



► Nr. VO/2024/12987-02  
öffentlich

Lübeck, 21.11.2024

## Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Nele Hellwig (E-Mail: nele.hellwig@luebeck.de Telefon: 122-6122)

## Antwort auf die Anfrage des AM Pluschkell (SPD & FW): Fragen und Anregungen zur Stellplatzsatzung

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.12.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

#### Anfrage aus dem Bauausschuss am 07.10.2024 unter TOP 6.2.10:

1. Die Standardvorgaben der LBO für die Errichtung von Stellplätzen und Garagen dürfen nicht unterschritten werden.
2. Abweichungen von den LBO-Standardvorgaben im Rahmen des Ermessens (z.B. Absenkung der Stellplatzzahlen wegen guter ÖPNV-Anbindung) sind im Einzelfall durch den Bauausschuss zu beschließen.
3. Was ist eine günstige ÖPNV-Anbindung (Entfernung zur Haltestelle, Taktung, Anzahl der Linien, Verkehr in Tagesrandlagen usw.)? Warum betrachtet die Verwaltung den Anschluss an eine einzige Bus-Linie im 20 Minuten-Takt als „sehr gut“?
4. Die Anzahl der Stellplätze ergibt sich aus der GFZ, mindestens jedoch je Wohneinheit (0,7 Stellplätze pro 30 m<sup>2</sup> (= bis 59 m<sup>2</sup> → 0,7 Stellplätze, bis 89 m<sup>2</sup> → 1,4 Stellplätze, bis 119 m<sup>2</sup> → 2,1 Stellplätze).
5. Ist eine Zoneneinteilung mit Ausnahme der Altstadt in Lübeck und im Ortsteil Travemünde notwendig?
6. Warum sollen für Sozialwohnungen nur 0,3 Stellplätze berechnet werden, während das Land SH in den Förderstandards der sozialen Wohnraumförderung 0,7 Stellplätze festgelegt hat?
7. Gibt es in Lübeck ein kommunales Mobilitätskonzept, z.B. in Form des VEP?
8. Ist in der Satzung geregelt, dass es je Wohneinheit mindestens einen Fahrradabstellplatz gibt, der als sicher gilt (z.B. Fahrradgarage/-box)?
9. Was verleitet die Verwaltung zu der Behauptung, dass durch den Bau von Wohnungen Verkehr ausgelöst wird (S. 3 + 5)?

10. Wie sollen die Ablösebeiträge künftig berechnet werden, insbesondere unter Einbeziehung der Kosten (Grunderwerb, Bau) für die im öffentlichen Raum bereitgestellten Park-/Stellplätze?
11. Alle neu zu genehmigenden Stellplätze sind mit e-Ladestationen auszustatten. Über begründete Ausnahmen entscheidet der Bauausschuss.
12. Bei der Festsetzung von Stellplätzen für Einfamilienhäuser sollte die Größe/Ausgestaltung der Häuser maßgeblich (EFH mit Einliegerwohnung? Tiny House?).
13. Welche Erfahrungen gibt es mit qualifizierten Mobilitätskonzepten bezüglich realer Stellplatzeinsparungen?
14. In welcher Form sollen Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte bei der Berechnung von Stellplätzen Berücksichtigung finden?
15. Im Jahr 2018 besaß im Durchschnitt jeder Haushalt 0,73 Pkw. Wie hoch ist der Bestand heute?
16. Eine Stellplatzsatzung soll durch die Sicherstellung ausreichenden Parkraums auf Privatflächen den Druck auf öffentliche Verkehrsflächen reduzieren.
17. Wo und wie ist in der LBO geregelt, dass Kommunen ohne Stellplatzsatzung für nicht errichtete Stellplätze, die aber in einem B-Plan oder einer Baugenehmigung festgesetzt wurden, keine Ablösebeträge erheben dürfen?
18. Können in B-Plänen von einer Stellplatzsatzung abweichende Festsetzungen für Stellplätze getroffen werden?

