

## Herstellung notwendiger Stellplätze nach Landesbauordnung

mit

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen  
über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)  
gültig ab 1. September 2022 – Az.: 41-2600.0-13/187



Stand 1. September 2022

Inhalt:	Seite:
Auszug aus der Landesbauordnung Baden-Württemberg	
§ 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen	2
§ 74 Örtliche Bauvorschriften	3
Auszug aus der Begründung zum LBO-Änderungsgesetz 2019	3
Rechtsstellung der VwV Stellplätze	4
Neuerlass der VwV Stellplätze	4
Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 – Az.: 41-2600.0-13/187 – geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 22. Juni 2022 – Az.: MLW22-26-204/187/16	5
I. Vorschriften beim Vollzug von § 37, § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden- Württemberg (LBO)	5
Zu § 37 Absatz 1 (KFZ-Stellplätze)	5
Zu § 37 Absatz 2: (Fahrrad-Stellplätze)	6
Zu § 37 Absatz 4: (Aussetzen der Verpflichtung zur Herstellung)	7
Zu § 37 Absatz 5: (Bestimmung durch die Baurechtsbehörde)	7
Zu § 37 Absatz 7: (Abweichung bei Wohnungen)	7
Zu § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1: (Gründe des Allgemeinwohls)	8
Zu § 74 Absatz 2 Nr. 2: (Festsetzung durch Satzung)	8
II. Aufhebung der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze vom 16. April 1996, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 4. August 2003	8
III. Inkrafttreten und Außerkrafttreten	8
Anhang 1: Richtzahlen für Kfz-Stellplätze	
Tabelle A - Kriterien ÖPNV	9
Tabelle B - Bemessungszahlen	10
Anhang 2: Richtzahlen für Fahrrad-Stellplätze	12

### Hinweis:

Der in diesem Merkblatt abgedruckte Text von Gesetz und Verwaltungsvorschriften wurde ohne Gewähr von der amtlichen Fassung übernommen. Diese ist im Gemeinsamen Amtsblatt für Baden-Württemberg veröffentlicht und im Internet unter <http://www.vd-bw-neu.de> abonnierbar. Das Gemeinsame Amtsblatt (GABl.) kann beim Verlag Staatsanzeiger für Baden-Württemberg GmbH (Tel.: 0711/66601-30, Fax: 0711/66601-34) bezogen werden.

Der Text der Vorschrift ist auch im Internet über das zuständige Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg abrufbar unter [www.mlw.baden-wuerttemberg.de](http://www.mlw.baden-wuerttemberg.de) > Bauen & Wohnen > Baurecht > Erlasse und Vorschriften oder im Bürgerservice Landesrecht Baden-Württemberg unter [www.landesrecht-bw.de](http://www.landesrecht-bw.de)

## Auszug Landesbauordnung Baden-Württemberg

### § 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen

(1) Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen. Statt notwendiger Kfz-Stellplätze ist die Herstellung notwendiger Garagen zulässig; nach Maßgabe des Absatzes 8 können Garagen auch verlangt werden. Bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze nach Satz 2 kann durch die Schaffung von Fahrradstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen; eine Anrechnung der so geschaffenen Fahrradstellplätze auf die Verpflichtung nach Absatz 2 erfolgt nicht.

(2) Bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, sind Fahrradstellplätze herzustellen. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf (notwendige Fahrradstellplätze). Notwendige Fahrradstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche leicht erreichbar und gut zugänglich sein und eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen; soweit sie für Wohnungen herzustellen sind müssen sie außerdem wettergeschützt sein.

(3) Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze oder Garagen in solcher Zahl herzustellen, dass die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufgenommen werden können. Satz 1 gilt nicht bei der Teilung von Wohnungen sowie bei Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches, wenn die Baugenehmigung oder Kenntnisgabe für das Gebäude mindestens fünf Jahre zurückliegen.

(4) Die Baurechtsbehörde kann zulassen, dass notwendige Stellplätze oder Garagen erst innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Fertigstellung der Anlage hergestellt werden. Sie hat die Herstellung auszusetzen, solange und soweit nachweislich ein Bedarf an Stellplätzen oder Garagen nicht besteht und die für die Herstellung erforderlichen Flächen für diesen Zweck durch Baulast gesichert sind.

(5) Die notwendigen Stellplätze oder Garagen sind herzustellen

1. auf dem Baugrundstück,
2. auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung oder
3. mit Zustimmung der Gemeinde auf einem Grundstück in der Gemeinde.

Die Herstellung auf einem anderen als dem Baugrundstück muss für diesen Zweck durch Baulast gesichert sein. Die Baurechtsbehörde kann, wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, mit Zustimmung der Gemeinde bestimmen, ob die Stellplätze oder Garagen auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

(6) Lassen sich notwendige Kfz-Stellplätze oder Garagen nach Absatz 5 nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellen, so kann die Baurechtsbehörde mit Zustimmung der Gemeinde zur Erfüllung der Stellplatzverpflichtung zulassen, dass der Bauherr einen Geldbetrag an die Gemeinde zahlt. Der Geldbetrag muss von der Gemeinde innerhalb eines angemessenen Zeitraums verwendet werden für

1. die Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen, insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, oder privater Stellplätze zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen,
2. die Modernisierung und Instandhaltung öffentlicher Parkeinrichtungen, einschließlich der Herstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge,
3. die Herstellung von Parkeinrichtungen für die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen oder
4. bauliche Anlagen, andere Anlagen oder Einrichtungen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, wie Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs oder für den Fahrradverkehr.

Die Gemeinde legt die Höhe des Geldbetrages fest.

(7) Absatz 6 gilt nicht für notwendige Kfz-Stellplätze oder Garagen von Wohnungen. Eine Abweichung von der Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 ist zuzulassen, soweit die Herstellung

1. bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist oder
2. auf dem Baugrundstück aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen ist.

(8) Kfz-Stellplätze und Garagen müssen so angeordnet und hergestellt werden, dass die Anlage von Kinderspielplätzen nach § 9 Abs. 2 nicht gehindert wird. Die Nutzung der Kfz-Stellplätze und Garagen darf die Gesundheit nicht schädigen; sie darf auch das Spielen auf Kinderspielplätzen, das Wohnen und das Arbeiten, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung durch Lärm, Abgase oder Gerüche nicht erheblich stören.

(9) Das Abstellen von Wohnwagen und anderen Kraftfahrzeuganhängern in Garagen ist zulässig.

## § 74 Örtliche Bauvorschriften

...

(2) Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, können die Gemeinden für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass

1. die Stellplatzverpflichtung (§ 37 Abs. 1) eingeschränkt wird,
2. die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1) auf bis zu zwei Stellplätze erhöht wird; für diese Stellplätze gilt § 37 entsprechend,
3. die Herstellung von Stellplätzen und Garagen eingeschränkt oder untersagt wird,
4. Stellplätze und Garagen auf anderen Grundstücken als dem Baugrundstück herzustellen sind,
5. Stellplätze und Garagen nur in einer platzsparenden Bauart hergestellt werden dürfen, zum Beispiel mehrgeschossig, als kraftbetriebene Hebebühnen oder als automatische Garagen,
6. Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind.

## Auszug aus der Begründung zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung der Landesbauordnung für Baden-Württemberg vom 21.05.2019 Landtag-Drucksache 16 / 6293

Die Modifizierung der Fahrradstellplatzpflicht bei Wohnungen (§§ 35, 37 LBO) durch Streichung des § 35 Abs. 4 Satz 1 LBO und Einführung eines bedarfsorientierten Modells in § 37 Abs. 2 LBO soll das Bauen für die Bauherren verbilligen. Der Umfang der Einsparung hängt von dem Standort der Stellplätze im Freien, in Tiefgaragen oder im Wohngebäude sowie von Art, Größe und Lage der Anlage selbst ab. Nach der Neuregelung sollen nur Fahrradstellplätze entfallen, für die ohnehin auch mittelfristig unter Berücksichtigung des zunehmenden Radverkehrs kein Bedarf besteht.

...

Durch die Neufassung des Absatzes 2 wird aus dem Gesetzeswortlaut nunmehr deutlich, dass die Anzahl der Fahrradstellplätze sich am Bedarf ausrichten hat. Dieses bedarfsorientierte Modell des Absatzes 2 ist künftig auch auf die Fahrradstellplätze bei Wohnungen anzuwenden. Die bisherige Regelung der festen Stellplatzzahl für das Fahrradparken an Gebäuden mit Wohnungen in § 35 Absatz 4 Satz 1 LBO kann daher entfallen ... . Die Vorgaben hinsichtlich der Erreichbar- und Zugänglichkeit der Fahrradstellplätze sind künftig flexibler und können damit auch bei schwierigen Grundstückssituationen angemessene Lösungen ermöglichen. Auch in der Neuregelung bleibt der Wetterschutz bei Fahrradstellplätzen für Wohnungen ebenso weiterhin erforderlich wie die Anforderungen an einen wirksamen Diebstahlschutz.

## Rechtsstellung der VwV Stellplätze

Die Bestimmung der "ausreichenden Zahl" herzustellender Stellplätze hat durch die zuständigen Baurechtsbehörden zu erfolgen. Sie haben unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls eine Prognose über den zu erwartenden Stellplatzbedarf zu stellen. Hierbei kommt es auf Lage, Nutzung, Größe und Art des Vorhabens, also auf die Umstände des Einzelfalles an.

Im Bauordnungsrecht selbst finden sich keine konkretisierenden Rechtsvorschriften zu dem unbestimmten Rechtsbegriff "ausreichende Zahl". Daher hat die Oberste Baurechtsbehörde die VwV Stellplätze erlassen.

Verwaltungsvorschriften beruhen auf dem hierarchischen Aufbau der Verwaltung. Sie legen die Rechtsauffassung der Verwaltung zu vom Gesetzgeber in Kraft gesetzten Normen dar und regeln so von oben nach unten Einzelheiten der Tätigkeit nachgeordneter Verwaltungsbehörden. Verwaltungsvorschriften haben grundsätzlich keine unmittelbar bindende Außenwirkung und sind somit keine unmittelbaren Rechtsnormen. Als normeninterpretierende Verwaltungsvorschrift kann die VwV Stellplätze jedoch als innerdienstliche Anweisung zur Gleichbehandlung vergleichbarer stellplatzpflichtiger Anlagen auf der Grundlage von Erfahrungswerten und unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten dienen, soweit im Einzelfall keine andere Beurteilung geboten ist. Durchaus im Sinne eines vorweggenommenen Sachverständigengutachtens entsprechen die Richtzahlen dem durchschnittlichen Bedarf an Stellplätzen und dienen als Anhalt oder Orientierungshilfe, um die Zahl unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs, im Einzelfall festzulegen.

Die Entscheidung der Baurechtsbehörde unterliegt in vollem Umfang der gerichtlichen Nachprüfung. Enthalten die Richtzahlen der Tabellen des Anhangs zur VwV Stellplätze keine konkreten Angaben für die in Frage stehende Nutzung, so ist der Stellplatzbedarf nach den besonderen Umständen des Einzelfalles in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln. Die Richtzahlen der VwV Stellplätze lassen hinreichend Spielraum, um die besonderen Umstände des Einzelfalles in die Beurteilung einbeziehen zu können.

Nach der VwV Stellplätze ist bei Anlagen mit mehreren Nutzungsarten der Stellplatzbedarf für jede Nutzungsart getrennt zu ermitteln; lassen die verschiedenen Nutzungsarten eine wechselseitige Bereitstellung der Stellplätze zu, so kann die Zahl der notwendigen Stellplätze entsprechend gemindert werden. Errechnet sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze eine Bruchzahl, ist nach allgemeinem mathematischem Grundsatz auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden.

## Neuerlass der VwV Stellplätze

Im Gemeinsamen Amtsblatt des Landes Baden-Württemberg wurde in der Ausgabe Nummer 8 vom 31. August 2022 veröffentlicht:

### **Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)**

Vom 22. Juni 2022 – Az.: MLW22-26-204/187/16

- 1.) Die VwV Stellplätze vom 28. Mai 2015 (GABI. S. 260), die durch Verwaltungsvorschrift vom 23. September 2020 (GABI. S. 698) geändert worden ist und die am 30. Juni 2022 außer Kraft getreten ist, wird mit Wirkung zum 1. September 2022 als Verwaltungsvorschrift vom 22. Juni 2022 neu in Kraft gesetzt, wobei in der Überschrift das Wort »Wirtschaftsministerium« durch die Wörter »Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen« ersetzt und Abschnitt III der Verwaltungsvorschrift wie folgt gefasst wird:  
»Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. September 2022 in Kraft und tritt am 31. August 2029 außer Kraft.«
- 2.) Diese Verwaltungsvorschrift tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

**Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen  
über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)**

Vom 28. Mai 2015 – Az.: 41-2600.0-13/187 –

geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 22. Juni 2022 – Az.: MLW22-26-204/187/16

**I.**

Beim Vollzug von § 35 Abs. 4 Satz 1, § 37, § 56 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden- Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. November 2014 (GBl. S. 501), ist Folgendes zu beachten:

**Zu § 37 Absatz 1:****1. Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze bei anderen Anlagen**

Hierbei kommt es auf die Lage, die Nutzung, die Größe und die Art des Bauvorhabens an. Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze ist von den im Anhang 1 abgedruckten Richtzahlen auszugehen. Die Umstände des Einzelfalles sind innerhalb des angegebenen Spielraums in die Beurteilung einzubeziehen. Die Einbindung des Standorts in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs ist nach der im Anhang aufgeführten Art und Weise zu berücksichtigen. Eine besonders gute Erreichbarkeit des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln führt dabei zur größtmöglichen Minderung der Zahl der Kfz-Stellplätze, wobei eine Grundausstattung der Anlage mit Stellplätzen grundsätzlich erhalten bleiben muss. Die Grundausstattung beträgt mindestens 30 % der Kfz-Stellplätze nach Tabelle B des Anhangs. Ergibt sich bei dieser Ermittlung ein geringerer Wert als die in der Tabelle genannte Mindestzahl, ist jedoch mindestens diese Zahl zu erbringen. Errechnet sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze eine Bruchzahl, ist nach allgemeinem mathematischem Grundsatz auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden.

Bei Anlagen mit mehreren Nutzungsarten ist der Stellplatzbedarf für jede Nutzungsart getrennt zu ermitteln. Lassen die einzelnen Nutzungsarten eine wechselseitige Bereitstellung der Kfz-Stellplätze zu, kann die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze entsprechend gemindert werden.

Für Anlagen, die von den Richtzahlen nicht erfasst sind, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalles gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln.

Bei barrierefreien Anlagen nach § 39 Abs. 1 und 2 LBO ist ein angemessener Prozentsatz der Kfz-Stellplätze barrierefrei auszuführen.

**2. Altenwohnungen**

Von der Verpflichtung zur Herstellung von einem Kfz-Stellplatz je Wohnung sind grundsätzlich auch Altenwohnungen erfasst, bei denen i. d. R. von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann. Soweit es sich dabei um Wohnanlagen oder Teile von Anlagen handelt, die nachweislich dauerhaft zur Nutzung durch alte Menschen vorgesehen sind, führt diese uneingeschränkte Verpflichtung zu einer nicht beabsichtigten Härte, da hier auch die Möglichkeit des § 37 Abs. 4 S. 2 LBO wenig entlastend wirkt. Diese Fälle sind über eine Befreiung nach § 56 Abs. 5 LBO zu lösen. Eine Beschränkung der Baugenehmigung auf die Nutzung als Altenwohnung ist geeignet, eine dauerhafte Nutzung im beantragten Sinne sicherzustellen bzw. ein Aufleben der Stellplatzverpflichtung im Falle anderer Nutzungen zu verdeutlichen.

**Zu § 37 Absatz 2:****1. Ermittlung der Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze bei Wohnungen**

Die Zahl notwendiger Fahrradstellplätze hat sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher abzudecken.

Zur Bemessung des Bedarfs an Fahrradstellplätzen werden in der baubehördlichen Praxis Lösungen entwickelt, für die grundsätzlich auf Papiere von Fachgesellschaften zurückgegriffen werden soll.

Entscheidend für den Fahrradstellplatzbedarf bei Wohnungen ist nicht die Fahrradnutzung, sondern die Zahl der Fahrräder je Haushalt.

Ein geringer Radverkehrsanteil in der Kommune ist kein Indikator für einen geringeren zu erwartenden Fahrradstellplatzbedarf.

Die Topographie ist grundsätzlich kein Indikator für einen geringeren zu erwartenden Fahrradstellplatzbedarf. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs stellen Steigungen heute kein generelles Hindernis für den Radverkehr mehr dar.

**2. Ermittlung der Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze bei anderen Anlagen**

Die erforderliche Zahl notwendiger Fahrradstellplätze nach § 37 Abs. 2 Satz 1 LBO bestimmt sich nach den Richtzahlen in Anhang 2. Die Stellplätze sind in den Bauvorlagen darzustellen. Bei Anlagen, die von den Richtzahlen nicht erfasst sind, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze nach den besonderen Umständen des Einzelfalls gegebenenfalls in Anlehnung an die Richtzahlen vergleichbarer Anlagen zu ermitteln. Für die den laufenden Nummern in Anhang 2 zugeordneten Nutzungen sind jeweils mindestens zwei Stellplätze nachzuweisen. Die Fahrradstellplätze sollen zielnah zu der jeweiligen Nutzung beziehungsweise zu dem jeweiligen Zugang angeordnet und vom öffentlichen Straßenraum leicht auffindbar sein.

**3. Anforderungen an die Fahrradstellplätze**

Die Fahrradstellplätze müssen so hergestellt werden, dass

- diese hinsichtlich Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit auch für Personen mit Pedelecs geeignet sind. Nur in Ausnahmefällen sind mehr als zwei Stufen zulässig (z. B. wenn andernfalls Flächen für Wohnungen reduziert werden müssten),
- sie eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben,
- dem Fahrrad ein sicherer Stand durch einen Anlehnbügel gegeben wird,
- sie eine Länge von 2 m zuzüglich der erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen aufweisen und
- durch einen Mindestabstand von 0,80 m zwischen den Fahrradständen das Abstellen und Anschließen des Fahrrades einschließlich des Rahmens ermöglicht wird.

Die Herstellung einfacher Vorderradständer ist unzulässig. Der Platzbedarf kann durch den Einsatz platzsparender Fahrradabstellsysteme wie beispielsweise Doppelstockparksysteme reduziert werden. Solche Systeme müssen eine einfache Nutzbarkeit gewährleisten.

Die notwendigen Fahrradstellplätze für Wohnungen können in einem Abstellraum nach § 35 Abs. 5 LBO nur dann nachgewiesen werden, wenn der Raum nach Größe, Lage, Zuschnitt und Erreichbarkeit sowohl die Funktion als Abstellraum zur Wohnung als auch die Anforderungen für Fahrradstellplätze nach der LBO erfüllt.

Soweit die Fahrradstellplätze für Wohnungen in nicht gemeinschaftlich genutzten, abschließbaren Garagen oder Räumen ausgewiesen werden, wird der gesetzlich geforderte Diebstahlschutz auch ohne Anschließmöglichkeit erreicht. Auch ist in diesen Fällen ein Anlehnbügel entbehrlich.

**Zu § 37 Absatz 4:**

## Aussetzen der Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze

§ 37 Abs. 3 S. 2 LBO räumt dem Bauherrn einen Anspruch auf Aussetzung der Herstellung der notwendigen Stellplätze ein. Soweit und solange nachweislich ein Stellplatzbedarf nicht oder nicht in vollem Umfang besteht, z.B. weil die Bewohner kein Kraftfahrzeug halten, ist die Verpflichtung zur Herstellung der gleichwohl notwendigen Stellplätze auszusetzen. Da die Stellplatzverpflichtung als solche dadurch nicht berührt wird, muss in diesen Fällen die Fläche für die zu einem späteren Zeitpunkt eventuell herzustellenden Stellplätze durch Baulast gesichert sein. Die Vorschrift kommt z.B. bei solchen Wohngebäuden zur Anwendung, die einer zeitlich begrenzten Belegungsbindung zugunsten von alten Menschen unterliegen. In Betracht kommt aber auch eine teilweise Aussetzung der Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze im Verhältnis zu dem Umfang, in dem ein Arbeitgeber den Beschäftigten in der betroffenen baulichen Anlage – dies ist das Gebäude mit den Geschäftsräumlichkeiten – preisgünstige Zeitkarten für den ÖPNV ("Job-Tickets") zur Verfügung stellt und so den tatsächlich von der Anlage ausgelösten ruhenden Verkehr vermindert. Der Nachweis über das Vorliegen der Voraussetzung zur Aussetzung der Verpflichtung zur Herstellung der notwendigen Stellplätze obliegt dem Bauherrn; die Baurechtsbehörde legt in der Entscheidung über die Aussetzung fest, in welcher Form und in welchen zeitlichen Abständen der Nachweis zu erbringen ist.

**Zu § 37 Absatz 5:**

## Voraussetzungen einer Bestimmung des Grundstücks durch die Baurechtsbehörde

Die Gründe des Verkehrs müssen in diesen Fällen hinreichend schwerwiegend und konkret sein und dürfen sich nicht allein auf allgemeine verkehrsplanerische Überlegungen stützen. Eine Bestimmung durch die Baurechtsbehörde ist beispielsweise gerechtfertigt, wenn durch die Errichtung der notwendigen Stellplätze auf dem beabsichtigten Grundstück entweder im Umfeld dieses Grundstücks selbst oder, sofern die Errichtung auf einem anderen Grundstück vorgesehen ist, im Umfeld des Baugrundstücks Verhältnisse geschaffen würden, die zur Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen würden. Eine Bestimmung durch die Baurechtsbehörde ist aber auch dann gerechtfertigt, wenn die vom Bauherrn beabsichtigte Herstellung von Stellplätzen einer konkreten verkehrsplanerischen Konzeption der Gemeinde, z.B. zur Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche mit Parkierung in Gebietsrandlage, zuwiderlaufen würde.

Bei Fahrrad-Stellplätzen sind besondere Anforderungen an die räumliche Zuordnung der Stellplätze zur Nutzung zu stellen. Bei der Festlegung zumutbarer Entfernungen sind daher deutlich engere Maßstäbe anzulegen als bei Kfz-Stellplätzen

**Zu § 37 Absatz 7:**

## Abweichung von der Kfz-Stellplatzverpflichtung bei Wohnungen

Eine Erfüllung der Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen durch Ablösung ist für Wohnungen durch § 37 Abs. 7 S. 1 LBO ausgeschlossen. Um Fälle unbilliger Härten ausschließen und einem Scheitern von Wohnbauvorhaben durch fehlende Kfz-Stellplätze entgegenwirken zu können, verlangt § 37 Abs. 7 S. 2 LBO die Zulassung einer Abweichung von § 37 Abs. 1 S. 1 LBO, soweit die unter Ziff. 1 oder 2 genannten Voraussetzungen vorliegen. Unzumutbar kann das Verlangen nach Herstellung von Kfz-Stellplätzen u.a. dann werden, wenn die wirtschaftlichen Aufwendungen für die Errichtung der Kfz-Stellplätze, z.B. bei Unterbringung in Untergeschossen oder in mehreren Geschossen, durch schwierige topografische und/oder konstruktive Verhältnisse die ortsüblichen Aufwendungen erheblich übersteigen oder die Aufwendungen für die Errichtung der Kfz-Stellplätze nicht mehr im Verhältnis zum Aufwand der gesamten Baumaßnahme stehen würden. Der Bauherr hat das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 37 Abs. 7 Nr. 1 LBO darzulegen.

Aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen sein kann die Herstellung von Kfz-Stellplätzen z.B. dann, wenn die Gemeinde von ihrem Satzungsrecht nach § 74 Abs. 2 Nr. 3 (oder 4) LBO Gebrauch gemacht und die Herstellung auf dem Baugrundstück ausgeschlossen hat.

Nicht erfasst von der Regelung sind die Fälle, in denen planungsrechtliche Festsetzungen oder örtliche Bauvorschriften die Herstellung von Kfz-Stellplätzen auf dem Baugrundstück ausschließen, gleichzeitig jedoch andere Flächen in zumutbarer Entfernung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen, z.B. in Gemeinschaftsanlagen, ausgewiesen werden. Auf diesen Flächen muss die Herstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze jedoch für den betroffenen Bauherrn auch rechtlich und tatsächlich möglich sein.

#### **Zu § 56 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1:**

Schutz vor Luftverschmutzung aus Gründen des Allgemeinwohls

In Gebieten, für die ein Luftreinhalteplan aufgestellt wurde, kann aus Gründen des allgemeinen Wohls eine Befreiung von der Stellplatzpflicht nach § 37 Abs. 1 S. 1 LBO erteilt werden, sofern dies Teil eines Parkraummanagement-Konzepts ist.

#### **Zu § 74 Absatz 2 Nummer 2:**

Erhöhung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze für Wohnungen durch Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO

Die Voraussetzungen zum Erlass einer solchen Satzung liegen aus Gründen des Verkehrs insbesondere dann vor, wenn durch die örtlichen Verhältnisse bei Nachweis von nur einem Kfz-Stellplatz je Wohnung verkehrsgefährdende Zustände zu befürchten sind. Dies kann z.B. dann der Fall sein, wenn in beengten Erschließungsverhältnissen mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung ein durch die Errichtung zusätzlicher Wohnungen zu erwartender, über die Zahl von einem Kfz-Stellplatz pro Wohnung hinausgehender Parkierungsbedarf nicht abgedeckt werden kann. Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn aufgrund übergeordneter verkehrsregelnder Maßnahmen in dem betreffenden Gebiet ein Halteverbot angeordnet ist und somit keine Möglichkeit besteht, einen ständigen oder zeitweiligen (z.B. durch Besucher) Mehrbedarf aufzunehmen.

Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV – (z.B. abgelegene Weiler) auch unter Beachtung der Möglichkeit einer Erschließung mit dem Radverkehr davon ausgegangen werden muss, dass die Haushalte i.d.R. mit mehr als einem Kraftfahrzeug ausgestattet sein müssen, um die für die tägliche Lebensführung notwendige Mobilität aufbringen zu können.

Voraussetzungen zum Erlass einer Satzung aus städtebaulichen Gründen können z.B. dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement) und der ruhende Verkehr aus stadtgestalterischen Gründen nicht im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden kann oder soll.

Im Regelfall werden sowohl städtebauliche als auch Gründe des Verkehrs nicht gleichermaßen und flächendeckend im gesamten Gemeindegebiet vorliegen.

## **II.**

Die Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze vom 16. April 1996 (GABl. S. 289), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 4. August 2003 (GABl. S. 590), wird aufgehoben.

## **III.**

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. September 2022 in Kraft und am 31. August 2029 außer Kraft.

**Anhang 1: Richtzahlen für Kfz-Stellplätze**

Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO ist wie folgt zu verfahren:

- Der Standort der baulichen Anlage wird hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV entsprechend Tabelle A bewertet.  
Eine Bewertung unterbleibt bei Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

**A Kriterien ÖPNV**

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit (1)	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (2) (Taktfolge Mo. bis Fr. 6 h - 19 h)	Attraktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigenen Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

- Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken, wie Eisenbahnlinien oder Flussläufe, sind zu berücksichtigen.
- Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels. Dabei können mehrere Linien dieses Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen oder eine weitgehend gleiche Streckenführung aufweisen und daher angenommen werden kann, dass es den meisten Nutzerinnen und Nutzern gleich ist, welche Linie sie benutzen.

Es sind im günstigsten Fall, d.h. bei maximaler Punktzahl in jeder der 4 Kategorien, 12 Punkte erreichbar.

Beispiel:

- Vom Standort der baulichen Anlage aus ist eine Haltestelle des ÖPNV in einem Radius zwischen 300m und 500m erreichbar: 2 Punkte
- Mehr als 1 Bus oder Bahnlinie können erreicht werden: 1 Punkt
- Die kürzeste Taktfolge des leistungsfähigsten Verkehrsmittels Mo. bis Fr. zwischen 6 h und 19 h beträgt max 10 Minuten: 2 Punkte
- Das attraktivste erreichbare Verkehrsmittel ist die S-Bahn: 3 Punkte

8 Punkte

Die Standortqualität dieser baulichen Anlage wird hinsichtlich ihrer Einbindung in das ÖPNV-Netz mit insgesamt 8 Punkten bewertet.

- Aus Tabelle B wird nach Nutzungsart und Größe der Anlage eine Zahl von Kfz-Stellplätzen ermittelt. Diese wird ggf. entsprechend der nach Nr. 1 erreichten Punktzahl gemindert.  
Die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze beträgt bei  
unter 4 Punkten = 100% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,  
4 - 6 Punkten = 80% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,  
7 - 9 Punkten = 60% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,  
10 - 11 Punkten = 40% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,  
12 Punkten = 30% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze.

**B**

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Kfz-Stellplätze
1	<i>Wohnheime</i>	
1.1	Altenheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 3
1.2	Behindertenwohnheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 3
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 20 Plätze, mindestens jedoch 2
1.4	Flüchtlingswohnheime	1 je 10 - 15 Plätze, mindestens jedoch 2
1.5	Studierendenwohnheime	1 je 4 - 10 Plätze, mindestens jedoch 2
1.6	Sonstige Wohnheime	1 je 2 - 5 Plätze, mindestens jedoch 2
2	<i>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</i>	
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 je 30 - 40 m <sup>2</sup> Büronutzfläche <sup>(1)</sup> , mindestens jedoch 1
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 je 20 - 30 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> , mindestens jedoch 3
3	<i>Verkaufsstätten</i>	
3.1	Verkaufsstätten bis 700 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	1 je 30 - 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche <sup>(2)</sup> , mindestens jedoch 2 je Laden
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 700 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	1 je 10 - 30 m <sup>2</sup> , Verkaufsnutzfläche <sup>(2)</sup>
4	<i>Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen</i>	
4.1	Versammlungsstätten	1 je 4 - 8 Besucherplätze
4.2	Kirchen	1 je 10 - 40 Sitzplätze
5	<i>Sportstätten</i>	
5.1	Sportplätze	1 je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup> , zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup> , zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.3	Fitnesscenter	1 je 25 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup>
5.4	Freibäder	1 je 200 - 300 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1 je 5 - 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.6	Tennisanlagen	3 - 4 je Spielfeld, zusätzlich 1 je 10 - 15 Besucherplätze
5.7	Kegel-, Bowlingbahnen	4 je Bahn
5.8	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 je 2 - 3 Boote
5.9	Reitanlagen	1 je 4 Pferdeeinstellplätze

6	<i>Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Vergnügungsstätten</i>	
6.1	Gaststätten	1 je 6 - 12 m <sup>2</sup> Gastraum
6.2	Tanzlokale, Discotheken	1 je 4 - 8 m <sup>2</sup> Gastraum
6.3	Spielhallen	1 je 10 - 20 m <sup>2</sup> Nutzfläche des Ausstellraumes, mindestens 3
6.4	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 2 - 6 Zimmer
6.5	Jugendherbergen	1 je 10 Betten
7	<i>Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen</i>	
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 je 2 - 3 Betten
7.2	Krankenhäuser, Kureinrichtungen	1 je 3 - 6 Betten
7.3	Pflegeheime	1 je 10 - 15 Betten, mindestens jedoch 3
8	<i>Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche</i>	
8.1	Grund- und Hauptschulen	1 je 30 Schüler/-innen
8.2	Sonstige allgemeinbildenden Schulen	1 je 25 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 10 - 15 Schüler/-innen über 18 Jahre
8.3	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 je 20 Schüler/-innen, zusätzlich 1 je 3 - 5 Schüler/-innen über 18 Jahre
8.4	Sonderschulen für Behinderte	1 je 15 Schüler/-innen
8.5	Hochschulen	1 je 2 - 4 Studierende
8.6	Kindergärten, Kindertagesstätten und dgl.	1 je 20 - 30 Kinder, mindestens jedoch 2
8.7	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 15 Besucherplätze
9	<i>Gewerbliche Anlagen</i>	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 50 - 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> oder je 3 Beschäftigte <sup>(5)</sup>
9.2	Lagerräume, Lagerplätze	1 je 120 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> oder je 3 Beschäftigte <sup>(5)</sup>
9.3	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 je 80 - 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> oder je 3 Beschäftigte <sup>(5)</sup>
9.4	Kfz-Werkstätten, Tankstellen mit Wartungs- oder Reparaturständen	4 je Wartungs- oder Reparaturstand
9.5	Kfz-Waschanlagen	2 je Waschplatz
9.6	Reifenhandelsbetriebe mit Montageständen	2 je Montagestand
10	<i>Verschiedenes</i>	
10.1	Kleingartenanlagen	1 je 3 Kleingärten
10.2	Friedhöfe	1 je 2000 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, mindestens jedoch 10

Kfz-Stellplätze für Beschäftigte der jeweiligen Anlagen sind bereits eingeschlossen.

**Anhang 2: Richtzahlen für Fahrrad-Stellplätze**

1	<i>Wohnheime</i>	
1.1	Studierenden-, Schüler-, Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 2 Plätze
1.2	Altenheime, Behindertenwohnheime	1 je 10 Plätze
1.3	Sonstige Wohnheime	1 je 2 Plätze,
2	<i>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</i>	
2.1	mit Büronutzfläche	1 je 100 m <sup>2</sup> Büronutzfläche <sup>(1)</sup> ,
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.ä.)	1 je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup> ,
3	Verkaufsstätten	1 je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche <sup>(2)</sup> ,
4	Versammlungsstätten	1 je 10 Besucherplätze
5	<i>Sportstätten</i>	
5.1	Sportplätze	1 je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup> ,
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup> ,
5.3	Sportstadien	1 je 10 Besucherplätze
5.4	Freibäder	1 je 100 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1 je 5 Kleiderablagen,
6.	Gaststätten	1 je 6 - 12 m <sup>2</sup> Gastraum
7.	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 10 Betten
8.	Jugendherbergen	je 5 Betten
9.	Krankenhäuser, Kureinrichtungen	1 je 20 Betten
10	<i>Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche</i>	
10.1	Allgemeinbildende Schulen	1 je 3 Schüler/-innen
10.2	Berufsschulen	1 je 5 Schüler/-innen
10.3	Hochschulen	1 je 5 Studierende
10.4	Kindergärten, Kindertagesstätten und dgl.	5 je Gruppenraum
10.5	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 3 Besucherplätze
11.	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 225 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup>
12.	Museen und Ausstellungsgebäude	1 je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup>

- (1) Nicht zur Büronutzfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
- (2) Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
- (3) Nicht zur Sportfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
- (4) Nicht zur Nutzfläche werden gerechnet:  
Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Funktionsflächen für betriebliche Anlagen, Verkehrsflächen.
- (5) Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen. Ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen.