ⬇️



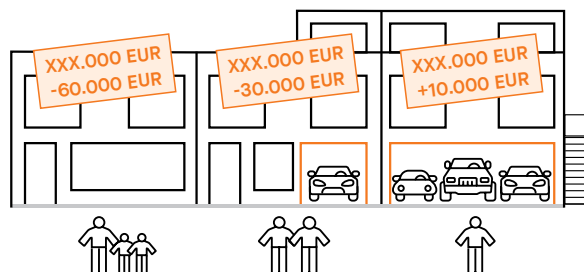
Bei einem Mindest-Stellplatzschlüssel von 2 Parkplätzen pro Wohnung sind auf diesem Grundstück nur 2 große (links), statt 4 kleine (rechts) Wohnungen möglich.

Bei der in Luxemburg gängigen Nahverdichtung, wie zum Beispiel dem Bau eines Mehrfamilienhauses auf dem Grundstück eines ehemaligen Einfamilienhauses, wird die **Anzahl neuer Wohnungen** oft nicht durch die im PAG erlaubte Wohnungsdichte, sondern **durch die im PAG pro Wohnung vorgeschriebene Mindestanzahl an Parkplätzen begrenzt**.



Undifferenzierte Stellplatzschlüssel verteuern das Wohnen.

Je nach Lage und Ausstattung kostet der Bau eines Tiefgaragenparkplatzes 30 000 bis 50 000 Euro und der eines Hochgaragenparkplatzes 23 000 bis 33 000 Euro. Dürfen Wohnungen nur mit Parkplatz gebaut, verkauft oder vermietet werden, bzw. werden die Kosten der Parkplätze pauschal auf alle Wohnungen eines Mehrfamilienhauses verteilt, **erhöht sich der Preis auch für die Haushalte, die ohne oder mit weniger Autos leben möchten**.



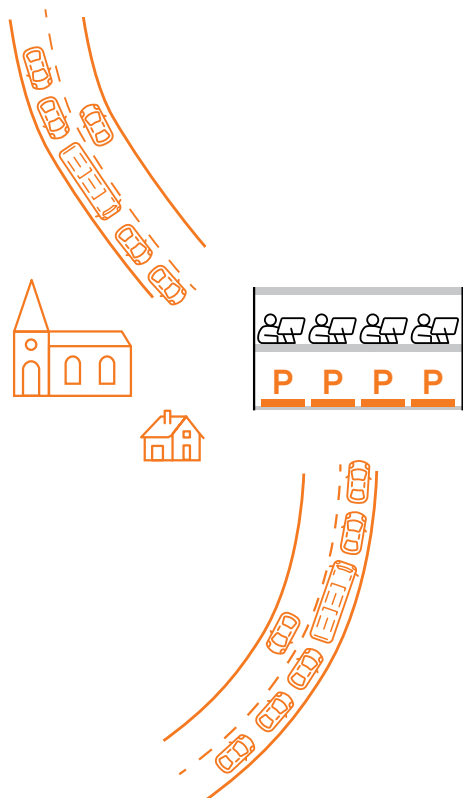
Differenzierte Stellplatzschlüssel fördern differenzierte Mobilitätsgewohnheiten.

Werden **fixe Stellplatzschlüssel** in einem Neubaugebiet **pauschal auf das gesamte Neubaugebiet**, statt - wie aktuell üblich - auf jedes einzelne Gebäude angewandt, so können sowohl Gebäude mit weniger, als auch solche mit mehr Parkplätzen angeboten werden. Wenn ein Überschuss an privaten Parkplätzen für einige Wohnungen erlaubt ist und dieser die Wohnungsdichte nicht einschränkt, ist das für das Verkehrsaufkommen nicht zwingend problematisch: Sammlerautos, Cabrios, Wohnwagen etc. sind oft nicht zusätzlich, sondern anstelle von anderen Autos unterwegs.

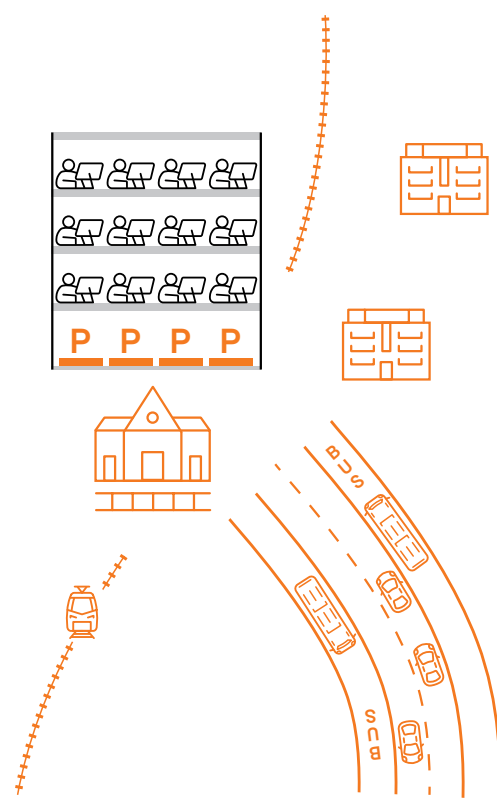
Stellplatzschlüssel und Raumplanung

Mit einem großzügigen Stellplatzschlüssel Arbeitsplätze an Orte zu locken, die nicht über einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr verfügen, führt nachhaltig zu Schleichverkehr und Stau in den umliegenden Ortschaften. An den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs hingegen sind auch Arbeitsplätze mit restriktivem Stellplatzschlüssel attraktiv.

Parkplatzbedarf und Auswirkungen auf den Verkehr je nach Standort 📍



Großzügige Stellplatzschlüssel für Gewerbegebiete im ländlichen Raum führen zur Überlastung von Landstraßen, wo kein attraktiver öffentlicher Verkehr angeboten werden kann.



An den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs sind restriktivere Stellplatzschlüssel für Dienstleistungs-Arbeitsplätze möglich.

Internationale Beispiele

Flexible Stellplatzregelung in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen

Die Stadt Mainz nutzt seit 2015 bei der Festlegung des Stellplatzschlüssels die Handlungsmöglichkeiten, die die rheinland-pfälzische Landesregierung den Kommunen einräumt. Ihre Stellplatzregelung definiert einen **ÖV-Bonus** (10 % – 30 %), der die Qualität der ÖV-Erschließung widerspiegelt. So werden in Gebieten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr die erforderliche Stellplatzanzahl und somit die Baukosten der Bauvorhaben reduziert.

Auch in Nordrhein-Westfalen ist es dem Bauträger möglich, auf einen Teil der Parkplätze zu verzichten, wenn verschiedene **Mobilitätskriterien** erfüllt sind. Damit kann sich bspw. durch eine Carsharing-Station die erforderliche Anzahl an Parkplätzen um bis zu 10 % verringern. > **Siehe P 07** Bei Fahrradmietstationen oder beim Verleih von Spezialrädern kann die Anzahl der Autostellplätze um 5 % verringert werden. Andere Kriterien sind u.a. die Förderung von Fahrgemeinschaften, ÖV-Vergünstigungen und Parkraumbewirtschaftung.

Regionales Parkraummanagement in Vorarlberg

Die Vorarlberger Gemeinden Bregenz, Hard, Schwarzach, Wolfurt und Lustenau setzen im Rahmen des „Plan-b“-Programms auf ein **regional abgestimmtes Parkraummanagement**. Dadurch soll der begrenzte Parkraum innerorts effizienter genutzt und gleichzeitig eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel gefördert werden. Neben einer kostenfreien Zone für Kurzzeitparker und gebührenpflichtigen Parkplätzen, werden für die Angestellten der jeweiligen Gemeinden sogenannte **„Ecopoints“** als Anreiz eingesetzt. Jeder, der keinen Autoparkplatz in Anspruch nimmt, wird mit Bonuspunkten belohnt, die am Jahresende in Gutscheine (bspw. für Fahrradservice oder ÖV-Tickets) eingetauscht werden können. Dieser Mobilitätsbonus wird dabei durch die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung finanziert. Durch diese Maßnahme konnte der Autoanteil auf dem Arbeitsweg der Gemeindebeamten zwischen 2016 und 2019 von 41 % auf 24 % reduziert werden, während der Fahrradanteil von 38 % auf 56 % gestiegen ist.

Mobilitätsvertrag zwischen der Stadt Graz und privaten Bauträgern

2011 wurde in der Stadt Graz zum ersten Mal ein **Mobilitätsvertrag** zwischen der Stadt und einem privaten Träger eines Wohnungsbauprojekts unterzeichnet. Unter der Prämisse, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, werden in diesem Vertrag, als Gegenleistung für einen **Maximalwert für die Anzahl an Autoparkplätzen**, die folgenden „Pull-Maßnahmen“ festgehalten:

- Optimaler und ausreichender Platz für das Abstellen von Fahrrädern
- Verfügbarkeit von Carsharing mit E-Fahrzeugen
- Bei Erstbezug: Bereitstellung von Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr
- Errichtung von Fuß- und Radwegquerungen am Standort
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Errichtung von Paketstationen
- Mobilitätsberatung und -marketing
- Elektronische Informationstafel an der nächsten ÖV-Haltestelle
- Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen im Zweijahresrhythmus

Ein solcher Vertrag setzt voraus, dass der **Bauträger** auch noch **nach Fertigstellung der Gebäude**, z. B. als Vermieter, aktiv am Betrieb des Gebäudekomplexes teilnimmt. Da es in seinem Interesse liegt, dass die einzelnen Maßnahmen greifen, zieht er sich nicht, wie sonst üblich, nach Bauende aus der Verantwortung zurück. Zwischen 2011 und 2020 schloss die Stadt Graz 33 solcher Verträge ab.

London: Wechsel von minimalen zu maximalen Stellplatzschlüsseln

In London wurde der **Wechsel von Minimal- auf Maximalwerte** zunächst auf den zentralen Bereich begrenzt, bevor diese Änderung im Jahr 2004 auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet wurde. Untersuchungen ergaben anschließend, dass durch das Abschaffen der Minimalwerte bei 67 % der Bauvorhaben weniger als die vorher mindestens geforderten Parkplätze realisiert wurden. Schlussfolgernd wurde festgestellt, dass durch den Wegfall der Mindeststellplatzanforderungen zwischen 2004 und 2010 **bei Neubauprojekten 40 % weniger Parkplätze** geschaffen wurden, als dies vor der Regeländerung der Fall gewesen wäre.

Festlegen der Stellplatzschlüssel im PAG

Die wesentlichen Instrumente der Kommunalplanung sind der **Flächennutzungsplan „PAG“** (*Plan d'Aménagement Général*), die **Bebauungspläne für Neubau- und Bestandsquartiere „PAP NQ“** und **„PAP QE“** (*Plan d'aménagement particulier „nouveau quartier“* und *„quartier existant“*) sowie die **kommunale Bauordnung „RBVS“** (*Règlement sur les Bâtisses, les Voies Publiques et les Sites*). Jeder einzelne PAP NQ wird von einem **Schéma Directeur** geleitet, das Konzepte in punkto Stadtentwicklung, Mobilität, Landschafts- und Grünraumaufwertung beschreibt.

- > Der **PAG** legt die Stellplatzschlüssel fest, also **wie viele** Parkplätze für unterschiedliche Nutzungen mindestens oder höchstens zu realisieren sind. Dies geschieht in der Regel mithilfe von Bezugsgrößen wie der Wohneinheit oder der Fläche (z. B. 1 Stellplatz pro Wohneinheit oder maximal 1 Stellplatz pro 200 m² Bruttogeschossfläche in Bürogebäuden).
- > Der **PAP** regelt, **wo und wie** die Parkplätze angelegt werden können.
- > Das **RBVS** bestimmt die **minimale Qualität** eines Stellplatzes, z. B. die Anforderungen an eine Zufahrt (maximal 15% Gefälle etc.).
- > Die **Schémas Directeurs** dienen der **konzeptuellen Entwicklung** von neuen Wohnvierteln (*nouveaux quartiers*). Sie können die reglementarischen Vorgaben des PAG durch flexiblere Vorgaben und Empfehlungen ergänzen. In einem Leitfaden zum *Schéma Directeur* schlägt das Innenministerium zum Thema Parkraumkonzept die folgenden Elemente vor:
 - Angabe der Anzahl an Parkplätzen (Auto und Fahrrad) pro Wohneinheit, Bürofläche oder sonstige Nutzungsart,
 - Beschreibung des Parkraumkonzepts (z. B. Parkhaus, Tiefgarage oder individuelle bzw. gebündelte Carports),
 - Abschätzung der erforderlichen Anzahl an öffentlichen Parkplätzen.

Das *règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune* bildet die Grundlage für die reglementarischen Festsetzungen. Artikel 25 sieht dabei vor, dass die minimale und maximale Anzahl an Parkplätzen abhängig von der Nutzung des Grundstücks und ggf. der Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs definiert wird. Auf kommunaler Ebene ist dieses *règlement* für die Definition von Stellplatzschlüsseln für Autos und Fahrräder maßgeblich.

Je mehr Nutzungskategorien im PAG ihren eigenen Stellplatzschlüssel haben, **desto klarer sind die Vorgaben für die Bauträger** und desto weniger liegt die Schaffung von Parkplätzen im persönlichen Ermessen der kommunalen Entscheidungsträger.

Durch **Sonderregelungen** (*dérogations*) kann die Gemeinde im PAG Sonderfälle bestimmen, bei denen der Stellplatzschlüssel projektabhängig angepasst werden darf > [siehe Seite 9](#). So kann auch definiert werden, ob die Parkplätze grundsätzlich auf derselben Parzelle wie die entsprechende Nutzung geschaffen werden müssen, oder ob sie auch außerhalb der Parzelle – z. B. in einem Umkreis von 300 m – angelegt werden dürfen. Des Weiteren kann festgelegt werden, ob **Synergien** (z. B. *mutualisation* mit den umliegenden Unternehmen) gesucht werden dürfen oder gar müssen. Solche Vorgaben sind im PAG notwendig, um **gebündelte Parkraumlösungen**, wie z. B. Sammelgaragen, zu ermöglichen oder auch, um Parkplätze mit benachbarten Unternehmen bzw. Mehrfamilienhäusern teilen zu dürfen. > [Siehe P 03](#)

Bei der Entwicklung neuer Quartiere, die erst zu einem späteren Zeitpunkt gut an den öffentlichen Verkehr angebunden werden, können in einer ersten Phase **provisorische Parkplätze** genehmigt werden. Darauf wird vor allem bei größeren (öffentlichen) Wohnungsbauprojekten zurückgegriffen. Als Beispiel ist hierbei das Projekt „Dudelange Neischmelz“ anzuführen, wo der PAG der Stadt Dudelange genehmigt, dass die maximale Anzahl an Autoparkplätzen für eine maximale Dauer von 5 Jahren um höchstens 5% erhöht werden darf. Die provisorischen Parkplätze müssen gebündelt in einer für öffentliche Gebäude und Einrichtungen reservierten Zone angelegt werden. Die Maximaldauer gilt ab dem Datum der Baugehehmigung. Falls die Umstände es rechtfertigen, kann der Bürgermeister die provisorische Genehmigung erneuern.

Aktuelle Stellplatzschlüssel in Luxemburg

Aktuell (2023) wird von den luxemburgischen Gemeinden für praktisch jede Nutzungskategorie eine Mindestanzahl an Parkplätzen verlangt. Die wenigsten PAG sehen in Sonderfällen die Möglichkeit vor, auch in bestehenden Vierteln (*quartiers existants*) eine geringere Anzahl an Parkplätzen zu erlauben.

In einzelnen luxemburgischen PAG kommen folgende Stellplatzregelungen bereits als Ergänzungen zum üblichen Stellplatz-Minimum vor:

- > Minimaler Stellplatzschlüssel für **Fahrräder** (z. B. für Mehrfamilienhäuser, öffentliche Einrichtungen und Einzelhandel)
- > Differenzierung der Stellplatzanzahl **nach Typ oder Art der Wohnung** (z. B. niedriger Parkraumschlüssel für kleinere Wohnungen)
- > Berücksichtigung des Mobilitätsangebots, wie z. B. geringes Stellplatz Minimum für Wohneinheiten in unmittelbarer **Nähe einer ÖV-Haltestelle**
- > **Maximalwerte** für bestimmte Nutzungsarten, wie z. B. Bürogebäude
- > Stellplatzschlüssel für **weitere Nutzungen**, wie z. B. Schulen oder Kindertagesstätten
- > Stellplatzvorgaben für **Nutzfahrzeuge** (*utilitaires*) bei gewerblichen Nutzungen, z. B. Minimalwert für Kleinlaster (*camionnettes*)
- > Weitergehende **Ausnahmeregelungen**, wie z. B. für autofreie bzw. **autoarme Viertel** (Pilotprojekte, Pionierviertel), **denkmalgeschützte Gebäude, sozialen Wohnungsbau**
- > **Stellplatzablösung**, also ein finanzieller Abschlag für nicht realisierte Parkplätze (*taxe compensatoire*)

Vielerorts fehlen aber, sogar für wichtige Nutzungsarten, noch **spezifische Stellplatzschlüssel**. So kommt es vor, dass beim Bau einer Grundschule das gleiche Stellplatz-Minimum wie für Büroflächen verlangt wird. Oder, dass es im alleinigen Ermessen des Bürgermeisters liegt, ob ein Arbeitgeber mit 900 Angestellten 900, 600 oder 300 Parkplätze bauen darf oder muss.

Beispiele von Stellplatzschlüsseln in Luxemburg (Stand 2023)

Für **Ein- und Mehrfamilienhäuser** schreiben die Gemeinden auf unterschiedliche Weise – vereinzelt auch für Fahrräder – Mindest-Stellplatzschlüssel vor. Autoarme Viertel werden in den allerwenigsten PAG vorgesehen.

- > Mindestens 1 Parkplatz pro Wohneinheit mit einer Wohnfläche von 55 m² oder weniger, mindestens 2 Parkplätze pro Wohneinheit mit einer Wohnfläche von mehr als 55 m² (Clervaux)
- > Mindestens 2 Parkplätze pro Einfamilienhaus – entweder 2 innerhalb des Gebäudes oder jeweils 1 innerhalb und 1 außerhalb des Gebäudes (Dippach)
- > Mindestens 1 Parkplatz und mindestens 1,2 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit in einem Mehrfamilienhaus (Hesperange)
- > Mindestens 1 Fahrradstellplatz pro Wohneinheit unter 60 m² und mindestens 2 in größeren Wohneinheiten eines Mehrfamilienhauses (Echternach)

Die restriktivsten Stellplatzschlüssel findet man in **Neubauvierteln öffentlicher Bauträger**.

- > „Wunne mat der Woolz“ (*Fonds du Logement*): 1 Parkplatz pro Wohneinheit, Sammelparkhäuser, der Fonds bleibt Eigentümer der Parkplätze (Wiltz)
- > Quartier Neischmelz (*Fonds du Logement*): maximal 0,8 Parkplätze pro Wohneinheit in Sammelparkhäusern (Dudelange)
- > Quartier Kuebebiert (*Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg*): 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit in Sammelgaragen (Luxemburg)
- > Elmen (*Société Nationale des Habitations à Bon Marché*): mindestens 1 und maximal 2 Parkplätze pro Wohneinheit, wobei die Parkplätze nicht zwingend auf der Parzelle der Wohneinheit, sondern lediglich innerhalb des PAP zu schaffen sind (Kehlen)

Einige Gemeinden passen den Stellplatzschlüssel dem **Angebot des öffentlichen Verkehrs** an.

- > Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 1 Parkplatz pro Wohneinheit im Umkreis von 650 m zum Bahnhof (Mersch)
- > Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 1 Parkplatz pro Wohneinheit im Umkreis von 600 m zum Bahnhof (Ettelbruck)

Bei **Büroflächen** sind die Stellplatzschlüssel benachbarter Gemeinden noch sehr unterschiedlich. Dies kann die lokale Verkehrslage substanziall beeinträchtigen.

- > Maximal 1 Parkplatz pro 175 m² Brutto-Bürofläche und mindestens 1 Parkplatz pro 300 m² Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1000 m² 4 bis 5 Parkplätze (Luxemburg)
- > Maximal 1 Parkplatz pro 55 m² Brutto-Bürofläche und mindestens 1 Parkplatz pro 75 m² Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1000 m² 14 bis 18 Parkplätze (Leudelange)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro 45 m² Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1000 m² mindestens 23 Parkplätze (Niederanven)

Obwohl **Gewerbegebiete** zu den Hauptverkehrszeiten, bzw. beim Schichtwechsel, eine sehr hohe Mobilitätsnachfrage generieren, wird für die meisten Gewerbegebiete weder ein Stellplatzschlüssel noch ein Mobilitätskonzept vorgeschrieben.

- > Mindestens 1 Parkplatz pro 45 m² Brutto-Bürofläche (*Innovation Campus, Bissen*)

Die Anzahl der Stellplätze für **Nutzfahrzeuge** (*utilitaires*) wird in der Regel den spezifischen Bedürfnissen des Unternehmens angepasst.

- > Handels-, Dienstleistungs-, Büro- und Handwerksbetriebe müssen, abhängig von der Art des Unternehmens, eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für Nutzfahrzeuge auf ihrem Grundstück vorsehen. Die Anzahl der Autoparkplätze wird unter Berücksichtigung der betreffenden Tätigkeit, der Lage des Projekts und seiner Nachbarschaft festgelegt (Esch-sur-Alzette).

Bei **Grundschulen** gehen die meisten Gemeinden davon aus, dass das gesamte Lehrpersonal mit dem Auto zur Arbeit kommt.

- > Maximal 1 Parkplatz pro Klassenzimmer (Esch-sur-Alzette)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro Klassenzimmer (Bech)
- > Je nach Zone: Mindestens 1 Parkplatz und 1 Fahrradstellplatz pro 10 Schüler bzw. mindestens 1 Parkplatz pro 100 m² Bruttogeschossfläche (Hesperange)

Stellplatzschlüssel für **weitere Nutzungen** werden von den Gemeinden sehr unterschiedlich definiert.

- > Mindestens 1 Parkplatz pro 4 Sitzplätze für Gaststätten und Restaurants (Mondercange)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Betten für Hotels (Hobscheid)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Sitzplätze für Tagungsräume, Kinos und Kirchen (Waldbillig)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Sitzplätze für Kinos und Kirchen (Dudelange)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro Zimmer für Krankenhäuser (Ettelbruck)
- > Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Kinder (jedoch mindestens 2 Parkplätze) für Kindertagesstätten (Grevenmacher)

Manche Gemeinden sehen vor, dass der Bürgermeister, bzw. der Gemeinderat **Ausnahmeregelungen** (*dérogations*) erstellen kann.

- > Der Gemeinderat kann aus städtebaulichen und ästhetischen Gründen sowie aus Sicherheits- oder Mobilitätsgründen verlangen, dass zusätzliche Parkplätze geschaffen oder die Zahl der erforderlichen Parkplätze verringert wird (Schengen).
- > Aus städtebaulichen und sozialen Gründen oder auch aus Mobilitätsgründen, kann der Bürgermeister eine Anpassung des Stellplatzschlüssels anfordern (Bettembourg).
- > Der Bürgermeister kann bei öffentlichen Einrichtungen (*logements de type collectif sous tutelle publique*), wie z. B. betreutem Wohnen, Hospizen, Krankenhäusern, Betreuungseinrichtungen und Studentenwohnheimen von der vorgeschriebenen Parkplatzanzahl abweichen (Dippach).
- > Für sämtliche Nutzungen, die nicht im PAG aufgeführt sind, wird der Stellplatzschlüssel jeweils definiert und es können weiterführende Studien verlangt werden (Parc Hosingen).

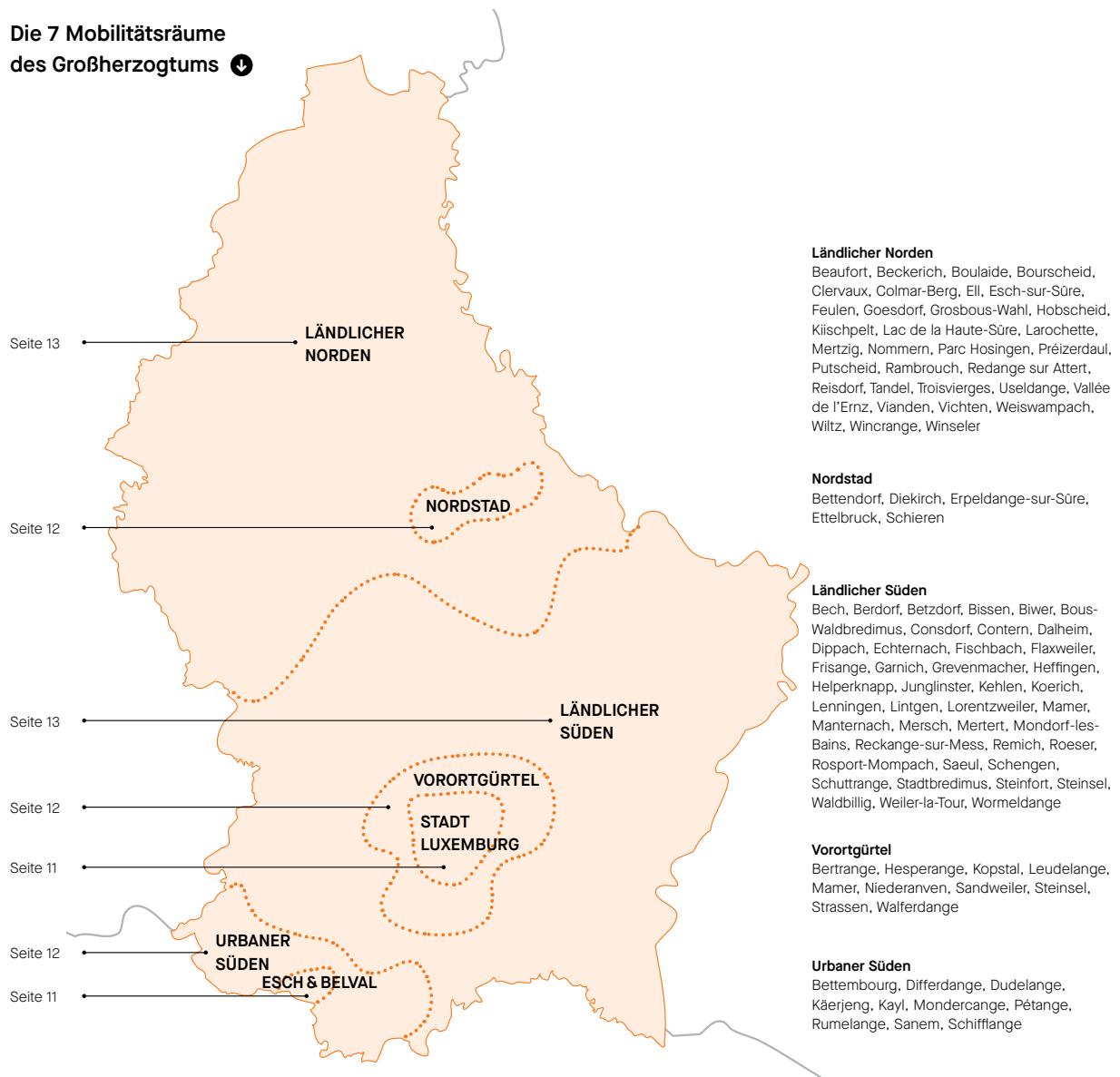
Für den Fall, dass ein Bauprojekt die geforderten Parkplätze nicht erstellen kann, sehen einige Gemeinden eine unterschiedlich teure **Stellplatzablösung** vor. Andere schließen diese Möglichkeit explizit aus.

- > 35 000 Euro pro Parkplatz (Junglinster)
- > 25 000 Euro pro Garagenparkplatz, 15 000 Euro für alle anderen Parkplätze (Troisvierges)
- > 20 000 Euro pro Parkplatz, falls kein Parkplatz im Umkreis von 300 m geschaffen werden kann (Luxemburg)
- > 18 000 Euro pro Parkplatz (Kayl)

Empfehlungen für kommunale Stellplatzschlüssel

Urbane Gemeinden sollten weniger Parkplätze verlangen oder erlauben als ländliche. Auch innerhalb jeder Gemeinde sollte es in Spezialfällen möglich sein, weniger (oder sogar gar keine) Parkplätze zu bauen. Benachbarte Gemeinden sollten sich, besonders was die Arbeitsplätze betrifft, keine „Parkplatzkonkurrenz“ liefern, da dies in der Regel zu einer dauerhaften Überlastung ihrer Landstraßen führt. Die Stellplatzschlüssel sollten an die Mobilitätsangebote ihres Mobilitätsraums angepasst sein.

Die 7 Mobilitätsräume des Großherzogtums



> Siehe www.pnm2035.lu | Seite 10

Stadt Luxemburg und „Esch & Belval“

Die Stadt Luxemburg und „Esch & Belval“ sind die **bevölkerungsdichtesten urbanen Zentren** Luxemburgs. Hier sind die Mobilitätsalternativen so vielfältig und die Wege der Einwohner so kurz, dass auch Wohnungen ohne Parkplatz erlaubt werden sollten. Für die Arbeitsplätze sind restriktive Stellplatzschlüssel möglich, da die hohen Kapazitäten und vielfältigen Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs den Pendlern attraktive Alternativen bieten.

Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch <i>dérogation</i>	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Genau 1P pro Wohneinheit	0 P	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 0,5 P und max. 1P pro Wohneinheit	0 P	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 200 m ² BGF ⁴	ja	Max. 1P pro 100 m ² BGF ⁴
Einzelhandel	> 10 000 m ² BGF	Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000 m ² BGF	Max. 1P pro 100 m ² BGF ⁴	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 150 m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 0,5 P pro Schulklasse ⁶	Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horeca		Max. 1P je 100 m ² BGF	ja	nein

¹ Zusätzlich zu den in den Tabellen aufgeführten Nutzungskategorien sollten Standardrichtwerte für weitere Nutzungskategorien im PAG integriert werden (Altersheime, Sportanlagen, Versammlungsräume, Studentenwohnheime, Fitnesszentren, Gaststätten, Jugendherbergen, Krankenhäuser, Hochschulen, Autowerkstätten etc.)
> siehe Seite 9.

² Als Sonderfälle für das Erstellen von weniger Parkplätzen gelten Projekte, bei denen entweder die alternativen Mobilitätsangebote zum Privatauto besonders attraktiv sind (sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr bzw. Radwege, Carsharing-Stationen etc.) oder eine geringere Nutzung des Privatautos ausdrücklich angestrebt wird (Projekte von öffentlichen Bauträgern, autoarme bzw. autofreie Stadtviertel etc.).

³ In Sonderfällen wo mehr Parkplätze sinnvoll sind, z. B. wenn das Projekt nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angebunden ist oder es sich um eine Einrichtung mit überdurchschnittlichem Kundenverkehr handelt, kann der Parkraumschlüssel auch nach oben angepasst werden.

⁴ Richtwert inklusive Besucher- und Kundenparkplätze

⁵ Es sollte die Möglichkeit bestehen, aufgrund einer Dokumentation typischer Betriebsabläufe des jeweiligen Unternehmens, zusätzliche Parkplätze für betriebliche Nutzfahrzeuge zu genehmigen.

⁶ Umfasst die Parkplätze für Lehrkräfte, Besucher (z. B. Eltern, Gastdozenten) und Dienstleister (z. B. Anlieferungsverkehr)

Vorortgürtel der Stadt Luxemburg, urbaner Süden und Nordstad

Der Vorortgürtel der Stadt Luxemburg, der urbane Süden und die Nordstad **gehören zu den Ballungsgebieten**, die von ihren Einwohnern nur für 10 bis 20 % ihrer Wege verlassen werden. Deswegen sollten hier auch Wohnungen ohne Parkplatz erlaubt werden. Was die Stellplatzschlüssel für die anderen Nutzungskategorien betrifft, so können diese wegen des nicht ganz so leistungsstarken Angebots des öffentlichen Verkehrs etwas weniger restriktiv als in den Oberzentren „Stadt Luxemburg“ und „Esch & Belval“ sein.

Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch <i>dérogation</i>	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1 P und max. 2 P pro Wohneinheit	0 P	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 P und max. 1,5 P pro Wohneinheit	0 P	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1 P pro 100 m ² BGF ⁴	ja	Max. 1 P pro 50 m ² BGF ⁴
Einzelhandel	> 10 000 m ² BGF	Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000 m ² BGF	Max. 1 P pro 75 m ² BGF ⁴	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1 P pro 100 m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 1 P pro Schulklasse ⁶	Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horeca		Max. 1 P je 75 m ² BGF	ja	nein

¹ Zusätzlich zu den in den Tabellen aufgeführten Nutzungskategorien sollten Standardrichtwerte für weitere Nutzungskategorien im PAG integriert werden (Altersheime, Sportanlagen, Versammlungsräume, Studentenwohnheime, Fitnesszentren, Gaststätten, Jugendherbergen, Krankenhäuser, Hochschulen, Autowerkstätten etc.)
> siehe Seite 9.

² Als Sonderfälle für das Erstellen von weniger Parkplätzen gelten Projekte, bei denen entweder die alternativen Mobilitätsangebote zum Privatauto besonders attraktiv sind (sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr bzw. Radwege, Carsharing-Stationen etc.) oder eine geringere Nutzung des Privatautos ausdrücklich angestrebt wird (Projekte von öffentlichen Bauträgern, autoarme bzw. autofreie Stadtviertel etc.).

³ In Sonderfällen wo mehr Parkplätze sinnvoll sind, z. B. wenn das Projekt nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angebunden ist oder es sich um eine Einrichtung mit überdurchschnittlichem Kundenverkehr handelt, kann der Parkraumschlüssel auch nach oben angepasst werden.

⁴ Richtwert inklusive Besucher- und Kundenparkplätze

⁵ Es sollte die Möglichkeit bestehen, aufgrund einer Dokumentation typischer Betriebsabläufe des jeweiligen Unternehmens, zusätzliche Parkplätze für betriebliche Nutzfahrzeuge zu genehmigen.

⁶ Umfasst die Parkplätze für Lehrkräfte, Besucher (z. B. Eltern, Gastdozenten) und Dienstleister (z. B. Anlieferungsverkehr)

Ländlicher Norden und ländlicher Süden

In den **ländlichen Mobilitätsräumen** gibt es Ortschaften und Stadtteile, die sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, wodurch das Wohnen ohne eigenes Auto möglich sein kann. In anderen ländlich gelegenen Ortschaften, wo sich das Wohnen ganz ohne Privatauto schwierig gestaltet, können auch mehrere Stellplätze pro Wohneinheit angebracht sein. Weil das Auto im ländlichen Raum insgesamt eine wichtigere Rolle einnimmt, sind grundsätzlich großzügigere Stellplatzschlüssel vorzusehen als in den urbanen Mobilitätsräumen.

Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch <i>dérogation</i>	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1 P und max. 2 P pro Wohneinheit	0 P	ja
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 P und max. 2 P pro Wohneinheit	0 P	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1 P pro 75 m ² BGF ⁴	ja	Max. 1 P pro 50 m ² BGF ⁴
Einzelhandel	> 10 000 m ² BGF	Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000 m ² BGF	Max. 1 P pro 50 m ² BGF ⁴	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1 P pro 75 m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 1 P pro Schulklasse ⁶	Definition der Anzahl an Parkplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horeca		Max. 1 P je 50 m ² BGF	ja	nein

¹ Zusätzlich zu den in den Tabellen aufgeführten Nutzungskategorien sollten Standardrichtwerte für weitere Nutzungskategorien im PAG integriert werden (Altersheime, Sportanlagen, Versammlungsräume, Studentenwohnheime, Fitnesszentren, Gaststätten, Jugendherbergen, Krankenhäuser, Hochschulen, Autowerkstätten etc.)
> siehe Seite 9.

² Als Sonderfälle für das Erstellen von weniger Parkplätzen gelten Projekte, bei denen entweder die alternativen Mobilitätsangebote zum Privatauto besonders attraktiv sind (sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr bzw. Radwege, Carsharing-Stationen etc.) oder eine geringere Nutzung des Privatautos ausdrücklich angestrebt wird (Projekte von öffentlichen Bauträgern, autoarme bzw. autofreie Stadtviertel etc.).

³ In Sonderfällen wo mehr Parkplätze sinnvoll sind, z. B. wenn das Projekt nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angebunden ist oder es sich um eine Einrichtung mit überdurchschnittlichem Kundenverkehr handelt, kann der Parkraumschlüssel auch nach oben angepasst werden.

⁴ Richtwert inklusive Besucher- und Kundenparkplätze

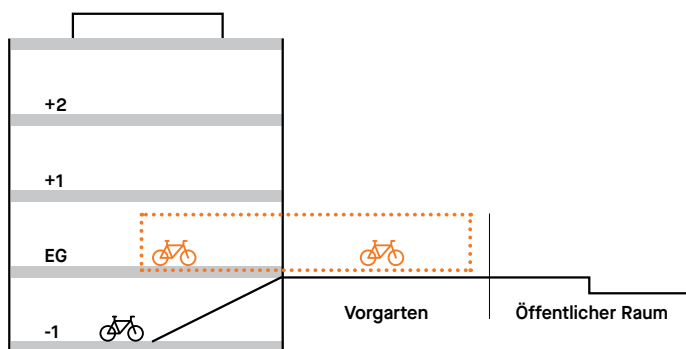
⁵ Es sollte die Möglichkeit bestehen, aufgrund einer Dokumentation typischer Betriebsabläufe des jeweiligen Unternehmens, zusätzliche Parkplätze für betriebliche Nutzfahrzeuge zu genehmigen.

⁶ Umfasst die Parkplätze für Lehrkräfte, Besucher (z. B. Eltern, Gastdozenten) und Dienstleister (z. B. Anlieferungsverkehr)

Stellplatzschlüssel für Fahrräder

Damit die individuelle Mobilität sich in den kommenden Jahren nicht zusehends verschlechtert, braucht der Radverkehr innerorts Infrastrukturen, die mindestens so gut sind wie die des Autoverkehrs.

Abstellen von Alltags- und Freizeitfahrrädern bei der Wohnung ⬇



Mindestens 1 abschließbarer Stellplatz pro Zimmer, entlang des Fußwegs zwischen Hausflur und Straße



Vorgeschriebene abschließbare Stellplätze für alltäglich genutzte Fahrräder (Nachtparken)



Eventuell zusätzliche Stellplätze für nur in der Freizeit genutzte Fahrräder (Dauerparken)

Für Wohnungen sollte entlang des direkten Fußwegs zwischen dem Hausflur und der Straße **mindestens 1 Fahrradstellplatz pro Zimmer (und nicht weniger als 2 pro Wohnung)** vorgeschrieben werden. Auch bei allen anderen Gebäudenutzungen sollten Stellplätze für Fahrräder oder zumindest angemessene Reserveflächen vorgesehen werden. Diese kann die Gemeinde entweder wie bei motorisierten Fahrzeugen über Stellplatzschlüssel pauschal vorschreiben, oder aufgrund der Empfehlungen im Arbeitsblatt P05 von Fall zu Fall festlegen. [> Siehe P05](#)

Gesicherte Stellplätze für alltäglich genutzte Fahrräder im Erdgeschoss – innen oder außen?

Idealerweise befinden sich die von der Gemeinde vorgeschriebenen Stellplätze für Fahrräder, die im Alltag gebraucht werden, **unmittelbar bei der Haustür im Gebäude**. Ist dies nicht möglich, oder ist die Haustür nur über Treppenstufen erreichbar, können diese abschließbaren Stellplätze auch im Vorgarten, entlang des Fußwegs zwischen der Haustür und der Straße angelegt werden.

In der Praxis sehen in Luxemburg viele Bauträger davon ab, Fahrradstellplätze innerhalb des wärmeisolierten Teils des Erdgeschosses einzurichten, da sie dort zur **surface construite brute** (SCB) gezählt und dementsprechend von der maximal erlaubten Wohnungsfläche abgezogen werden. Dies kann man vermeiden, indem man die Stellplätze im Erdgeschoss als **surface non close** vergittert und außerhalb der thermischen Hülle des Gebäudes einrichtet. Je nach Gebäudeform kann eine solche Nische in der Fassade allerdings unerwünscht sein. Eine ebenso nutzerfreundliche, baurechtlich einfachere und unter Umständen architektonisch sogar ansprechendere Lösung sind

abschließbare Abstellanlagen im Vorgarten. Wie ein Carport können diese auch begrünt werden.

Da Fahrradstellplätze, genau wie Garagen und Keller laut der *Annexe II des règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune* im Untergeschoss nicht auf die maximal erlaubte SCB angerechnet werden, sehen viele Bauträger nur in der Tiefgarage Fahrradstellplätze vor. Diese sind für das Dauerparken von Fahrrädern, die nur periodisch oder saisonal zu Freizeit- oder sportlichen Zwecken hervorgeholt werden, durchaus nützlich. Für das Radfahren im Alltag, das in der Regel mehrere Fahrten pro Tag bedingt, sind viele Tiefgaragen aber zu umständlich erreichbar und werden für das Parken der Fahrräder im Alltag nicht angenommen. Sieht man bei Mehrfamilienhäusern Fahrradstellplätze ausschließlich in der Tiefgarage vor, so ist damit zu rechnen, dass die Alltagsfahrräder auch im Hausflur abgestellt oder beim Hauseingang an einer dafür nicht vorgesehenen Stelle angekettet werden.

Abschließbare Fahrradstellplätze im Gebäude oder im Vorgarten ⬇



Photo: Andres Lejona und MMTP



In Fällen, wo die gesicherten Stellplätze für Alltagsfahrräder tatsächlich weder im Erdgeschoss noch im Vorgarten untergebracht werden können, ist ein abschließbarer Raum oder Käfig in der Tiefgarage die zweitbeste Lösung. Allerdings sollte sich dann auch dieser Raum oder Käfig auf dem direkten Fußweg zwischen der Garagenausfahrt und dem Treppenhaus bzw. Aufzug befinden – und zwar möglichst nahe an letzteren.

Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- > Die Stellplatzschlüssel in den PAG sollten sich an den vorgeschlagenen Richtwerten auf den Seiten 11 bis 13 orientieren.
- > Im PAG sollte mittels *dérogations* die Möglichkeit geschaffen werden, bei Pilotprojekten oder anderen Sonderfällen weniger oder gar keine Parkplätze zu verlangen, z. B. im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Carsharing-Station, der unmittelbaren Nähe zu einem Bahnhof oder einer spezifischen Nutzung, die autoarm funktioniert. Ebenso kann in Sonderfällen, wo bspw. das Projekt nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angebunden ist oder es sich um eine überdurchschnittlich kundenintensive Einrichtung handelt, der Stellplatzschlüssel auch nach oben angepasst werden.
- > Bei Neubauvierteln sollten nicht in jedem Gebäude Parkplätze verlangt werden, sondern es sollten Sammelparkplätze und Parkraumteilungen möglich sein. > [Siehe P 03](#)
- > Zumindest für Mehrfamilienhäuser sollte ein Stellplatzschlüssel von mindestens 1 Fahrrad pro Zimmer und nicht weniger als 2 pro Wohnung vorgeschrieben werden. Diese Stellplätze sollten im Erdgeschoss oder im Vorgarten geschaffen werden.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- > Sieht man für Wohnungen keine *dérogations*, sondern nur pauschal hohe Stellplatz-Minima vor, so verhindert man, dass für Haushalte, die mit weniger Privatautos leben möchten, günstigere Wohnungen geschaffen werden können.
- > Genehmigt man in Gewerbegebieten jedem einzelnen Arbeitgeber eine hohe Anzahl an Parkplätzen, ohne das Gewerbegebiet als Ganzes auf mögliche Parkplatz-Synergien und Mobilitätsalternativen untersuchen zu lassen, so schafft man einen Überfluss an Parkplätzen, bewirkt einen hohen Flächenverbrauch und fördert die Überlastung des umliegenden Straßennetzes.
- > Bietet man bei Mehrfamilienhäusern oder Bürogebäuden nur in einer mühsam zu erreichenden Tiefgarage Stellplätze für Fahrräder an, so werden die Fahrräder des Alltagsgebrauchs auch an dafür nicht vorgesehenen Orten am Gebäudeeingang abgestellt.