**Antwort:**

1. Die Standardvorgaben der LBO für die Errichtung von Stellplätzen und Garagen dürfen nicht unterschritten werden.

Die Ausgestaltung der Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen und Garagen ist durch den Gesetzgeber kommunalisiert worden, da sich die Stellplatzsituation in Städten von den Verhältnissen in ländlichen Gebieten erheblich unterscheidet und die Schaffung landeseinheitlicher Vorgaben vor diesem Hintergrund als (allenfalls) bedingt möglich erachtet worden ist. Mit der Befugnis zum Erlass einer örtlichen Bauvorschrift nach § 86 Abs.1 Nr.5 LBO wird den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, auf spezielle verkehrsbezogene Bedingungen im Gemeindegebiet zu reagieren. Die im Gesetz enthaltenen bauordnungsrechtlichen Mindeststandards zur Schaffung der notwendigen Stellplätze oder Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder werden umfassend zur ortsrechtlichen Disposition gestellt; eine Bindung der HL an den bauordnungsrechtlichen Mindeststandard besteht nicht. Durch den Erlass einer Stellplatzsatzung sind dann ausschließlich die in der Satzung aufgeführten Vorgaben gültig, unabhängig von jenen in der LBO. Die Mustervorgaben der LBO, dürfen sowohl unter- als auch überschritten werden. Es soll sich nach den Vorgaben der Vollzugsbekanntmachung zur LBO ausdrücklich an den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten orientiert werden, sodass die Mustervorgaben der LBO nicht zwangsläufig eine passende Orientierung bieten. So geben die von der Verwaltung im Satzungsentwurf vorgeschlagenen die kleinräumlichen Disparitäten der Pkw-Besitzquote in Lübeck differenzierter wieder als Pauschalwerte; dort, wo die Haushalte im Schnitt weniger Pkw haben, wird auch die die Anzahl notwendiger Pkw reduziert.

2. Abweichungen von den LBO-Standardvorgaben im Rahmen des Ermessens (z.B. Absenkung der Stellplatzzahlen wegen guter ÖPNV-Anbindung) sind im Einzelfall durch den Bauausschuss zu beschließen.

Die Entscheidung über die Ausgestaltung von Stellplätze oder Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder in konkreten Einzelfällen fällt nicht in die Entscheidungshoheit des Bauausschusses. Für den Vollzug der LBO und der aufgrund der LBO erlassenen Vorschriften, also auch einer örtlichen Bauvorschrift wie die Stellplatzsatzung, ist nach Maßgabe des § 57 LBO die untere Bauaufsichtsbehörde und damit der Bürgermeister zuständig.

Über den Erlass einer (zukünftigen) Stellplatzsatzung als abstrakt-generelle Regelung entscheidet demgegenüber die Bürgerschaft (gemäß § 28 Ziff. 2 GO). Die darin enthaltenen Entscheidungskriterien sind messbar und objektiv ausgestaltet und setzen einen verbindlichen Rahmen für die Beurteilung im Einzelfall, die für alle Bauherren gleichermaßen nachvollziehbar und planbar ist.

3. Was ist eine günstige ÖPNV-Anbindung (Entfernung zur Haltestelle, Taktung, Anzahl der Linien, Verkehr in Tagesrandlagen usw.)? Warum betrachtet die Verwaltung den Anschluss an eine einzige Bus-Linie im 20 Minuten-Takt als „sehr gut“?

Die Rahmenbedingungen für eine günstige ÖPNV-Verbindung werden auf Seite 13 der Vorlage erläutert. Darüber hinaus werden diese Rahmenbedingungen auch im Satzungstext selbst unter §5 Abs. 2 – 3 festgehalten.

Die Begründung und auch die Hintergründe der festgelegten Qualitätsstandards wie Entfernung, Taktung, etc. sind dort aufgeführt. Sie orientieren sich insbesondere an den Ausführungen in der Vollzugsbekanntmachung zur LBO SH sowie an den Regelungen des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP). In der Vollzugsbekanntmachung ist unter anderem folgendes geregelt:

*„Was die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angeht, so kann ein Bauvorhaben mit der Folge der Reduzierung des Stellplatzbedarfs z. B. dann überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden, wenn es weniger als 400 m von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist und dieser Haltepunkt während der normalen Nutzungszeiten von mindestens einer Linie des ÖPNV in zeitlichen Abständen von jeweils höchstens zwanzig Minuten angefahren wird [...]“* (Vollzugsbekanntmachung zur LBO SH, zu § 49 Abs.1 Nr. 15, Seite 126)

Die Verwaltung betrachtet durch die oben genannten Vorgaben den Anschluss mindestens einer Linie mit einem maximalen Takt von 20-Minuten während der Haupt- und Nebenverkehrszeit als „sehr gute ÖPNV-Anbindung“. Wie in der Vorlage und unter Anlage 4a der Satzung dargelegt, werden die Voraussetzungen für eine „sehr gute ÖPNV-Anbindung“ jedoch regelmäßig nicht erfüllt. Ausnahmen bilden gegenwärtig nur die wichtigen Umstiegspunkte: ZOB/Hauptbahnhof, Gustav-Radbruch-Platz und der Zusammenschluss der Zentralhaltestellen Innenstadt (Wahmstr. / Sandstr. / Kohlmarkt). Keine anderen Haltepunkte, auch nicht die verbleibenden Bahnhofhaltepunkte, erfüllen derzeit die Kriterien für eine „sehr gute ÖPNV-Anbindung“ und sind somit auch nicht in dieser Kategorie enthalten.

Hinweis: Aufgrund der zeitintensiven Beratungen des Satzungsentwurfs innerhalb der Verwaltung sowie politischen Diskussion im Rahmen des Gremienlaufs werden die festgelegten Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Qualität voraussichtlich noch zu überarbeiten bzw. zu aktualisieren sein. Ende November wird in der Bürgerschaftssitzung vrs. der fünfte RNVP beschlossen. Durch Änderungen der Grenzen von Hauptverkehrs- oder Nebenverkehrszeit sowie Änderungen im Fahrplan etc. muss der Satzungsentwurf vermutlich angepasst werden.

4. Die Anzahl der Stellplätze ergibt sich aus der GFZ, mindestens jedoch je Wohneinheit (0,7 Stellplätze pro 30 m<sup>2</sup> (= bis 59 m<sup>2</sup> → 0,7 Stellplätze, bis 89 m<sup>2</sup> → 1,4 Stellplätze, bis 119 m<sup>2</sup> → 2,1 Stellplätze).

Die GFZ eignet sich aus Sicht der Verwaltung nicht als Bemessungsgrundlage für die Anzahl der Stellplätze in der Stellplatzsatzung, da sie lediglich die Außenmaße des Gebäudes zu Grunde legt. Der jetzige Entwurf sieht die Nutzung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung (WoFIV) vor; hierbei findet nur die tatsächlich bewohnbare Fläche Berücksichtigung. Die Heranziehung dieses Bezugswerts wird daher als aussagekräftiger betrachtet.

5. Ist eine Zoneneinteilung mit Ausnahme der Altstadt in Lübeck und im Ortsteil Travemünde notwendig?

Aus der Vorlage geht hervor, dass auch ohne Betrachtung der Lübecker und Travemünder Altstadt die Heterogenität im Stadtgebiet signifikant ist. Die Statistiken in Kartenform auf Seite 8 bis 10 zeigen, dass Stadtbezirke wie St. Lorenz Süd deutlich andere Rahmenbedingungen aufweisen als bspw. Wulfsdorf. Die Stadtbezirke unterscheiden sich oft so stark, dass sich z.B. die Pkw-Besitzquote pro Haushalt teilweise verdoppelt. Die südlichen Randbezirke wie Krummesse haben mit 1,31 privat Pkw pro Haushalt sogar eine mehr als doppelt so hohe Besitzquote als St. Lorenz Süd mit 0,56 privaten Pkw pro Haushalt. Aus Sicht der Verwaltung sollte die Satzung diese Unterschiede berücksichtigen. Die Altstädte von Lübeck und Travemünde weichen besonders stark von ihrem Umfeld ab.

6. Warum sollen für Sozialwohnungen nur 0,3 Stellplätze berechnet werden, während das Land SH in den Förderstandards der sozialen Wohnraumförderung 0,7 Stellplätze festgelegt hat?

Für die Förderstandards der sozialen Wohnraumförderung wurden die Richtwerte aus der LBO SH übernommen. Dort reicht die Spanne von 0,3 (bei Mobilitätskonzept) bis 0,7 (im mehrgeschossigen Wohnungsbau).

Wie in der Vorlage auf Seite 5 dargestellt, haben jene Lübecker Haushalte unterdurchschnittlich viele Kfz, die einen sehr niedrigen oder niedrigen ökonomischen Status haben. Die Erhebung im Rahmen der Umfrage „Mobilität in Deutschland“, die für die Verwaltung nur für den Untersuchungsraum Lübeck durchgeführt wurde, ergab, dass rund 2/3 der Lübecker Haushalte mit geringem ökonomischen Status keinen Pkw besitzen. Dadurch, dass weniger Bedarf besteht, würden 0,7 Stellplätze pro Wohnung die Bauprojekte in Hansestadt Lübeck unnötig verteuern.

7. Gibt es in Lübeck ein kommunales Mobilitätskonzept, z.B. in Form des VEP?

Der Verkehrsentwicklungsplan wird aktuell fortgeschrieben. Ihm voraus ging u.a. der Grundlagenbeschluss der Bürgerschaft zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans vom 30.06.2022 (VO/2021/10558). Der bestehende und noch gültige VEP wurde am 29.03.2001 von der Bürgerschaft beschlossen.

8. Ist in der Satzung geregelt, dass es je Wohneinheit mindestens einen Fahrradabstellplatz gibt, der als sicher gilt (z.B. Fahrradgarage/-box)?

Die Anlage 6 zur Stellplatzsatzung regelt die Vorgaben für Fahrradabstellanlagen. Dort sind die Vorgaben aufgeführt.

Aus § 2 Abs. 3 des Satzungsentwurfs ergibt sich die Begriffsbestimmung einer Abstellanlage und entsprechend dessen Eignung für das sichere Abstellen eines Fahrrads. Darüber hinaus wird in der Anlage 6 des Satzungsentwurfs dargestellt, dass sowohl die Erreichbarkeit sowie die Nutzung der Abstellanlage (verkehrs)sicher sein müssen.

Es sind keine Regelwerke oder Vorschriften bekannt, die ausschließlich Fahrradboxen oder Fahrradgaragen als sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder definieren, weshalb die Form des sicheren Abstellens nicht vorgegeben wird.

9. Was verleitet die Verwaltung zu der Behauptung, dass durch den Bau von Wohnungen Verkehr ausgelöst wird (S. 3 + 5)?

Die Errichtung und Änderung von (Wohn-)Gebäuden bringt typischerweise (zusätzlichen) ruhenden (Kraftfahrzeug)verkehr mit sich (insb. ausgelöst durch den Stellplatzbedarf der Anwohner, Gäste, Lieferdienste, Mitarbeitende etc.). Auf dieser Erwägung des Landesgesetzgebers beruhen die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an Stellplätze, Garagen und Abstellanlagen für Fahrräder.

Die Vorschrift des § 49 LBO orientiert sich also am Verursacherprinzip: Wer einen Ziel- oder Quellverkehr veranlasst, soll auch dafür sorgen, dass die Fahrzeuge so abgestellt werden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

10. Wie sollen die Ablösebeiträge künftig berechnet werden, insbesondere unter Einbeziehung der Kosten (Grunderwerb, Bau) für die im öffentlichen Raum bereitgestellten Park-/Stellplätze?

Im Rahmen der Ablösesatzung (VO/2024/12976) wurde erläutert, dass die Obergrenze der Ablösebeträge durch die LBO vorgegeben ist. Nach § 49 Abs. 3 LBO „darf dieser 80% der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes nicht überschreiten“. Im Übrigen darf die Hansestadt Lübeck differenzierte lage- und nutzungsbezogene Regelungen treffen, die die v.g. Obergrenze einhalten. Für die Berechnung werden also die Kosten der Parkplatzherstellung sowie die durchschnittlichen Bodenwerte herangezogen.

11. Alle neu zu genehmigenden Stellplätze sind mit e-Ladestationen auszustatten. Über begründete Ausnahmen entscheidet der Bauausschuss.

Die Anzahl der Stellplätze, die mit Ladeinfrastruktur auszustatten sind, richtet sich ganz überwiegend nach dem „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität“ (kurz: GEIG). Dort werden die Vorgaben für Ladeinfrastruktur für bereits bestehende und noch zu errichtende Wohn-, Nichtwohn- und gemischt genutzte Gebäude verbindlich festgelegt. Die Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur fällt nicht in die Entscheidungsbefugnis des Bauausschusses.

12. Bei der Festsetzung von Stellplätzen für Einfamilienhäuser sollte die Größe/Ausgestaltung der Häuser maßgeblich (EFH mit Einliegerwohnung? Tiny House?).

Die Anzahl notwendiger Stellplätze richtet sich nach den Größen der einzelnen Wohneinheiten. Wenn ein Einfamilienhaus eine Einliegerwohnung hat, sind im Gebäude zwei Wohneinheiten, für die notwendige Stellplätze nachgewiesen werden müssen. Das gleiche gilt für die Größe der Wohneinheiten, die ebenfalls in der Berechnung notwendiger Stellplätze zu berücksichtigen ist. Je nach m<sup>2</sup> Wohnfläche wird unterschieden (siehe auch Frage 4). Insofern deckt der Satzungsentwurf diese Unterscheidungsmöglichkeiten ab.

13. Welche Erfahrungen gibt es mit qualifizierten Mobilitätskonzepten bezüglich realer Stellplatzeinsparungen?

Viele Städte bieten die Möglichkeit, durch die Etablierung von Mobilitätskonzepten die Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Es gibt eine Vielzahl verschiedenster Projekte: Hamburg Pergolenviertel, München Prinz-Eugen-Park und die Eggarten-Siedlung, Wien Sonnwendviertel Ost, Münster Weißenburgsiedlung oder auch das Quartier Vauban in Freiburg.

Studien wie die Fallstudienanalyse der TUHH zum Thema quartiersbezogene Mobilitätskonzepte zeigen, dass in Neubauquartieren mit Mobilitätskonzept und/oder abgesenktem Stellplatzschlüssel nach Einzug der Bewohnenden ein geringerer Pkw-Besitz festzustellen ist. Darüber hinaus zeigen unterschiedlichste Studien, dass bspw. Carsharing – als ein möglicher Bestandteil eines qualifizierten Mobilitätskonzepts – einen realen Effekt auf den privaten Pkw-Besitz hat. Die Ersetzungsquote (Carsharing-Fahrzeug ersetzt xx private Pkw) ist jedoch vom konkreten Quartierstandort abhängig, in innenstadtnahen Wohngebieten deutscher Großstädte liegt die Ersetzungsquote bei 1:8 bis 1:20.

In Lübeck wurden, unabhängig von einer Stellplatzsatzung, in der Vergangenheit im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen flexible Methoden für die Herstellung von notwendigen Stellplätzen angewandt. Für das Quartier am Lauerhofer Feld wird bspw. eine Quartiersgarage geplant. Es wird auch ein Fokus auf die Anzahl und Qualität von notwendigen Abstellanlagen gelegt. Dieses Vorgehen erfolgt jedoch auf Grundlage des BauGB und nicht auf Grundlage einer Stellplatzsatzung nach § 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO (siehe hierzu auch Frage 18).

14. In welcher Form sollen Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte bei der Berechnung von Stellplätzen Berücksichtigung finden?

Diese Frage wird in der Vorlage auf Seite 13-14 („Anbindung an den ÖPNV“) beantwortet. Entsprechende Regelungen finden sich in der Satzung selbst unter § 5 („Reduktion der Anzahl notwendiger Stellplätze aufgrund günstiger Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr“) i.V.m. Anlage 4a („ÖPNV-Haltepunkte“). Eine Übersicht der ÖPNV Haltepunkte findet sich in Anlage 4b zur Satzung.

15. Im Jahr 2018 besaß im Durchschnitt jeder Haushalt 0,73 Pkw. Wie hoch ist der Bestand heute?

Die Pkw-Besitzquote der Lübecker Haushalte ist gesunken. Die aktuellsten Kfz-Statistiken (Stichtag 01.01.2024) zeigen, dass der Wert auf 0,71 Pkw pro Haushalt gefallen ist. Die Anzahl privater Pkw ist das zweite Jahr in Folge gesunken, während die Einwohner:innenanzahl weiter steigt.

	2022	2023	2024
Anzahl private Pkw	90.078	89.617	89.266
Anzahl Einwohnende	222.077	222.927	222.929
Private Pkw pro 1.000 Einwohnende	409	404	400

16. Eine Stellplatzsatzung soll durch die Sicherstellung ausreichenden Parkraums auf Privatflächen den Druck auf öffentliche Verkehrsflächen reduzieren.

Mit der Befugnis zum Erlass einer örtlichen Bauvorschrift wird den Gemeinden in erster Linie die Möglichkeit eingeräumt, auf spezielle verkehrsbezogene Bedingungen im Gemeindegebiet zu reagieren (vgl. Antwort zu Frage 1). Dies korrespondiert mit der Möglichkeit, durch die Sicherstellung ausreichenden Parkraums auf Privatflächen im Rahmen der kommunalen Verkehrskonzeption und –politik den durch Bauvorhaben ausgelösten Stellplatzbedarf zu steuern und so den Parkdruck auf den öffentlichen Verkehrsraum zu reduzieren. Aus Sicht der Verwaltung wird der Entwurf der Satzung diesem Anspruch gerecht – ohne dabei Baukostenentwicklung und Mobilitätswende aus den Augen zu verlieren.

17. Wo und wie ist in der LBO geregelt, dass Kommunen ohne Stellplatzsatzung für nicht errichtete Stellplätze, die aber in einem B-Plan oder einer Baugenehmigung festgesetzt wurden, keine Ablösebeträge erheben dürfen?

Die Notwendigkeit einer entsprechenden Satzungsregelung, um das Ablösen der Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze überhaupt zu ermöglichen, ergibt sich aus § 49 Abs. 3 LBO. In der normenkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der LBO wird hierzu folgendes ausgeführt:

„Die Ablösung der Herstellungspflicht der Stellplätze setzt zwingend eine Regelung in einer Stellplatzsatzung voraus. Über die Ablösung entscheidet die Gemeinde auf der Grundlage der Stellplatzsatzung allein“ (Nr. 27 zu § 49 Abs. 3 LBO in der Vollzugsbekanntmachung der LBO (Seite 128)).

18. Können in B-Plänen von einer Stellplatzsatzung abweichende Festsetzungen für Stellplätze getroffen werden?

Der Erlass einer örtlichen Bauvorschrift mit Stellplatzregelungen kann auf zwei verschiedene Arten erfolgen. Zum einen können Stellplatzregelungen in Bebauungspläne aufgenommen werden (§ 9 Abs. 4 BauGB). Das Erlassverfahren richtet sich dann nach den Vorschriften des BauGB. Eine andere Möglichkeit ist der Erlass einer Stellplatzsatzung nach § 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO. Eine Stellplatzsatzung hat den Vorteil, dass diese einheitlichen Regelungen über den Geltungsbereich eines Bebauungsplans hinaus für das gesamte Gemeindegebiet Festlegungen trifft. Des Weiteren besteht dann nicht das Risiko, dass die Stellplatzregelung aufgrund eines Mangels des Bebauungsplans unwirksam wird. Beide Optionen sind alternativ zu verstehen. Bei Erlass einer Stellplatzsatzung dürften in einem zeitlich danach aufzustellenden Bebauungsplan keine Stellplatzregelungen aufgenommen werden. Eine Ausnahme bildet dabei natürlich die Festsetzung der Flächen für Stellplätze und Stellplatzanlagen nach Maßgabe des § 9 Abs.1 Ziff. 4 BauGB.

Darüber hinaus ist dem § 1 Abs. 3 des Satzungsentwurfs zu entnehmen, dass die Satzung „nicht für Teile des Gemeindegebietes [gilt], für die bereits durch einen Bebauungsplan, durch sonstige Satzungen oder durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag Regelungen zu Stellplätzen getroffen worden sind“.

**Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen